

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。

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)

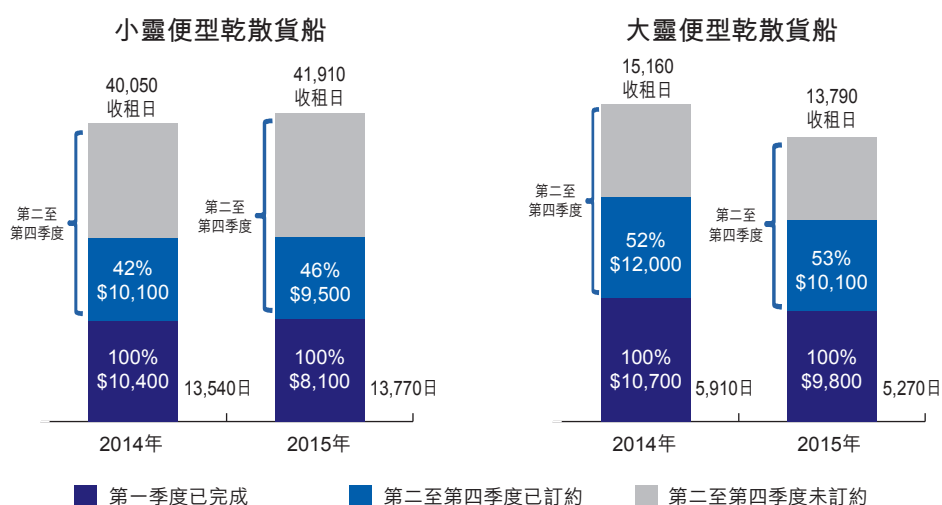
2015年第一季度交易活動公告

本公司由現在起將在第一及第三季度結束後盡快公布其第一及第三季度的交易活動簡要資料，及按期租合約對等基準的日均收入與已訂約日數的詳細數據，務求公眾人士可更快獲得有關資訊。

乾散貨船業務活動概要

我們的小靈便型及大靈便型乾散貨船第一季度日均租金分別為8,100美元及9,800美元，兩者均較市場高出約60%。我們的平均租金於疲弱的市場中仍能優於大市，實有賴我們有往績支持的穩固業務模式、已鎖定租金的貨運合約及高貨船僱用率。

於3月27日，2015年餘下三個季度的28,100日小靈便型乾散貨船收租日數中，46%已按日均租金約9,500美元(淨值)獲訂約。而同期的8,500日大靈便型乾散貨船收租日數中，53%已按日均租金約10,100美元(淨值)獲訂約。雖然自有乾散貨船船隊規模於過去數年擴大一倍，但在過往數月出售拖船、節省成本及作出結構性變動後，第一季度的行政開支總額由2014年約19,000,000美元(按比例計)下降至約為14,000,000美元。



於2015年3月27日及2014年4月7日的訂約率數據比較
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
貨幣：美元

我們對中期將持續疲弱的市況作好準備，並集中維持我們強大的現金流及穩健的資產負債表。雖然我們現時暫停購買或以長期租賃形式租入貨船，但我們將繼續以合宜的租金短期租入貨船來輔助核心船隊提供服務及於低迷的市場中為本集團的業績帶來貢獻。在出售絕大部份非核心業務後，本公司的架構經已優化，讓我們可全力專注於核心的乾散貨運業務。

* 僅供識別

乾散貨運市況分析及展望

於2015年第一季度，小靈便型及大靈便型乾散貨船的現貨市場日均租金分別為5,070美元及6,110美元，較去年同期的平均租金下跌45%。

預期2014年交付的新建造貨船延遲交付至本年1月及2月，而適逢中國春節假期市場出現季節性需求減少，主要貿易地區的出口活動亦出現季節性影響。上述因素令波羅的海乾散貨綜合指數(BDI)跌至自1985年指數開始以來的最低點。然而，小靈便型及大靈便型現貨租金自春節後從這低位逐步回升。

於2015年首兩個月，中國七項主要小宗散貨的進口量下跌33%，主要原因為印尼禁止出口未經加工的鐵鋁氧石和鎳礦。與去年同期比較，鐵礦石的進口量輕微下跌1%，煤炭的進口量則下跌45%。

雖然乾散貨運市場的情況已有溫和改善，但由於需求疲弱，仍未能完全消化於2010年至2012年間建成交付的過剩貨船供應，故第二季度的市況將持續疲弱。中國的鐵鋁氧石、鎳礦及鐵礦石庫存持續減少，政府的經濟增長目標仍為約7%，故中國為支持達到這個增長目標而可能推出的任何刺激經濟措施，均有助改善乾散貨市場狀況。我們所運載的大部份小宗散貨商品，特別是農產物，預期需求長期仍然殷切。此外，美國經濟增長有助刺激對建材的需求(亦為我們第二大的運載貨物)。

貨船供應方面，年初至今的報廢量按年計為現有乾散貨船船隊的5% (2014年為2%)，符合我們對貨運市場疲弱下的預期。許多船東現正與船廠商討延遲交付、取消或改建他們的新建造貨訂單。因此，自本年1月底至今，全球乾散貨船船隊並無淨增長。本年度首兩個月的新建造乾散貨船訂單量按年計跌至記錄新低，只佔現有船隊的約0.4%。

根據Clarksons的報告，全球各類新建造貨船於2014年的交付量下跌至全球運力的5%，為15年來最低，另一個讓人鼓舞的情況是中國興建散裝貨船的造船廠數目於2012年至2014年間大幅減少43%。同期交付小靈便型散裝貨船的中國造船廠數目減少61%。

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13,500,000美元，即自2014年3月以來下跌36%。二手貨船價值下跌進一步擴大二手及新建造貨船價值之間的差距，令船東減少訂購新建造貨船但增加購買二手貨船的意欲。二手貨船價值已有觸底回升的早期跡象，已有部份船主將貨船脫離待售市場。

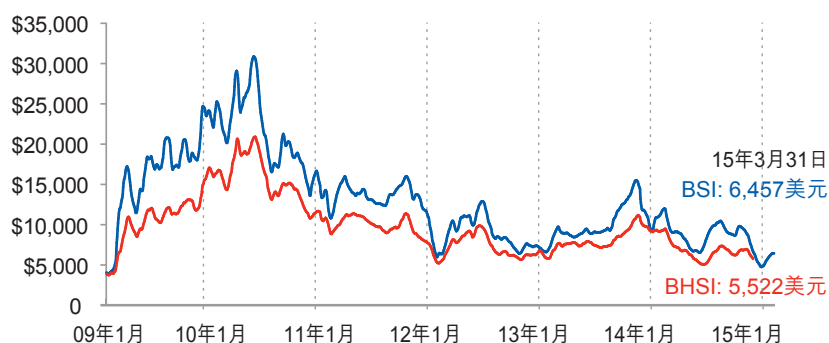
我們繼續對乾散貨市場租金的中期前景持謹慎態度。

拖船

隨著出售大部份拖船業務後，我們餘下的拖船資產主要部署在中東，只有少數仍在澳洲及紐西蘭出租營運，其餘位於澳洲的拖船及駁船正閒置待售。重整後的拖船業務於第一季度錄得微利。

波羅的海乾散貨運現貨市場租金指數

美元/日(淨值)*



— 波羅的海小靈便型乾散貨船指數(BHSI)
— 波羅的海超靈便型乾散貨船指數(BSI)

* 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

船隊

我們的核心業務目前營運的乾散貨船共209艘，其中80艘為自有、40艘為長期租賃及89艘為以與指數掛鈎的租金或短期租賃。另外18艘自有及10艘租賃的新建造貨船將於未來兩年加入我們的核心船隊。

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數目。

	營運中貨船 ¹			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	85	149	12	8	20	169
大靈便型	15	43	58	6	2	8	66
超巴拿馬型	1	1	2	–	–	–	2
乾散貨船總數	80	129	209²	18	10	28	237
拖船							
拖船	13	1	14	–	–	–	14
駁船	6	–	6	–	–	–	6
其他太平洋拖船	1	1	2	–	–	–	2
拖船總數	20	2	22³	–	–	–	22
滾裝貨船	2	–	2⁴	–	–	–	2
總數	102	131	233	18	10	28	261

附註：

- 1 於2015年3月1日的營運中貨船數目
- 2 營運中乾散貨船指，於最後實際可行日期的自有貨船數目加最近期一個曆月租賃貨船的平均數目
- 3 拖船船隊包括14艘拖船、6艘駁船、1艘客輪／補給船及1艘添油船
- 4 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，2015年4月2日

於本公告刊發日期，本公司之執行董事為唐寶麟、Mats Henrik Berglund、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、Daniel Rochfort Bradshaw及Irene Waage Basili。

股東及投資者務請注意，此份截至2015年4月2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。