

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)

2020年第一季度交易活動公告

我們於2020年第一季度貨船收入穩定，儘管於農曆新年期間市況疲弱，加上需求減少和因中國控制新型冠狀病毒疫情爆發所採取措施擾亂物流運輸。隨著中國貨運活動逐步回復，貨運市場租金於二月底低位後緊隨四周回升。然而，全球經濟活動因現時新型冠狀病毒疫情而需擴大其停頓範圍，對乾散貨運貿易造成負面影響，貨運市場租金亦自三月最後一周起開始疲軟。最終各國因應控制新型冠狀病毒疫情而需暫停經濟活動的程度及貿易活動回復正常化的時間表尚未明確。

儘管市況疲軟，太平洋航運表現強勁

我們自有及長期租賃貨船¹組成的核心業務於第一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日均租金(TCE)分別為8,020美元及11,310美元(淨值)，較2019年同期分別下跌12%及上升9%。

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船的按期租合約對等基準日均租金表現較波羅的海小靈便型(BHSI)²及波羅的海超靈便型(BSI)乾散貨船指數於第一季分別高出2,580美元及5,080美元(淨值)，及較過去12個月高出2,660美元及2,790美元。我們的超靈便型乾散貨船表現尤其強勁，主要受惠於季內使用硫淨化器的明顯效益。

我們專為運載現貨貨運合約¹的短期租賃貨船之營運活動於第一季度在2,920營運日數中獲得日均利潤960美元(淨值)，而過去12個月內在14,170營運日數中獲得日均利潤970美元(淨值)。

於4月3日，我們就2020年餘下三季所訂租約如下：

- 自有及長期租賃小靈便型乾散貨船之貨船日數中，32%已按日均租金約9,000美元(淨值)訂約(2019年同期：36%已按日均租金9,360美元(淨值)訂約)
- 自有及長期租賃超靈便型乾散貨船之貨船日數中，58%已按日均租金約11,180美元(淨值)訂約(2019年同期：58%已按日均租金10,690美元(淨值)訂約)

於2020年4月3日



² 自2020年開始，我們以新推出的波羅的海38,000載重噸小靈便型(BHSI)乾散貨船指數(噸位調整至我們核心小靈便型乾散貨船船隊的平均貨船規格)與我們的小靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均租金作比較。

* 僅供識別

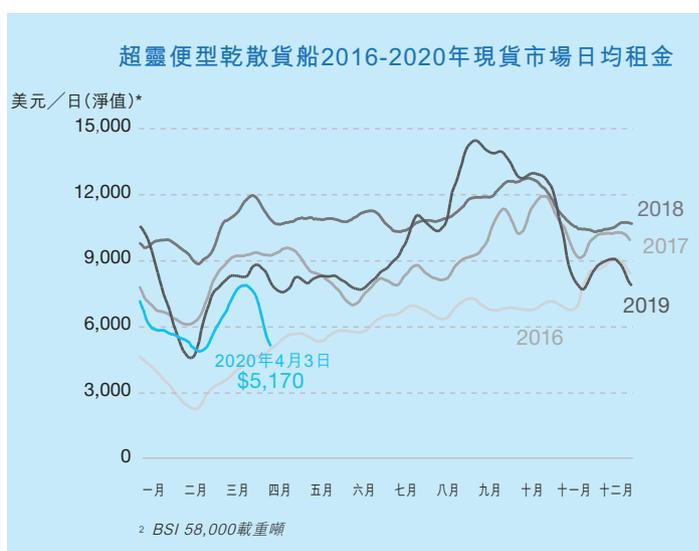
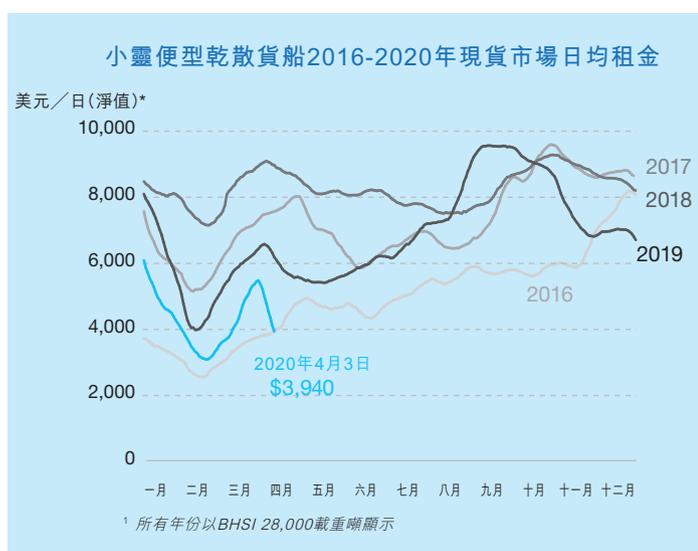
於首季，我們獲交付三艘於2019年承諾購買的現代化二手貨船（一艘小靈便型及兩艘超靈便型乾散貨船）。此外，預期一艘我們已同意出售的船齡較高及較小型的小靈便型乾散貨船將於2020年4月完成交付。

這些交易將使我們的自有貨船船隊數目增加至117艘，並提升我們自有貨船與租賃貨船的比例，特別是超靈便型乾散貨船。連同租賃貨船，我們整個業務於首季營運平均205艘小靈便型及超靈便型乾散貨船。

鑑於現時前所未見的市場不確定性及為審慎起見，除非遇到極具吸引的機會，我們現暫停購置較大型的優質貨船以擴充自有貨船船隊的策略。

疲弱的市場已復甦但正面對新型冠狀病毒疫情為全球帶來的挑戰

小靈便型(BHSI 38,000載重噸(經調整))及超靈便型乾散貨船(BSI 58,000載重噸)於2020年第一季度的現貨市場日均租金淨值分別為5,440美元及6,230美元，較去年同期下跌16%及17%。現貨市場租金一如以往在農曆新年過後回升，但隨後回落至於2016年出現的多年低位。



* 市場指數扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所，於2020年4月3日的數據

於2020年第一季度，儘管於農曆新年期間市況疲弱，包括因新型冠狀病毒疫情所採取措施而帶來的負面影響，由原先影響中國繼而擴大至許多其他國家，我們的貨船收入表現穩定。

儘管我們遇到一些物流上的阻滯，我們的貨船於首季大致運作正常，部份原因為因應新型冠狀病毒疫情的所實行的措施對乾散貨運未有即時影響。但更由於我們受惠於抵禦力相對強的全球運送的農產品、建材及其他小宗散貨需求，因此小靈便型及超靈便型乾散貨船租金遠高於好望角型乾散貨船租金。我們的表現亦受惠於貨物多元化及廣泛客戶群，以及在我們的環球網絡下與客戶的密切交流。

國際海事組織之2020法規在近期實施後，導致季初燃油價格高企並減慢最佳航行速度，因而減少貨船供應。

預期2020年首季過後，由於控制新型冠狀病毒疫情的措施所帶來的影響及目前低迷的現貨市場租金，將會令我們第二季度的收入受挫。然而，我們預計由於糧食及飼料需求較少受經濟動盪所影響，疫情對穀物及農產品的貿易影響較少。反之，建築材料貨運如鋼鐵產品、水泥、木材及鐵鋁氧石則受國內生產總值下降而減少，而煤炭貨運則受減少能源消耗和價格較相宜的石油和氣體競爭影響而有所下滑。

我們預期當全球疫情一旦得以遏制，相關措施放寬及實行刺激經濟措施後，經濟活動及乾散貨運市場將會復甦。

貨船供應仍然偏高但預期增長將放緩

環球貨船供應增長仍然偏高，但近期及持續疲弱的市場租金及不明確的前景，預期長遠貨船船隊淨增長將放緩。預期於2020年上半年交付的新建造貨船訂單因新型冠狀病毒疫情令中國船廠交付略為延誤。報廢量於季內增加，但現已受南亞拆船廠因新型冠狀病毒疫情關閉中暫停。

受到經濟前景轉弱、新建造貨船與二手貨船的價格差距持續以及將推行的環境法規（以達到國際海事組織減少溫室氣體排放的進取目標）對日後貨船設計及推動裝置技術帶來不確定性影響，預期新建造貨船訂單量仍然有限。現時小靈便型及超靈便型乾散貨船合併訂單量為5.4%，自1990年末以來最低。

Clarksons Research季內記錄顯示貨船價值平穩，但亦正面對於較疲弱的貨運市場下調受壓。

燃油價格及速度

主要石油出口商之間的價格戰導致燃油價格大幅下跌，亦令高硫燃油與低硫燃油之間的差價大幅減少。因燃料價格下跌，貨船不再因轉用較昂貴的低硫燃油以符合國際海事組織之2020年硫排放上限之法規而減慢航行速度。

受惠於早期燃料價格的大幅差距，我們28艘已安裝硫淨化器的自有超靈便型乾散貨船為該分部收益帶來可觀的貢獻，我們並已就燃料價格差距進行部份對沖。

原油價格現時極之波動，但較遠期的石油期貨相對現時偏低的現貨價，仍以高企的溢價進行交易。

新型冠狀病毒疫情對乾散貨運及太平洋航運的影響

誠如前述，最初於中國並現於全球實施的控制新型冠狀病毒疫情措施已擾亂物流運輸並使乾散貨運需求減弱。

港口至今仍大致開放及營運，儘管全球一些國家及港口的封鎖措施及貨船須14天隔離規則而構成的挑戰愈來愈大。

對船員替換及出行的廣泛限制亦加重營運挑戰。勞工當局就此容許延長船員在船上的工作期限。為貨船船員的健康、安全及福祉著想，我們向多個司法管轄區游說豁免下船限制，猶幸的是，多個國家包括中國港口近期已開始放寬該等限制。我們謹此向我們船隊的眾海員於如此艱難時期的諒解、盡責及耐性致以敬意及感謝。

岸上方面，我們於辦公室引入彈性工作時間、團隊分工安排及其他業務持續計劃，以致員工無論是在家中或辦公室工作，我們的業務都可以保持全面運作，客戶能信賴我們一如以往所提供的優質服務。

隨著愈來愈多國家進行封鎖措施，將會對乾散貨船租金及貨運服務帶來進一步的負面影響。然而，最終一旦全球疫情得到遏制，預計需求回復及刺激經濟措施將可帶動租金回升及復甦。

太平洋航運已為應對市場的波動作好準備。

穩健的資產負債表及現金流

我們去年取得的兩項循環借貸、發行新可換股債券及發行新股份以支付部份貨船代價交易，進一步加強我們本已穩健的資產負債表及現金流。加上安裝硫淨化器、貨船入塢、優化措施以及我們所作的其他投資和準備工作，均使我們有信心應對新型冠狀病毒疫情帶來的挑戰及長遠而言有助我們於強勁市況中作好準備。

我們的強勁資產負債表及穩健的現金流，配合我們擁有強大的內部技術支援的貨船船隊，使太平洋航運於動盪的環境下作為客戶一個安全和可信賴的合作夥伴。

承董事會命
公司秘書
莫潔婷

香港，2020年4月7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。

我們於報告中作出更多披露，以增強讀者對我們表現的理解

我們的「核心業務」乃透過有效地配對我們自有及長期租賃貨船與現貨及多裝載貨運合約，以達致最佳按期租合約對等基準的日均租金(TCE)。我們的核心業務亦使用短期租賃貨船裝載貨運合約的貨物，以提高我們自有及長期租賃貨船的使用率和TCE。

我們亦進行跟核心業務分開但互補的「營運活動」，我們現時亦披露其所產生的日均利潤。透過營運活動，即使在未能提供核心貨船的情況下，我們仍能為客戶以短期租賃貨船提供現貨貨運合約的服務。無論市況強弱都可帶來利潤，為本集團業績作出貢獻。

就我們的核心業務而言，由於貨船日均開支大致上固定且已披露，因此日均TCE為重要關鍵績效指標。就我們的營運活動而言，短期租賃開支隨貨運市場波動，因此日均利潤(TCE與租賃開支之日均差額)為重要關鍵績效指標，而非TCE水平本身。

核心業務： 核心業務日均TCE	營運活動： 營運活動日均利潤
$\frac{\text{自有+長期租賃貨船TCE+短期租賃貨船(經營活動除外)利潤}}{\text{自有+長期租賃貨船收租日數}}$	$\frac{\text{營運利潤}}{\text{營運日數}}$