



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)

二零零八年第三季度交易活動最新公佈

乾散貨市場前所未見的下滑，同時全球經濟前景不明朗及轉壞

- 乾散貨市場被大幅削弱，其綜合原因為中國的工業生產放緩，全球信貸緊縮導致貿易流量停滯不前，以及全球發達國家的經濟日益放緩。現貨及遠期貨運的租金在上一季度均經歷了前所未見的下滑。
- 於二零零八年十月二十七日，波羅的海乾散貨綜合指數(「BDI」)位於1,048點，自六月底以來下跌89%。於同一期間，波羅的海小靈便型乾散貨船指數下跌84%至每日5,830美元(淨值)。Clarkson的12個月小靈便型乾散貨船期租租金目前位於每日10,213美元(淨值)，比六月底的每日37,525美元(淨值)下跌73%。
- 商品公司近期難以獲得銀行提供日常貿易融資，因而直接影響乾散貨需求。此情況頗為異常。
- 在目前疲弱的市況下，本集團預期二零零九年的期租合約收入將較二零零八年大為減少。本集團的小靈便型乾散貨船在二零零八年及二零零九年的訂約率分別為93%、租金每日為31,340美元以及43%、租金每日為22,580美元，本集團將繼續建立就二零一零年及二零一一年訂約率。本集團的大靈便型乾散貨船在二零零八年及二零零九年的訂約率分別為101%及107%，即本集團的大靈便型乾散貨船已訂約的貨運日數多於貨船日數。
- 於二零零八年六月三十日，本集團擁有現金淨額192,000,000美元。總現金為804,000,000美元，另有292,000,000美元的已承諾但未動用銀行借貸。本集團的資本開支需求包括非乾散貨船資產556,000,000美元以及乾散貨船資產165,000,000美元，本集團目前的現金及信貸額度將足以悉數支付該等資本開支。
- 本集團的核心乾散貨船船隊包括在營運中的78艘貨船及11艘已訂購的新建造貨船。本集團自有及長期租賃貨船的平均船齡為6.8年。
- 預期乾散貨市場的波動及異常具挑戰的情況將於二零零八年第四季或其後持續。目前難以預測市場何時復甦。

貨船業務概要

	單位	二零零八年	二零零九年
小靈便型			
貨運承諾佔貨船承諾之百分比	%	93%	43%
收租日數	日數	22,830	21,750
按期租合約對等基準之日均收入	美元	31,340	22,580

大靈便型

貨運承諾佔貨船承諾之百分比	%	101%	107%
收租日數	日數	5,950	3,360
按期租合約對等基準之日均收入	美元	45,070	33,360

市場及業務回顧

乾散貨市場近期的困境由一系列因素造成。

第三季傳統上乃貨運業的淡季。然而由於中國工業生產下降、惡劣天氣影響大西洋的主要穀物出口地區、中國鋼鐵廠與巴西主要鐵礦石生產商淡水河谷之間的嚴重價格爭議、以及全球經濟迅速下滑，均導致貨運業於本季急速放緩。同樣重要的是，自二零零八年九月中起的信貸市場困境使航運公司及收貨人更難取得進行正常貿易所需要的重要信用狀。假若信貸市場穩定後，我們相信這些困難將可消除。

金融危機使全球經濟增長放緩，其中的一項影響是對金屬的需求下降。在中國，建築及基建行業對鋼鐵的需求減少，加上奧運期間規定鋼鐵減產，使中國的鋼材生產量在第三季比今年第二季下降7.7%¹。中國國內的鋼鐵價格在奧運後持續下跌，導致大型鋼鐵廠進一步削減產量。這促使商品市場漸趨疲弱，買家因此預期價格會再下跌而暫緩入貨。另外，淡水河谷與中國鋼鐵廠之間未解決的鐵礦石價格爭議使近期巴西至中國的鐵礦石運輸放緩，並導致好望角型貨船租金急劇下滑。該市場情緒已擴散至其他乾散貨船類別，包括小靈便型乾散貨船。

¹ 資料來源：World Steel

各主要乾散貨船類別的新船訂單曾顯示貨船供應將會過剩。但由於乾散貨市場基礎疲弱以及信貸市場的收緊，本集團認為在多種原因下包括由於船東或船廠未能取得所需融資，將會有大量此等新船訂單被取消。與此同時，佔整體乾散貨船噸位15%及小靈便型乾散貨船33%的貨船船齡已超過25年²，預期貨船報廢亦將增加。許多貨船廢置廠現時在安排信用狀時困難重重，因此很少報廢交易。惟長遠而言，隨着取消訂單及貨船報廢數目的增加，將對乾散貨市場產生正面影響。

據Clarkson所述，五年船齡的小靈便型乾散貨船的二手價值從二零零八年八月底的歷史高位下跌19%至二零零八年十月三日的約44,000,000美元。然而，此後Clarkson已因「市場波動及買賣市場越趨複雜」而停止報告小靈便型乾散貨船(當然亦包括其他乾散貨船類別)的價值，而自八月起亦無任何出售現代化小靈便型乾散貨船的交易。

儘管信貸危機於短期至中期內將產生重大不利影響，以及難以預測情況持續的時間，本集團仍堅信正進行工業化的中國、印度及其他國家，將在未來支持乾散貨運的長遠需求。

在目前疲弱的市況下，本集團預期二零零九年的期租合約收入將較二零零八年大為減少。本集團繼續尋求以最有利的租金與現有眾多的客戶訂約。本集團的小靈便型乾散貨船在二零零八年及二零零九年的訂約率分別為93%、租金每日為31,340美元以及43%、租金每日為22,580美元，該等租金並未包括任何執行溢價。於二零零八年八月四日本集團匯報的二零零九年小靈便型乾散貨船的訂約率為37%，租金為每日24,200美元，相比目前的訂約率，額外增加的6%訂約率、租金為每日約18,500美元。本集團將繼續建立二零一零年的合約，二零一零年的收租日中已有22%獲訂約，亦已開始為二零一零年的收租日訂約。

在大靈便型乾散貨船方面，本集團在二零零八年及二零零九年的訂約率分別為101%及107%，平均租金分別為45,070美元及33,360美元，遠高於目前的市場租金。高於100%的訂約率表示本集團的大靈便型乾散貨船已訂約的貨運日數多於貨船日數。本集團將按需要自現租市場租入貨船以履行額外的貨運日數。

本集團非常關注其對手的信貸狀況。本集團持續檢討本身的貨運合約以評估對手的潛在風險。本集團大多數客戶業務為需要全球船運的大型藍籌商品公司。目前並無客戶佔本集團小靈便型及大靈便型乾散貨船業務多於6%收入。

² 資料來源：Clarkson Research。百分比乃根據載重噸計算。小靈便型乾散貨船定義為介乎25,000至34,999載重噸的乾散貨船。

本集團努力確保本身資產負債表的實力以及現金存款的安全。於二零零八年六月三十日，本集團擁有現金淨額192,000,000美元。總現金為804,000,000美元，另有292,000,000美元的未動用已承諾銀行借貸融資額度。本集團目前的現金及信貸額度足以悉數支付本集團的資本開支需求，包括乾散貨船資產的165,000,000美元及非乾散貨船資產的556,000,000美元。

本集團其他業務方面亦取得了進展。本集團的拖船業務目前有15艘拖船及五艘駁船正在營運，另有六艘拖船及一艘駁船將於二零零八年十一月至二零一零年三月期間交付。本集團已訂購六艘新建造滾裝貨船，預期將於二零零九年至二零一一年期間交付。

最近，本集團已購買60,000,000美元（約為債券本金總額的15%）其於二零一三年到期年利率3.3%有擔保可換股債券，每份面值10,000美元之債券平均回購價為6,551美元。該交易將使本集團在贖回債券時節省21,000,000美元以及就回購金額而需派付3.3%的年利息。

船隊發展

由於租金下降及其導致乾散貨船買賣市場的交投淡靜，本集團於第三季並無訂約出售貨船。儘管如此，在二零零八年上半年，本集團透過出售三艘小靈便型及一艘大靈便型乾散貨船、以及出售並回租三艘小靈便型乾散貨船，鎖定了約150,000,000美元的貨船出售收益。該等交易現已完成，且本集團亦已全數收取購買代價。該等收益中的39,000,000美元已於二零零八年上半年入帳，其餘的111,000,000美元將於下半年入帳。

在拖船業務方面，收購位於紐西蘭的Sea-Tow為本集團帶來另外兩艘拖船及四艘駁船。期內本集團獲交付兩艘新建造拖船。該等貨船目前僱用於澳洲及紐西蘭市場，本集團同時積極建立其在該地區的經銷業務。

核心船隊發展(不包括短期租賃貨船)⁵

	貨船數目						
	已交付船隊			已訂購的新建造貨船			
	自有	租賃 ¹	總數	自有	租賃 ¹	總數	船隊總數
小靈便型乾散貨船							
於二零零八年八月一日	17	46	63	7	1	8	71
新建造貨船交付	2	—	2	(2)	—	(2)	—
租賃屆滿	—	(3)	(3)	—	—	—	(3)
於二零零八年十月三十日	<u>19</u>	<u>43</u>	<u>62</u>	<u>5</u>	<u>1</u>	<u>6</u>	<u>68</u>
大靈便型乾散貨船							
於二零零八年八月一日	2	15	17	1	1	2	19
租賃屆滿	—	(1)	(1)	—	—	—	(1)
於二零零八年十月三十日	<u>2</u>	<u>14</u>	<u>16</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>18</u>
超巴拿馬型散裝貨船							
於二零零八年八月一日及 二零零八年十月三十日 ²	—	—	—	2	1	3	3
於二零零八年十月三十日的 乾散貨船總數	<u>21</u>	<u>57</u>	<u>78</u>	<u>8</u>	<u>3</u>	<u>11</u>	<u>89</u>
滾裝貨船							
於二零零八年八月一日及 二零零八年十月三十日 ³	—	—	—	6	—	6	6
拖船							
於二零零八年八月一日	11	—	11	6	—	6	17
淨收購 ⁴	4	—	4	1	—	1	5
新建造貨船交付	2	—	2	(2)	—	(2)	—
出售	(1)	—	(1)	—	—	—	(1)
於二零零八年十月三十日	<u>16</u>	<u>—</u>	<u>16</u>	<u>5</u>	<u>—</u>	<u>5</u>	<u>21</u>
駁船							
於二零零八年八月一日	1	—	1	2	—	2	3
淨收購 ⁴	5	—	5	(1)	—	(1)	4
於二零零八年十月三十日	<u>6</u>	<u>—</u>	<u>6</u>	<u>1</u>	<u>—</u>	<u>1</u>	<u>7</u>
於二零零八年十月三十日的 其他類別貨船總數	<u>22</u>	<u>—</u>	<u>22</u>	<u>12</u>	<u>—</u>	<u>12</u>	<u>34</u>
於二零零八年十月三十日的 船隊總數	<u>43</u>	<u>57</u>	<u>100</u>	<u>20</u>	<u>3</u>	<u>23</u>	<u>123</u>

¹ 包括附購買選擇權的23艘小靈便型、1艘大靈便型及1艘超巴拿馬型乾散貨船。

² 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。

³ 包括兩艘新建造滾裝貨船。本集團預期於貨船從船廠交付起計2個月內行使購買選擇權以購入該兩艘滾裝貨船。

⁴ 包括預期於二零零八年年底前交付的2艘拖船及1艘駁船。

⁵ 不包括純粹代他方管理之貨船。

承董事會命
行政總裁
Richard Hext

香港，二零零八年十月三十日

於本公佈刊發日期，本公司之執行董事為唐寶麟、*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*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十月三十日止期間之交易活動最新公佈，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，不應過分依賴本交易活動最新公佈，及務請彼等於買賣本公司股份時審慎行事。