

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)

2024年第一季度交易活動公告

撇除2021年及2022年這兩個異常強勁年份，2024年第一季度小靈便型及超靈便型乾散貨船的市場貨運租金高於同期歷史平均，這是由於船隊增長可控、乾散貨裝載量增加，以及蘇伊士運河及巴拿馬運河持續受干擾，造成船隊效率下降及航程延長。於第一季度，鐵礦石、穀物及小宗散貨的全球裝載量增加，當中包括破紀錄的第一季度鐵鋁氧石裝載量。

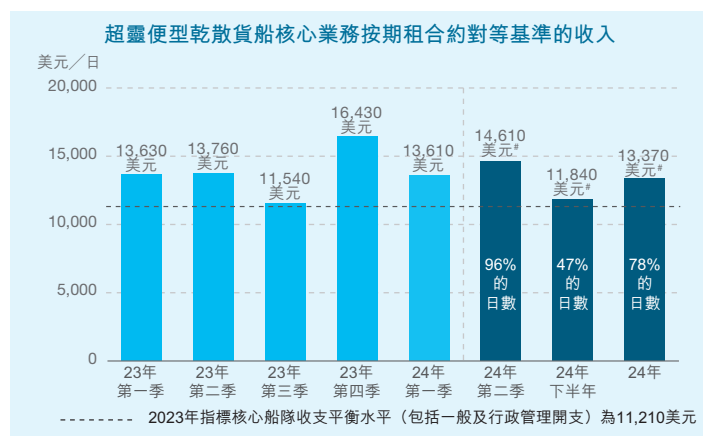
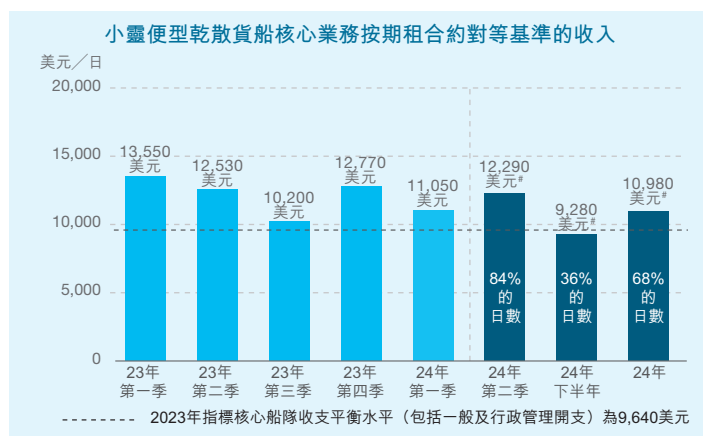
繼續錄得健康現金流

於2024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日均租金水平分別為10,510美元(淨值)及12,310美元(淨值)，較2023年同期分別增加26%及27%。

我們的**核心業務**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11,050美元及13,610美元。這意味小靈便型乾散貨船日均收入按年減少18%及超靈便型乾散貨船日均收入並無升跌。

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於第一季度較現貨市場指數分別高出540美元及1,300美元。這2024年第一季度的表現受我們早前積極訂約策略所負面影響。過往，我們一直積極就第一季度訂立短期合約，因為第一季度正值北半球冬季及農曆新年，市場一般較為疲軟。我們高於指數的表現繼續受益於我們在小靈便型及超靈便型乾散貨船核心船隊中裝配的硫淨化器，其於2024年第一季度內分別為我們高於指數的表現作出30美元及940美元的日均貢獻。

以固定成本為主的**核心業務**是我們盈利增長的主要動力，其中小靈便型及超靈便型乾散貨船於2023年的日均現金收支平衡水平(包括一般及行政管理開支)分別約為5,960美元及6,120美元。我們繼續按照目前貨運租金水平錄得健康現金流，而作為分派政策的一部分，我們承諾向股東作出回饋。



截至2024年4月12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

小靈便型及超靈便型乾散貨船的硫淨化器日均得益現值分別約為70美元及1,500美元。配備硫淨化器的貨船若獲分配貨物，其按期租合約對等基準的租金可能會因硫淨化器所帶來的得益而更高

* 僅供識別

2024年第二季度的核心小靈便型及超靈便型乾散貨船已訂約日數中，目前分別已有84%及96%按日均租金12,290美元及14,610美元獲訂約（已訂約日數不包括硫淨化器所帶來的得益及營運活動）。2024年下半年的核心小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，目前分別已有36%及47%按日均租金9,280美元及11,840美元獲訂約。我們的核心小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊的硫淨化器日均得益現值分別約為70美元及1,500美元。配備硫淨化器的貨船若獲分配貨物，其按期租合約對等基準的租金可能會因硫淨化器所帶來的得益而更高。

目前我們於今年餘下時間有很大比例的可租日數。隨著季節性因素於2024年第一季度後有所改善並帶動商品需求，我們預計可受益於現貨市場租金上升。此外，通過蘇伊士運河及巴拿馬運河運貨的乾散貨船數量有限，理應為噸位航距提供支持，從而支持貨運租金。

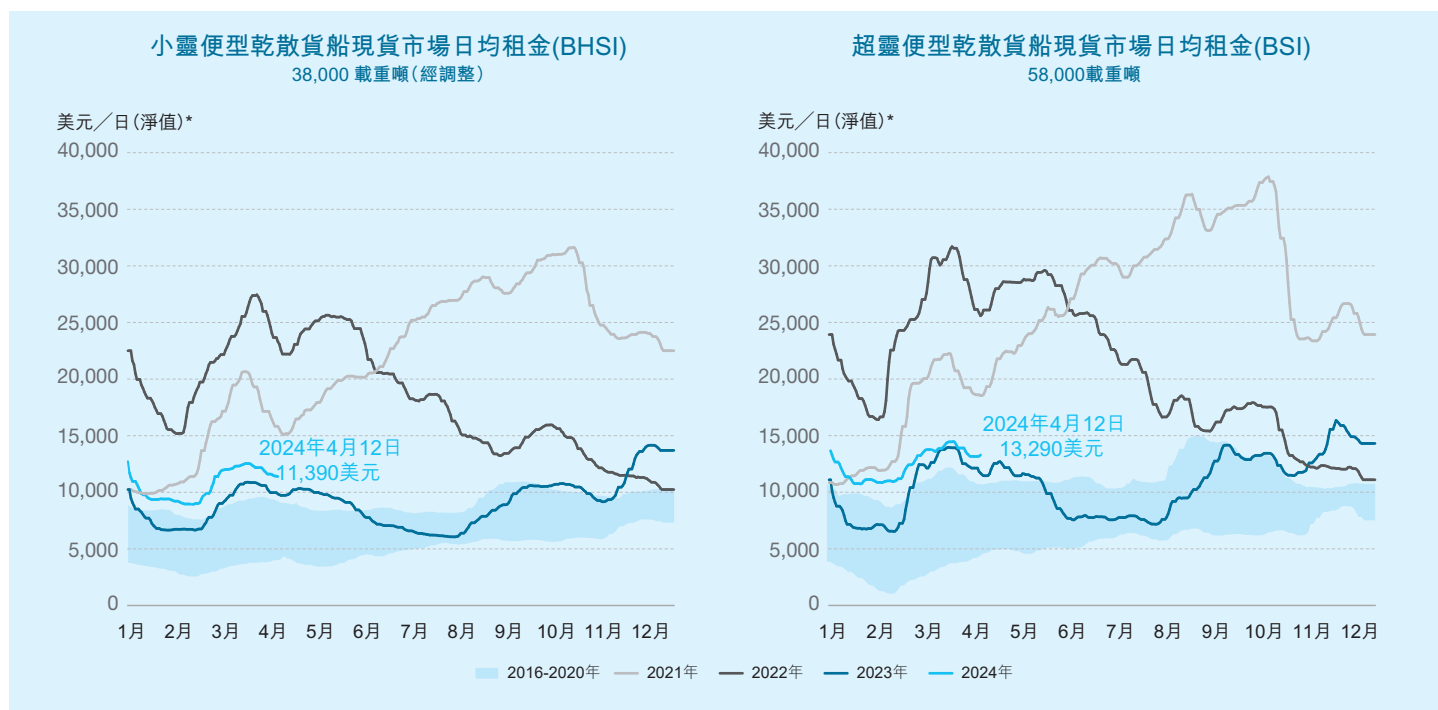
今年下半年的貨運期貨協議租金繼續高於目前所有乾散貨運領域的現貨貨運租金，反映市場對需求基本因素將增強的預期。截至2024年4月12日，小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船按波羅的海交易所所報於2024年第三季度及2024年第四季度的貨運期貨協議租金分別為每日12,050美元（淨值）／11,760美元（淨值）[#]及每日14,340美元（淨值）／13,950美元（淨值）[#]。

我們的營運活動亦作出正面的貢獻，於2024年第一季度的6,660營運日數中錄得日均利潤為510美元，日均利潤按年減少53%而營運日數按年增加32%。我們目前營運約169艘短期租賃貨船，並專注逐年增加營運日數及利潤。我們的營運活動透過將客戶的現貨貨物與短期租賃貨船相匹配來補充我們的核心業務，無論市況優劣，都能賺取利潤並為我們的業績作出貢獻。

[#] 扣除5%佣金
[^] 載重噸經調整

貨運租金受益於商品需求支持

2024年第一季度的全球乾散貨船裝載量估計較去年同期增加2%，主要是由於第一季度巴西鐵礦石裝載量增加，加上穀物裝載量按年增加。此外，小宗散貨裝載量受惠於畿內亞第一季度破紀錄的鐵鋁氧土裝載量而有所上升。



* 扣除5%佣金
 資料來源：波羅的海交易所

2024年第一季度的全球小宗散貨裝載量較去年同期高約3%。鐵鋁氧石及鹽的裝載量分別增加13%及15%，而水泥及熟料、礦石及精礦以及肥料則成為最大的拖累因素，其裝載量分別下降10%、7%及1%。預料小宗散貨需求將受益於季節性需求增長。此外，美國國內經濟活動，及中國為推動製造業、基礎設施投資以及尤其為住宅房屋建設而推行的扶持政策，均開始呈現進一步改善。

2024年第一季度，全球鐵礦石裝載量按年增加2%，主要原因是巴西推出措施減少降雨造成的影響，因而錄得破紀錄的鐵礦石裝載量，其按年上升15%。儘管作為鋼鐵消費大國的中國國內住房建設量有所減少，但鋼鐵生產依然保持強勁。中國對鋼材的需求仍然多樣，在不同行業例如汽車製造、造船、基礎設施建設及發電等均有使用需求。中國國內未能消化的剩餘鋼材主要利用超靈便型乾散貨船出口至各地（尤其東南亞）。與去年同期相比，2024年第一季度的中國鋼鐵產量減少2%，而中國鋼鐵出口量則增加31%。

2024年第一季度的全球煤炭裝載量按年減少1%，其主要源於中國為保護國內生產商而加徵進口稅，導致俄羅斯裝載量下降，以及印尼生產商面臨額外的煤炭船運關稅，導致印尼裝載量下降。由於中國水電產能有限及面臨能源安全憂慮，故儘管國內煤炭產量處於高水平，中國的海運煤炭需求維持強勁。此外，運往印度的煤炭裝載量按年增加5%，其源於該國經濟增長良好，推動了電力需求急增。

2024年第一季度的全球穀物裝載量較2023年同期高1%，此乃由於阿根廷、烏克蘭及美國的穀物裝載量分別上升45%、33%及10%。2023年全球穀物產量強勁，加上阿根廷、澳洲及俄羅斯的穀物收成預計將於2024年增加，預期將導致穀物供應過剩的情況。南美洲穀物出口季節於3月份開始，預計將會令第二季度的巴西穀物裝載量大幅增加。再者，於2023年遭受乾旱困擾的阿根廷的穀物裝載量將有望提高。

與2023年同期相比，烏克蘭的穀物裝載量錄得33%增加，其有賴穀物及其他商品的裝載及出口能力提升。然而，目前的穀物裝載量仍較2021年同期（即與俄羅斯爆發衝突前）水平低7%。

蘇伊士運河及巴拿馬運河的限制

我們繼續關注紅海及亞丁灣事態發展，該區局勢依然嚴峻並對航運業帶來憂慮。此外，我們亦必須持續適應乾散貨船在巴拿馬運河有限度貨船通航的挑戰。這增加了噸位航距需求，因為貨船需繞道較遠航程以避開該等主要航道。為減低我們的船員及貨船通過紅海的風險，我們將繼續繞行航程明顯更遠的非洲。與此同時，巴拿馬運河的水位有所改善，但我們預計巴拿馬運河的貨船通航限制至少於2024年下半年之前將繼續維持。這些問題將繼續減少實質貨船供應量，為貨運租金帶來支持。

保持長遠增長策略

鑑於價格處於歷史新高，我們繼續謹慎購買二手貨船，並維持推行我們一直以來的長遠策略—通過購買優質及現代化的二手貨船來壯大我們的超靈便型乾散貨船自有船隊，以及買入船齡較輕及較大型的小靈便型乾散貨船來取代船齡較高及效率較低的小靈便型乾散貨船。於2024年第一季度，我們售出一艘較小型及船齡較高，於2004年建造的小靈便型乾散貨船。鑑於現有及即將出台的減碳法規越來越嚴格，該等船齡較高、效率較低的乾散貨船將越難營運及營運成本越趨高昂，因此我們認為逐步淘汰效率最低的乾散貨船乃屬明智之舉。我們相信，由於新建造貨船的投入成本增加及船廠承造能力有限，新建造貨船及二手貨船的資產價格將保持高企，而我們亦因此將繼續對投資二手貨船採取謹慎態度。

於2023年，作為長期租賃協議的一部分，我們獲交付十一艘新建造貨船的其中三艘，其餘長期租賃貨船預定將由現時至2026年第一季度交付。我們預期租入的四艘新建造、40,000載重噸小靈便型乾散貨船之中，第一艘將於2024年5月交付，並等候一艘租入的64,000載重噸的新建造超大靈便型乾散貨船於2024年第四季度交付。我們正通過增添更龐大及更高效的新建造小靈便型及超靈便型乾散貨船來擴大我們的船隊。該等以長期期租合約租入的貨船將擁有較我們目前平均核心小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船船隊高約20%的獲利能力。

各項長期租賃協議均附有固定延長租金協議選擇權，而我們可選擇按固定價格購買該等貨船，這些合約條款進一步擴大了我們的選擇權。

包括目前已簽訂的所有買賣交易，我們的核心船隊由132艘小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船組成，包括我們營運業務中的短期租賃貨船在內，我們目前合共營運約302艘貨船。

供應增長持續處於可控水平

根據Clarksons Research的最新報告，2024年第一季度新建造乾散貨船訂單量按年下降40%，而新建造乾散貨船總訂單量為8.8%。造船廠可用船位仍然有限，今天簽訂的新建造乾散貨船訂單不太可能在2027年之前交付。此外，於2024年第一季度，小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船的訂單量分別按年減少89%及67%。根據報告，預計於2024年、2025年及2026年，小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船船隊的新建造貨船交付量將分別佔小宗散貨乾散貨船船隊總數約3.7%、4.1%及1.8%。

我們仍然認為，新建造貨船的昂貴成本、新環境法規的不確定性、以及較高利率的環境將繼續壓抑任何大批量的新建造乾散貨船訂單。於可見未來，受投入成本增加、船廠承造新建造貨船的能力有限以及航運業其他界別推高船廠使用率所影響，預計新建造貨船價格仍將保持歷史高位。

根據目前有關碳排放密度指標（「CII」）規則的假設，我們估計，在現今全球的小靈便型至超大靈便型乾散貨船船隊中，將有更多貨船在遵守法規方面面對越來越多挑戰且成本更高，導致於2030年後有更多以常規燃料運行的貨船提前報廢。

除非我們進行重大改造（惟以目前情況而言成本過高或不適合我們的船型），否則現時可行的額外技術及營運舉措僅能延長貨船遵守CII法規多一至兩年。

將可持續生物燃料與燃油混合，或使用其作為替代品，將有助許多貨船遵守法規，但長遠的供應量有限意味著我們的行業無法完全依賴生物燃料以達成較長遠減碳排放的目標。

根據Clarksons Research，2024年第一季度小靈便型及超靈便型乾散貨船的報廢量相當於1,300,000載重噸，佔於2024年1月1日淨船隊的0.1%。現時船齡超過20年的小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船分別佔現有船隊的14%及11%。小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船船隊於2024年及2025年的淨增長估計分別為4.2%及3.3%，而2024年及2025年的報廢率分別為0.4%及0.6%。

對乾散貨運市場的未來持樂觀態度

2024年開初的貨運租金高於2023年，而令人鼓舞的是我們看到在2024年第一季度這歷來需求較疲軟的時期，貨運租金仍獲得一定程度的支持。我們依然擁有顯著的現貨貨運租金機遇，原因是2024年尚有大量未訂約貨船日數，而我們於2025年仍會維持這做法。隨著一般季節性因素於2024年第一季度後有所改善並帶動商品需求，我們預計可受益於現貨市場租金上升。此外，通過蘇伊士運河及巴拿馬運河運貨的乾散貨船數目有限，將會對貨船供應量及噸位航距帶來持續裨益。

我們仍然認為，新建造貨船的昂貴成本、新環境法規的不確定性以及較高利率的環境將繼續壓抑任何大批量的新建造乾散貨船訂單。未來數年，低訂單量及降低碳排放密度很可能會導致航速降低及報廢量增加。這可能造成貨船供應短缺，使市場長期處於結構性供不應求的狀態。

我們與Nihon Shipyard Co.及三井物產有關設計，能夠使用燃油及可持續甲醇運行的高效雙燃料貨船的合作進展順利。然而，由於目前新建造貨船的成本處於歷史高位，我們對投資於新建造貨船仍持審慎態度。我們將於2024年考慮我們是否訂約建造此等貨船，其交付時間預期將遠遠早於我們原定的2030年目標。我們預計該等中型雙燃料低排放乾散貨船的訂購於2024年將相對有限。

我們對乾散貨運業的長遠前景依然感到雀躍，主要由於我們運載的商品的需求向上。這些均得益於有利的供應基本因素以及現有及新的減碳法規持續落實。

承董事會命
公司秘書
莫潔婷

香港，2024年4月18日

於本公告刊發日期，本公司之執行董事為Martin Fruergaard，本公司之獨立非執行董事為Irene Waage Basili、Stanley Hutter Ryan、Kirsi Kyllikki Tikka、莊偉林及Alexandre Frederic Akira Emery，及本公司之非執行董事為張日奇及Mats Henrik Berglund。