

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)

2022年第一季度交易活動公告

2022年第一季度的小宗散貨貨運市場在強勁的供求基本因素推動下，明顯較去年同期強勁。儘管全球經濟增長正常化，烏克蘭衝突和新型冠狀病毒疫情帶給中國的不確定性的形勢下，小宗散貨裝載量的增加繼續支持租金。

市況有助保持正面的租金勢頭並帶動收入表現強勁

我們的**核心業務**於第一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23,810美元(淨值)及32,510美元(淨值)，較2021年第一季度分別增長117%及122%。我們於期內的日均表現較小靈便型(BHSI 38,000載重噸(經調整))及超靈便型(BSI 58,000載重噸)乾散貨船的平均指數分別高出3,260美元及8,610美元。我們的表現繼續受惠於我們多元化的貨物及客戶群，以及我們廣泛的全球辦事處網絡所成就的密切客戶聯繫。

2022年第二季度的核心小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已有75%及92%按日均租金23,970美元(淨值)及31,250美元(淨值)獲訂約。2022年下半年的核心小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已有26%及35%按日均租金16,440美元(淨值)及21,590美元(淨值)獲訂約。下半年的訂約中較舊的長期合約佔較高比例，而這些合約的租金較現貨市場租金低，我們認為根據往年情況，在2022年餘下時間以高於第一季度(市況通常是全年最疲弱)的租金訂定新的貨運合約及長期合約的機會甚高。



* 扣除5%佣金

因航程仍在進行，僅為未來期間的按期租合約對等基準的收入的指標

我們超靈便型乾散貨船的訂約並未包括目前約為每日2,990美元的硫淨化器的得益於2022年4月11日的訂約數據

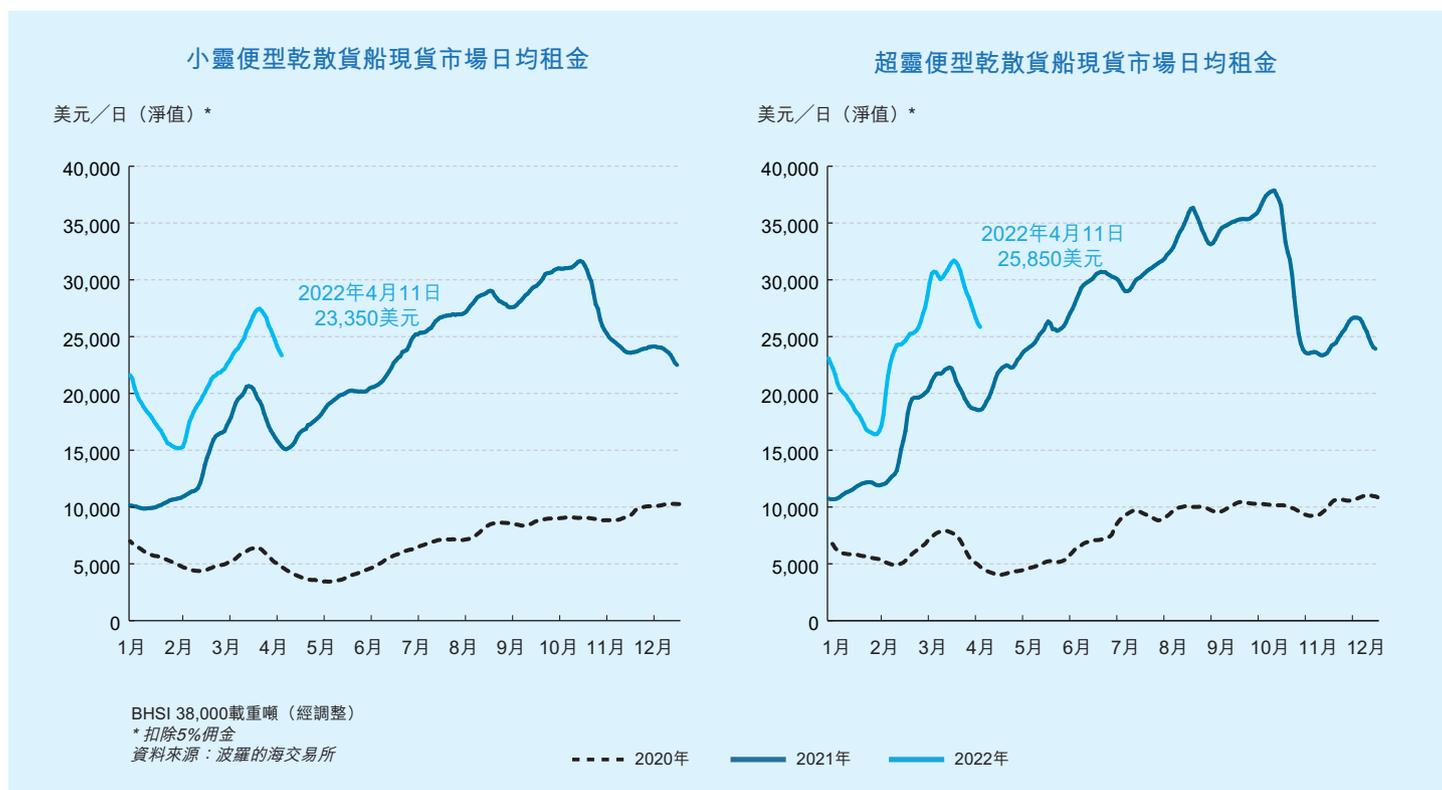
我們的**營運活動**亦作出不俗貢獻，於第一季度的5,160營運日數中錄得日均利潤達3,320美元(淨值)。儘管利潤較最近數個季度有所回落，但仍處於歷來高位。我們繼續認為在當前強勁但波動的租金走勢中仍然有不少增加收入的機遇。

* 僅供識別

全球貿易繼續支持健康的小宗散貨貨運市場

2022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20,550美元(淨值)及23,900美元(淨值)，較2021年同期分別上升47%及51%。

儘管全球經濟增長正常化、通脹升溫、烏克蘭衝突及中國繼續實施嚴格的新型冠狀病毒疫情限制措施，導致國內增長下降及物流效率不足，但整體屬正面的市場供求基本因素有助支持租金。



第一季度全球小宗散貨裝載量較去年同期增長約12%。建築材料是主要動力，尤其是水泥、熟料及粒料的裝載量按年增長19%。我們認為，全球基礎設施開支的增加及中國國內房地產建設限制有所放鬆，將在2022年餘下時間支持對小宗散貨的需求。

由於烏克蘭及俄羅斯的出口均受到阻擾，3月份黑海穀物出口量減少，導致年初至今的穀物裝載量較去年第一季度下降3%，預計2022年黑海穀物出口將大幅減少。部份減少了的穀物出口量將由其他國家的生產商填補，特別是美國、阿根廷、巴西及澳洲，因較高的穀物價格將刺激世界各地的農民增加種植量供出口，繼而利好整體噸位航距需求。這阻擾也引發了全球糧食安全問題，尤其是在中國，這可能進一步有利於海運貿易。南美穀物出口目前正在回升，我們預計這將支持第二季度的乾散貨運需求。

2022年第一季度的煤炭裝載量較2021年同期下降1%。1月份的煤炭裝載量減少14%，主要是由於印度尼西亞的煤炭出口禁令所導致。然而，自解除禁令後，我們看到租賃查詢大增，以及歐洲國家的需求增加帶動噸位航距需求上升，我們預計這些國家在整個2022年期間將增購俄羅斯以外地區的煤炭。

2022年第一季度的鐵礦石裝載量較去年同期下降3%，原因是季節性天氣影響巴西及澳洲主要生產商的採礦作業，以及農曆新年假期及北京在舉辦冬奧期間實施排放控制。儘管中國鋼鐵行業獲給予額外五年時間推行減排措施，預計2022年中國鋼鐵產量將保持在2021年的水平。華北的減產措施有望在第二季度得到放寬，加上步入傳統需求旺季，預期中國的鋼產量將在第二季度反彈。

新建造貨船訂單量維持在低水平，船隊淨增長正在放緩

儘管大多數乾散貨船船東的租金收入強勁及資產負債水平穩健，但礙於為符合即將生效的減碳法規所需之未來燃料以及貨船設計及技術的不確定性，我們預計新建造貨船訂單—尤其是小靈便型及超靈便型乾散貨船—仍將受到抑制。此外，船廠忙於承建非乾散貨船型訂單，進一步限制了我們分部可訂造新建造貨船的空間。根據Clarksons Research的數據，自年初至今市場僅訂購了36艘總載重噸合共280萬的乾散貨船，與2021年同期相比分別減少了70%及74%。

現時整體乾散貨船訂單量為6.6%，自年初以來減少了0.4百分點，因交付量超過了新訂單量所致。除了訂單量減少及未來交付量下降外，由於國際海事組織的燃油效率規則將鼓勵船東淘汰船齡較高、效率較低的貨船，我們預計未來數年報廢量會上升。預計2022年小靈便型及超靈便型乾散貨船的船隊淨增長將進一步放緩至2.4%。

自2021年12月以來，Clarksons Research對指標船齡五年的小靈便型及超靈便型乾散貨船的估值分別上升12%及5%，在4月份分別升至28,500,000美元及29,200,000美元，此乃得益於更強勁的貨運市場及貨船銷售活動，而指標的小靈便型及超靈便型新建造乾散貨船估值分別上升至29,800,000美元及33,500,000美元。

受惠於我們更新船隊的策略

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，並繼續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。

在短期內，由於二手價格強勁，我們專注於出售一些較小型、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。我們於2022年第一季度已出售四艘小靈便型乾散貨船。近數個月來，隨著資產價格迫近歷史高位，我們減慢購船步伐，並預計今年的購船活動將較去年減少。

我們目前擁有121艘小靈便型及超靈便型乾散貨船，連同租賃貨船，我們營運合共約260艘貨船。

我們對未來持樂觀態度

隨著貿易流向的變化及全球糧食和能源安全問題，我們預計2022年的需求，特別是對小宗散貨、穀物及煤炭的需求，將保持強勁，更高的噸位航距需求將進一步推動乾散貨市場。

我們預期中國的需求仍然強盛，其最近的政策集中在基礎設施、製造業及綠色投資，以上各方面的投資均依賴小宗散貨商品。最近包括上海在內的主要城市的封鎖，或會對需求產生短期的負面影響。然而，一旦放寬限制，經濟活動恢復正常，以及政府為實現國家增長目標所實施的政策，將會在2022年稍後時間為市場提供支持。

烏克蘭衝突導致的貿易流向變化對一些商品的噸位航距需求產生了正面影響，但我們將繼續關注衝突對全球增長和穀物流向於今年稍後時間的影響。我們目前沒有在烏克蘭或俄羅斯港口外運營貨船。

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。此外，預計國際海事組織及歐盟的燃油效率法規將令貨船航速自2024年起開始被迫降低，這將進一步減少貨船供應。於2024年，我們預計我們的自有船隊中約有73艘貨船將配備降低功率裝置，以符合國際海事組織的EEXI能源效益要求。

以上這些基本性的供應限制、船隊幾乎沒有提速空間，以及近年來非常有限的報廢量，為乾散貨運市場提供了結構性的長期支持。加上健康的長期需求前景，使我們對未來持樂觀態度。

強健的乾散貨運市場、強勁的現金收入及有限的預期資本開支，將讓我們能夠繼續通過資本回報回饋股東。

承董事會命
公司秘書
莫潔婷

香港，2022年4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、莊偉林，本公司之非執行董事為張日奇。