

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，概不會就因本公告全部或任何部份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。

股東及投資者務請注意，此份季度交易活動公告，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，不應過份依賴本交易活動公告，並務請彼等於買賣本公司股份時審慎行事。

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)

2018年第一季度交易活動公告

小靈便型及超靈便型乾散貨船貨運指數年初至今的走勢跟以往相若，於2018年初出現短暫的季節性下跌，其後於農曆年後回升，由於供求平衡持續改善，指數水平明顯較高。

太平洋航運租金表現按年顯著改善

本集團於第一季度錄得小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均租金(淨值)分別為9,360美元及11,250美元，與2017年同期比較分別上升了25%及40%，表現較波羅的海小靈便型(BHSI)及波羅的海超靈便型(BSI)乾散貨船現貨指數分別高出16%及10%。

於4月6日，我們就2018年餘下三個季度所訂租約如下：

- 現有的29,880個小靈便型乾散貨船收租日中，44%已按日均租金約9,710美元(2017年第一季度：8,520美元)(淨值)訂約
- 現有的12,270個超靈便型乾散貨船收租日中，66%已按日均租金約11,490美元(2017年第一季度：10,090美元)(淨值)訂約

小靈便型乾散貨船

超靈便型乾散貨船

已訂約收租日數



以美元計值，2018年數據為截至2018年4月6日的數據
2017年的數據為於2017年4月公布的資料

於1月，我們已獲交付於2017年8月時承諾購買的五艘貨船中的最後一艘貨船，令營運中的自有船隊數目增至106艘。連同租賃貨船，我們於期內合共營運平均228艘貨船。儘管我們的自有船隊擴大，但由於中國鋼鐵出口量下跌，故我們減少租入短期租賃貨船，因此我們於期內的運力與去年同期大致相若。

我們自有貨船的比例較高以及其主要成本固定，故我們受惠於自去年起有所改善的市場。自有小靈便型及超靈便型乾散貨船在計入一般及行政管理開支後的收支平衡水平分別為每日約8,300美元及9,100美元。

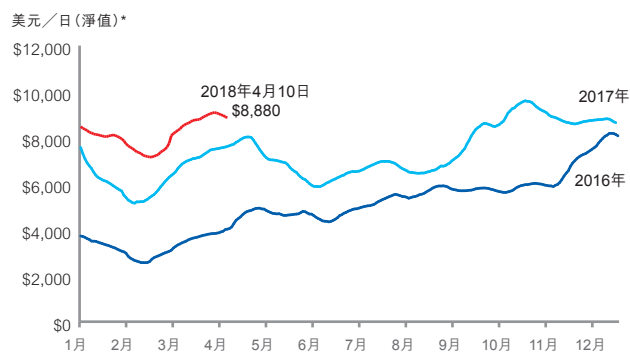
市場租金上升增加我們短期租賃貨船的開支，但不論市況高低，我們均能夠運用該等短期租賃貨船賺取經營利潤。

* 僅供識別

貨運市場持續改善

於2018年第一季度，在供求情況進一步改善下，小靈便型及超靈便型乾散貨船的現貨市場日均租金淨值分別為8,070美元及10,190美元，平均現貨市場租金較去年同期上升28%及32%。

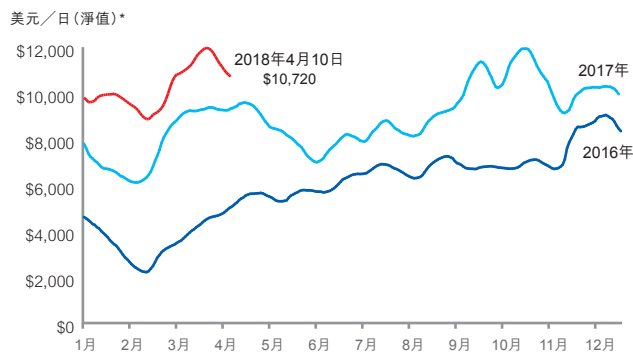
2016年至2018年小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金



* 已扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所，於2018年4月10日的數據

2016年至2018年超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金



* 已扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所 (BSI, 58,000載重噸)，於2018年4月10日的數據

經過農曆新年前的季節性回落後，現貨市場的情況已有所改善，尤其是太平洋地區租金按年上升31%，達到自2014年初以來季度平均租金的高位。大西洋地區的租金亦按年大幅上升26%。供求因素進一步改善推動本季度市場貨運租金上升。市場貨運租金於過去數週稍微回落，屬正常的季節性走勢，但仍高於去年度的水平。

第一季度乾散貨運需求上揚的部份原因是由於中國於一月至二月期間，對乾散貨運商品的進口量錄得9%的強勁增長，尤其是我們專注的小宗散貨更按年增長約17%。於太平洋地區，合適運力短缺及市場對澳洲及紐西蘭精礦及木材的需求持續復甦，亦是支持市場貨運租金上升的部份原因。於大西洋地區，巴西及阿根廷農業散貨於第一季度出口量按年雖大幅增長，但部份則被美國出口量轉弱所抵銷。

全球乾散貨運力增長減慢是第一季度貨運市場上揚的主要原因。新建造貨船交付量按年大幅下降，第一季度全球乾散貨運船隊淨增長約0.8%，而去年同期則為1.7%。由於貨運租金上升，船齡較高的乾散貨船報廢數目較去年大幅減少。然而，亞洲造船廠的新建造貨船交付量減少，令太平洋地區可供營運的貨船供應較以往數年緊張，亦是整體貨運市場改善的重要因素。

貨運市場狀況改善為貨船買賣活動帶來支持，並提升了貨船價格。Clarksons Research目前對指標船齡五年的小靈便型乾散貨船的估值為15,500,000美元，較2017年年底時的14,000,000美元有所上升。新建造貨船價格亦由2017年年底的22,000,000美元上升至22,500,000美元。新建造及二手貨船的價格仍然存在重大差距，減低買家對新建造貨船的訂購意欲。新建造的小靈便型及超靈便型貨船訂單數目仍然有限，當中大部份訂單均為較大型的乾散貨船。

市場前景正面，但仍有些波動

小宗乾散貨運市場第一季度的改善令人鼓舞，加上所有重要的供應基本因素看來均有所改善，我們對市場持續復甦抱審慎樂觀的態度，儘管當中仍會有些波動。

美國對來自若干國家的鋼材及鋁材開徵進口關稅，而中國所公布的相對應報復措施亦已生效，但受該等保護措施影響的乾散貨物僅佔太平洋航運所從事貿易活動的少部份，而我們預期該等措施不會對整體乾散貨市場造成重大影響。

美國於上週建議對中國徵收進一步關稅，作為對指稱的不公平貿易手法及未獲授權的知識產權轉讓之報復行動。中國即時宣布計劃對美國大豆及其他農產品等進口貨物徵收報復性關稅，有關行動將會對貨運量造成影響，並已於市場產生了一些負面情緒。中國開徵關稅的時間及程度將視乎美國仍在進行冗長的公眾諮詢之最終關稅措施。

然而，數點需要注意的是(i)美國於2017年出口至中國的大豆數量僅佔乾散貨海運總貿易的0.6%；(ii)該類大豆多利用巴拿馬型及卡姆薩型貨船運載，而太平洋航運並無營運該類貨船；(iii)雙方目前仍未就該等關稅設定實施日期；(iv)由於美國大豆出口旺季在第四季度方開始，對中期交易量影響有限；及(v)雖然中國的買家仍然十分依賴從美國進口大豆，但中國將會繼續向巴西採購更多大豆。

我們相信該等保護措施將會對乾散貨貿易造成影響，但有關影響大部份會被乾散貨供應的正面基本因素及全球乾散貨貿易整體增長所抵銷。

預期全球廣泛地區的國內生產總值(GDP)增長理想，將帶動乾散貨需求上升。另外供應持續穩定，由於新建造貨船及二手貨船價格仍存在差距，以及貨船設計因新法規的不確定影響，將導致業內許多船東不願意訂購新建造貨船。該等供應因素於未來將繼續有利貨運市場的基礎。

已就逐漸復甦的市場作好準備

我們將繼續於價格仍處於有史以來的吸引水平時尋求優質的二手貨船收購機會，進而實現合理的收支平衡水平及縮短投資回報期。我們將繼續密切留意技術、燃料及法規方面的發展。

我們穩健的現金及淨負債比率有助我們把握商機加以擴充業務及成為可信賴的貨運合作夥伴。我們擁有強健的業務模式、大型的自有船隊及具競爭力的成本架構，可使我們順利過渡正在復甦的市場，並從中受惠。

承董事會命
公司秘書
莫潔婷

香港，2018年4月12日

於本公告刊發日期，本公司之執行董事為唐寶麟及Mats Henrik Berglund，本公司之獨立非執行董事為Patrick Blackwell Paul、Robert Charles Nicholson、Alasdair George Morrison、Daniel Rochfort Bradshaw、Irene Waage Basili 及Stanley Hutter Ryan。