

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)

2023年第一季度交易活動公告

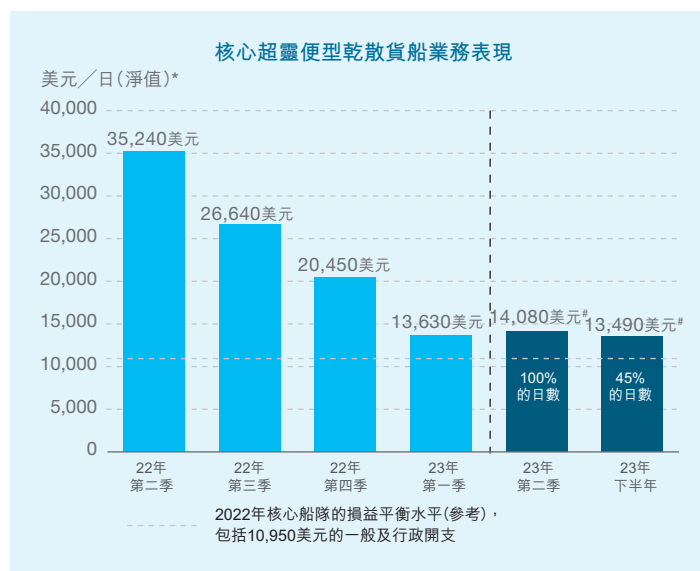
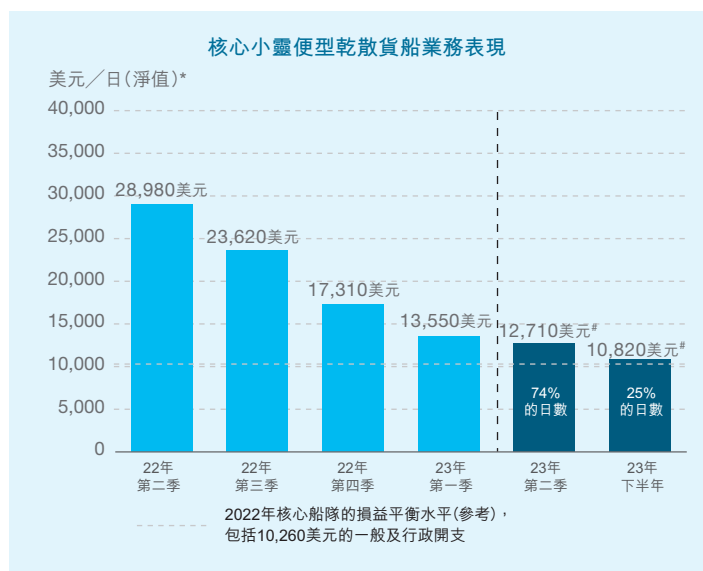
乾散貨運市場於年初表現疲弱，其後中國經濟活動逐步擴張，帶動了年初至今的鐵礦石、煤炭及部分小宗散貨的需求增加。儘管全球經濟增長減速、烏克蘭衝突及利率上升，中國政府的經濟重啟政策提振了多個領域的需求，例如製造、基礎設施、物業及綠色經濟。

按期租合約對等基準的收入在淡季下保持穩定

我們的**核心業務**於第一季度錄得小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均收入分別為13,550美元(淨值)及13,630美元(淨值)，較2022年第一季度的強勁表現相比分別減少43%及58%。

我們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領先現貨市場指數，季內日均收入分別較指數高出5,220美元及3,970美元。得益於在超靈便型乾散貨船自有船隊裝配的33個硫淨化器，超靈便型乾散貨船的業績表現繼續領先市場，期內硫淨化器帶來的日均業績貢獻為1,320美元。

2023年第二季度的核心小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已就74%及100%的承擔日數按日均租金12,710美元(淨值)及14,080美元(淨值)訂約。2023年下半年的核心小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已就25%及45%的日數按日均租金10,820美元(淨值)及13,490美元(淨值)訂約。我們預期由於第一季度的市況通常是全年最疲弱，我們有極大空間於2023年餘下時間以高於第一季度的租金訂立新的貨運合約。



截至2023年4月13日的訂約數據，因航程仍在進行，未來期間的按期租合約對等基準的收入僅供參考。超靈便型乾散貨船的硫淨化器的日均得益目前約為740美元。當配備硫淨化器的超靈便型乾散貨船獲指定貨運，其按期租合約對等基準的收入可能因硫淨化器的附加得益而增加。

* 僅供識別

我們的營運活動亦作出不俗的貢獻，於第一季度的5,030營運日數中錄得日均利潤達1,090美元（淨值）。有關表現受到於2022年市場較強勁時作出較高運費的租賃承擔所影響。

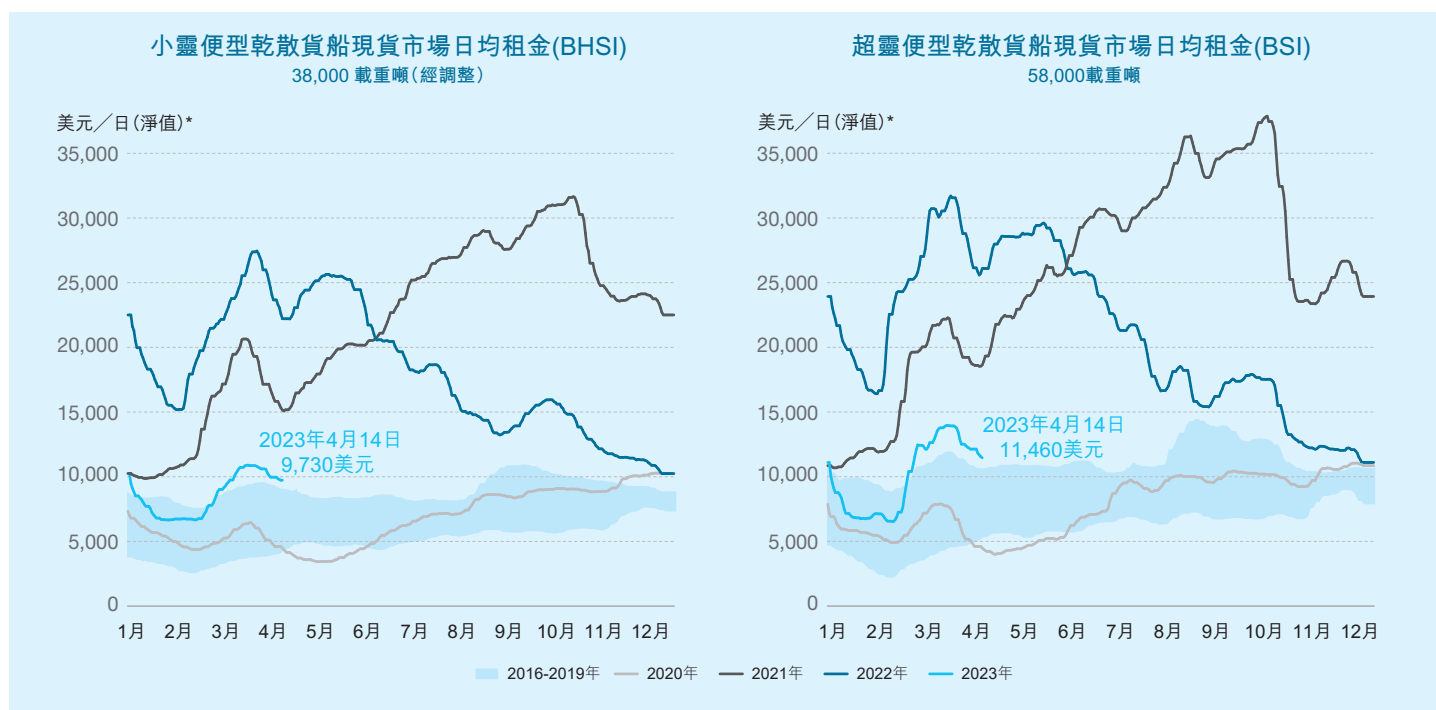
第一季度的市場情緒有所改善

2023年第一季度小靈便型（BHSI 38,000載重噸（經調整））及超靈便型（BSI 58,000載重噸）乾散貨船的現貨市場平均日均租金分別為8,330美元（淨值）及9,660美元（淨值），較2022年同期分別減少59%及60%。第一季度乾散貨運市場的貨運租金一般較低，乃由於北半球冬季及農曆新年期間正常是全年最疲弱的時候，貨運活動亦因此較少。

所有乾散貨運分部於下半年的遠期貨運協議租金繼續高於目前的現貨貨運租金，反映市場對需求基本面將增強的預期。目前小靈便型及超靈便型乾散貨船按波羅的海交易所所報於第三季度及第四季度的遠期貨運協議租金分別為每日14,520美元／13,910美元及每日16,190美元／15,250美元[#]。

乾散貨整體裝載量較去年同期增加2%，乃由於2022年印尼煤炭出口禁令造成的低基數效應帶動煤炭裝載量增加，以及由於鐵礦石裝載量增加，而穀物及小宗散貨的裝載量則下降。傳統季節性的影響亦相當明顯－北半球冬季及農曆新年假期使需求受到削弱。然而，需求於農曆新年過後回升，並進一步獲中國疫後的經濟重啟政策及南半球的穀物季節收成（包括巴西創紀錄的收成）支持。儘管全球經濟增長減速、利率上升及通脹、烏克蘭衝突及較早時的港口擠塞情況逐漸消除，整體乾散貨板塊的需求及市場情緒均呈現改善，支持貨運租金顯著回升。

[#] 波羅的海交易所截至2023年4月12日數據



* 扣除5%佣金

[^] 由於我們的核心小靈便型乾散貨船船隊的平均載重噸低於波羅的海交易所的基準，現貨市場日均租金有所下調，以反映預期獲得的實際收益
資料來源：波羅的海交易所

第一季度小宗散貨整體裝載量較去年同期下跌約1%。農業散貨及鐵鋁氧石的裝載量分別增加7%及1%，惟水泥及熟料、粒料及鋼材成為最大拖累，其分別下跌13%、6%及4%。在歐美市場經濟活動較弱，加上中國疫後經濟復甦緩慢等因素下，2023年餘下日子的小宗散貨需求可能會受到影響。然而，中國政府的經濟重啟政策以及基礎設施投資及住房施工活動復甦，可望帶來一定程度的增長。

鑑於烏克蘭衝突持續及巴西受惡劣天氣影響導致穀物收成及運輸延誤，全球穀物裝載量較2022年同期下跌10%。預計巴西於2023年將錄得創紀錄的收成，而此應推高第二季度的裝載量。中國依然是美國墨西哥灣沿岸及南美洲東岸裝載的大西洋穀物的最大進口國，為噸位航距需求的增加帶來支持。烏克蘭與俄羅斯現時雙方簽訂的穀物出口協議被市場視為利好因素，惟由於可用耕地減少、冬季農作物播種減少、及農作物產量減少（受肥料成本較高及供應有限導致肥料使用量下降所致），預期烏克蘭的穀物收成將低於2022年。

在去年印尼煤炭出口禁令造成的低基數效應下，年初至3月的煤炭裝載量較去年高出8%。隨着疫後經濟重啟，中國在增加煤炭進口的同時，繼續增加國內的煤炭產量。雖然中國主要煤炭進口來源依然是印尼及俄羅斯，但中國已恢復對澳洲煤炭的進口，而澳洲最大煤炭交易夥伴仍是日本。歐洲及印度的煤炭需求放緩，乃由於冬季需求溫和導致庫存積壓所致。烏克蘭衝突繼續對噸位航距帶來正面影響，因其驅使歐洲各國從美國、哥倫比亞、澳洲及南非等較遠地區採購煤炭。

年初至3月的鐵礦石裝載量按年增長4%，乃受主要生產國澳洲及巴西的產出有所改善，中國的基建及物業建設需求於疫後經濟重啟後增加，以及2022年北京冬奧期間實施的排放管制所推動。雖然中國第一季度的鋼材出口增加，但由於中國一些大型鋼材生產基地須遵守更嚴厲的環保規則以減少污染，以及對中國境內鋼材製造產能的新投資有限，預計鋼材產量將於年內持平。中國政府亦正試圖通過限制囤積及對進口中國的鐵礦石採購採取中央集採，來減少對鐵礦石價格的投機。

預計供應增長將持續低迷

乾散貨船的貨船訂單量於期內仍然低迷，未有受其他行業的新建造貨船訂單增加所影響。船廠的船位仍然有限，導致今天下達的新訂單普遍預計要至2026年才能交付。

根據Clarksons Research的數據，整體乾散貨船訂單量現為6.9%，仍然處於數十年來的低位，而第一季度的訂單量較去年同期下跌約50%。新建造貨船的高昂造價加上資本成本較高（對比二手貨船價格較低且交付迅速，並因此有更具吸引力的投資回報及較低的餘值風險），將會繼續阻礙新建造貨船的訂單量。我們預計，乾散貨船的訂單量於未來仍將受壓，因為未來有關燃料、貨船設計及技術能否符合減碳法規存在不確定性。我們預期雙燃料運行的零排放中型乾散貨船最早要待至2024年底才具備商業可行性。

國際海事組織的全球EEXI（現有船舶能效指數）及CII（碳排放密度指標）法規已於2023年1月生效，預期將令企業推行不同的技術及營運措施，以提高現有貨船的碳效能。EEXI（特別是發動機功率限制器）將一次性永久地降低最高航速，這將限制全球船隊提速航行的能力，使船隊無法透過提速滿足需求增加。CII將逐步導致貨船航速減慢，而隨着時間，因船齡較高及效率較低的貨船逐漸未能符合法規而加快貨船報廢。

我們預期，由於環境法規將鼓勵船東淘汰船齡較高、效率較低的貨船，未來數年的報廢量將增加。船齡超過20年的小靈便型及超靈便型乾散貨船數目佔全球小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊分別約14%及10%，並很可能成為潛在報廢對象。Clarksons Research目前預測，2023年及2024年小宗散貨貨船的報廢率分別為1.4%及2.1%，供應面的發展將繼續支撐著貨運市場。

我們的長期增長及減碳策略

我們仍然致力推行擴充自有船隊的長期策略—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，並享有較大的租金上升空間。

由於貨運市場疲弱，超靈便型乾散貨船的估值較上一季度有所下滑，此讓我們能夠利用這些機會進行更多逆周期投資，同時亦使我們能夠繼續出售一些較小型、船齡較高的小靈便型乾散貨船，從而兌現潛藏價值，以及進一步優化我們的船隊，以符合不斷收緊的環境法規。期內我們購入五艘超大靈便型乾散貨船、一艘超靈便型乾散貨船及一艘小靈便型乾散貨船，同時出售一艘小靈便型乾散貨船，當中四艘超大靈便型乾散貨船已交付，其餘已購入的貨船預計將於2023年7月前交付，而已售出一艘小靈便型乾散貨船預計將於2023年4月前完成交付。此外，下半年開始我們預期會獲交付三艘新建造的日本製40,000載重噸小靈便型乾散貨船，該等貨船將透過長期期租合約加入我們的核心船隊。

於目前，連同所有目前已達成協議但未交付的買賣，我們將擁有121艘小靈便型及超靈便型乾散貨船，連同租賃貨船，我們預期將合共營運約263艘貨船。

我們正與我們的日本造船夥伴合作，就我們預期將成為我們第一艘能夠使用綠色甲醇或燃油的雙燃料超大靈便型乾散貨船，開發高效的設計。我們認為最重要的是要與造船業及其他業務夥伴合作，確保我們就第一代零排放貨船開發出最佳的設計，並確保能夠獲得可達至零排放的超大靈便型乾散貨船及小靈便型乾散貨船，從而更新及壯大我們的船隊。

首席財務總監辭任

已在任5年的首席財務總監Peter Schulz先生已於2023年3月31日離任。本公司已展開了在全球物色Schulz先生的繼任人，並將於確定合適人選後作出公布。

對未來乾散貨運保持樂觀

我們對乾散貨運市場的未來感到樂觀，並預計潛在的供求基本面將使我們能夠產生更穩定及更可持續的長線收益。我們預期，由於貿易流動的變化以及全球糧食及能源安全問題令煤炭及穀物的噸位航距需求增加，將會帶來若干正面支持。新興經濟體的增長，以及中國政府推動在疫後對國內房地產建設及基礎設施投資的政策，預計將為鐵礦石需求提供支持。隨著中國開始疫後經濟復甦及全球推動綠色轉型舉措帶動需求，小宗散貨活動維持強勁，未受歐美經濟活動減弱所影響。

我們依然相信，高昂的新建造貨船成本、新環境法規的不確定性及較高利率環境將繼續遏制任何大量的新建造乾散貨船訂單。低訂單量加上降低碳排放密度的行動將很可能導致在未來數年開始航速減慢及報廢量增加，這可能會導致貨船短缺及帶動市場的長期結構性供應不足。

我們正積極努力，通過降低現有貨船的碳排放密度及追求於2050年之前全面脫碳，實現可持續發展的未來。我們亦致力推動環境、社會及管治更充分地融入我們整個企業的營運、文化及決策中。我們將加大利用數碼化、創新及合作關係的優勢，應對脫碳及其他環境、社會及管治方面的挑戰，並向持份者展現我們的獨特價值。

鑑於我們現代化的船隊、客戶關係及貨運機會的支持，我們對乾散貨運的未來感到雀躍。

承董事會命
公司秘書
莫潔婷

香港，2023年4月17日

於本公告刊發日期，本公司之執行董事為唐寶麟及Martin Fruergaard，本公司之獨立非執行董事為Robert Charles Nicholson、Irene Waage Basili、Stanley Hutter Ryan、Kirsi Kyllikki Tikka、莊偉林，本公司之非執行董事為張日奇。