



# 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)

## 二零零八年第一季度交易活動最新公布

穩健但波動的乾散貨市場；二零零八年餘下時間的前景看好。

- 乾散貨市場繼續為船東帶來非常豐厚的利潤。與本集團的業務最相關的波羅的海小靈便型乾散貨船指數於第一季的每日平均為33,390美元(淨值)，較二零零七年同期上升約57%。然而，該指數於年初表現波動，由初期每日為40,400美元(淨值)下跌至二月八日的低位每日淨額26,030美元，然後再於季末回升至每日33,660美元(淨值)。於四月二十三日，該指數穩守每日35,640美元(淨值)。
- 本集團預計噸位航距於二零零八年在中國、日本及韓國對進口煤的需求持續高企的情況下呈現強勁增長。需求增長預計可以吸納相對溫和的預期貨船交付數目。
- 太平洋航運於年初表現向好。自本集團於二零零八年三月三日公布二零零七年的年度業績以來，本集團就其小靈便型乾散貨船收租日的訂約率由57%增至67%，合約的平均租金由27,360美元增至28,500美元，與二零零七年全年平均日租比較高出23%。本集團二零零九年的小靈便型乾散貨船收租日中的31%已獲訂約，並正為二零一零年建立貨運訂約。
- 二零零八年預期的小靈便型乾散貨船收租日數目前為22,800日，較二零零七年的總數高約13%。
- 本集團目前於二零零八年的大靈便型乾散貨船收租日數為5,260日，當中78%已按每日42,710美元的租金訂約。<sup>1</sup>
- 小靈便型乾散貨船的價值於第一季持續高企，並於過去一個月轉強。Clarkson估計一艘船齡五年28,000載重噸的小靈便型乾散貨船現時價值為50,500,000美元，較本年初的估計價值上升接近17%。本集團自有及長期租賃的小靈便型乾散貨船隊的平均船齡現時為6.5年。
- 上半年本集團將從出售四艘貨船錄得收益約83,000,000美元(其中一艘貨船已於二零零七年承諾出售)，並有期回租其中兩艘貨船。
- 本集團乾散貨船隊共有117艘貨船，其中包括在營運中的104艘貨船，及13艘已訂購的新建造貨船。營運中之船隊包括21艘自有、62艘長期租賃及21艘短期租賃貨船。
- 本集團相信乾散貨市場於今年仍然為非常暢旺。

<sup>1</sup> 不包括兩艘長期租賃的大靈便型乾散貨船。

## 市場回顧

貨運市場於本年度迄今為止相當波動。波羅的海乾散貨綜合指數於二零零八年一月一日位於 8891 點，於二零零八年一月二十一日則下跌至低位 5615 點，於季末則回升至 8081 點。截至二零零八年四月二十三日，該指數為 8862 點。

十二月及一月份的季節性放緩，加上澳洲及巴西鐵礦石及煤的供應短期受阻，造成現貨市場的貨船供過於求，租金因而急速下跌。然而，於二月份，當鐵礦石供應樽頸位逐漸舒解後，冬季惡劣的天氣加上中國的煤炭庫存量極低，導致出口煤轉投國內市場，市場租金迅速回升。很多懸掛中國旗的貨船從國際市場轉返中國市場，於沿海地區運送煤炭，迫使日本及南韓轉向採用澳洲及印尼的供應商的進口煤，令噸位航距的需求上升。

中國鋼材生產商與澳洲主要礦場就鐵礦石合約價格磋商於四月一日的限期後仍然繼續進行。中國的寶鋼與巴西的淡水河谷於二月協定提高合約價格 65% 已成為一項相當重要的指標。

於本年度首三個月，新噸位的供應使小靈便型乾散貨船的船隊按年計錄得 2.7% 的增長<sup>2</sup>，而乾散貨船整體的淨增長則為 4.4%。噸位需求足以吸納交付有餘。小靈便型乾散貨船的新船訂單<sup>2</sup>繼續增加，由一月的 35% 上升至三月底的 39%，該等新船大部份於二零零九年及二零一零年交付。這比率遠低於整體乾散貨船目前為 60% 的新船訂單比率。由於部件供應緊張，以及全球銀行信貸緊縮造成資金短缺，部份造船廠可否履行合約的能力受到質疑，因而舒緩了有關二零一零年起噸位供過於求的憂慮。

自二零零七年底以來發生的金融體系波動，似乎未對乾散貨商品海運的需求造成顯著的影響。即使本年度貨運市場最明顯的威脅乃美國經濟衰退令貨運需求下跌，但美國乾散貨進口量估計只佔全球海運貿易量 5% 以下，而中國的乾散貨進口量則佔約 20%<sup>3</sup>，因此美國經濟放緩可能只間接對散貨貿易造成負面影響。然而，本集團預計，中國持續邁向工業化以及全球商品市場蓬勃的發展，將在未來一段時間為乾散貨需求奠定穩健增長的根基。本集團會繼續審慎監察全球主要經濟指標。

<sup>2</sup> 25,000 至 35,000 載重噸類別，所有數據來自 Clarkson

<sup>3</sup> 資料來源：SSY

## 船隊發展

自年初以來，本集團出售了4艘貨船(包括於二零零七年協定出售及於三月完成交易的Crescent Harbour)，並將於出售完成後有期回租其中兩艘貨船。以上四艘貨船出售之交易預期於本年度上半年完成。於完成上述交易後，就本集團於二零零八年預計的22,800小靈便型乾散貨船收租日中，自有貨船及租賃貨船比例將分別為49：51。

如本集團於二零零七年度的年報內所述，本集團於第一季收購4艘將於二零零九年至二零一一年期間交付之新建造滾裝貨船。本年度截至目前為止，本集團亦已就其正在擴展的PB Towage訂購額外5艘新建造拖船。

船隊發展(不包括短期租賃貨船)<sup>4</sup>

	貨船數目						總數
	已交付船隊			已訂購的新建造貨船			
	自有	租賃 <sup>1</sup>	總數	自有	租賃 <sup>1</sup>	總數	船隊總數 (包括新 建造貨船)
<b>小靈便型乾散貨船</b>							
於二零零八年三月一日 <sup>2</sup>	17	47	64	10	1	11	75
新建造貨船交付	2	–	2	(2)	–	(2)	–
出售及有期回租	(1)	1	–	–	–	–	–
於二零零八年四月二十四日	<b>18</b>	<b>48</b>	<b>66</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>75</b>
<b>大靈便型乾散貨船</b>							
於二零零八年三月一日 <sup>2</sup>	3	13	16	1	–	1	17
新租賃	–	1	1	–	–	–	1
於二零零八年四月二十四日	<b>3</b>	<b>14</b>	<b>17</b>	<b>1</b>	<b>–</b>	<b>1</b>	<b>18</b>
<b>超巴拿馬型散裝貨船</b>							
於二零零八年三月一日及 二零零八年四月二十四日 <sup>3</sup>	–	–	–	2	1	3	3
於二零零八年四月二十四日的 乾散貨船船隊總數	<b>21</b>	<b>62</b>	<b>83</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	<b>96</b>
<b>滾裝貨船</b>							
於二零零八年三月一日及 二零零八年四月二十四日	–	–	–	4	–	4	4
<b>拖船</b>							
於二零零八年三月一日	2	6	8	6	–	6	14
新訂單	–	–	–	1	–	1	1
於二零零八年四月二十四日	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>–</b>	<b>7</b>	<b>15</b>
<b>駁船</b>							
於二零零八年三月一日及 二零零八年四月二十四日	1	–	1	–	–	–	1
於二零零八年四月二十四日的 其他類別貨船總數	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>–</b>	<b>11</b>	<b>20</b>

<sup>1</sup> 包括附購買選擇權的26艘小靈便型、1艘大靈便型及1艘超巴拿馬型乾散貨船，以及6艘拖船

<sup>2</sup> 包括一艘預期於二零零八年第二季度加入本集團租賃船隊之貨船

<sup>3</sup> 本集團透過一所50/50的合營公司擁有其中一艘自有新建造貨船及該艘租賃新建造貨船50%之權益

<sup>4</sup> 不包括純粹代他方管理之貨船

## 股息政策

於三月份，董事會重申將繼續維持其最少派付可供分派溢利50%的政策(至少直到二零零八年上半年)。其後的派息比率將主要視乎本集團的投資計劃而定。然而在任何情況下本集團將維持其慷慨的派息政策。

承董事會命  
行政總裁  
**Richard Hext**

香港，二零零八年四月二十四日

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

股東及投資者務請注意，此份截至二零零八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帳目編製，及未獲外聘核數師審閱或審核。本集團謹此提醒股東及投資者，不應過份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。