

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年第三季度交易活動最新公告

摘要

本公司健全的乾散貨船業務模式再次讓我們於疲弱的現貨市場中表現卓越
因貨船價值進一步下跌，我們將再度於市場購買船隻
乾散貨運市場第四季度及全年前景暗淡
預期太平洋拖船將繼續受惠於穩健的行業活動
太平洋滾裝貨船船隊已按遠期交付方式出售

太平洋乾散貨船

- 於2012年小靈便型乾散貨船39,060收租日中，93%已按日均租金10,820美元(淨值)獲訂約
- 與小靈便型乾散貨船年初至今每日7,600美元(淨值)的現貨市場日均租金比較，我們乾散貨船的業務模式讓我們的表現繼續超越市場
- 我們專注經營的小靈便型及大靈便型乾散貨船的現貨市場租金於第三季度下跌37%，該跌勢將減少我們第四季度的貨船租金收入
- 波羅的海乾散貨綜合指數(「BDI」)錄得自1998年以來的季度平均值新低，反映主要由於較大型乾散貨船分部的貨船持續供應過剩
- 我們預期疲弱的經濟狀況及中國普遍回軟的商品需求增長有礙乾散貨運租金於本年度末季的季節性回升
- 乾散貨運市場持續疲弱及資金不足繼續導致貨船的價格下降，提高如本集團般資本充裕的船東對購買貨船的吸引力
- 船齡五年的小靈便型乾散貨船價值不變，年初至今仍然下跌29%至16,000,000美元
- 小靈便型乾散貨船於第三季度的全球供應淨增長只有0.2%，原因是有史以來的高報廢量大大抵銷大量交付的新建造貨船
- 我們自去年10月以來首次重返市場購買一艘二手小靈便型乾散貨船；並正在積極地發掘更多價格具吸引力的購買貨船的機會，以擴充我們的核心船隊
- 我們現時營運124艘小靈便型乾散貨船及37艘大靈便型乾散貨船；另外20艘新建造貨船(包括13艘自有及7艘租賃)預計主要於2013年至2014年加入我們的核心船隊

太平洋拖船

- 我們預期澳洲拖船市場行業活動穩健，將可維持我們於本年度及2013年的表現

太平洋滾裝貨船

- 我們六艘滾裝貨船將會租予Grimaldi集團，其須履行每六個月購買當中至少一艘貨船的責任，而第一艘貨船將不遲於2013年6月30日交付

融資活動及其他發展

- 我們已訂立一份認購協議以發行新一批本金額約為124,000,000美元、於2018年到期及每年現金票息率為1.875%的可換股債券
- 我們預期把現有的12年期162,000,000歐元滾裝貨船貸款轉換為約210,000,000美元的乾散貨船貸款，以進一步提高本集團購買乾散貨船的能力

* 僅供識別

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

在這個通常為年內最疲弱的季度裡，我們專注經營的小靈便型及大靈便型乾散貨船的現貨市場租金於第三季度下降37%，日均租金分別為7,600美元及9,800美元（見圖A）。

即使如此，小靈便型及大靈便型乾散貨船市場的季度日均租金自四個指數同時存在以來首次超越較大型的超巴拿馬型及好望角型乾散貨船，反映專門運載小宗散貨的較小型及較多功能的貨船種類目前獲得貨運市場較強的支持。

波羅的海乾散貨綜合指數（「BDI」）按季下跌17%至1998年以來的最低季度水平，反映主要由於較大型乾散貨船分部的貨船持續供應過剩。

需求發展重點

根據R.S. Platou，今年全球乾散貨運需求增長仍然強勁（2012年上半年增長約為8%），但需求增長持續放緩，此乃由於中國工業生產增長回軟，以及中國利用水力發電輸出量增加，令煤炭進口量由相當的高位按季顯著減少。因此，全球乾散貨貿易增長未能跟隨全球船隊規模的擴展同步發展，形成市場持續疲弱的主要因素，並拖累貨運租金下跌。

全球船隊發展

雖然年初至今的新建造貨船交付量增加，但由於貨船報廢量亦有所增加，延緩全球船隊按年淨增長的速度。

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過去12個月的淨增長則為5%，遠低於整體乾散貨船船隊13%的淨增長（數據來源：Clarksons）。於第三季內小靈便型乾散貨船供應的淨增長只有0.2%，而整體乾散貨船的淨增長則為1.5%。此乃由於新建造貨船於季內的26,000,000噸預定訂單中只有18,000,000噸交付，意味著交付速度按季及按年放緩。

期內，舊貨船的報廢量創下8,000,000噸的歷史新高，按年計比2011年的記錄高約46%。於報廢的所有乾散貨船中，小靈便型乾散貨船佔19%。

我們預期本年度末季的新建造貨船交付量將保持於本年度前期的水平以下，而在貨運市場仍然充滿挑戰的情況下，報廢量將持續高企。

訂單

最新公布的小靈便型乾散貨船訂單為20%，按年下跌三分之一。整體的乾散貨船訂單量同樣按年減少約三分之一至22%。

於1月1日，139,000,000噸的乾散貨船（佔現存訂單逾三分之二）預定於2012年內交付。我們預期全年的實際交付量將較預定的訂單少25-30%。

貨船價值

Clarksons估計，船齡五年的指標小靈便型（界定為32,000載重噸）乾散貨船的價值自2012年中期報告以來維持不變，即由年初至今下跌29%至16,000,000美元。貨船價值持續受壓，乃受疲弱的貨運市場所影響，以及一些船東因面臨財務困難而急於出售貨船集資和削債，以及船務銀行尋求減低其於航運行業承受的風險所致。

太平洋乾散貨船分部活動

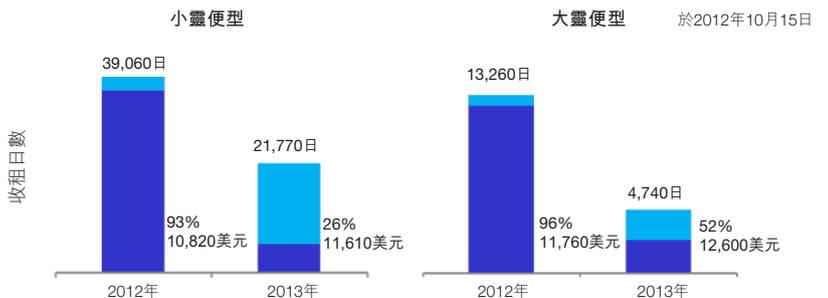
於10月15日，2012年小靈便型乾散貨船的39,060收租日中，93%已按日均租金10,820美元（淨值）獲訂約（見圖B）。與小靈便型乾散貨船年初至今每日7,600美元（淨值）的現貨市場日均租金比較，我們所訂約的收入較現貨市場為高。

這突顯了我們致力向商品客戶提供國際級服務的乾散貨船業務模式所具備的持續牢固的價值。可是疲弱的第三季度現貨市場及2012年末季乾散貨貨運租金仍然暗淡的前景，將削弱我們於2012年餘下未訂約貨船所能賺取的租金。

圖A



圖B



於2013年小靈便型乾散貨船的21,770收租日中，26%已按日均租金11,610美元(淨值)獲訂約。於2012年中期報告覆蓋的期間以前，所有訂約率均包括與指數掛鈎的收租日。若把目前與指數掛鈎的6,350收租日(2011年10月: 1,670收租日)一併計入，2013年訂約率則上升至43%。

我們現時營運124艘小靈便型乾散貨船及37艘大靈便型乾散貨船；另外有20艘新建造貨船，當中包括13艘自有貨船及7艘租賃貨船，預計主要於2013年至2014年加入我們的核心船隊。我們最近擴充船隊的措施，為我們成為全球最大的現代化小靈便型乾散貨船營運商奠下根基，我們將繼續擴展大靈便型乾散貨船分部已建立的市場地位。

於本季度，我們購買並獲交付一艘於日本製造的二手小靈便型乾散貨船，是我們自去年10月以來首次重返市場上購買貨船。我們正在積極地發掘更多價格具吸引力的購買貨船的機會，從而擴充我們核心的自有貨船船隊，使我們能繼續向客戶提供具競爭力的貨運租金及無與倫比的船隊航程靈活性，以確保提供可靠及準時的全球性服務。

然而，我們近日增加的貨船，主要是以低租賃開支租入長期及短期租賃貨船。由於在目前這個充滿挑戰的市況，船東均期望物色如我們般具有高質素及雄厚資產實力的租賃交易對手，讓我們處於獲租入租賃貨船的可利位置。

我們亦特別增加數艘與指數掛鈎的租賃貨船，透過我們經營業務的方式，以高於現貨市場租金的租入成本租出貨船，從而賺取利潤。

太平洋拖船

澳洲的石油及天然氣行業活動對海事工程支援服務需求殷切，太平洋拖船船隊獲得穩定僱用，業績繼續有所支持。核心的離岸拖船及駁船船隊已全面獲得2013年的訂約。由於數項主要的離岸項目正展開施工，其他項目亦在進行前期的工程設計階段，故我們預期於短至中期內這穩定的需求將在澳洲及其他市場持續。

太平洋拖船已拓展其營運及技術支援服務範圍以符合客戶預期，正於澳洲及可能會在更遠地區物色機會，將業務拓展至涵蓋拖船及駁船運輸項目及新港口拖船服務。

太平洋滾裝貨船

於2012年9月7日，我們公布已訂立協議出售我們全數六艘滾裝貨船予Grimaldi集團，其須於2013年6月30日至2015年12月31日止內各六個月期末前履行其購買至少一艘貨船的責任。根據該協議，Grimaldi集團將以光船形式租賃貨船，直至最終移交貨船的擁有權為止。首兩艘貨船已開始其光船租賃。



融資活動及其他發展

於2012年9月20日，我們公布已訂立一份認購協議，以具吸引力的集資成本發行新一批本金額約為124,000,000美元，於2018年到期及每年現金票息率為1.875%的可換股債券，發行所得的款項淨額將主要用作進一步購買小靈便型及大靈便型乾散貨船。



我們預期於年底前把現有的12年期162,000,000歐元滾裝貨船貸款轉換為約210,000,000美元的乾散貨船貸款，以進一步提高我們購買乾散貨船的能力。

前景

市場前景

年末第四季通常具備季節性優勢，部分原因是美國穀物繼續出口，但今年將受美國主要農場地區發生旱災所影響。然而，縱然新建造貨船的交付速度預料有所減慢，但我們預期疲弱的經濟狀況及中國普遍回軟的商品需求增長有礙乾散貨運租金於本年度末季的季節性回升。於本年度首九個月，小靈便型乾散貨船的日均現貨市場租金為7,600美元(淨值)，相比2010年的15,600美元及2011年的10,025美元，故2012年將再是另一年度日均市場租金持續下跌的一年。

我們預期澳洲拖船行業可保持穩健的活動發展及太平洋拖船於2013年的表現持續良好。

滾裝貨船租賃市場預期繼續嚴重低迷，但我們目前訂立的僱用合約已大大削減所需承受的風險，直至滾裝貨船的擁有權移交Grimaldi集團為止。

業務策略

我們將仍然繼續致力於擴充乾散貨船船隊的新項目。乾散貨運市場持續疲弱及資金不足繼續導致貨船的價格下降，大大提高如本集團般資本充裕的船東購買貨船的吸引力，因此，我們積極地評估切合我們條件的二手貨船的購買機會。

我們亦將透過審慎的項目及港口市場投資，發展拖船分部。

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

船隊

於2012年10月15日，本集團的船隊(包括新建造貨船)共有234艘貨船。核心乾散貨船船隊的平均船齡為6.4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	32	92	7	5	136
大靈便型	3	34	6	2	45
超巴拿馬型	1	1	–	–	2
乾散貨船總數	36	127	13	7	183
拖船船隊					
拖船	32	4	–	–	36
駁船	6	1	–	–	7
其他太平洋拖船貨船 ²	1	1	–	–	2
拖船貨船總數	39	6	–	–	45
滾裝貨船船隊	6	–	–	–	6
總計	81	133	13	7	234

附註：

¹ 已交付之乾散貨船租賃船隊包括13艘融資租賃貨船及114艘經營租賃貨船，當中亦包括租賃期較短的非核心貨船

² 其他太平洋拖船貨船包括一艘由本集團擁有50%權益的自有添油船及一艘租賃之客輪／補給船

自2012年6月30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
公司秘書
莫潔婷

香港，2012年10月18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、王春林及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2012年10月18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。