

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告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公告，並務請彼等於買賣本公司股份時審慎行事。

# Pacific Basin Shipping Limited

## 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)

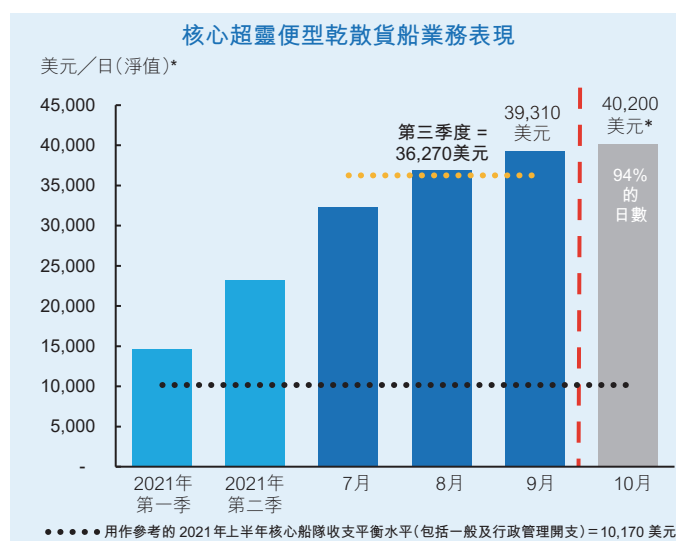
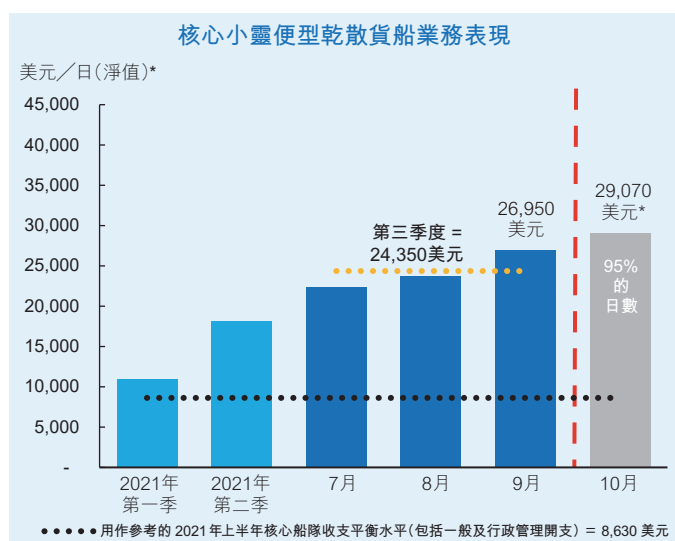
### 2021年第三季度交易活動公告

乾散貨運市場的強勁升勢於2021年第三季度持續。在全球經濟復甦、商品需求強勁加上全球船隊增長放緩及船隊效率不足的因素帶動下，小靈便型及超靈便型乾散貨船的月均貨運市場租金在9月升至13年來的高位。

#### 市場租金進一步改善，帶動收入表現強勁

我們的**核心業務**於第三季度錄得的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收入分別為24,350美元(淨值)及36,270美元(淨值)，是我們自2008年以來最強勁的季度表現。我們本季度的按期租合約對等基準的收入每月遞增，9月的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收入分別為26,950美元(淨值)及39,310美元(淨值)。第三季度接連上升的合約租金將利好第四季度的收入表現。

我們已就小靈便型及超靈便型乾散貨船於10月大部份的貨船日數分別以日均租金29,070美元(淨值)及40,200美元(淨值)訂約。就第四季度整體而言，雖然仍有多於30%的核心貨船日數還未訂約，但我們認為以強勁的現貨市場租金訂定新的貨運合約的機會甚高。



\* 扣除5%佣金

於10月按期租合約對等基準的收入，因航程仍在進行，僅供參考  
我們超靈便型乾散貨船的訂約並未包括目前約為每日800美元的硫淨化器的得益  
於2021年10月11日的訂約數據

儘管我們的貨船營運開支以及一般及行政管理開支因為針對新型冠狀病毒疫情的限制措施及強勁市況而適度增加，但這與業界情況一致，而我們的開支仍然控制得宜，與同業相比具有競爭力。

我們的**營運活動**亦作出不俗貢獻，於第三季度的4,680營運日數中錄得強勁的日均利潤達5,430美元(淨值)，與第二季度相若的營運日數相比，我們的利潤率上升97%。這出色的表現部份歸功於我們在市道復甦初期便已決定租賃貨船的噸位—尤其是超靈便型乾散貨船。於截至9月底的12個月內，我們的營運活動日數為17,970日，日均利潤為2,280美元(淨值)。

\* 僅供識別

## 受惠於我們更新船隊的策略

我們繼續進行擴充自有船隊的策略—此乃以購置優質及現代化的二手貨船壯大超靈便型乾散貨船自有船隊，以及出售船齡較高及效率較低的小靈便型乾散貨船以換入船齡較輕及較大型的小靈便型乾散貨船。此策略有助提高我們船隊的效率及資產壽命，並正受惠於這些較大型貨船在強勁市場中享有較大的租金上升空間。

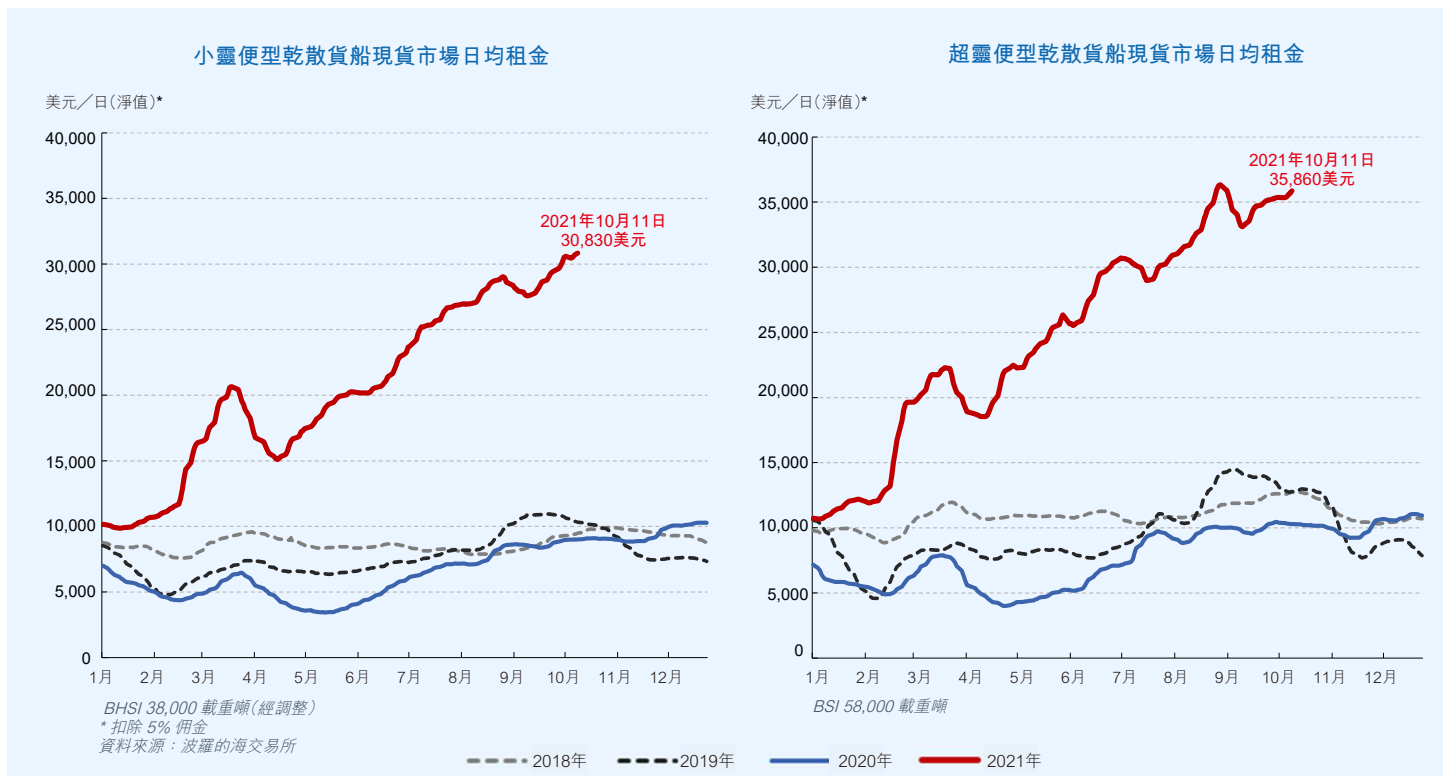
年初至今，我們已獲交付五艘超靈便型乾散貨船及五艘小靈便型乾散貨船，而我們同意購買的另外一艘超靈便型乾散貨船預計將於第四季度加入我們的船隊。由於二手貨船價格強勁，我們將繼續把握機遇出售一些較小型、船齡較高的小靈便型乾散貨船，從而兌現潛藏價值，並進一步優化我們的船隊，以符合不斷收緊的環境法規。

我們目前擁有120艘小靈便型及超靈便型乾散貨船（不包括一艘已購入而尚待交付的超靈便型乾散貨船），連同租賃貨船，我們營運合共逾260艘貨船。

## 全球貿易繼續支持健康的乾散貨運市場

2021年第三季度小靈便型（BHSI 38,000載重噸（經調整））及超靈便型乾散貨船（BSI 58,000載重噸）的現貨市場平均日均租金分別為27,300美元（淨值）及32,560美元（淨值），較上季度分別上升43%及34%。

本季度最特殊之處在於小靈便型及超靈便型乾散貨船的市場租金持續強勁上揚，最終推動月均貨運租金指數創出13年來的最高位。由於澳洲穀物出口於7月季節性減少以及於9月颶風艾達襲美影響美國的穀物出口，此升勢曾被短暫打斷。市場租金於10月升勢持續，儘管超靈便型乾散貨船租金已因太平洋地區的噸位供應略有增加及中國的國慶節長假而穩定下來。



本季度全球小宗散貨裝載量較去年同期增長約13%，與我們近幾個月觀察到的貿易及查詢的上升水平一致。對建築材料的需求是主要動力，尤其是對水泥及熟料、鋼材、粒料及林業產品的需求。

全球穀物貿易於上半年錄得強勁表現後，由於颶風艾達推遲了美國穀物出口季節的開始，第三季度的穀物裝載量減少。美國穀物出口現已回升，我們預計這將支持第四季度的乾散貨運需求。

2021年的煤炭裝載量較去年顯著增加，當時煤炭出口受到封鎖措施的嚴重打擊，而現時煤炭需求則進一步受到主要國家(包括中國及印度)電力短缺及北半球步入供暖季前天然氣供應短缺等因素所支持。

鐵礦石貿易的增長受限於巴西及澳洲的貨物供應。中國鋼材限產令鐵礦石價格回落，但好望角型乾散貨船的貨運市場受到中國對目前價格明顯較低的鐵礦石的強勁需求所支持而並未受到影響，反而加強至2009年的水平。

我們所經營的業務也略微受惠於集裝箱運費異常強勁，令一些商品甚至集裝箱改由配備起重機的散貨船運送，亦使多用途貨船選擇運送集裝箱而非散貨。

## 市場貨船供應緊張導致貨運租金上漲，船隊淨增長預計將進一步放緩

全球乾散貨船船隊目前的運力已接近飽和，船東進一步提高供應的空間有限。儘管燃料價格上漲，貨船已提速至近乎全速航行，以滿足運載貨物的需求，而報廢量持續偏低。

此外，貨物吞吐量的增加，加上各地港口有關新型冠狀病疫情的規定，導致全球許多港口出現擠塞的情況，其中中國的情況尤其明顯，進一步限制滿足全球乾散貨運需求的載重噸供應。

儘管報廢量偏低，因新建造貨船交付量回落，令乾散貨船船隊的淨增長進一步放緩，年初至今增長只有2.8%。我們專注的小靈便型及超靈便型乾散貨船的船隊自年初至今的淨增長僅2.2%，可見其基本因素比大型貨船更為緊張。

儘管貨運市場表現強勁而最近新建造貨船訂單略為回升，我們預計為符合未來減碳規定所需的燃料以及貨船設計和技術的不確定性，將導致訂造新貨船的意欲仍然低迷。目前，乾散貨船總訂單量佔現有船隊的比例已進一步下降至6.5%，處於數十年來的最低水平。小靈便型和超靈便型乾散貨船的總訂單量更低，為5.1%。

Clarksons目前對指標船齡五年的小靈便型乾散貨船的估值為25,000,000美元，自年初以來已上升69%，這是受惠於更強健的貨運市場表現及貨船銷售活動，而指標小靈便型乾散貨船的新建造貨船價值已上升至29,500,000美元。新建造貨船價格仍遠高於二手貨船價格，而船廠滿足建造非乾散貨船型的船舶訂單，可承建新乾散貨船的能力受限。

## 逐步實現我們的減碳目標

我們支持國際海事組織的溫室氣體減排策略，因此，我們訂立與國際海事組織一致的目標，即於2030年前將現有船隊的碳排放密度較2008年減少40%。為了繼續朝着這目標前進，我們正購置船齡較輕、較大型、較高效的貨船以更新船隊以保持高裝載率，並對其作出節能營運措施及技術的投資，而我們專責於優化減排工作的團隊將更廣泛採用數碼技術，以作出最佳的能源效率決策，同時我們不斷尋求與持份者通力合作，如準時抵達等。這套減少碳排放密度的計劃旨在確保我們現有的貨船能夠於可預見未來，在符合國際海事組織於2023年起生效的碳效能法規的條件下繼續營運。

若要實現全面脫碳的長遠目標，採用配備零排放推進系統的全新貨船設計必不可少。太平洋航運為簽署「航運業脫碳行動呼籲」的行業領導者之一。該行動呼籲敦促各國領導人使航運業與巴黎協定的氣溫目標保持一致，並呼籲政府採取果斷行動，實現國際航運業於2050年全面脫碳。我們其中一個氣候目標是於2050年營運一支只由零碳排放貨船組成的船隊，而我們將只會在零碳排放貨船在市場上有所供應並具備商業可行性，以及合適的全球加油基礎設施到位時，才會訂購新貨船。這需要在2030年前推行以達成2050年的目標。作為積極參與「零排放聯盟」工作組會議的成員，我們相信，在組織的敦促下，各國政府將推出政策來推動轉型，並在2030年前使零碳排放貨船成為業內不二之選的支持下，實現2050年的目標可期。

## 已為未來整裝待發

我們預計，於第四季度及展望2022年，市場需求，特別是對小宗散貨、穀物及燃料煤的需求，將由廣泛的因素所推動，並受到多國健康的經濟增長及持續的經濟刺激所支持。最近，有關中國房地產市場、鋼材限產及限電的不確定性，已經引起金融市場的不安，但我們還未觀察到這些因素對乾散貨運需求的直接影響（除了鐵礦石價格下跌）。儘管如此，我們將密切注視中國市場走勢。

我們看好乾散貨運供應將繼續受控。儘管在此非常強勁的市場中有一些新建造貨船訂單，但我們相信，在零碳排放貨船具備商業可行性以及所需的全球加油基礎設施到位之前，乾散貨船總訂單量仍會處於歷史上的低位。然而，我們將繼續監察新建造貨船訂單過多對市場造成的風險。

由於乾散貨船目前基本上已是全速航行，因此無法通過提速進一步增加供應，而國際海事組織及歐盟的燃油效率法規於2023年開始實施，將迫使貨船減速航行，貨船供應將隨之減少，長遠對乾散貨運市場帶來進一步支持。

我們將一如既往密切注視所有影響市場的因素，隨時準備應對變化。我們深諳船隊靈活應變之道—包括把握時機，通過出售、收購及租賃貨船以調整船隊的組成—我們擁有卓越的船隊及團隊，可以滿足減碳法規，同時繼續為客戶提供完善的世界級服務。

我們全賴船員提供出色服務，而我們極其關注船員的安全和福祉，尤其於疫情期間，世界各地的限制措施繼續令安排船員換班及回國的工作變得複雜，經常導致他們須於船上逗留較長的時間，但我們的船員同事不畏艱辛，繼續盡忠職守，維持安全營運操作，盡展專業精神，令我們的貨船取得良好的航程表現，於今年迄今為止的安全關鍵績效指標也達到有記錄以來的最佳水平。我們衷心感謝各船員的卓越支持。

我們以客戶為中心的業務模式、高裝載率、實力雄厚的團隊、龐大的自有船隊、穩健的資產負債表以及具有競爭力的成本結構，支持我們在當前強勁市場及未來的市況中繼續邁進。我們目前的理想利潤水平、高股本回報率及雄厚的累積現金水平，將讓我們能夠回饋股東。

承董事會命  
公司秘書  
莫潔婷

香港，2021年10月13日

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