

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)

2018年第三季度交易活動公告

小靈便型及超靈便型乾散貨船貨運指數年初至今的走勢跟以往相若，但由於供求平衡持續理想，指數水平較高。於2018年初出現短暫的季節性下跌，其後於農曆年後回升，至夏季稍為回落，而自九月底市況持續改善。小靈便型及超靈便型現貨市場的第三季度租金上升至自2011年以來的最高水平。

太平洋航運租金表現按年顯著改善

本集團於第三季度錄得小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均租金(淨值)分別為10,080美元及12,180美元，與2017年同期比較分別上升了24%及30%。

我們年初至今錄得小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均租金(淨值)分別按年上升23%及30%至9,870美元及11,780美元，表現較波羅的海小靈便型(BHSI)及波羅的海超靈便型(BSI)乾散貨船現貨指數分別高出22%及9%。

於10月10日，我們就2018年最後季度所訂的租約如下：

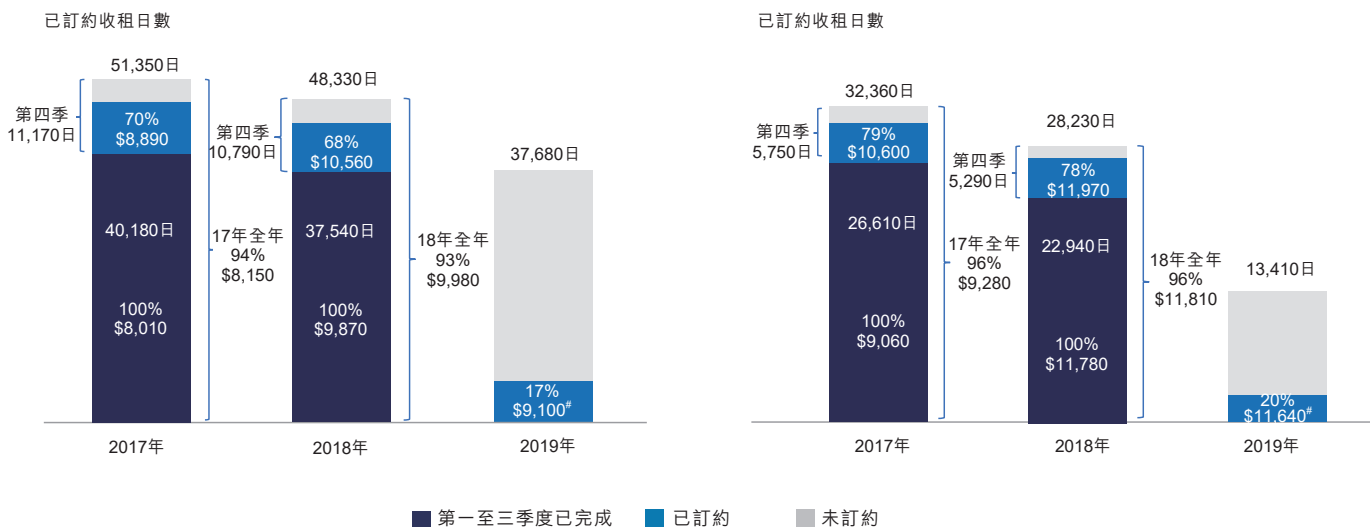
- 現有的10,790小靈便型乾散貨船收租日中，68%已按日均租金約10,560美元(淨值)訂約(於2017年第三季度：8,890美元)
- 現有的5,290超靈便型乾散貨船收租日中，78%已按日均租金約11,970美元(淨值)訂約(於2017年第三季度：10,600美元)

我們至今就2019年所訂的租約如下：

- 現有的37,680小靈便型乾散貨船收租日中，17%已按日均租金約9,100[#]美元(淨值)訂約(於2017年第三季度：7,690美元)
- 現有的13,410超靈便型乾散貨船收租日中，20%已按日均租金約11,640[#]美元(淨值)訂約(於2017年第三季度：9,640美元)

小靈便型乾散貨船

超靈便型乾散貨船



貨幣：美元，上圖為於2018年10月10日的數據
2017年數據為於2017年10月公布之資料

[#]註：2019年的遠期貨運合約訂約主要為逆航貨運

於第三季度內，我們購買並獲交付一艘現代化二手超靈便型乾散貨船，令營運中的自有船隊數目增至109艘。連同租賃貨船，我們於本季度內合共營運平均216艘貨船。於本年年初至今，我們營運更多自有貨船，但卻減少租入短期租賃，主要是由於中國國內對鋼鐵需求強勁，而令鋼材出口量下降所致。

我們於2018年五月時承諾以50%以股權支付代價購買的四艘現代化貨船，當中的三艘將於未來五個月內交付，使我們的自有船隊數目增至112艘。

www.pacificbasin.com

我們的船隊

瀏覽我們於網頁的最新船隊資料

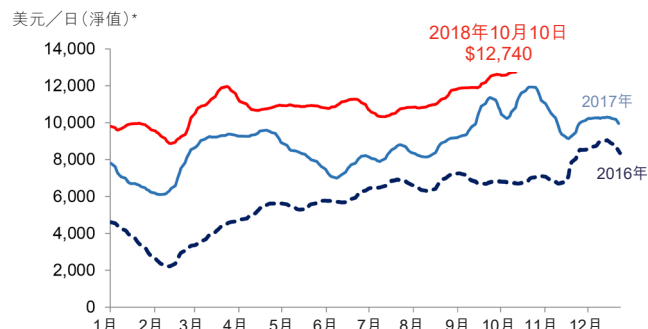
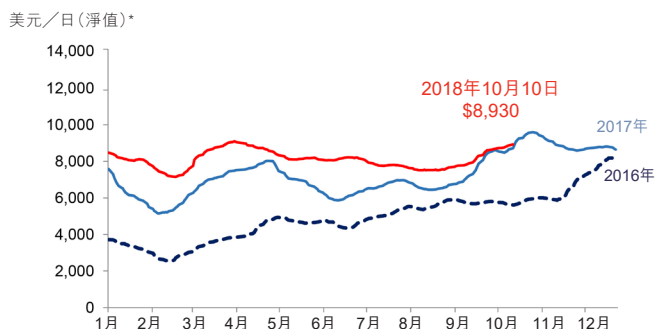
我們營運的船隊中自有貨船比例較高，其主要開支固定，故能受惠於持續改善的市場。自有小靈便型及超靈便型乾散貨船在計入一般及行政管理開支後的收支平衡水平分別為每日約8,300美元及9,000美元。

貨運市場持續改善

於2018年第三季度，在市場基本因素改善下，小靈便型及超靈便型乾散貨船的現貨市場日均租金淨值分別為7,840美元及11,260美元，平均現貨市場租金較去年同期上升12%及24%。年初至今現貨市場租金按年上升20%及28%。

2016年至2018年小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2016年至2018年超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金



* 已扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所，於2018年10月10日的數據

第三季度乾散貨運需求上揚的部份原因是由於北美穀物出口量持續穩健，支持大西洋地區貨運租金高於太平洋地區貨運租金。然而，太平洋地區租金亦上升至2011年以來的第三季最高水平，原因為印尼煤炭出口量穩固增長及其小宗散貨出口量在印尼於2017年取消鐵鋁礦石及鎳礦出口禁令後回升，以及中國煤炭及小宗散貨進口量於一月至八月期間分別按年增長14%及5%及中國木材進口量於八月按年上升15%。在煤炭及小宗散貨貨運量大增的支持下，Clarksons Research估計2018年全年的乾散貨噸位航距需求將較去年增長約3.1%。

全球乾散貨運力以往的緩慢增長仍然是年初至今貨運市場上揚的主要原因。本年首九個月新建造貨船交付量按年下降三分之一，全球乾散貨運船隊於一月至九月淨增長約為2.3%，與去年同期相若。儘管2018年的貨船報廢數目大幅減少，但Clarksons Research估計2018及2019年全年的全球乾散貨船淨增長分別只有約2.7%及2.8%（2017年為3.0%）。小靈便型及超靈便型乾散貨船分部的基本因素更佳，估計兩者合共的淨增長於2018年及2019年分別只有約為2.2%及少於2%。

此外，油價上升有助貨船自五月起減慢航行速度，致乾散貨船供應減少，從而帶動市況上揚。

Clarksons Research目前對船齡五年的指標小靈便型乾散貨船的估值為15,000,000美元，自本年初上升7%。年中稍為回落，此乃由於買家於夏天淡季時的購買意慾較低，以及對中美貿易衝突持續抱持觀望態度。二手超靈便型貨船的價格則維持穩定於18,000,000美元。

小靈便型新建造貨船價格自年初上升9%至24,000,000美元。新建造貨船與二手貨船的價格差距增加，以及對未來貨船的設計要求的不確定性，持續減低買家對新建造貨船訂購意慾。新建造貨船預訂量於本年首九個月按年計算佔全球乾散貨船船隊3.3%，小靈便型及超靈便型乾散貨船合併預訂量僅為1.5%。

市場前景正面，但仍有些波動

儘管貿易爭議愈趨緊張，預期全球廣泛地區的國內生產總值(GDP)增長仍然理想，將有利乾散貨需求。此外，預計貨船供應在業內許多船東不願意訂購新建貨船下持續穩定。

中國與美國的貿易衝突導致兩國之間買賣的廣泛貨品的進口關稅增加。受影響的小宗散貨分部貨物主要為美國農產品(主要為大豆)及林木產品與水泥。該等貨物的流量可能有所影響，但至今的貿易保護主義行動僅影響太平洋航運業務的一小部分。由美國出口至中國的大豆總額僅佔2017年乾散貨物海運貿易總額約0.6%，因此預期貨物貿易線路可能因貿易關稅而轉移，而不會令貿易停頓。

中美持久的貿易衝突將削弱貿易活動，長遠而言可能影響全球國內生產總值增長，繼而影響整體貿易及乾散貨市場需求。然而，我們仍然認為這些保護主義行動對乾散貨貿易的任何負面影響會被正面的乾散貨船供應輕微增長及持續環球乾散貨貿易整體增長所抵銷。

已就持續復甦的市場作好準備

我們良好的現金水平及低淨負債比率有助我們把握商機，擴充業務及作為可信賴的貨運合作夥伴。我們以客為先的健全業務模式、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，均有利我們從正在復甦的市場中受惠。

承董事會命
公司秘書
莫潔婷

香港，2018年10月11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 及Stanley Hutter Ryan。