

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布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。

股東及投資者務請注意，此份季度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，不應過份依賴本交易活動最新公告，並務請彼等於買賣本公司股份時審慎行事。

# 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)

## 2019年第三季度交易活動公告

乾散貨運市場於第三季大幅增長，所有乾散貨運分部市場租金於九月初升至多年來高位。南美及黑海地區穀物出口量因季節性因素表現強勁，美國密西西比河穀物和巴西鐵礦石出口量回復至早前中斷前的正常水平，上述因素均帶動需求的改善。由於全球貨船船隊為符合國際海事組織於2020年的低硫燃料規定作出準備，減低了貨船效率以至供應減少，有助提高租金水平。

### 太平洋航運貨船收入在市況改善下增加

本集團於第三季度錄得小靈便型及超靈便型乾散貨船的按期租合約對等基準的日均租金為9,480美元及11,580美元，較今年上半年上升3%及7%。於2019年首九個月，我們小靈便型及超靈便型乾散貨船的按期租合約對等基準的日均租金表現較波羅的海小靈便型(BHSI)及波羅的海超靈便型(BSI)乾散貨船指數分別高出42%及21%。

值得注意的是，由於簽訂現貨貨運合約及其實際執行之間有時間差距，故九月份顯著改善的貨運租金將主要有助我們第四季的收入。

於10月11日，我們就2019年最後季度所訂租約如下：

- 10,420的小靈便型乾散貨船貨船日數中，67%已按日均租金約11,450美元（淨值）訂約（2018年同期：68%已按日均租金10,560美元（淨值）訂約）
- 6,920的超靈便型乾散貨船貨船日數中，74%已按日均租金約13,660美元（淨值）訂約（2018年同期：78%已按日均租金11,970美元（淨值）訂約）

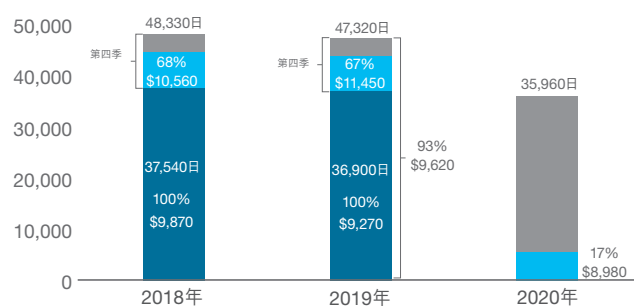
以上第四季已訂約租金較第三季實際收入分別高21%及18%。

我們至今就2020年所訂租約如下：

- 35,960的小靈便型乾散貨船貨船日數中，17%已按日均租金約8,980\*美元（淨值）訂約（2018年同期：17%已按日均租金9,100美元（淨值）訂約）
- 15,050的超靈便型乾散貨船貨船日數中，22%已按日均租金約11,330\*美元（淨值）訂約（2018年同期：20%已按日均租金11,640美元（淨值）訂約）

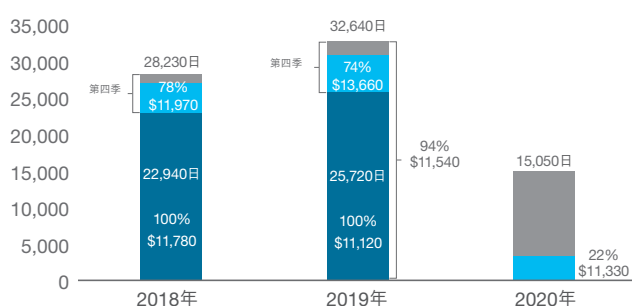
### 小靈便型乾散貨船

已訂約日數



### 超靈便型乾散貨船

已訂約日數



■ 第一至第三季度已完成的收租日數 ■ 已訂約的貨船日數 ■ 未訂約的貨船日數 美元/日，於10月中旬的數據

\* 註：2020年的遠期貨運合約訂約主要為逆航貨運，用以減少貨船壓載率（貨船空置）及安排我們的船隊獲得有利的順航貨運。

值得注意的是，我們的2019年的盈利表現將不會跟2018年般獲得有償契約撥備之回撥。

\* 僅供識別

誠如2019年9月的公布，我們承諾以合共73,800,000美元購買四艘現代化貨船，其中33%的代價將以向貨船賣方發行的新股份支付。這些以股份支付部分代價購買的貨船將進一步提高我們自有對租賃貨船的比例，並提高我們的經營現金流、稅息折舊及攤銷前溢利及競爭力，並預期有助提高我們的每股盈利。

年初至今，我們出售了兩艘船齡較高及較小型的小靈便型乾散貨船，預計於十二月底前交付予該等新買家。

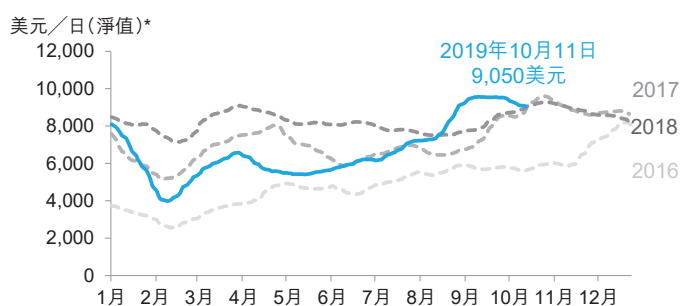
在以上收購及出售貨船於2019年10月至2020年4月期間交付後，我們的自有貨船船隊將增至117艘。連同租賃貨船，我們於第三季內合共營運平均236艘貨船。

於第二季贖回餘下的可換股債券後，我們於七月及八月已全數償付並註銷125,000,000美元可換股債券。

## 貨運市場於第三季大幅改善

受惠於第三季度貨船供應緊張的市況，小靈便型及超靈便型乾散貨船貨運市場租金於九月初分別升至大約四年及五年以來的高位，小靈便型及超靈便型乾散貨船於2019年第三季度的現貨市場日均租金分別為7,990美元及11,890美元，較今年上半年的平均租金上升39%及53%。

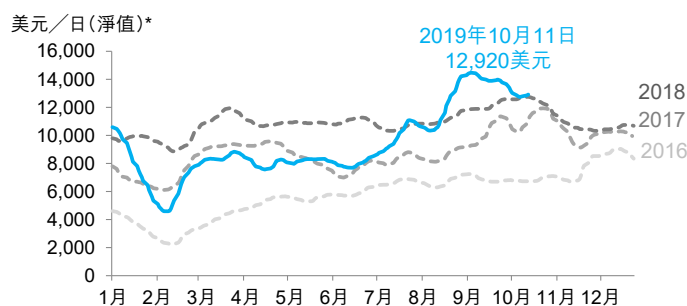
2016年至2019年小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金表現



\* 已扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所(BHSI 28,000載重噸貨船)，於2019年10月11日的數據

2016年至2019年超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金表現



\* 已扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所(BSI 58,000載重噸貨船)，於2019年10月11日的數據

南美及黑海地區穀物出口量因季節性因素表現強勁，兩者均較去年同期大幅改善，帶動強勁需求。鐵鋁氧石、鎳及錳礦的需求亦強健增長。另外，密西西比河穀物及巴西鐵礦石出口量回復至早前被中斷前的正常水平。

今年首八個月中國小宗散貨\*及煤炭進口量分別增長17%及8%，穀物(包括穀類及大豆)及鐵礦石進口量則分別下跌13%及3%。中國穀物進口量受中美貿易戰及非洲豬瘟對大豆需求的影響而減少。中國鐵礦石進口量於上半年受巴西及澳洲供應中斷影響，但於七月及八月回復正面增長。

\* 一籃子六項中國主要進口的小宗散貨為木材、肥料、鐵鋁氧石、鎳礦、銅精礦及錳礦。

## 全球船隊效率下跌有助提高租金水平

由於全球乾散貨船船隊為符合壓倉水處理系統規定及國際海事組織於2020年的低硫燃料規定作準備，許多貨船往太平洋東行至亞洲船廠安裝壓倉水處理系統及硫淨化器，導致大西洋貨運市況相對凌厲。此舉加重船廠產能及勞工的壓力，加上氣候因素經常造成的延誤，增加貨船等候入塢及停留的時間，影響安裝壓倉水處理系統和硫淨化器的貨船及需定期例行入塢的其他貨船。

## 供應發展有利較小型貨船

新建造貨船交付量於首九個月按年上升，報廢量持續偏低。在巴拿馬及好望角型乾散貨船交付量增加的情況下，整體船隊於今年第三季的增長較一年前乾散貨船船隊處於歷來低位時為高。

新建造貨船訂單量於首九個月較去年同期減少，訂單主要集中於巴拿馬及好望角型乾散貨船。小靈便型及超靈便型乾散貨船新訂單數量有限。現時小靈便型及超靈便型貨船訂單量合計為6.6%。

受到新建造及二手貨船價格之間的持續差額以及即將實行的環境法規（以符合國際海事組織減少二氧化碳的雄心策略）對日後貨船設計帶來不確定性影響，新建造貨船訂單量仍然有限。

二手小靈便型乾散貨船價格於季內穩定。Clarksons Research目前對指標船齡五年的37,000載重噸乾散貨船的估值為17,000,000美元，自年初維持不變；對指標船齡五年的58,000載重噸超靈便型乾散貨船的估值為17,000,000美元，自年初下跌1,000,000美元，但與第三季初的估值相同。新建造的小靈便型乾散貨船價格維持穩定於23,800,000美元之水平。

## 市場前景

貨運市場租金繼八月及九月初上升後，因中國進口量於近期黃金周假期下跌而稍為回落，但仍處於去年的高位。

我們預計第四季將延續整體貨船供應緊張的市況，貨運租金受惠於一般而言屬高需求季節及全球船隊效率下降，後者乃由於許多大型貨船因需入塢以符合國際海事組織於2020年的低硫燃料規定而暫停營運數星期。

隨著我們邁向2020年，大部分環球乾散貨船（包括我們大部分的自有船隊）將轉用較昂貴的低硫燃料，我們預計將會對乾散貨船供應及需求平衡產生正面影響，因較高的燃料成本會減慢最佳航行速度。

即使面對中美貿易戰持續不確定及環球經濟增長前景放緩，我們對小宗散貨市場仍抱審慎樂觀態度。

## 已為未來作好準備

此行業的運作於2019年持續嚴重受到因應新環保法規而要作出準備所影響。我們藉此機會安排多艘自有的小靈便型及超靈便型乾散貨船於今年入塢以配置壓倉水處理系統，並為大部分自有的超靈便型乾散貨船安裝硫淨化器。我們至今已於15艘超靈便型乾散貨船成功安裝硫淨化器。這使我們於2019年，特別在下半年，有較多於平常的停租日，但好讓我們就往後數年預期改善的市況作好部署。即使市況持續波動，我們相信市場情緒將恢復，並已為此作好準備。

我們仍看好二手貨船的價值，並會繼續審慎物色價格吸引的優質二手貨船購置機會。

我們穩健的現金水平及低淨負債比率有助我們把握商機，擴充業務及成為可信賴的貨運合作夥伴。我們以客為先的健全業務模式、高裝載率、環球辦事處網絡、經驗豐富的員工、龐大的自有船隊及具競爭力的成本架構，均使我們為未來作好準備。

承董事會命

公司秘書  
莫潔婷

香港，2019年10月14日

於本公告刊發日期，本公司之執行董事為唐寶麟、Mats Henrik Berglund及Peter Schulz，本公司之獨立非執行董事為Patrick Blackwell Paul、Robert Charles Nicholson、Alasdair George Morrison、Daniel Rochfort Bradshaw、Irene Waage Basili、Stanley Hutter Ryan及Kirsi Kyllikki Tikka。