

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公布的内容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本公布全部或任何部分内容而產生或因倚賴該等内容而引致的任何損失承擔任何責任。

太平洋航運集團有限公司*

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號：2343)

二零一零年第一季度交易活動最新公布

摘要

小靈便型及大靈便型乾散貨船業務於二零一零年度首季表現良好，預期乾散貨市場持續穩健至下半年始放緩，但仍展望有突破良機

太平洋乾散貨船分部

- 由於商品貨運需求強勁，二零一零年市況良好，小靈便型乾散貨船及大靈便型乾散貨船租金年內迄今為止分別增長20%及17%
- 好望角型乾散貨船租金下跌34%，目前更低於大靈便型乾散貨船租金，顯示小型貨船能有更佳的防禦力
- 季內新建造乾散貨船交付達16,300,000載重噸(較預期計劃交付數目少約50%)，因此好望角型乾散貨船和小靈便型乾散貨船分別有5.2%及3.1%的淨增長
- 一月至今，五年船齡小靈便型乾散貨船價值增加3,500,000美元或15%至26,500,000美元，令本集團現有船隊包括近期收購的乾散貨船資產價值上升
- 太平洋航運乾散貨運船隊進一步擴展至119艘，包括自二零零九年十二月已購買的六艘貨船及長期租賃的四艘貨船。
- 二零一零年小靈便型及大靈便型乾散貨船總收租日中78%已獲訂約，反映本集團積極運用短期租賃貨船，並將二零一零年餘下收租日分配至現貨市場

太平洋能源及基建服務分部

- 表現及前景喜憂參半：離岸服務業務需求增強且業務增加，但港口拖船業務表現仍低迷，中東基建業務發展仍然疲弱
- 拖船分部業務年內迄今已交付六艘貨船，船隊總數為40艘，包括三艘已訂購的新建造拖船

太平洋滾裝貨船分部

- 歐洲貿易活動有顯著的復甦跡象，但速度緩慢，繼續拖累滾裝貨船市場
- 本集團預期年內後期於交付其新建造滾裝貨船時的貿易環境依然嚴峻

融資

- 四月發行的230,000,000美元可換股債券，以較低的1.75%年利率為大部份現有的可換股債券重新進行融資，讓本集團保留現金並可靈活地為投資項目提供資金

* 僅供識別

市場及業務回顧

太平洋乾散貨船分部

本集團擁有及經營的小靈便型乾散貨船及大靈便型乾散貨船市場自年初以來表現良好，符合本集團的預期。於四月二十日，小靈便型乾散貨船及大靈便型乾散貨船現貨租金年內迄今為止分別增長20%及17%至每日19,068美元及25,905美元(淨值)。

貨運市場日益鞏固，主要由於來自南美的季節性穀物出口、亞洲鋼鐵運輸好轉以及市場對小宗散貨的需求普遍強勁，尤其是進口至中國的商品。中國需從更遠商品進口地採購貨物，從而繼續帶動噸位航距的需求，增加從亞洲主要卸貨港口壓載返回遙遠的裝貨港口之航程。

相反，儘管市場需求上升，但由於過多新建造的好望角型乾散貨船交付，使該貨船租金於期內下滑。出人意料的是，大靈便型乾散貨船在航運市場表現比較強勁的情況下，自三月份以來不時較好望角型乾散貨船錄得更高現貨租金，再次顯示由於小型貨船可運載多種不同貨物，能有更佳的防禦力。

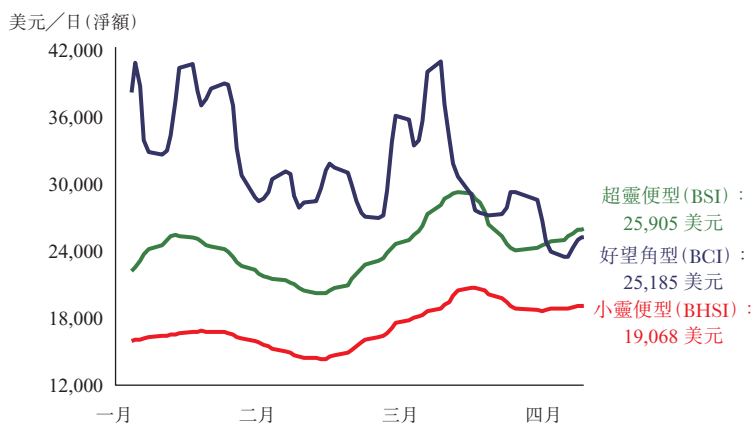
受好望角型乾散貨船業務表現疲弱的嚴重影響，波羅的海乾散貨綜合指數(「BDI」)年內迄今介乎2,500至3,600點之間，截至四月二十日，BDI為2,998點—較年初下跌5%。

Clarksons 之初步數據顯示，第一季度交付的新建造乾散貨船運力為16,300,000載重噸。加上乾散貨船改裝數量僅微幅增加，且只有1,000,000載重噸的貨船報廢，這些已交付的新建造貨船令首季乾散貨船隊運力達3.5%淨增長，因此乾散貨船租金繼續維持有限度升幅。雖然好望角型乾散貨船運力期內大幅淨增長5.2%，但25,000至35,000載重噸的小靈便型乾散貨船僅有3.1%的平穩淨增長，而大約三分之一報廢的乾散貨船來自小靈便型乾散貨船市場。

已公布的乾散貨船訂單佔現有船隊的比率仍高達61%，而於一月一日，其中約45%的訂單(預計的新增運力126,000,000載重噸)就計劃於二零一零年交付。然而，根據上一年度的經驗，大量訂單可能會延期，部分更會被取消，因此，本集團預期於本年度約有多於40%的貨船未能如期交付。根據Clarksons公布已交付貨船數目所示，於二零一零年度首季有約50%未能如期交付的貨船數目。與此同時，本集團主要經營的25,000至35,000載重噸的小靈便型乾散貨船的訂單錄得相對溫和但仍顯著的42%水平，當中一半的訂單將預計於二零一零年交付。

Clarksons現時估計標準五年船齡28,000載重噸小靈便型乾散貨船約值26,500,000美元，較其於二零一零年一月的估值增加3,500,000美元或15%，令本集團現有船隊包括近期收購的乾散貨船資產價值上升。

波羅的海好望角型乾散貨船指數(BCI)、波羅的海超靈便型乾散貨船指數(BSI)及波羅的海小靈便型乾散貨船指數(BHSI)之間的比較數據
(自二零一零年開始)



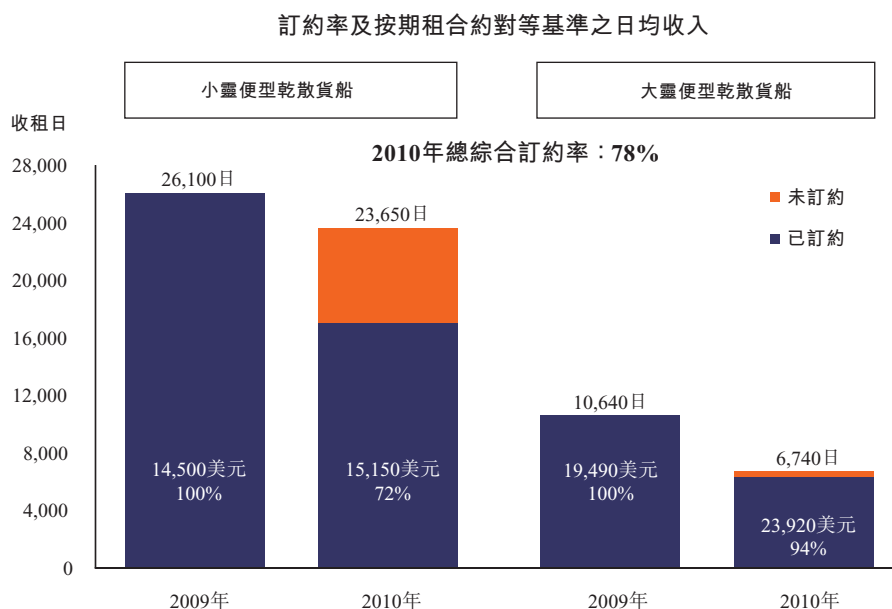
資料來源：波羅的海交易所

本集團繼續擴展自有貨船船隊，自二零零九年十二月恢復擴大船隊計劃以來，合共已購買六艘貨船及長期租賃四艘貨船。本集團將繼續於合適時機擴展船隊，竭力按合理價格收購合適貨船，並致力確保其具競爭優勢的船隊營運開支不會大幅增加。然而，船價不斷上漲提高了物色收購良機的難度，且正如本集團於二零零九年全年業績公布所指，在本集團遠期貨運訂約率較上一年度同期相對較低時，期內租金高企使本集團成本有所增加。

然而，由於南美穀物出口季節已至高峰，且中國繼續進口原材料，預期貨運需求短期內將持續強勁，令本集團鼓舞。由於無法預測新建造貨船交付日漸增加的影響，本集團對乾散貨運市場於二零一零年餘下時間及二零一一年的前景整體而言仍持中立態度。然而，本集團認為，倘中國進口量持續的增長高於預期、西方國家經濟復甦、乾散貨貿易持續失衡以及港口擠塞影響，將可吸納增長的船隊，租金市場可望於二零一零年下半年有突破良機。

由於本集團認為近期市場有所改善，本集團維持高比例的短期租賃貨船數目，並計劃將二零一零年未訂約收租日分配至表現強勁的現貨市場，令本集團年內目前的貨運訂約水平較去年度同期訂約率為少。與此同時，本集團正集中於訂立二零一一年及其後的遠期貨運合約。

於二零一零年四月二十日，本集團之二零一零年33,090日合併小靈便型及大靈便型乾散貨船收租日（按小靈便型乾散貨船對等收租日計算）的總綜合訂約率為78%，詳情如下：



自二零零九年全年業績公布以來，本集團於二零一零年增加了以下貨運承諾：

小靈便型乾散貨船：3,680 收租日以 18,270 美元訂立合約

大靈便型乾散貨船：2,050 收租日以 23,290 美元訂立合約

本集團已為二零一零年餘下的收租日訂立合約：

小靈便型乾散貨船：62%

大靈便型乾散貨船：91%

就二零一一年，目前本集團的小靈便型乾散貨船訂約率為29%，大靈便型乾散貨船的訂約率為135%，小靈便型及大靈便型乾散貨船總綜合訂約率為38%。

太平洋能源及基建服務分部

如本集團二零零九年全年業績公布所指，離岸拖船服務需求持續增長，並在本集團主要位於澳洲的拖船及基建業務範圍出現多個潛在新合約的機會。本集團在澳洲的離岸拖船的使用率於季內亦有所增長。

伴隨杜拜債務危機的發生，當地的建設項目有所減緩，令中東(本集團離岸服務業務的第二市場)的離岸拖船活動及現貨租金表現疲弱。然而，本集團預期經濟復甦將令二零一零年後期基建及離岸工程建設項目回暖。另外，本集團的Fujairah Bulk Shipping合營公司負責的5,400萬噸富加勒北部填海工程，已超越預期進度。

由於集裝箱貨運市場持續低迷，令港口拖船服務需求下降，本集團於澳洲的相關業務繼續受此不利環境所影響，其港口拖船使用率降低。環球經濟逐步緩慢復甦或會刺激貿易增長，年內有助帶動於澳洲港口的貨船數量，惟港口拖船服務需求於二零一零年度可能只有輕微改善。

年內迄今為止，本集團拖船分部業務已交付五艘新建造港口拖船及一艘支援離岸服務的拖船，令拖船船隊數目增加至40艘，其中三艘拖船將於二零一零年四月至七月期間交付。

太平洋滾裝貨船分部

本集團一艘已交付的滾裝貨船在北海的經營狀況令人滿意。歐洲貿易從低迷的市況，逐步緩慢復甦，但仍繼續拖累以歐洲為樞紐的滾裝貨運市場。儘管歐洲貨運市場有溫和增長，且近期有貨船(與本集團同於Odense建造的姊妹貨船)訂立租賃，預示本集團計劃於二零一零年後期及二零一一年交付的餘下五艘滾裝貨船可有相對較好表現。本集團正積極地為船隊物色歐洲內外的出租機會，惟預期二零一零年滾裝貨船的貿易環境依然嚴峻。但本集團對滾裝貨運長遠有利基本供求條件的前景保持樂觀。

融資

本集團為其314,000,000美元於二零一三年到期之現有可換股債券重新安排融資，並獲股東於三月二十九日舉行的股東特別大會批准，本集團已發行230,000,000美元於二零一六年期到之新可換股債券。這讓本集團以較低的1.75%年利率延長其大部分原有可換股債券融資的到期期限，同時保留現有現金，為日後本集團主要投資於乾散貨船的項目靈活地提供資金。

船隊發展

於二零一零年四月二十一日，本集團的船隊(包括新建造貨船)共有165艘，由119艘乾散貨船、39艘拖船及駁船、一艘添油船及六艘滾裝貨船組成，核心乾散貨船船隊的平均船齡少於七年。

以下圖表概列本集團於二零一零年四月二十一日已承諾的船隊組合：

	現有貨船 ¹		已訂購的新建造貨船		合計	按船隻 數目分佈
	自有	租賃 ²	自有	租賃 ²		
乾散貨船船隊						
小靈便型	25	52	1	4	82	50%
大靈便型	2	31	–	2	35	21%
超巴拿馬型	–	–	1	1	2	1%
乾散貨船總數	27	83	2	7	119	72%
拖船						
拖船	28 ³	2	2	1	33	20%
駁船	6	–	–	–	6	3%
添油船	1 ³	–	–	–	1	1%
拖船總數	35	2	2	1	40	24%
滾裝貨船	1	–	5⁴	–	6	4%
總計	63	85	9	8	165	100%

- 1 「現有貨船」包括一艘已承諾購買但未交付至自有船隊的二手貨船。
- 2 租賃貨船船隊包括13艘融資租賃貨船及80艘經營租賃貨船，當中亦包括租賃期較短的非核心貨船。
- 3 本集團擁有其中一艘拖船及添油船的50%權益。
- 4 包括兩艘新建造滾裝貨船。本集團可於貨船從船廠交付起計約兩個月內行使購買選擇權購入該兩艘滾裝貨船。

自二零零九年十二月三十一日起期間的船隊發展詳情載於本公司網站(www.pacificbasin.com)船隊一欄中。

承董事會命
行政總裁
Klaus Nyborg

香港，二零一零年四月二十一日

於本公布刊發日期，本公司之執行董事為唐寶麟、Klaus Nyborg、Jan Rindbo及王春林，本公司之非執行董事為Daniel Rochfort Bradshaw及Richard Maurice Hext，本公司之獨立非執行董事為Robert Charles Nicholson、Patrick Blackwell Paul及Alasdair George Morrison。

股東及投資者務請注意，此份截至二零一零年四月二十一日止期間之交易活動最新公布，乃根據本集團的內部記錄及管理賬目編製，並未獲外聘核數師審閱或審核。本公司謹此提醒股東及投資者，不應過分依賴本交易活動最新公布，及務請彼等於買賣本公司股份時審慎行事。