

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告的內容概不負責，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告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內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)

二零零九年第一季度交易活動最新公布

乾散貨租金於第一季度回穩，但鑒於全球經濟前景充滿挑戰及乾散貨噸位供應不斷增加，租金可能將會走低。

- 由於需求強勁復甦以及船舶供應量增長遠低於預期，乾散貨運市場於二零零九年第一季度有出乎意料的改善。
- 需求增長主要由於商品跌價、補給部分耗減的存貨量、貿易信貸供應改善以及中國刺激經濟方案的影響所推動。供應量增長減慢，此乃由於高齡貨船報廢率攀升及新建造貨船交付量低於原先預計數量所致。
- 波羅的海乾散貨綜合指數(「BDI」)於二零零八年十二月五日跌至22年來的最低點663點後，於三月十日回升至二零零九年第一季的高點2,298點，其後降至四月二十二日的1,869點。季內，波羅的海小靈便型乾散貨船指數(「BHSI」)由一月二日的每日淨值3,891美元上升至三月十七日第一季度的最高水平10,969美元，其後回落至四月二十二日的9,166美元。
- 本集團已取得高水平的貨運訂約率，降低了本集團所承擔的貨運市場風險：本集團小靈便型乾散貨船於二零零九年的21,800貨船收租日數中，78%已按每日15,430美元獲訂約，二零一零年的訂約率為39%。本集團於二零零九年大靈便型乾散貨船的3,610貨船收租日數中，121%已按每日31,310美元訂約，二零一零年的訂約率為165%，表示本集團的大靈便型乾散貨船已訂約的貨運日數超過貨船日數。以小靈便型乾散貨船對等收租日數計，本集團的大靈便型及小靈便型乾散貨船船隊二零零九年整體訂約率為86%，二零一零年整體訂約率為49%。這個相對較高的遠期訂約率反映本集團預期貨運市場仍然困難。
- 自二零零九年初以來，本集團已完成出售五艘乾散貨船(包括一艘共同擁有的小靈便型乾散貨船)，並預定於二零零九年第二季度內完成出售第六艘貨船。此等交易將於二零零九年帶來貨船出售款項105,000,000美元以及出售虧損淨額2,600,000美元。本集團已回租其中兩艘貨船。本集團的核心乾散貨船船隊現包括75艘營運中貨船及9艘已訂購的新建造貨船。本集團核心貨船的平均船齡為6.7年。
- 上述出售交易加強本集團的資產負債表，截至二零零八年十二月三十一日，現金及銀行結餘為1,000,000,000美元，現金淨額為176,000,000美元。
- 本集團其他核心業務發展順利。PB Towage的船隊現經營17艘拖船及6艘駁船，另已訂購5艘新建造拖船。PB RoRo有4艘新建造貨船，另擁有2艘貨船的購買選擇權，並已為於本年度將交付的首艘貨船簽訂合約。
- 本集團預計乾散貨市場於二零零九年全年將持續波動並充滿挑戰。本集團預期困難的市場環境將為實力最為雄厚的船東和營運者帶來機遇，因此正保留資本以待最佳時機以有利的價格購入資產—最可能為乾散貨船隊或公司。

* 僅供識別

市場及業務回顧

乾散貨

乾散貨運市場於本年第一季度有出人意料的改善。上文已列出其若干原因，但最為重要的乃是中國政府的刺激經濟方案帶動了中國新的基礎建設項目，並因此令原材料進口激增。特別是中國有很多煉鋼企業於二零零八年下半年經一段時期的存貨消耗及現金積蓄之後，尋求補充鐵礦石、廢鋼及錳礦石儲備。中國現今對乾散貨航運業的影響之大是前所未有的：最近數月太平洋地區的現貨租金水平明顯低於大西洋地區，是由於在中國卸貨的船舶及中國船塢交付的新建造貨船導致國內噸位供應過剩。大西洋地區的業務亦隨美國海灣與南美洲穀物出口強勁以及石油焦與廢金屬貿易增加而呈現一片繁榮景象。

供應量增長顯著放緩亦有利貨運市場復甦。由於新建造貨船的預期交付時間與現實不符，乾散貨船船隊於二零零九年首三個月增長僅1.5%；此乃特別由於現貨市場盈利於上年暴跌後緊接融資信貸消失，導致很多船廠與買家未能履行新建造貨船的建造合同。事實上，第一季度訂單約60%未能於期內交付：若此趨勢持續，與Clarksons於年初預計有約70,000,000載重噸交付相比，二零零九年將只有約30,000,000載重噸的乾散貨船交付。本集團預期實際交付貨船將遠高於30,000,000載重噸，但這很大程度上要取決於貨運市場及貨船價值的發展前景。當前小靈便型乾散貨船訂單處於47%的水平，遠低於乾散貨船整體訂單70%的水平。

現有高齡貨船報廢量增加亦縮減營運中的船隊；截至三月三十一日止五個月乾散貨船約報廢了8,500,000載重噸，差不多是過往六年的報廢量總和。

世界最大的船舶經紀Clarksons尚未提供二手乾散貨船的價值，但據其他經紀的估計，五年船齡的32,000載重噸小靈便型乾散貨船的價值介乎20,000,000美元至22,000,000美元之間，與二零零八年年末的貨船價值大致相約。

本集團預計，需求的季節性波動、全球經濟可能進一步惡化（儘管多國政府已推出救市計劃而有所緩解），以及大量新建造貨船交付的不利影響，將會令乾散貨市場於二零零九年餘下時間將會波動並普遍低迷。

長遠而言，本集團預期新建造貨船訂單減少、報廢活動持續進行，以及中國、印度及其他發展中國家工業化復甦，將有助改善當前供求失衡的狀況，為航運市場的健康發展帶來支持。中國堅定購買海外礦物資產的決定為中國工業生產和原材料進口復甦帶來希望。

去年第四季度商品需求市場崩潰後拖延了貨運訂單，但隨著市場對商品的興趣恢復，本集團的遠期貨運合約出現相對較多的查詢。因此，本集團獲得相對較高的貨運訂約率，降低了本集團所承擔的市場風險。

本集團持續檢討本身的貨運合約，以評估對手的潛在風險。本集團大多數客戶為大型藍籌商品公司而非中介船舶經營商，且概無客戶佔本集團二零零八年度小靈便型乾散貨船及大靈便型乾散貨船業務多於4%收入。

其他業務

本集團其他核心業務發展進展良好。PB Towage最近收購了一艘將於七月交付的新建造拖船，其船隊現包括營運中的17艘拖船及6艘駁船，另有5艘拖船將於二零零九年七月至二零一零年三月交付。持續強勁的石油與天然氣生產商的活動支持對本集團拖船及駁船服務的需求。本集團現正積極尋求為澳洲西部新的大型建設項目提供海上物流服務的機會，若取得成功，將可為本集團拖船船隊的進一步擴張提供支持。

PB RoRo擁有4艘新建造貨船，另有兩艘貨船的購買選擇權。本集團已將於今年稍後時間交付的首艘滾裝貨船，以三年的期租合約租予一藍籌營運商。滾裝貨船市場當前的低迷狀況，本集團會待預期於二零一零至二零一一年交付的其他貨船交付日期接近時，為其尋找適合的貨運合約。

船隊發展

自二零零九年初以來，本集團已完成出售五艘乾散貨船（包括一艘共同擁有的小靈便型乾散貨船），並預定於二零零九年第二季度內完成第六艘貨船的出售交易。於二零零八年本集團已就該等交易確認貨船出售虧損淨額19,500,000美元，並將於二零零九年再確認虧損2,600,000美元。該等出售交易合共帶來貨船出售款項105,000,000美元，將可使債務融資減少25,000,000美元。

兩艘新建造貨船已交付及兩艘貨船加入本集團的長期租賃船隊後，本集團核心乾散貨船船隊包括75艘營運中的貨船及已訂購9艘新建造貨船。

年內迄今為止，PB Towage已透過收購一艘拖船及另一艘新建造拖船以擴大其船隊。

以下船隊清單概列自二零零八年末至二零零九年四月二十三日之船隊變動(包括短期租賃貨船，但不包括純粹代他方管理的貨船)：

貨船數目	已交付船隊			已訂購的新建造貨船			核心 船隊總數	短期租賃 ⁴	總計
	自有	租賃 ¹	總數	自有	租賃 ¹	總數			
小靈便型乾散貨船									
於二零零九年一月一日	20	42	62	5	3	8	70		
新建造貨船交付	1	1	2	(1)	(1)	(2)	—		
出售及有期回租	(1)	1	—	—	—	—	—		
出售 ²	(3)	—	(3)	—	—	—	(3)		
於二零零九年四月二十三日	<u>17</u>	<u>44</u>	<u>61</u>	<u>4</u>	<u>2</u>	<u>6</u>	<u>67</u>	<u>8</u>	<u>75</u>
大靈便型乾散貨船									
於二零零九年一月一日	2	13	15	1	1	2	17		
新建造貨船交付	1	—	1	(1)	—	(1)	—		
新租賃	—	1	1	—	—	—	1		
出售及有期回租	(1)	1	—	—	—	—	—		
出售	(1)	—	(1)	—	—	—	(1)		
租賃屆滿	—	(2)	(2)	—	—	—	(2)		
於二零零九年四月二十三日	<u>1</u>	<u>13</u>	<u>14</u>	<u>—</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>15</u>	<u>16</u>	<u>31</u>
超巴拿馬型散裝貨船									
於二零零九年一月一日及 二零零九年四月二十三日	—	—	—	1	1	2	2	—	2
於二零零九年四月二十三日的 乾散貨船總數	<u>18</u>	<u>57</u>	<u>75</u>	<u>5</u>	<u>4</u>	<u>9</u>	<u>84</u>	<u>24</u>	<u>108</u>
滾裝貨船									
於二零零九年一月一日及 二零零九年四月二十三日 ³	—	—	—	6	—	6	6	—	6
拖船									
於二零零九年一月一日	16	—	16	4	—	4	20		
新訂單	—	—	—	1	—	1	1		
二手購入	1	—	1	—	—	—	1		
於二零零九年四月二十三日	<u>17</u>	<u>—</u>	<u>17</u>	<u>5</u>	<u>—</u>	<u>5</u>	<u>22</u>	<u>—</u>	<u>22</u>
駁船									
於二零零九年一月一日及 二零零九年四月二十三日	6	—	6	—	—	—	6	—	6
於二零零九年四月二十三日的 其他類別貨船總數	<u>23</u>	<u>—</u>	<u>23</u>	<u>11</u>	<u>—</u>	<u>11</u>	<u>34</u>	<u>—</u>	<u>34</u>
於二零零九年四月二十三日的 貨船總數	<u>41</u>	<u>57</u>	<u>98</u>	<u>16</u>	<u>4</u>	<u>20</u>	<u>118</u>	<u>24</u>	<u>142</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艘超巴拿馬型租賃乾散貨船及新建造貨船。

² 包括一艘預定於二零零九年第二季度內完成出售的貨船。

³ 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2個月內透過行使購買選擇權，購入該兩艘滾裝貨船。

⁴ 短期租賃貨船的租期一般不超過六個月。

承董事會命
行政總裁
Richard Hext

香港，二零零九年四月二十三日

於本公布刊發日期，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，此份截至二零零九年四月二十三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布，及務請彼等於買賣本公司股份時審慎行事。