

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布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。

股東及投資者務請注意，此份季度之交易活動最新公告，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最新公告，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)

2019年第一季度交易活動公告

乾散貨船市場於2019年年初表現較過去兩年疲軟，農曆年期間在中美貿易紛爭，中國對煤炭進口量的限制及巴西的鐵礦石基建設施受破壞因素影響下，跌幅更為顯著，致首季整體現貨租金疲弱。

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船市場於首季度下半部分明顯改善，波羅的海小靈便型乾散貨船指數(「BHSI」)及波羅的海超靈便型乾散貨船指數(「BSI」)均顯著上升。

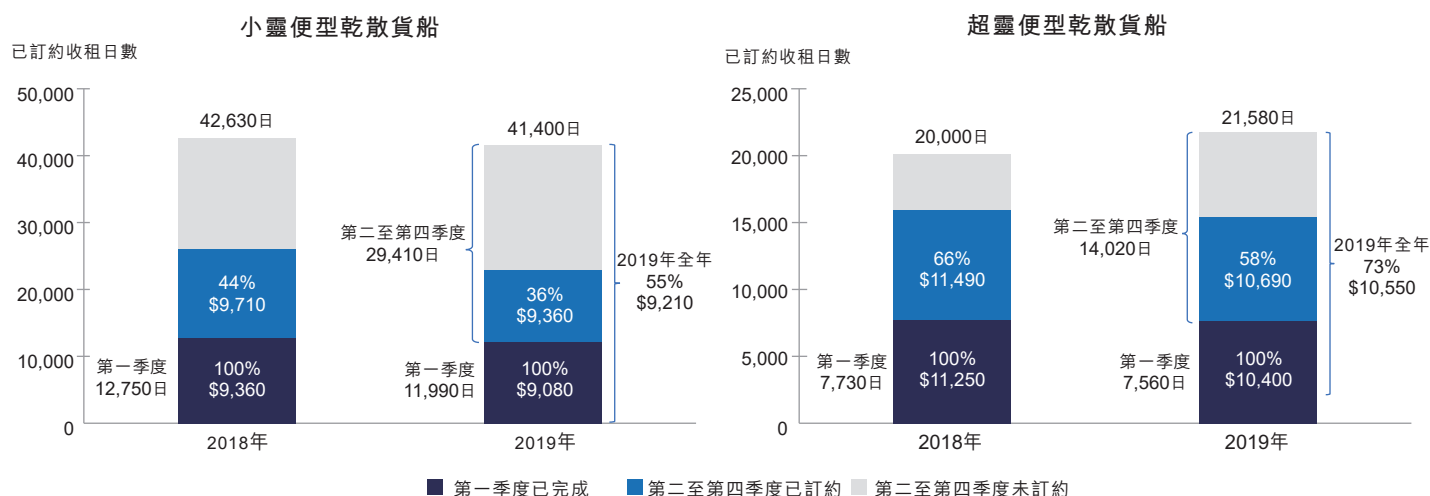
反之，較大型的好望角型貨船分部只有輕微回升，並於整個首季持續疲軟，因而拖累覆蓋更廣泛的波羅的海乾散貨運指數的復甦，證明大型貨船(主要運載鐵礦石及煤炭)及小型貨船(主要運載農業及小宗散貨商品)的市場租金之間的相關程度正在下降。

儘管市況偏軟，太平洋航運表現強勁

本集團於第一季度錄得小靈便型及超靈便型乾散貨船的按期租合約對等基準的日均租金為9,080美元及10,400美元，較2018年同期下跌3%及8%，然而，我們表現仍較BHSI及BSI乾散貨船現貨指數分別高出58%及38%。

於4月9日，我們就2019年其餘三季所訂租約如下：

- 29,410的小靈便型乾散貨船收租日中，36%已按日均租金約9,360美元(淨值)訂約(2018年同期：44%已按日均租金9,710美元(淨值)訂約)
- 14,020的超靈便型乾散貨船收租日中，58%已按日均租金約10,690美元(淨值)訂約(2018年同期：66%已按日均租金11,490美元(淨值)訂約)



美元貨幣；2019年的數據截至2019年4月9日；2018年的數據如2018年4月所公布

值得注意的是，我們的2019年的盈利表現將不會跟2018年般獲得有償契約撥備之回撥，預期將提高長期租賃貨船於今年的收支平衡水平。

* 僅供識別

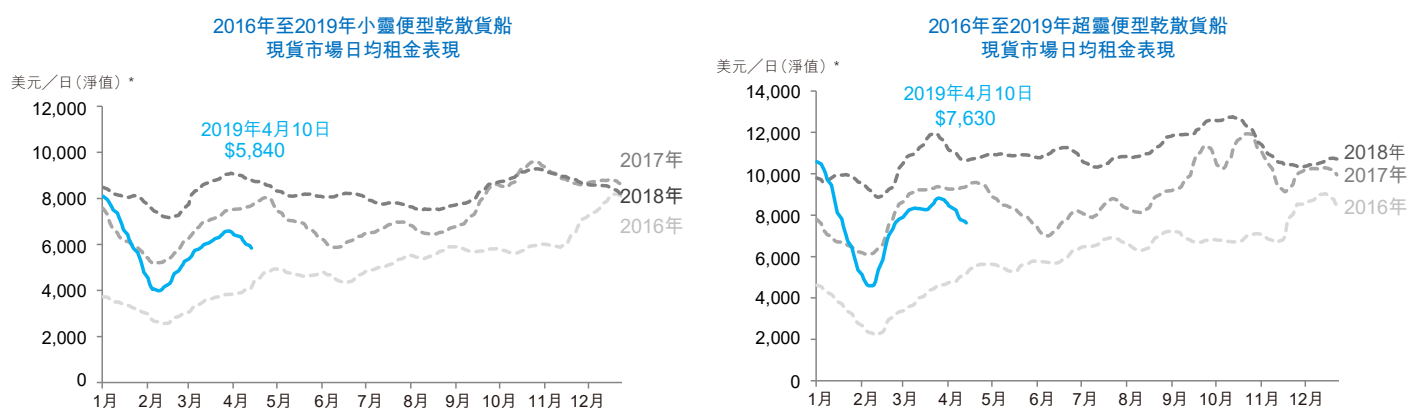
我們於首季獲交付兩艘現代化二手貨船（一艘小靈便型及一艘超靈便型），該等貨船是我們於2018年5月時承諾以發行股份支付一半總代價的四艘貨船交易方式購買。我們亦獲交付一艘我們於2018年年末承諾以現金購買的二手超靈便型乾散貨船，並完成出售一艘船齡較高及較小型的小靈便型乾散貨船，實際上以具吸引力的價格，以較大型及現代化的貨船為船隊更新。

年初至今，我們已承諾以現金購買另外三艘現代化二手超靈便型乾散貨船，預期將於未來三個月交付。

在上述所有貨船交付後，我們的自有船隊將於7月增至115艘。連同租賃貨船，我們於第一季內合共營運平均220艘貨船。

貨運市場已復甦但仍然低於最近兩年的水平

小靈便型及超靈便型乾散貨船於2019年第一季度的現貨市場日均租金淨值分別為5,730美元及7,540美元，較去年同期下跌29%及26%。現貨市場日均租金一如以往在農曆年之後回升，但仍低於過去兩年四月的水平。



* 已扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所 (BHSI 28,000載重噸；BSI 58,000載重噸)，於2019年4月10日的數據

2019年年初的典型季節性疲弱進一步受到持續的中美貿易紛爭所影響，尤其是通常帶動太平洋市場租金的美國穀物及大豆出口減弱。

由於中國避免進口美國貨物，美國出口貿易偏向轉移至往鄰近加拿大及墨西哥以及較短途的非亞洲國家陸路出口。美國穀物出口總量於一月按年下跌1%，但海運出口（不包括加拿大及墨西哥）則下跌9%。

太平洋市場受中國對煤炭進口量的限制，以及中國新訂通關常規影響貿易，如來自澳洲的煤炭及來自加拿大的菜籽油種子。澳洲及印尼的乾散貨出口亦因基礎設施運作受天氣影響而有所阻礙。

然而，小靈便型及超靈便型乾散貨船市場受中國進口的七種主要小宗散貨商品（包括穀物）所支持，進口量於一月及二月較去年同期增長7%，若不包括穀物則上升18%。

雖然小宗散貨貿易持續增長，但中國鐵礦石及煤炭進口量於本年首兩個月下跌3%，減少對好望角型貨船的需求。大型乾散貨船分部的市場情緒亦受到一月巴西的潰壩慘劇及其對遠程鐵礦石出口量造成的擾亂所影響。

小靈便型及超靈便型分部船隊數目增長輕微

小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊於首季淨增長與去年同期一樣輕微，並持續成為我們專注的長期貨運市場分部復甦之正面因素。新建造貨船的交付量按年下跌，小靈便型及超靈便型乾散貨船全球船隊數目首季淨增長約0.7%，去年首季則為0.9%。小靈便型及超靈便型乾散貨船報廢量持續處於極低位，但大型貨船報廢量因其分部貨運市場租金大跌而大幅增加。

儘管首季貨運市場疲軟，二手貨船價值穩定。Clarksons Research目前對指標船齡五年的小靈便型乾散貨船（現定義為37,000載重噸）之估值為17,000,000美元，去年首季對指標32,000載重噸貨船之估值為15,500,000美元。指標船齡五年的超靈便型乾散貨船（現定義為58,000載重噸）之目前估值為17,000,000美元，去年首季對指標56,000載重噸貨船之估值為18,000,000美元。

小靈便型新建造貨船價格由去年第一季的22,500,000美元升至24,000,000美元。新建造貨船與二手貨船的價格差距仍然明顯，減低業內訂購新建造貨船的意慾。小靈便型及超靈便型乾散貨船訂單持續有限，大部分訂單為較大型的乾散貨船。

短期前景不明確，但長期基本因素保持正面

隨著年初非典型的季節性大跌已成過去，小靈便型及超靈便型乾散貨船貨運市場部分已復甦，但仍較去年同期疲弱。與去年相若市場目前正回軟，但一些主要因素會使貨運市場於本年度餘下時間較以往更為波動。

- 環球增長前景自2018年中期看淡。國際貨幣基金組織現時預測的2019年經濟增長率為3.3%，自2018年10月的3.9%逐漸調低。然而，增長仍屬健康水平，這將繼續推動小宗散貨噸位航距需求的上升，預計本年該增長率為4.3%。國際貨幣基金組織預期全球經濟增長於2019年下半年將緩慢復甦並持續至2020年，部分由於中國的經濟刺激措施及美國持續實施寬鬆的貨幣政策所支持。
- 中美貿易紛爭已擾亂市場及影響情緒。然而，兩國之間的決議可提振乾散貨市場，而持久的貿易衝突則會進一步削弱全球國內生產總值增長，繼而影響整體貿易及乾散貨市場需求。
- 為應付將於2020年1月1日生效的國際海事組織全球性硫排放上限的籌備工作，預計會加劇擾亂貨船於下半年的供應情況，更有助通常於第三及第四季的乾散貨運市場強勢。
- 在業內船東訂購新建造貨船的意慾偏低，預計貨船供應增長有限。Clarksons Research估計合計小靈便型和超靈便型乾散貨船船隊於2019年及2020年的淨增長為1.9%及0.6%。

儘管短期波動，但鑑於小宗散貨噸位航距需求持續穩健增長以及小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊增長減少，我們仍然認為我們所專注的貨船分部具有正面的長期基本因素。

已為未來作好準備

我們穩健的現金水平及低淨負債比率有助我們把握商機，擴充業務及成為可信賴的貨運合作夥伴。倘我們的2021年7月到期的可換股債券之債券持有人於2019年7月行使其認沽權，本公司已備有充足資金以全數償付。我們以客為先的健全業務模式、高裝載率、環球辦事處網絡、經驗豐富的員工、龐大的自有船隊及具競爭力的成本架構，均使我們為未來作好準備。

承董事會命
公司秘書
莫潔婷

香港，2019年4月11日

於本公告刊發日期，本公司之執行董事為唐寶麟、Mats Henrik Berglund及Peter Schulz，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。