

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。

# **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)

## 二零一一年第三季度交易活動最新公布

### 摘要

乾散貨運需求穩健，使小靈便型及大靈便型乾散貨船業務於第三季的表現增長來得較預期為早及強勁  
預期第四季美國的穀物出口應可抵銷漸趨緩和的中國需求  
PB Towage持續改善，而太平洋滾裝貨船則仍面對挑戰

### 太平洋乾散貨船分部

- 自六月三十日以來，小靈便型及大靈便型乾散貨船的市場租金分別上升12%及22%，兩者的改善均較預期為早及強烈
- 雖然環球經濟面對不少隱憂以及新建造貨船的交付量甚高，但好望角型乾散貨船租金自年中以來上升147%，帶動波羅的海乾散貨綜合指數(BDI)上升52%，主要受惠於穩健的商品需求
- 季內全球小靈便型乾散貨船船隊淨增長僅1%，而乾散貨船船隊整體淨增長3%，年初至今新建造貨船的交付量較預期計劃少約30%
- 年初至今，船齡五年的指標小靈便型乾散貨船價值下跌8%至23,000,000美元，期望船價下調的壓力，可為本集團帶來更多購置貨船的機遇
- 太平洋航運乾散貨船船隊共有172艘貨船，包括大部分於二零一三年交付的25艘乾散貨船
- 在二零一二年小靈便型乾散貨船收租日中，32%已按日均租金13,540美元(淨值)訂約，並高於市場的遠期租金
- 預期第四季美國海灣穀物出口的季節性活動，應可抵銷近期中國對某些商品的需求轉弱的跡象。
- 我們期望持續的乾散貨需求、高貨船報廢率及減少新建造貨船的交付，將可支持小宗散貨業務於二零一二年整體上繼續保持相對健康的供求平衡，惟倘全球經濟增長進一步放緩，上述的供求平衡可能轉差
- 我們相信，來自銀行的壓力可能對許多船東撥資購置二手船舶的能力造成重大打擊，且迫使他們尋找額外的現金資源，以履行資本及銀行融資責任

### 太平洋能源及基建服務分部

- 隨著澳洲的新離岸石油和天然氣項目增長，預期此項業務將會繼續取得顯著改善

### 太平洋滾裝貨船分部

- 已交付的五艘滾裝貨船，當中四艘經已租出，而最後一艘新建造滾裝貨船將於二零一一年十一月交付
- 由Nafta Gulf Bridge提供的滾裝貨船服務已因需求不振而暫停，但本集團已將先前用於行駛該航線的兩艘滾裝貨船重新調配，目前以較低租金在美國海灣提供服務
- 由於此分部的整體貨運量增長緩慢，加上歐洲經濟因受到衰退威脅而可能轉弱，我們預期滾裝貨船租賃市場於二零一二年將仍然低迷

### 公司的其他發展

- 我們的朱乾淳船長在Lloyd's List Awards – Global 2011及Asia 2011兩個頒獎禮中獲頒「Seafarer of the Year」(年度海員獎)，而太平洋航運亦同時於上述兩個頒獎禮中獲頒「Environment Award」(環保獎)

\* 僅供識別

## 市場及業務回顧

### 太平洋乾散貨船分部

#### 乾散貨船市場回顧

自六月三十日以來，小靈便型及大靈便型乾散貨船的市場租金分別上升12%及22%，兩者的改善均較預期的為早及強烈。於十月二十四日，小靈便型及大靈便型乾散貨船租金分別進一步升至每日11,230美元及15,840美元（淨值）。（見圖一）

雖然環球經濟面對不少隱憂以及新建造貨船的交付量甚高，但乾散貨運市場近期表現強勁，主要受惠於市場貨運活動

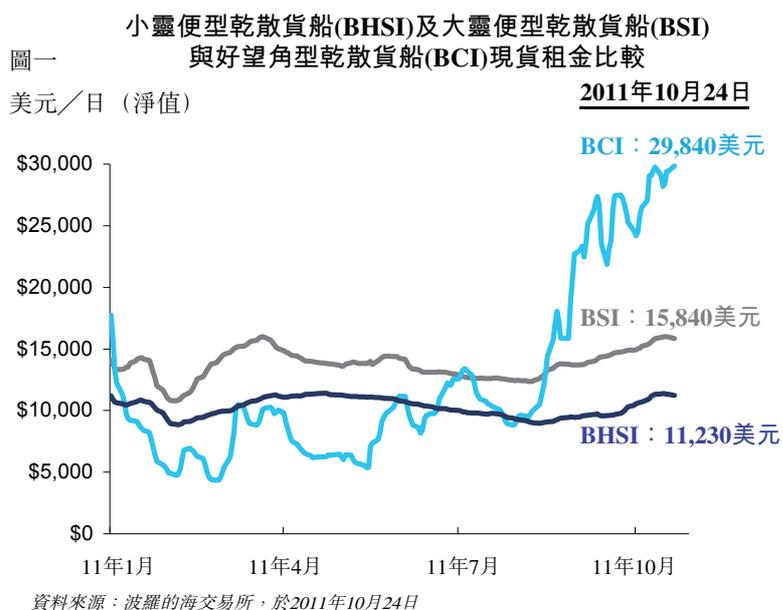
在夏天淡季過後轉趨活躍，加上亞洲市場穩健的商品需求，特別是中國對小宗散貨的需求。

中國增加進口小宗散貨，繼續鞏固對小靈便型及大靈便型乾散貨船的需求。年初至今，中國的金屬礦石進口量持續上升，其中以錳和鎳礦石為例，進口量按年上升近60%。首八個月由海路進口的木材按年上升40%，繼續支持可裝載木材的小靈便型乾散貨船在太平洋地區的需求。

大西洋地區的貨船供應相對不足，加上燃油價格高企，以及將貨船重新調配至大西洋地區所牽涉的成本高昂，對小宗散貨貨船的租金有支持的作用。然而，小靈便型乾散貨船運載較多航程較短的黑海穀物，租金不及相對航距較長的美國海灣穀物貨運，故此租金回升的幅度未及大型貨船。

相反，好望角型乾散貨船租金自年中以來上升147%至29,840美元，帶動BDI上升52%，現報2,153點。好望角型乾散貨船租金自第二季的極低位開始上揚，主要受惠於中國及日本對鐵礦石及煤炭的強勁進口需求（日本於八月的進口量創出自二零零八年七月金融危機爆發以來的高位），以及儲存動力煤以備冬季時用的季節性活動。隨著好望角型乾散貨船租金於各乾散貨船類別中重返首位，貨運市場租金漸趨正常，儘管大型跟小型乾散貨船的租金相關性仍然很低。

根據Clarksons收集的資料所示，我們專門營運的全球25,000至40,000載重噸小靈便型乾散貨船船隊於第三季淨增長僅1%，而乾散貨船船隊整體淨增長3%，由於季內新建造貨船交付達23,000,000載重噸，而貨船報廢則為5,000,000噸。小靈便型乾散貨船有900,000噸的貨船報廢，相等於報廢的乾散貨船總數約19%，亦是自二零零九年第一季以來報廢率的最高位。按年計的乾散貨船船隊淨增長於一月在約17%的水平見頂，自此起因為高船齡貨船報廢量增加而回落至15%。小靈便型乾散貨船船隊淨增長於二月在11%的水平見頂後回落至7%。



已公布的乾散貨船訂單已減至佔現有船隊的39%，而25,000至40,000載重噸小靈便型乾散貨船的訂單仍然較少，為31%。於一月一日，預期於二零一一年交付的新乾散貨船數目為137,000,000噸（約佔半數訂單）。參考過去數月新建造貨船的交付量，我們預期全年實際的交付量中，約有30%貨船未能如期交付。

Clarksons目前估計，船齡五年28,000載重噸的指標小靈便型乾散貨船價值為23,000,000美元，年初至今下跌8%，而其他乾散貨船價值則下跌高達25%。

歐洲經濟最近的不明朗因素，已令到多間專為船舶融資的銀行停止提供新造船舶貸款。我們相信，這或會於二零一二年對許多船東撥資購置二手船舶的能力造成重大打擊，且迫使他們尋找額外的現金資源，以履行資本及銀行融資責任。

### 乾散貨船市場前景

我們已微調對乾散貨船市場的觀望，以反映乾散貨船市場租金最近出現早於預期的改善。預期第四季美國海灣穀物出口的季節性活動，應可抵銷中國對某些商品於本年餘下時間的需求轉弱的跡象，儘管其最近數月的需求強勁。雖然面對季節性的市場波動，我們期望持續的乾散貨需求、高貨船報廢率及減少新建造貨船的交付量，將可支持小宗散貨業務於二零一二年整體上繼續保持相對健康的供求平衡，惟倘全球經濟增長進一步放緩，上述的供求平衡可能轉差。

### 太平洋乾散貨船分部活動

太平洋乾散貨船分部表現出色，取得更勝市場的租金，並透過積極擴充其全球的網絡、長期和短期的貨船船隊以及其貨運合約組合，繼續鞏固其於小靈便型及大靈便型乾散貨船分部的地位。

我們一向計劃於適當時機購置設計合意的貨船，同時亦緊記不可令到我們具競爭力的船隊成本上升。作為此計劃的一環，自年中以來，本集團已購買兩艘乾散貨船，及長期租賃另外四艘貨船。我們目前的訂單為25艘自有及長期租賃的貨船，大部分將於二零一三年交付至我們的核心船隊。我們仍然著重進一步擴充核心乾散貨船船隊，期望目前二手貨船及新建造貨船價格下調的壓力和繼續充滿挑戰的市況下，可於二零一二年為本集團帶來更多購置貨船的機遇。

於第三季，在本公司的發展史上，營運中的小靈便型乾散貨船船隊首次突破一百艘的水平，提升了本集團的核心乾散貨船業務的收入能力，及為客戶提供一個更靈活、更可靠及真正的全球服務。於二零一一年十月二十四日，我們的綜合訂約率已概列於圖二。

圖二  
於2011年10月24日



## 太平洋能源及基建服務分部

由於離岸拖船及港口拖船服務的市場於第三季繼續取得明顯改善，以大洋洲業務為主的PB Towage得以進一步提高其租金和締造更有利的營商環境。我們預期，增長將會持續，當中尤以澳洲的石油及天然氣界別為甚，利好計劃中的潛在離岸項目以及我們離岸支援業務的前景。

## 太平洋滾裝貨船分部

本集團的首四艘滾裝貨船當中，兩艘繼續在歐洲及地中海營運，表現理想。可惜由Nafta Gulf Bridge於美國海灣提供的滾裝貨船服務已因需求不振而暫停，但本集團已將先前用於行駛該航線的兩艘滾裝貨船重新調配，於美國海灣以較低租金提供短期服務。我們現正為餘下兩艘由Odense船廠建造的新貨船尋找出租機會，其中一艘已於八月交付，另一艘將於十一月交付，但能夠以可接受的租金水平出租的成數依然不高。我們在二零一一年的一,570天滾裝貨船收租日中，80%已按日均租金20,290美元(淨值)訂約；在二零一二年的2,200天滾裝貨船收租日中，16%已按日均租金27,510美元(淨值)訂約。由於此分部的整體貨運量增長緩慢，加上歐洲經濟因受到衰退威脅而可能轉弱，我們預期滾裝貨船的租賃市場於二零一二年將仍然低迷。

## 公司的其他發展

我們的朱乾淳船長獲Lloyd's List Awards – Global 2011頒發「Seafarer of the Year」(年度海員獎)，表揚朱船長於二零一一年三月十一日於日本發生地震及海嘯時，力保貨船「Port Pegasus」和船員的安全的模範表現。太平洋航運於同一頒獎禮上亦獲頒發「Environment Award」(環保獎)，評審認為，我們為船隊制定了一套完善而有效的環保制度，公司上下奉行嚴謹的環保政策，成績有目共睹。與此同時，我們亦在Lloyd's List Awards – Asia 2011獲頒此兩個獎項，以及獲頒「Shipmanager of the Year」(年度船舶管理獎)和於「安全」一獎項中獲得表現卓越的殊榮。我們於本年度獲頒的其他獎項包括Seatrade Asia的「Bulk Operator Award」，亦憑藉在港口國管制檢查、企業管治及投資者關係的卓越表現而獲頒多個獎項。上述殊榮標誌著整個太平洋航運團隊一直以來的付出和努力更獲各界認同，亦印證著我們通過不同策略目標所取得的進展，以實踐我們的願景：成為航運業界領導者和客戶、員工、股東及其他持份者的首選理想夥伴。

於九月五日，我們宣布Klaus Nyborg先生已表明其將於二零一二年三月辭任本公司執行董事及行政總裁之意願。我們正積極地物色其繼任人。

## 船隊發展

於二零一一年十月二十四日，本集團的船隊(包括新建造貨船)共有221艘，由172艘乾散貨船、42艘拖船及駁船、一艘添油船及六艘滾裝貨船組成。尚有共25艘自有及長期租賃的乾散貨船及一艘滾裝貨船將會交付。核心乾散貨船船隊的平均船齡為6.5年。

下表概列本集團於二零一一年十月二十四日已承諾的船隊組合：

	已交付		已訂購的新建造貨船		合計
	自有	租賃 <sup>1</sup>	自有	租賃	
<b>乾散貨船船隊</b>					
小靈便型	30	73	7	9	119
大靈便型	3 <sup>2</sup>	39	6	3	51
超巴拿馬型	1	1	–	–	2
<b>乾散貨船總數</b>	<b>34</b>	<b>113</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>172</b>
<b>拖船</b>					
拖船	33	2	–	–	35
駁船	6	1	–	–	7
添油船	1 <sup>3</sup>	–	–	–	1
<b>拖船總數</b>	<b>40</b>	<b>3</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>43</b>
<b>滾裝貨船</b>	<b>5</b>	<b>–</b>	<b>1</b>	<b>–</b>	<b>6</b>
<b>總計</b>	<b>79</b>	<b>116</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>221</b>

附註：

- 1 已交付的乾散貨船船隊包括13艘融資租賃貨船及100艘經營租賃貨船，當中亦包括租賃期較短的非核心貨船。
- 2 已交付的自有大靈便型乾散貨船船隊中，包括一艘將於二零一二年第一季交付的二手貨船。
- 3 本集團擁有該艘添油船的50%權益。

自二零一一年六月三十日起期間的船隊發展詳情載於本公司網站([www.pacificbasin.com](http://www.pacificbasin.com))船隊一欄中。

承董事會命  
行政總裁  
**Klaus Nyborg**

香港，二零一一年十月二十七日

於本公布刊發日期，本公司之執行董事為唐寶麟、Klaus Nyborg、Jan Rindbo、Andrew Thomas Broomhead及王春林，本公司之非執行董事為Richard Maurice Hext，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，此份截至二零一一年十月二十七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。