



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)

二零零七年第三季度交易活動最新公布

乾散貨運市場表現凌厲，前景看俏

- 乾散貨運市場持續上揚，現貨及遠期貨運的租金雙雙創下歷史新高。截至十月三十一日，波羅的海乾散貨綜合指數(「BDI」)達到10656點，即自六月底以來已上升70%。同期，波羅的海小靈便型乾散貨運現貨租金亦攀升66%至每日45,000美元(淨值)。
- 遠期租金反映此一利好前景。Clarkson的12個月小靈便型乾散貨船期租租金現時為每日39,425美元(淨值)，較六月底每日23,750美元(淨值)上升66%。
- 我們繼續擴充船隊，現時二零零八年小靈便型乾散貨船的收租日數已達到23,450日，較二零零七年上升16%。二零零七年及二零零八年小靈便型乾散貨船獲預訂的比率現時分別達到93%及37%，我們亦已開始訂立二零零九年及二零一零年的貨運合約。
- 由於需求持續堅挺但新噸位供應有限，預期於二零零七年第四季及二零零八年市場將持續強勁的走勢。但目前貨船的使用率接近歷史最高位，我們可預見來自需求及貨船供應的輕微調整將令租金持續波動。
- 貨船價值持續上升。據Clarkson估計，一艘5年船齡的28,000載重噸小靈便型乾散貨船現時約值45,000,000美元，較年初上升45%，及較六月底上升20%。目前我們的自有和長期租賃貨船的平均船齡為6.4年。
- 上季我們出售了其中4艘船齡最高的貨船及1艘較新的貨船，並以具吸引力的租金有期回租該等貨船。我們的船隊現時由103艘在營運中的貨船及17艘已訂購的新建造貨船所組成，在營運中的船隊包括17艘自有、60艘長期租賃及26艘短期租賃的貨船。
- 由於行業基本因素向好，為未來增長打下堅實的基礎，因此我們繼續對市場前景深感樂觀。

貨船業務概要

	單位	二零零七年	二零零八年
小靈便型乾散貨船			
貨運承諾佔貨船承諾之百分比	百分比	93%	37%
收租日數	日數	20,140	23,450
按期租合約對等基準的日均收入	美元	21,920	21,000
大靈便型乾散貨船			
貨運承諾佔貨船承諾之百分比	百分比	103%	58%
收租日數	日數	5,610	4,600
按期租合約對等基準的日均收入	美元	27,120	30,490

市場及業務回顧

貨運市場現時凌厲的勢頭乃由對煤炭和鐵礦石等「大宗散貨」以及鎳礦石、鋼材和鐵鋁氧石等「小宗散貨」的需求增加所推動。相對於澳洲，來自北美洲和南美洲的穀物貿易航程較長，進一步支持本年的小靈便型及大靈便型乾散貨運市場。

現時的跡象顯示二零零八年四月份鐵礦石合約價格的升幅將遠高於二零零七年的9.6%升幅，因此鋼鐵廠可能因而預先囤積存貨，短期而言這將進一步為貨運市場提供支持。

一年期的小靈便型乾散貨船期租租金¹錄得每日39,425美元(淨值)，相較六月底時每日23,750美元(淨值)，升幅達66%，證明貨運市場的前景堅穩。此一前景促使承租人尋求預訂涵蓋至二零零八年以後更長年期的貨運合約。我們現時於二零零七年的小靈便型乾散貨船收租日中93%已獲訂約，日均租金接近22,000美元(淨值)(已包括執行溢價)，而二零零八年的小靈便型乾散貨船收租日中37%已獲訂約，日均租金差不多達21,000美元(淨值)(已包括預期的執行溢價)。自中期業績報告以來，我們新簽訂合約之租金於二零零七年平均取得每日37,000美元(淨值)，於二零零八年之租金則平均為26,500美元(淨值)。二零零八年新增的訂約率包括了一年以及更長年期的合約。我們已開始訂立二零零九年(約23%的收租日已獲訂約)及二零一零年的貨運合約，租金水平十分可觀。我們透過貨運期貨協議預訂合約時繼續採取審慎態度，且此等工具只用作對沖用途。

大靈便型乾散貨運方面，一年期期租租金¹錄得每日66,500美元(淨值)，相較六月底時每日38,000美元(淨值)，上升75%。雖然我們看到運往美國的水泥需求有所放緩，但煤炭、穀物、鐵礦石和鋼材的付運需求非常強勁，尤其來自中國和印度的強勁需求，為此市場提供支持。

¹ Clarkson

本年截至九月底為止新噸位的供應使小靈便型乾散貨船噸位按年淨增長2.9%，而整體乾散貨船噸位的增長則為6.2%。此等新噸位已迅速地被市場所吸納。

現行高企的租金鼓勵那些承諾可較傳統船廠更早交付貨船的新船廠相繼成立，增加了二零零九年起交付的新貨船訂單數量。然而，由於部分專門部件如主發動機、起重機等供不應求，導致船廠向有關製造商訂購此等部件時困難重重，加上新成立之船廠亦未必能夠獲得信譽可靠的財務機構向其買家提供退款擔保，因此，許多此等新船能否如期交付無法得到保證。

全球經濟衰退會對乾散貨運市場造成打擊，所以我們一直對任何經濟衰退的跡象保持警覺。此等跡象包括美國的按揭抵押證券危機，或出現引至中國增長步伐大幅減慢的事件（無論是否在中國政府控制範圍內）等。租金並未受到今夏波動的金錢市場所影響，反映實質經濟的基本因素相當穩健。儘管如此，我們仍須時刻保持審慎態度。

繼我們於南京港口的投資項目，我們目前繼續在中國及其他地方積極開展與我們核心的小靈便型乾散貨運業務領域相關的業務。

船隊發展

小靈便型乾散貨船的價值急速攀升，因此集團在收購新船上更趨審慎，但遇到合適時機集團仍會透過經營租賃貨船來積極擴充船隊。另一方面，藉著我們與中國華能集團的關係以及中國不斷增長的煤炭貿易，我們已購入兩艘超巴拿馬型乾散貨船，該兩艘貨船由一家中國的國有船廠建造，預期將於二零一一年交付。第一艘貨船將由一家合營公司擁有，而第二艘貨船將撥入太平洋航運旗下。

自中期業績報告以來，我們已出售4艘貨船（均附帶回租條款），令本年迄今為止該等交易的數目達到13宗。由於出售並回租此等貨船，在二零零七年的預期20,140收租日中，自有貨船收租日相對於租賃貨船收租日的比例已改變為62:38。二零零七年已訂約的7,650租賃貨船日中日均開支約為12,230美元，二零零八年已訂約的11,260租賃貨船日中日均開支預期上升至15,360美元，而二零零九年已訂約的9,860租賃貨船日中日均開支則預期降至14,350美元。

核心船隊變動詳情⁶

	貨船數目						船隊總數 (包括 新建造 貨船)
	營運中			新建造貨船			
	自有	租賃 ¹	小計	自有	租賃 ¹	小計	
小靈便型乾散貨船船隊							
於二零零七年八月一日	19	39	58	11	2	13	71
新建造貨船交付	—	1	1	—	(1)	(1)	—
新租賃 ²	—	4	4	—	1	1	5
出售及有期回租 ³	(4)	4	—	—	—	—	—
於二零零七年十一月一日	15	48	63	11	2	13	76
大靈便型乾散貨船船隊							
於二零零七年八月一日	2	8	10	1	1	2	12
新建造貨船交付	—	1	1	—	(1)	(1)	—
新租賃 ⁴	—	3	3	—	—	—	3
於二零零七年十一月一日	2	12	14	1	—	1	15
超巴拿馬型乾散貨船							
於二零零七年八月一日	—	—	—	—	—	—	—
新訂單 ⁵	—	—	—	2	—	2	2
新租賃 ⁵	—	—	—	—	1	1	1
於二零零七年十一月一日	—	—	—	2	1	3	3
於二零零七年十一月一日 之船隊總數	17	60	77	14	3	17	94

¹ 包括附帶購買選擇權的27艘小靈便型、2艘大靈便型及1艘超巴拿馬型乾散貨船

² 包括3艘預期將於二零零七年內及1艘預期將於二零零八年第二季度加入租賃船隊的貨船

³ 包括「Amazonia」，現時預期出售該貨船的交易將於二零零七年內完成

⁴ 包括2艘預期分別將於二零零七年內及二零零八年第二季度加入租賃船隊的貨船

⁵ 本集團透過其合營公司擁有其中1艘自有新建造貨船及該艘租賃新建造貨船之50%權益

⁶ 上表不包括小型散貨船、拖船、駁船或純粹代他方管理的貨船

股息政策

本集團於每個財政年度撥出不少於可供分派溢利之50%，以中期及末期股息之形式作分派的股息政策將維持不變。

承董事會命

行政總裁

Richard Hext

香港，二零零七年十一月一日

於本公布刊發日期，本公司之執行董事為 *Christopher Richard Buttery*、*Richard Maurice Hext*、*Klaus Nyborg*、王春林及 *Jan Rindbo*，本公司之非執行董事為李國賢博士及 *Daniel Rochfort Bradshaw*，本公司之獨立非執行董事為 *Robert Charles Nicholson*、*Patrick Blackwell Paul*、*The Earl of Cromer* 及唐寶麟。

股東及投資者務須留意，此份截至二零零七年十一月一日止期間之交易活動最新公布，乃根據本集團之內部記錄和管理帳目作基準，且並未經核數師審閱或審核。股東及投資者務請審慎，以免過份依賴此交易活動最新公布，且於買賣本公司股份時務須審慎行事。

* 僅供識別