

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)

二零一零年第三季度交易活動最新公布

摘要

整體乾散貨市場自年中放緩後復甦較我們預期為快

儘管小靈便型和大靈便型乾散貨船的租金自九月起呈現下滑趨勢，
但本集團預期於十一月至二零一一年初將出現季節性回升

本集團其他業務分部的市場環境有所改善

太平洋乾散貨船分部

- 自年中季節性放緩後，整體乾散貨市場的貨運活動和租金改善較我們預期為快，但小靈便型和大靈便型乾散貨船的租金自九月份起呈現下滑趨勢
- 小靈便型乾散貨船現貨租金現已回落至七月中水平，而波羅的海乾散貨綜合指數自七月市況好轉以來已上升60%，且第三季度小靈便型乾散貨船的平均現貨租金按年仍上升30%
- 在首九個月的新建造貨船交付較年初預期少38%的情況下，乾散貨船及小靈便型乾散貨船分別有12%及10%的淨增長
- 自中期業績公布以來，五年船齡小靈便型乾散貨船價值保持在26,000,000美元(自一月份以來上升13%)，新建造乾散貨船則稍微上漲至26,500,000美元
- 本集團核心乾散貨船船隊進一步擴展，長期租賃貨船增加三艘，因此，自二零零九年十二月以來，本集團共增加17艘自有及長期租賃貨船
- 本集團預期於十一月至二零一一年初，小靈便型和大靈便型乾散貨船市場將出現季節性回升
- 二零一零年及二零一一年小靈便型及大靈便型乾散貨船總收租日中分別有96%及46%已獲訂約。當中94%的二零一零年小靈便型乾散貨船收租日已獲訂約，日均租金為16,670美元；二零一一年的收租日中37%已獲訂約，日均租金為14,230美元

太平洋能源及基建服務分部

- 由於基建及離岸建設出現復甦以及本集團於大洋洲的主要市場集裝箱貨運量增多，因而提高本集團離岸及港口的拖船船隊的使用率
- 港口拖船業務受惠於澳洲客戶層面擴大及湯斯維爾港(Port of Townsville)的新港口服務業績較預期強勁

太平洋滾裝貨船分部

- 本集團於十月初行使了購買選擇權，並隨即獲交付第二艘滾裝貨船。該船將僱用於新的Nafta Gulf Bridge項目，該項目計劃於本年底開始提供於美國墨西哥灣及墨西哥之間的滾裝貨船服務。
- 本集團已承諾向Nafta Gulf Bridge的經營公司NGB Express Lines投資最多4,000,000美元
- 以歐洲為樞紐的滾裝貨船市場正逐步改善，儘管主要營運商的載運量尚未飽和，但小部分貨運已明顯地回復至金融危機前的水平。

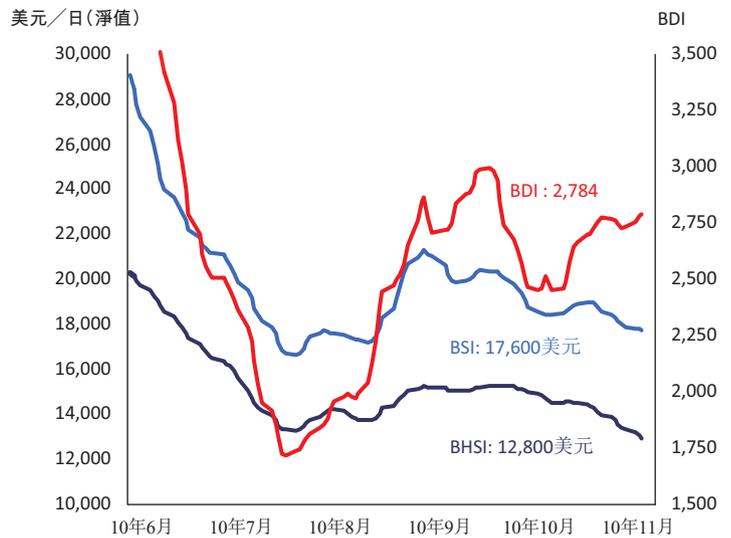
市場及業務回顧

波羅的海乾散貨綜合指數(BDI)、
及小靈便型(BHSI)與
大靈便型(BSI)乾散貨船現貨租金

太平洋乾散貨船分部

年中乾散貨市場出現季節性放緩，小靈便型乾散貨船現貨租金於五月至七月中旬下降35%，但其後整體貨運活動和租金改善較我們預期為快。租金上漲至九月初，其後小型貨船市場繼而回落至七月中水平。

即使於十月二十七日的小靈便型乾散貨船現貨租金為每日12,800美元(淨值)，但第三季度小靈便型乾散貨船的平均現貨租金14,400美元較去年仍上升30%。此貨船分部市場既受到季節性復甦的推動，其後亦受到新建造貨船交付加速，穀物出口活動及小宗散貨運輸減少所影響。



資料來源：波羅的海交易所 (於2010年10月27日)

相比之下，由於鐵礦石貨運量大增，波羅的海乾散貨綜合指數(「BDI」)(其表現易受好望角型分部波動的影響)於同期增長60%。與二零零九年其他貨船分部的平均租金比較，這再次顯示小靈便型乾散貨船分部租金水平相對穩定，勝於所有其他乾散貨船分部。

雖然實際交付量僅為預計訂單的62%，但年內首九個月交付的新建造乾散貨船船隊較去年同期增長接近90%。實際交付量較少的情況與去年所見相似，我們估計二零一零年全年交付量約為75,000,000噸，大大超過二零零九年錄得的交付量。

綜合大量新建造貨船交付以及貨船改裝及報廢相對有限的影響下，年初至今乾散貨船淨增長為12%。近期25,000至35,000載重噸小靈便型乾散貨船交付加速，年初至今船隊淨增長為10%(年中為7%)。超過三分之一的乾散貨船報廢來自小靈便型乾散貨船的總船隊。

由於年初至今有較多新建造貨船交付，已公布的乾散貨船訂單數目有所下降，但佔現有船隊的比率仍達54%。與此同時，25,000至35,000載重噸的小靈便型乾散貨船訂單佔34%。小靈便型乾散貨船船隊中約27%的船齡超過25年，因此於未來數年的潛在報廢量仍然龐大，可抵銷大部分新增貨船運力，有利該市場分部的前景。

據Clarksons估計，一艘標準五年船齡28,000載重噸的小靈便型乾散貨船的船價自二零一零年中期業績公布以來並無大變動，約值26,000,000美元，與年初比較則上升18%。同類型的新建造貨船造價僅稍微高一點，為26,500,000美元。在二手市場上，日本建造的船舶現時造價較高，原因為越來越多船東傾向選購日本建造的貨船。由於我們現有船隊的貨船主要於日本建造，貨船較高的平均估值亦令本集團船隊資產價值上升。

自中期業績公布以來，我們繼續擴大核心乾散貨船船隊，期內新增三艘長期租賃貨船。本集團自二零零九年十二月恢復船隊擴充計劃以來，我們已購入9艘及長期租賃8艘貨船。本集團將繼續尋求收購合適貨船的機會，但會確保不致增加我們具競爭優勢的船隊營運開支。鑒於新建造貨船與

現代化的二手貨船價格差距甚微，及可以設計較佳的新建造貨船更新本集團的船隊，我們目前的收購主要著眼於新建造貨船。

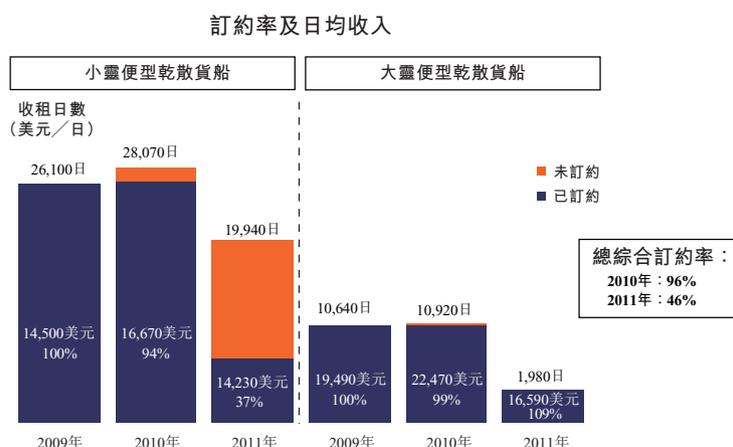
未來幾個月乾散貨市場的前景將受以下因素的變化所影響：

- 受惠於美元弱勢，小宗乾散貨商品需求強勁，小靈便型及大靈便型乾散貨船尤其受惠
- 年底前季節性需求強勁，尤其是穀物、鐵礦石及煤炭貿易
- 中國鐵礦石及煤炭已公布的庫存量相對較低而需作補倉，加上第四季度進口礦石的定價下調，可能帶動國外對國內鐵礦石的潛在套戥活動
- 預期印度風季結束後，貿易將回復強勁
- 由於俄羅斯禁制小麥出口，增加來自美國的較長途穀物貨運，從而擴大對乾散貨運的噸位航距需求
- 由於東西方貿易不平衡的情況加劇，進一步影響全球貨船使用率(尤其令小型貨船市場受惠)。季節性貿易因素亦令繁忙的港口更加擁塞
- 新建造貨船過量交付，導致乾散貨船供應可能迅速增加

在此情況下，我們預期由十一月至二零一一年初，小靈便型及大靈便型乾散貨船市場將出現季節性回升，但小靈便型乾散貨船分部的表現將在相對較小幅度內上落。鑒於新建造貨船交付處於歷史最高水平，我們會繼續留意強勁的貨運需求能否吸納迅速膨脹的船隊，以及其供應能否被全球船隊使用率下降所抵銷。

一如以往，於這段期間我們已為二零一零年絕大部分(94%)的收租日簽訂合約，日均租金為16,670美元。我們現集中為二零一一年及以後的遠期貨運訂立合約。我們已以日均租金14,230美元為明年37%的小靈便型乾散貨船收租日訂約。此租金水平與年初我們為二零一零年訂約的租金相近，且高於現時的遠期貨運租金。可是，由於近期的租船貨運合約的吸引力較一般遠期市場遜色，故目前二零一一年小靈便型乾散貨船的訂約率比我們通常預期在這段期間取得的訂約水平為低。

於二零一零年十月二十七日，本集團之二零一零年及二零一一年小靈便型及大靈便型乾散貨船總收租日(按小靈便型乾散貨船對等收租日計算)的訂約率分別為96%及46%，詳情如下：



太平洋能源及基建服務分部

繼本集團主要於大洋洲的基建及離岸建設市場復甦後，離岸拖船和基建支援業務開始好轉，前景較之前樂觀。因此，我們離岸拖船船隊使用率亦逐步改善。

本集團的Fujairah Bulk Shipping合營公司按合約負責的5,400萬噸富加勒北部填海工程已接近尾聲，目前已填海超過5,000萬噸。FBSL已獲得多項其他較小型、一次性合約，當前正評估市場的新商機，但現時尚未取得明年的任何大型長期新合約。

儘管競爭壓力持續，受惠於集裝箱貨船活動增長，PB Towage Australia的客戶層面擴大，以及自湯斯維爾港(Port of Townsville)的新港口服務的業績較預期強勁，本集團港口拖船的使用率有所改善。四艘新建造港口拖船於第二季度交付後，降低了本集團船隊的平均船齡，我們並同時提升於昆士蘭海岸的港口服務。由於澳洲集裝箱貿易活動進一步增加，我們預期二零一一年港口拖船需求持續並逐步提高。

正如我們在中期業績公布所述，在七月份交付最後一批新建造拖船後，本集團的拖船船隊規模維持於40艘貨船。

本集團的海事測量及諮詢附屬公司PacMarine Services近期擴大其石油客戶群，並繼續迅速擴充其業務及提高其市場佔有率。

太平洋滾裝貨船分部

本集團租予Norfolk Line(現已為DFDS的一部分)，於北海運行的「Humber Viking」的首年表現令人滿意。於十月初，本集團行使了購買選擇權，並隨即獲交付第二艘滾裝貨船「Strait of Dover」。該船為兩艘於Hyundai Mipo建造的新建造貨船之一，本集團於二零零八年以長期租約租入該等貨船並附有購買選擇權。

「Strait of Dover」將僱用於美國墨西哥灣與墨西哥的維拉克斯港(Veracruz)之間的新滾裝貨船服務，該項目將於本年底投入服務。此項名為「Nafta Gulf Bridge」的服務旨在提供快速、具成本效益、更安全及更可靠的航線，為位於美國東部及墨西哥南部的承租人(現受到擠塞的美國公路和陸地邊界口岸以及拖車不足的困擾)運送貨物。太平洋航運已承諾向Nafta Gulf Bridge的經營公司NGB Express Lines (www.naftagulfbridge.com)投資最多4,000,000美元。我們認為此乃令人振奮及富有潛力的新業務。

以歐洲為樞紐的滾裝貨船市場正逐步改善，每月歐洲拖車貨運量按年比有所增長，儘管主要營運商的載運量尚未飽和，但小部份貨運已明顯地回復至金融危機前的水平。年初至今滾裝貨船報廢噸位已接近全球滾裝船隊的10%，即使於未來兩年內交付的貨船訂單約為15%，自二零零九年初以來新建造貨船訂單極少。總括而言，這意味著明年起的滾裝貨船供應狀況有機會明顯改善。這與我們早前預期相符，並增強了我們為二零一零年十二月及整個二零一一年將要交付的餘下四艘新建造滾裝貨船尋求長期出租機會的信心。然而，我們預期該等貨船初始的租金仍遠低於我們所期望的水平。

船隊發展

自中期業績公布以來，本集團的核心船隊已新增三艘長期租賃貨船，而本集團的船隊(包括新建造貨船)總數現為176艘，由130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。本集團核心乾散貨船船隊的平均船齡少於七年。

以下概列本集團於二零一零年十月二十八日已承諾的船隊組合：

	現有貨船		已訂購的新建造貨船		合計
	自有	租賃 ¹	自有	租賃 ¹	
乾散貨船船隊					
小靈便型	26	55	2	7	90
大靈便型	2	32	1	3	38
超巴拿馬型	–	–	1	1	2
乾散貨船總數	28	87	4	11	130
拖船					
拖船	31	2	–	–	33
駁船	6	–	–	–	6
添油船	1 ²	–	–	–	1
拖船總數	38	2	–	–	40
滾裝貨船	2	–	4³	–	6
總計	68	89	8	11	176

附註：

- 1 乾散貨船船隊包括13艘融資租賃貨船及85艘經營租賃貨船，當中亦包括租賃期較短的非核心貨船。
- 2 本集團擁有添油船的50%權益。
- 3 自有滾裝貨船包括一艘租賃的新建造滾裝貨船，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艘滾裝貨船。

自二零一零年六月三十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，二零一零年十月二十八日

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

股東及投資者務請注意，此份截至二零一零年十月二十八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證券時審慎行事。