

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)

2014年第一季度交易活動最新公告

摘要

太平洋乾散貨船具備有利條件，預期可於2014年下半年租金季節性及週期性復甦時受惠短期疲弱的貨運市場、地區性波動及低租金定位航程影響首季表現
港口拖船業務量按年增長，但離岸拖船業務面臨更困難的市況

太平洋乾散貨船

- 我們的小靈便型乾散貨船於第一季度的13,540收租日中錄得日均租金10,390美元，相比之下，小靈便型乾散貨船的現貨市場日均租金為每日9,470美元(淨值)
- 我們的大靈便型乾散貨船的日均租金僅稍為高於小靈便型乾散貨船的租金，反映以較低租金的定位航程進行具體的季節性調配，從而於預期本年度後期之較高租金的順航航程中受惠
- 儘管各指數較去年同期上升，但受首季季節性週期的影響，租金水平自2013年年底起回落，而小宗散貨貨運市場於不同地區的貨船租金水平亦各有差異
- 我們於2013年年底預期之外的地區性市場高峰期內，以較高的租金租入大靈便型乾散貨船，履行於2014年第一季度位於美國海灣順航貨運合約
- 於2014年第二至第四季的小靈便型乾散貨船的26,510收租日中，42%已按日均租金10,070美元(淨值)獲訂約，此訂約率較以往為低乃因我們預期貨運市場即將有所改善
- 隨著週期性復甦，我們預期小宗散貨貨運的租金表現將於2014年下半年因貨運量季節性週期上升而改善
- 到目前為止，我們於本年度已獲交付四艘自有貨船，而我們現時營運平均80艘自有貨船(2013年初：37艘)
- 我們現時營運平均230艘乾散貨船，另外38艘新建造貨船(19艘自有及19艘長期租賃)將於未來三年內加入我們的核心船隊

太平洋拖船

- 儘管氣旋季節來襲，但我們於第一季度的港口拖船服務工作量按年增長18%，在一定程度上是由於我們於2013年在紐卡斯爾港開展的新業務，其港口吞吐量及市場佔有率持續穩步增長所致
- 我們的離岸拖船業務繼續致力爭取續約及簽訂新合約，我們位於澳洲北領地的駁船業務因當地氣旋季節前夕發生罕見暴雨而受到影響，以及由於當地存在實質地域限制，此項目的合約條款已被修訂
- 作出探討任何第三方對收購太平洋拖船分部的興趣後，我們於2014年3月10日公布：(a)結束有關出售離岸拖船業務之探討；及(b)與PSA Marine就可能出售我們的港口拖船業務進行獨家商討

融資及企業

- 本集團獲230,000,000美元的2016年可換股債券的持有人回售面值20,400,000美元的債券，並已於2014年4月14日償付款項。餘下的面值209,600,000美元債券將於2016年4月12日到期
- 我們已就取得額外的350,000,000美元12年期的日本出口信用融資貸款進入擬備文件階段
- Irene Waage Basili女士已獲委任為本公司獨立非執行董事，並於2014年5月1日起生效

* 僅供識別

太平洋乾散貨船

市場回顧

貨運市場概要

小靈便型及大靈便型乾散貨船於2014年第一季度的現貨市場日均租金分別為每日9,470美元及11,050美元(淨值)。儘管各指數較去年同期上升,但受首季季節性週期的影響,租金水平自2013年年底起回落,疲弱的表現將持續至第二季度(見圖A)

貨運市場需求分布不均衡,導致不同地區的貨船租金水平各有差異。年初,美國海灣地區的需求殷切,大西洋市場明顯較太平洋市場強勁。整體市場一月份受太平洋市場的弱勢拖累出現倒退,但二月及三月份因大西洋市場的疲弱在太平洋市場復甦的此消彼長下而回穩。然而,由於南美洲穀物出口季節遲來,各地區的市場到三月底下降,對第二季度帶來疲弱的開始。

需求發展重點

R.S. Platou估計乾散貨於2014年的貨運需求增長將約為8%,由於較貨船供應量增長高,故將推動供求平衡。

貨運需求持續穩健,從2014年首兩個月中國七類主要小宗散貨進口量按年增長27%可以引證。如撇除由於印尼實施出口禁令而令進口量顯著下降的鐵鋁氧石及鎳礦,則其餘五類商品的進口量較2013年首兩個月增長33%。

中國鐵礦石於一月及首季的進口量創新高,較2013同期高出19%。由於以澳洲為主的礦業產量增加,導致鐵礦石價格下跌。儘管中國經濟增長放緩及春節過後的復甦速度較往年緩慢,但鐵礦石或我們運輸的小宗散貨商品的貿易量並無倒退跡象。

全球船隊發展

四個乾散貨運分部的新建造貨船交付量增長速度全面持續減慢,2014年第一季度以運力計的新建造貨船交付量按年減少三分之一。於季內,即使報廢量減少,但全球乾散貨船船隊有1.7%的淨增長。全球25,000至40,000載重噸小靈便型乾散貨船船隊於第一季度的淨增長為1.1%。

我們預期2014年的新建造貨船交付量將再度較年初預期交付量減少。R.S. Platou預測全年的整體乾散貨船船隊淨增長為5%,遠低於其預測的8%貨運需求增長。

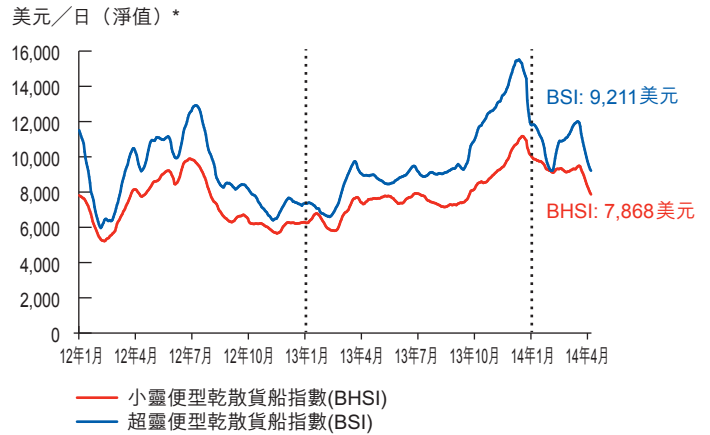
貨船訂單

2014年首季的新建造貨船訂單數目從上季度降至38%,較去年同期的33%為高。而大部分訂單的預期交付時間為2016年及2017年,佔整體船隊的比例仍屬偏低。雖然目前未能確定將來的實際交付量,但我們預期貨船訂單量不會阻礙貨運市場於未來數年進一步好轉。然而,若訂單繼續保持自去年年末的增長,將會帶來疑慮。

於4月1日,已公布的小靈便型乾散貨船訂單量為21%,而去年同期為17%。整體的乾散貨船訂單量亦升至22%。

圖A

波羅的海乾散貨運現貨市場租金指數



* 美元貨運租金淨值已扣減5%佣金

資料來源:波羅的海交易所,於2014年4月11日的數據

貨船價值

由於對貨運市場復甦的憧憬及繼而重拾對投資乾散貨運市場的興趣，故Clarksons目前估計船齡五年32,000載重噸的指標小靈便型乾散貨船的現值為21,000,000美元，按年增長24%及較2012年年底市場低位時的估值增長35%。

乾散貨船業務活動概要

於2014年第一季度我們的13,540小靈便型乾散貨船收租日錄得日均租金為10,390美元，為我們自2011年以來按第一季度的「按期租合約對等基準的日均收入」計最強勁的表現。然而，由於為加強執行我們的貨運系統，而以短期及以租金與指數掛鈎的租約租賃貨船令成本增加，將在一定程度上抵銷此較強勁的日均租金表現。

儘管在較強勁的市況時所簽訂的較高租金貨運合約已屆滿，以及我們的已訂合約租金與相對去年全面轉強的市場現貨租金之間的差距收窄，但我們的小靈便型乾散貨船租金的表現繼續較市場優勝。

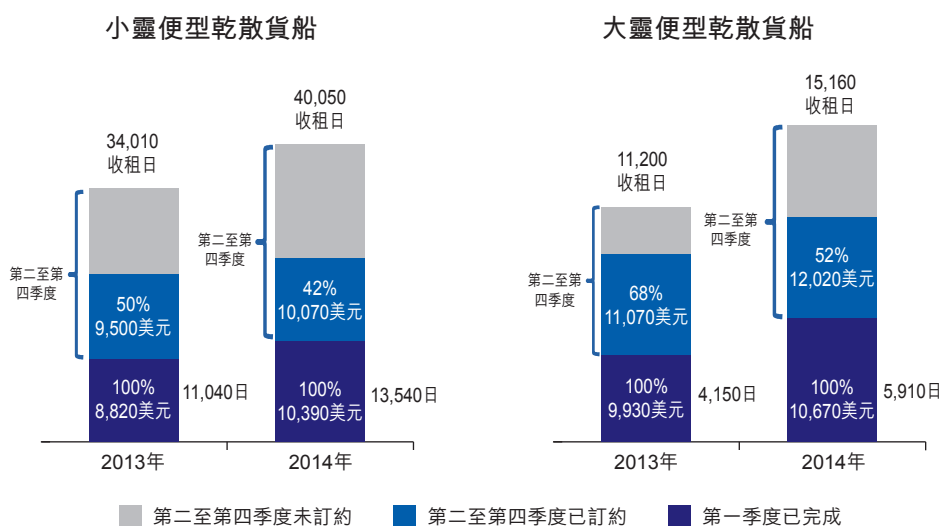
我們於週期性低位時購入或租入以提高低開支核心船隊運力的自有及長期租賃貨船，預期會隨著市況好轉而賺取更高利潤。除自有及長期租賃貨船外，我們亦同時使用短期及租金與指數掛鈎的租賃貨船，以加強執行我們的貨運系統。

我們的大靈便型乾散貨船的5,910收租日的日均租金為10,670美元，僅稍為高於小靈便型乾散貨船的租金，反映我們以較低租金的定位航程進行具體的季節性調配，從而於預期本年度後期較高租金的順航航程中受惠。我們亦於2013年年底預期之外的地區性市場高峰期間，以較高的開支租入大靈便型乾散貨船，履行於2014年第一季度位於美國海灣順航貨運合約。加上目前市場表現疲弱，我們的大靈便型乾散貨船業務於2014年上半年的表現將受到不利影響，但若市場如我們預期般改善，則可支持我們於下半年取得較理想的表現。

我們的大靈便型乾散貨船船隊繼續以短期租入貨船為主（佔第一季度5,910收租日的66%），導致我們的大靈便型乾散貨船業務的表現持續波動。然而，我們最近以歷史性的低價格增加購買自有貨船及作出更多長期租入貨船的承擔，將有助我們繼續穩定開支，並使我們的大靈便型乾散貨船業務可以借鑒小靈便型乾散貨船的業務模式，經營一支低開支的優質核心船隊，即使規模較小及重點地區較狹窄，仍能於特定的貨運貿易中達致規模經濟效益。

圖B

截至4月7日，我們於2014年第二至第四季的小靈便型乾散貨船的26,510收租日中，42%已按日均租金10,070美元（淨值）獲訂約。於2014年第二至第四季的大靈便型乾散貨船的9,250收租日中，52%已按日均租金12,020美元（淨值）獲訂約（見圖B）。總括而言，此等數字反映太平洋航運因預期貨運市場即將改善而將已訂合約率減少至有史以來的最低水平。然而，我們繼續把握機會以合理的租金與客戶訂立長期貨運合約。於第一季度，我們與客戶簽訂多份長期貨運合約，租賃期最長至2021年12月。我們目前於2014年餘下期間尚有19,820收租日未訂約。



於2014年4月7日已訂約率

未訂約日數不包括以與指數掛鈎的浮動租金租入貨船的收租日數

繼於2013年積極投資乾散貨船後，我們於第一季度已訂約購買一艘新建造貨船及兩艘二手貨船，並長期租入兩艘新建造貨船。

截至目前為止，我們於本年度已獲交付四艘自有的貨船（包括上述的其中一艘已訂約購買的二手貨船），以及租入八艘長期租賃貨船。

我們現時營運230艘*乾散貨船，當中80艘為自有貨船，40艘為長期租賃貨船，以及110艘為租金與指數掛鈎或短期租入的貨船。另外38艘新建造貨船(包括19艘自有及19艘租賃貨船)將於未來三年內加入我們的核心船隊。

我們於2014年1月擴展全球網絡，於杜拜新設立太平洋乾散貨船辦事處，為中東及印度客戶提供更優良的服務，同時於區內開拓客源及貨運組合。我們的乾散貨船營業網絡現時覆蓋主要大洲及海洋，確保能提供地區化的服務及滿足客戶在航線、地點及時間上的任何需要。

太平洋拖船

太平洋拖船於2014年第一季度的表現繼續好壞參半。

我們於澳洲集裝箱及乾散貨港口的港口拖船業務因氣旋季節來襲而受到不利影響。然而，我們於第一季度的工作量按年增長18%，在一定程度上是由於我們於2013年中在紐卡斯爾港開展的新業務，其港口吞吐量及市場佔有率持續穩步增長所致。

由於格拉斯頓項目已於2013年完成及Gorgon項目的業務量隨著臨近生產階段而逐步減少，我們的離岸拖船業務繼續致力爭取續約及簽訂新的離岸基建及項目運輸合約，從而提高營業額。

我們位於澳洲北領地的駁船業務因當地氣旋季節前夕發生罕見暴雨而受到負面影響。由於地域限制，此項目的合約條款已修訂為：(i)我們繼續調配四艘駁船為項目提供服務，惟以光船租賃方式出租，租賃期為五年，承租人及太平洋航運分別具有不同的購買及出售選擇權；及(ii)我們的四艘拖船現以光船租賃方式獲僱用，直到我們於未來數月內獲重新交付為止。我們預期該項目的貨船調動及相關開支以及受天氣影響的營業額，將於2014年上半年產生無法收回開支約3,500,000美元。我們將加大力度為離岸拖船業務拓展新項目，致力物色新離岸拖船僱用合約。

儘管中東持續出現船隻供應過剩的問題，但我們的三艘拖船及三艘駁船於區內仍獲得良好僱用。一艘拖船現根據一份長期租賃合約於阿聯酋境外油田提供服務；另外兩艘拖船及三艘駁船則於卡塔爾提供粒料運輸服務及僱用於其他現貨市場。

融資及企業

本集團獲230,000,000美元的2016年可換股債券的持有人回售面值20,400,000美元的債券，並已於2014年4月14日償付款項。餘下的面值209,600,000美元債券將於2016年4月12日到期。

我們為18艘已訂購並預計由2015年中起交付的新建造貨船取得額外的350,000,000美元12年期的日本出口信用融資貸款，現已進入擬備文件階段，預期該融資將於本年五月落實。我們認為，除2013年取得合共314,000,000美元的日本出口信用融資及商業銀行貸款以外取得此筆新融資，乃對股東有利。

有關太平洋滾裝貨船自2012年開始的撤出工作一直如期進行。餘下四艘滾裝貨船的最後一艘預期於4月15日開始光船租賃予Grimaldi，如2012年年報所指，我們預計將因此而確認5,000,000美元的匯兌虧損。該項匯兌虧損代表最後一次將與相關貨船的船東公司有關的累積匯兌儲備，於光船租賃開始日轉撥至本公司的綜合損益表。我們餘下全部四艘滾裝貨船均以租賃形式僱用，直至Grimaldi每隔六個月購買當中至少一艘，直至2015年年底為止。

如3月13日所公布，Irene Waage Basili女士已獲委任為本公司獨立非執行董事，將於2014年5月1日起生效。董事會認為Basili女士完全符合資格及相當適合加入我們的獨立非執行董事團隊，她於乾散貨運及其他航運業的廣泛商業、策略及營運經驗將無容置疑地有助本公司之業務及發展。

* 2014年3月份營運中貨船的平均數目

市場展望

隨著二手貨船售價飆升，以及貨運租金的升勢落後於二手貨船升值的幅度，乾散貨運市場的週期性復甦已經展開。儘管如此，2014年第一季度的貨船租金仍錄得同比增長，貨運量將一如既往於下半年較高，以及新建造貨船主要於上半年交付，因此我們預期租金表現將於2014年下半年有所改善。

我們預期小靈便型及大靈便型乾散貨船的現貨市場將於年內餘下期間穩步復甦，反映小宗散貨分部供求兩面取得健康的平衡，而巴拿馬型乾散貨船疲弱的租金表現所帶來的衝擊亦隨著週期性復甦而減退。

儘管中國的經濟最近惹來關注，但我們主要運載的貨物貿易量並無下行趨勢，這反映於截至目前為止本年度已公布的商品進口量按年大幅增長，可能更會受到最近中國政府新推行刺激經濟計劃繼續投放於城市化發展及擴建鐵路基建的消息而得到進一步支持。我們相信這些關注無損乾散貨船長遠利好需求的基本因素。

我們預期採礦及礦產行業的進一步發展將帶動澳洲海運貿易持續穩步增長，而太平洋拖船的核心澳洲市場於2014年對港口拖船服務的需求量亦將隨之穩定增加。

由於各項液化天然氣項目臨近生產階段，基建支援服務合約逐步屆滿及爭取新合約的競爭加劇，於澳洲沿岸地區提供離岸拖船服務面對著更具挑戰性的前景。

業務展望

隨著我們於2013年內非常積極地購買乾散貨船，這支不斷擴展和低開支的營運中船隊將提高客戶對我們的滿意度及保持運作具成本效益的能力，從而鞏固我們的市場地位、促進可持續增長、提供龐大現金流及為股東創造可觀的回報。我們於第一季度作出的低租金定位航程安排，為我們的船隊造就有利的條件，可從預期將於2014年下半年更為強勁的貨運市場上獲得利益。

我們的拖船業務前景同時受到預期將帶來租金相對穩定的港口拖船業務，以及面對離岸物流行業更波動及困難的離岸拖船業務所影響。我們的港口拖船業務短期內的表現主要視乎我們位於紐卡斯爾的新業務發展。此外，預期由於修訂北領地的服務合約，我們離岸拖船業務短期內的業績將未如理想，而日後的表現將會受到我們於各項相繼完成後能否盡快獲得新船隻僱用合約所影響。

我們於2013年10月展開探討任何第三方對收購太平洋拖船分部的興趣，讓董事會能夠評估潛在出售拖船業務的交易可為股東所帶來的價值。如2014年3月10日公布，我們的決定如下：

- (a) 結束有關出售離岸拖船業務之探討；及
- (b) 與PSA Marine就可能出售我們的港口拖船業務進行獨家商討。

由於雙方仍在進行有關商討，並不保證我們將會就出售港口拖船業務達成協議。如達至任何交易，我們將遵守披露義務，並在需要時按照上市規則的規定另行發刊公布。

船隊

下表概列我們現時營運中貨船數目及目前已訂約購買的新建造貨船。

	營運中貨船			已預訂之新建造貨船			總數
	自有	租賃	總數	自有	租賃	總數	
乾散貨船							
小靈便型	64	91	155	13	15	28	183
大靈便型	15	58	73	6	4	10	83
超巴拿馬型	1	1	2	–	–	–	2
乾散貨船總數	80	150	230 ¹	19	19	38	268
拖船							
拖船	31	8	39	–	–	–	39
駁船	10	–	10	–	–	–	10
其他太平洋拖船	1	1	2	–	–	–	2
拖船總數	42	9	51 ²	–	–	–	51
滾裝貨船	4	–	4 ³	–	–	–	4
總數	126	159	285	19	19	38	323

附註：

- 1 營運中乾散貨船指2014年3月份營運中貨船的平均數目
- 2 拖船船隊包括39艘拖船、10艘駁船、1艘客輪／補給船及1艘添油船
- 3 滾裝貨船已以遠期交付方式出售

承董事會命
公司秘書
莫潔婷

香港，2014年4月15日

於本公告刊發日期，本公司之執行董事為唐寶麟、Mats Henrik Berglund、Jan Rindbo、Andrew Thomas Broomhead及Chanakya Kocherla，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2014年4月15日止期間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，不應過分依賴本交易活動最新公告，及務請彼等於買賣本公司股份時審慎行事。