

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。

B 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)

2012年第一季度交易活動最新公告

摘要

大量新建造貨船的交付導致乾散貨市場首季表現疲弱
小靈便型及大靈便型乾散貨船的租金跌至三年來低位後已逐步回升
貨船租金於2012年整體上將較2011年疲弱
太平洋拖船分部持續改善，而太平洋滾裝貨船分部則仍面對挑戰

太平洋乾散貨船

- 於2012年首六星期，小靈便型及大靈便型乾散貨船的市場租金分別下降34%及49%，其後逐步回升
- 相反，更大型的好望角型乾散貨船的租金於年初下跌超過80%，使波羅的海乾散貨綜合指數(BDI)於二月初跌至26年來新低位，至今沒有明顯回升跡象
- 儘管預期2012年整體貨船租金因運力持續增加而比2011年疲弱，惟相信小靈便型及大靈便型乾散貨船之第二季租金，短期內可受惠於最近強勁的季節性貨運活動而有所改善
- 首季全球小靈便型乾散貨船船隊運力淨增長僅1%，貨船報廢量創出歷史新高，大幅抵銷了大量交付的新建造貨船
- 船齡五年的小靈便型乾散貨船價值年初至今下跌20%至現時18,000,000美元
- 於我們2012年的小靈便型乾散貨船收租日數中，66%已按日均租金10,840美元(淨值)訂約
- 乾散貨運市場危機持續，可為如我們般資金充裕之船東帶來收購機會
- 季內太平洋航運平均營運103艘小靈便型乾散貨船及39艘大靈便型乾散貨船。目前我們乾散貨船船隊共有167艘貨船，其中23艘貨船將預期於2012年至2014年期間交付

太平洋拖船

- 拖船市場及我們於澳大利亞的拖船業務年內前景仍然樂觀

太平洋滾裝貨船

- 滾裝貨船租賃市場仍然低迷，我們仍正為兩艘貨船尋找租賃合約。而太平洋滾裝貨船於這充滿挑戰的一年的首要任務，是為我們的貨船爭取最佳的僱用機會及提高船隊僱用率

公司的其他發展

- Klaus Nyborg已離任，而Mats Berglund已獲委任為新行政總裁，將於2012年7月3日前上任。Richard Hext則已於2012年3月9日辭去非執行董事一職
- 已完成出售PacMarine Services，其所屬之分部名稱已自2012年1月1日起由「太平洋能源及基建服務」更改為「太平洋拖船」

市場及業務回顧

太平洋乾散貨船

乾散貨船市場回顧

貨運市場概要

於2012年首六星期，小靈便型及大靈便型乾散貨船的貨運租金分別下降34%及49%至三年低位，其後逐步回升至每日7,820美元及8,240美元(淨值)，令季內的乾散貨船業務充滿挑戰(見圖A)。

相反，更大型的好望角型乾散貨船的租金於年初下跌超過80%，使波羅的海乾散貨綜合指數(BDI)跌至26年來新低位，其後一直徘徊於每日約4,200美元至6,700美元(淨值)之間的低水平。好望角型乾散貨船的租金下跌至成為乾散貨船租金的谷底，再次顯示出大宗散貨的貨運市場租金波幅大，與小宗散貨的貨運市場的相關性低。

主要需求及供應發展

租金初期顯著下降乃由於年初大量新船交付，加上多個主要乾散貨貿易地區均受季節因素影響，包括印澳季候風影響東南亞及澳洲、巴西出現暴雨及中國正值冬季及春節。

自2月中起，部份小宗散貨市場冒起，主要因為天氣狀況改善及農曆新年假期結束後貨運得以復甦，尤其是太平洋地區之煤炭、鐵鋁氧石及鎳礦貨運錄得大幅增長。

大西洋市場較以往疲弱的時間長，加上聖羅倫斯、波羅的海及黑海冬季延長而影響需求。然而，由於太平洋地區貨運市場改善及燃料價格上漲，額外壓載駛回大西洋的空置貨船因而減少，該市場於三月底較早前樂觀。

全球船隊發展

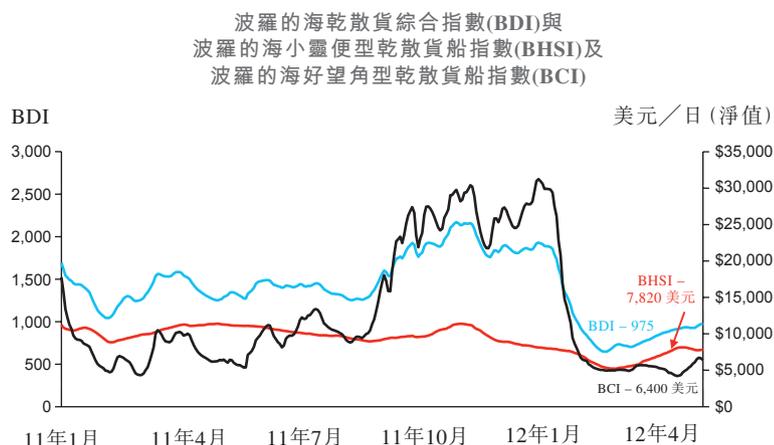
我們專注經營的25,000至40,000載重噸小靈便型乾散貨船的全球船隊於首季淨增長僅為1%(數據來源：Clarksons)，按年淨增長6.5%，相比其他乾散貨船船隊按年12至19%淨增長為低。

季內乾散貨船整體運力淨增長3.4%，相等於18百萬載重噸，乃由於有26百萬噸新貨船交付，遠低於預期訂單的52百萬噸。同時，舊貨船報廢量創8百萬噸新高，按年計比2011年的記錄高約38%。在此充滿挑戰的市場上，報廢船隻數量上升會為廢鐵價格帶來下調壓力。

報廢的乾散貨船中，1.7百萬噸(或21%)乃源自小靈便型乾散貨船，為其報廢量最高的一季。

我們預期新建造貨船交付步伐於本年度後期將會放緩，而在充滿挑戰的市況下，報廢量將持續高企。

圖A



資料來源：波羅的海交易所，於2012年4月16日之數據

訂單

最新公布的小靈便型乾散貨船訂單為24%，較去年同期下跌約三分之一。整體的乾散貨船訂單目前為30%。

於1月1日，139百萬噸的乾散貨船訂單（超出現存訂單之三分二）預期於2012年內交付。我們認為全年之實際交付量將比預期訂單少30-35%。

貨船價值

Clarksons估計，船齡五年的指標小靈便型乾散貨船（現界定為32,000載重噸）的現值由年初下跌20%至18百萬美元。

貨船價值繼續受壓，部分由於一些船東面臨財務困難，而促使他們出售貨船以籌集資金。

太平洋乾散貨船分部活動

期內，我們平均營運103艘小靈便型乾散貨船及39艘大靈便型乾散貨船。

23艘新建造貨船中14艘為自有及9艘為租賃貨船，預計於2012年至2014年加入船隊。

於4月16日，小靈便型乾散貨船於2012年的收租日數中，66%已按日均租金10,840美元（淨值）訂約（見圖B）。自我們公布2011年全年業績後，小靈便型乾散貨船的新訂合約為每日約9,000美元。

圖B

小靈便型乾散貨船訂約率及按期租合約對等基準的日均租金



大靈便型乾散貨船訂約率及按期租合約對等基準的日均租金



鑑於我們現金狀況穩健、現時的市場狀況及對未來市場之預測（見「展望」），太平洋乾散貨船於2012年的主要策略性目標為：

- 擴充自有及租賃乾散貨船船隊，耐心等待具吸引力的收購及租賃機會出現；及
- 在擴充核心船隊的同時，擴大乾散貨船客戶及貨運合約組合，從而管理我們所面對的市場風險

太平洋拖船

澳大利亞之石油及天然氣項目活動繼續增長，帶動對我們離岸項目拖船服務的需求，而集裝箱貨運業務及乾散貨出口活動繼續為港口拖船需求帶來正面影響。我們預期2012年市場持續改善。

我們認為已穩據有利位置參與日漸活躍的離岸項目市場，故太平洋拖船之主要策略性目標為：

- 隨著特定項目落實時，增加我們對拖船業務及船隊的投資；及
- 鞏固拖船組織架構，務求提高項目拖船業務的執行效率。

太平洋滾裝貨船

縱使新建造貨船訂單極為有限，以及有更多船齡較高的貨船報廢的預期下令長遠前景更為樂觀，但滾裝拖船的租賃市場仍舊低迷。

我們新建造的六艘滾裝貨船中，最後一艘已於2012年1月交付。四艘貨船已租出，縱使其低租金反映了持續的市場疲弱。我們仍積極為餘下最後兩艘貨船及三艘租約將於今年到期的滾裝貨船尋找租約。太平洋滾裝貨船分部於2012年這充滿挑戰的一年的首要任務，是為我們的貨船爭取最佳的僱用機會及提高船隊僱用率。

2012年滾裝貨船日數中，36%已按日均租金19,380美元訂約。倘所有租賃選擇權獲行使，則出租日數比率將增至47%，日均租金則為18,150美元（見圖C）。

公司的其他發展

我們在2011年9月5日發出的公告內，Klaus Nyborg已表明其將辭任本公司執行董事及行政總裁之意願，並已於3月15日離任。

我們於3月22日宣布委任Mats Berglund為新行政總裁。董事會認為Mats適合太平洋航運和乃行政總裁之理想人選，及歡迎他加入本集團。Mats將於2012年7月3日前履新，至於確實履新日期將於適當時候公告。

另於3月9日所宣布，Richard Hext基於其他個人及業務目標，辭去本公司非執行董事一職。

季內，我們完成出售從事海事諮詢業務的附屬公司PacMarine Services，其所屬之分部名稱亦已自2012年1月1日起由「太平洋能源及基建服務」更改為「太平洋拖船」。此分部現能專注於離岸項目及港口拖船活動。

前景

市場前景

縱使主要裝貨地區於年內較早時受天氣影響及首季整體表現欠佳，預期小靈便型及大靈便型乾散貨船在第二季的租金水平，短期內可受惠於最近強勁的季節性貨運活動而有所改善。

然而，我們預期整體租金於2012年整體上將較2011年疲弱，主要因為新建造貨船繼續湧現，以及中國增長放緩（雖然仍算強勁）及全球貿易不明朗因素。在貨船供應過剩及缺乏傳統船務融資以收購二手貨船的情況下，我們仍認為乾散貨運業仍然在危機當中。

拖船市場及太平洋拖船於澳大利亞的業務於年內前景仍然樂觀，但預期嚴峻的供求挑戰將拖累滾裝貨船租賃市場持續低迷。

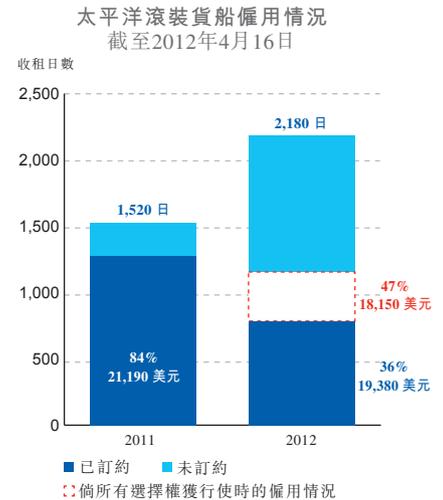
業務前景及策略

乾散貨船市場危機持續，可為資本充足之船東（例如本集團）帶來收購機會。

本集團仍然對其各方面充滿信心，包括其業務模式、穩健的資產負債表及架構，讓我們於適當時機以有利價格收購船舶或船隊以擴充乾散貨船船隊，長遠而言，我們透過提供世界級服務，帶來持續增長及提升股東價值。

因此，我們堅守於2011年年報所載之策略性目標，主要將新投資用於擴充乾散貨船船隊，並靜待收購時機來臨。

圖C



附註：以歐元收取的租金乃以1.00歐元兌1.3美元之參考匯率換算為美元

船隊

於2012年4月16日，本集團的船隊(包括新建造貨船)共有216艘。核心乾散貨船船隊的平均船齡為6.6年。本集團目前已承諾的船隊組合如下：

	已交付		已訂購的新建造貨船		合計
	自有	租賃 ¹	自有	租賃	
乾散貨船船隊					
小靈便型	30	74	8	7	119
大靈便型	3	35	6	2	46
超巴拿馬型	1	1	–	–	2
乾散貨船總數	34	110	14	9	167
拖船					
拖船	33	2	–	–	35
駁船	6	1	–	–	7
添油船	1 ²	–	–	–	1
拖船總數	40	3	–	–	43
滾裝貨船	6	–	–	–	6
總計	80	113	14	9	216

附註：

1 已交付之乾散貨船船隊包括13艘融資租賃貨船及97艘經營租賃貨船，當中亦包括租賃期較短的非核心貨船

2 本集團擁有該艘添油船的50%權益

自2011年12月31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
執行董事兼公司秘書
Andrew T. Broomhead

香港，2012年4月18日

於本公布刊發日期，本公司之執行董事為唐寶麟、Jan Rindbo、Andrew Thomas Broomhead及王春林，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2012年4月18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股份時審慎行事。