

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年第三季度交易活動公告

由於全球經濟增長放緩、利率上升、2023年新船交付造成的額外貨船供應以及中國港口有限度的擠塞情況，小靈便型及超靈便型乾散貨船市場貨運租金在第三季度大部分時間受壓。雖然乾散貨運需求在2023年第三季度相比去年同期有所增加，但推動需求增加的商品包括主要以好望角型及巴拿馬型乾散貨船運載的鐵礦石及鐵鋁氧石。

經濟增長放緩影響按期租合約對等基準的收入

我們的**核心業務**於2023年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10,200美元(淨值)及11,540美元(淨值)，較表現強勁的2022年第三季度分別減少57%及57%。

2023年第三季度小靈便型(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7,660美元(淨值)及9,530美元(淨值)，較2022年同期分別減少52%及49%。

我們於季內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較現貨市場指數分別高出2,540美元及2,010美元。我們的超靈便型乾散貨船優異的表現繼續受益於安裝在我們自有船隊中33艘貨船的硫淨化器，該硫淨化器在此期間為我們的優異表現作出450美元的日均貢獻。



* 截至2023年10月10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日均得益現值約為330美元。當配備硫淨化器的超靈便型乾散貨船獲分配貨物時，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可觀。

* 僅供識別

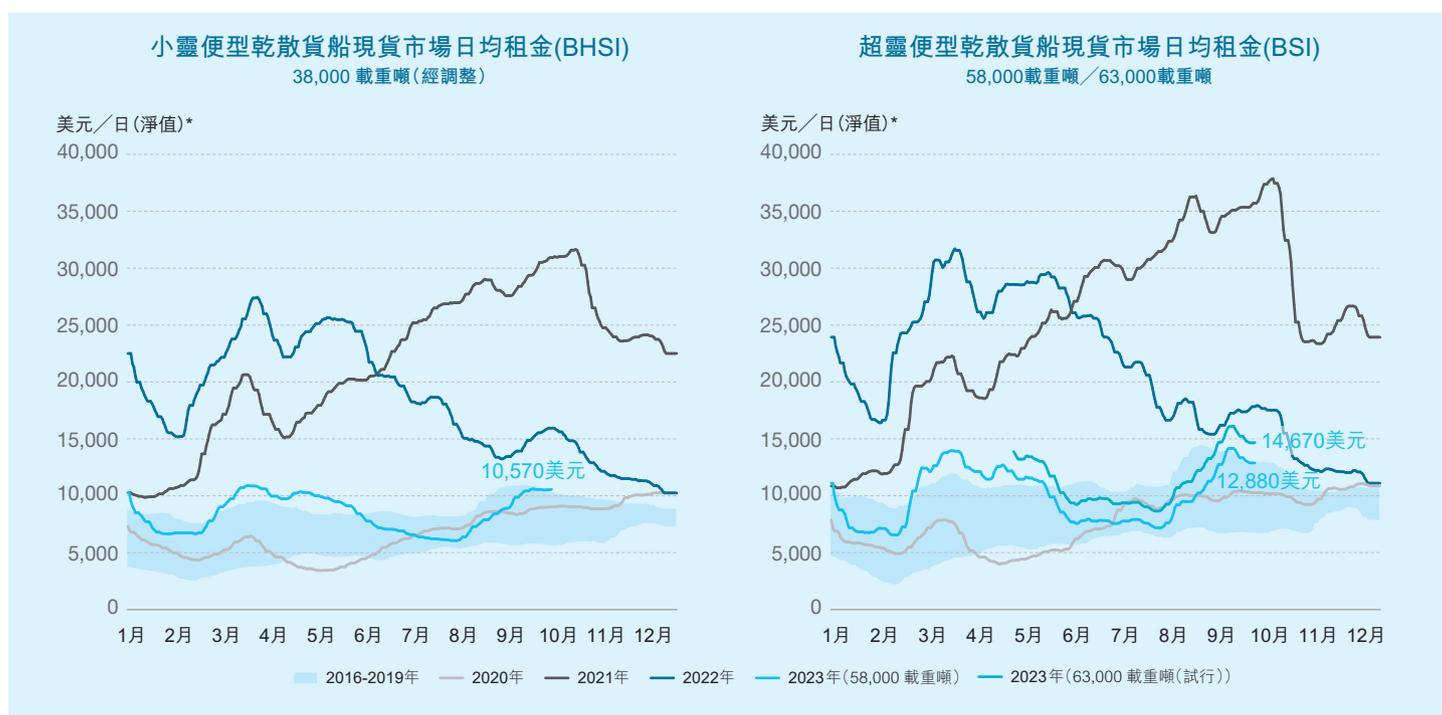
我們的營運活動亦作出正面的貢獻，於第三季度的6,810營運日數中錄得日均正利潤達1,160美元（淨值）。我們的營運活動透過將客戶的現貨貨物與短期租賃貨船相匹配來補充我們的核心業務，無論市況優劣，都能賺取利潤並為我們的業績作出貢獻。

2023年第四季度的核心小靈便型及超靈便型乾散貨船已承擔日數中，目前分別已有70%及86%按日均租金11,250美元（淨值）及13,240美元（淨值）獲訂約。我們於2023年上半年的小靈便型及超靈便型乾散貨船的日均損益平衡水平（包括一般及行政管理開支）分別為9,600美元及11,190美元（已訂約日數不包括營運活動）。2024年全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22%及25%按日均租金8,590美元（淨值）及13,720美元（淨值）獲訂約。我們的超靈便型乾散貨船訂約租金並未包括任何硫淨化器的效益（目前以整支核心超靈便型乾散貨船船隊計約為每日330美元）。

我們目前正專注於在北半球冬季及農曆新年期間市場普遍疲軟的情況下，優化我們的短期訂約以盡量提高2024年第一季度的收入。2024年第一季度的核心小靈便型及超靈便型乾散貨船已承擔日數中，目前分別已有29%及33%按日均租金9,470美元（淨值）及13,290美元（淨值）獲訂約。

九月份的季節性復蘇

2023年第三季度的乾散貨總裝載量估計比去年同期高0.5%，主要是由於小宗散貨及鐵礦石裝載量增加，同時巴西有大量穀物出口，加上季節性乾散貨需求增加，改善了期末的市場氣氛及租金。



* 扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所，截至2023年10月9日的數據

2023年第三季度的小宗散貨總裝載量較去年同期高約2%。鋼鐵、粒料及鐵鋁氧石的裝載量分別增加14%、11%及11%，而林業產品、水泥及熟料以及鋁粉是最大的拖累因素，分別下降11%、6%及14%。由於美國及歐洲經濟活動可能較弱，加上新型冠狀病毒疫情後中國經濟復甦緩慢，2023年餘下時間的小宗散貨需求可能會受到負面影響。然而，中國支持恢復基礎設施投資及住房建設的政策可能會提供一些增長潛力。

於2023年第三季度，由於澳洲及巴西的鐵礦石產量增加，該些商品的裝載量增加2%。在汽車製造、造船、基礎設施開發及發電等多個行業的支持下，全球的鋼鐵需求有所增加。儘管較早時預測由於更嚴格的环境法規及有限的煉鋼產能投資，中國鋼鐵產量將持平，但年初至今今年8月，中國鋼鐵產量及出口量分別增加3%及27%。

與2022年同期相比，2023年第三季度的全球穀物裝載量下降5%。這主要是由於阿根廷及美國的出口裝載量分別按年減少35%及24%，加上7月取消了黑海穀物協定使烏克蘭出口裝載量下降84%。另一方面，巴西的穀物出口裝載量較去年同期增加19%，總計47.3百萬噸。儘管與烏克蘭的黑海穀物協定已期滿，俄羅斯仍然是主要的穀物出口國，有大量乾散貨船仍繼續在這地區從事貿易活動。於美國，2023年第三季度有限的降雨不但降低美國穀物收成的預期，亦導致密西西比河水位過低，令駁船公司再次削減駁船數量以及能夠裝載的穀物數量。於墨西哥灣出口量減少，加上駁船運費上漲，將影響美國農民在國際穀物市場上的價格競爭力。

2023年第三季度全球煤炭裝載量減少只有1%。雖然印度的進口速度減慢，但由於中國的水力發電量偏低，加上對能源消耗安全的擔憂（儘管中國的國內煤炭產量創歷史新高），導致第三季度需要維持較高的煤炭進口水平。

波羅的海交易所當前所報的2023年第四季度小靈便型及超靈便型乾散貨船貨運期貨協議租金分別為每日12,250美元／13,510美元#。

波羅的海交易所，截至2023年10月9日

維持我們的長期增長策略

我們仍然致力於我們的長期策略，通過購買優質、現代化的二手貨船壯大我們的超靈便型乾散貨船自有船隊，並以船齡較輕及較大型的小靈便型乾散貨船更新我們船齡較高及效率較低的小靈便型乾散貨船。於2023年第三季度，我們售出了三艘較小型、船齡較高的小靈便型乾散貨船及一艘船齡較高的超靈便型乾散貨船。年初至今，我們一共售出了六艘貨船，包括五艘小靈便型乾散貨船及一艘超靈便型乾散貨船，其平均船齡為19年。鑒於現有及未來的減碳法規越趨嚴格，營運這些船齡較高、效率較低的貨船的挑戰將會增加。因此，我們認為逐步出售我們最低效的貨船是明智之舉。根據Clarksons Research，儘管貨運租金大幅下降，但貨船價值仍維持在高水平。我們認為，由於造船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維持在高水平。

我們簽訂小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船的長期租入之租賃協議，以支持我們核心船隊的增長及更新。我們已於7月以長期租賃方式獲交付一艘於日本新建造的39,650載重噸小靈便型乾散貨船，並預計於2023年11月及12月獲交付兩艘於日本新建造的40,000載重噸小靈便型乾散貨船。另外我們已就四艘於日本新建造的40,000載重噸並配有硫淨化器的小靈便型乾散貨船簽署長期租賃協議，預定將於2025年第一季度交付；一艘長期租賃的新建造64,000載重噸超靈便型乾散貨船，預定將於2024年交付；以及兩艘長期租賃的新建造64,000載重噸超靈便型乾散貨船，預定將於2025年交付。這些期租協議各自附可按固定的租金延長期租協議的權利。此外，我們亦享有以固定的價格購買有關貨船的權利，進一步增加我們實踐長期策略的靈活性。

連同目前協定的所有買賣，我們的核心船隊由135艘小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船組成，連同我們營運業務的租賃貨船，我們目前合共營運約280艘貨船。

預計供應增長持續處於低位

根據Clarksons Research，2023年第三季度乾散貨新建造貨船訂單按年減少8%，而乾散貨新建造貨船總訂單量為8.1%，接近十年來的低位。船廠承造能力仍然有限，今天下達的新建造乾散貨船訂單不太可能在2027前交付。此外，年初至今，小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船的訂單分別減少47%及20%。根據Clarksons Research，預計於2023、2024及2025年，小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船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3.9%、4.5%及2.9%。

我們相信，昂貴的成本及較高的資本開支將繼續遏抑新建造貨船訂單。投資價格較低、即時交付的二手貨船，能帶來即時收入，而剩餘價值風險亦較低，因此更具投資吸引力。礙於為符合減碳法規所需之未來燃料、未來推進技術以及貨船設計的不確定性及非常昂貴的成本，我們預計乾散貨船訂單仍繼續受限。

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，預計將推動提高全球貨船的碳效能。EEXI(特別是發動機功率限制器)導致大多數貨船一次性永久降低其最高航速，這將限制全球船隊提速航行以滿足需求增長的能力。CII將導致貨船航速逐漸減慢，並隨著船齡較高及效率較低的貨船無法滿足排放要求而加快報廢。

於2019年至2023年間報廢的小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船的平均船齡超過30年，這可能有助於解釋由年初至今儘管按期租合約對等基準的收入較低，報廢量仍然有限。Clarksons Research指出船齡超過25年的小宗散貨乾散貨船(可能是潛在報廢對象)分別佔全球小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船約8%及4%。

報廢量於第三季度為2.3百萬載重噸，而年初至今總報廢量為4.9百萬載重噸，佔整體乾散貨船船隊的0.5%。未來數年，我們預計環境法規將使船齡較高、效率較低的貨船難以競爭及遵守，令報廢量增加。Clarksons Research目前預測小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船在2023年及2024年的報廢量分別為0.7%及1.3%。

減碳法規

於2023年7月，國際海事組織(IMO)採納經修訂的溫室氣體策略，此策略較以往更為進取，其目標是讓國際航運於2050年前後實現淨零排放，並設有指標性中期減碳目標。因此，國際海事組織現時的目標與太平洋航運於2021年承諾實現的2050年淨零排放目標更加一致。

國際海事組織將制定一套中期措施，以進一步推動零排放燃料的必要過渡，包括溫室氣體船用燃料標準(強制逐步使用綠色燃料)及海運溫室氣體排放定價機制等技術及經濟措施。我們預期這些措施將於2025年底確立，最早將於2027年生效。同時，國際海事組織的經修訂溫室氣體策略將導致CII及EEXI的要求於2030年之前更加嚴格，有關CII及EEXI的修訂最遲將於2026年正式落實。我們將密切關注CII及EEXI的變化，並就國際海事組織日後引入的中期溫室氣體減排措施做好準備。貨船將需要按照這些新推行的目標而進一步減速，而隨著時間船齡較高及效率較低的貨船將逐漸不再適合於航運貿易中運作，令報廢提升。

市場上各種監管壓力不斷上升。由2024年1月1日起，航運業將被納入歐盟排放交易體系(EU ETS)，此體系要求航運公司為進出歐盟及歐盟境內的航程的碳排放購買並交納碳配額。此措施將在三年內分階段實施，碳排放的覆蓋範圍由2024年的40%增加至2025年的70%及2026年的100%。

我們預計，貨船航速將逐步降低，以限制碳排放以及使用歐盟認證的碳配額的相關成本。

我們預計，進一步的減碳法規(例如歐盟燃料指令、美國《清潔航運法案》及《國際海洋污染問責法案》以及國際海事組織的碳定價措施)將減慢全球平均貨船航速、增加報廢量，並限制使用傳統燃料的新建造貨船的吸引力，逐漸進一步激勵貨船船東轉用綠色燃料。

對乾散貨運市場的未來持樂觀態度

我們對乾散貨運市場的未來持樂觀態度，並預期供需基本面有助我們產生長遠的更穩定、更可持續的盈利。由於季節性的供需及貿易流的變化以及全球糧食及能源的安全問題，我們預計煤炭及穀物將繼續支撐今年餘下時間的乾散貨需求。而鐵礦石需求預計將受到新興市場經濟體增長、全球基礎設施投資以及鋼鐵生產的支持。

儘管美國及歐洲的經濟活動疲軟，但由於中國在新型冠狀病毒疫情後經濟的復甦，加上全球綠色能源轉型支撐需求，全球小宗散貨需求仍然殷切。新建住房減少仍對中國的經濟增長及部分商品的需求產生重大的負面影響。然而，值得注意的是，新的政策仍持續落地，並起支持作用，進一步鼓勵國內房地產建設，增加基礎設施投資。這顯示中國政府正在採取積極措施改善國內經濟增長及發展。

我們仍然相信，高企的新建造貨船成本、新環保法規的不確定性及高利率環境將繼續遏抑新建造乾散貨船訂單。低訂單量加上減低碳排放密度的法規將很可能導致未來幾年貨船減速及報廢量增加，繼而引致貨船短缺，為市場帶來長期的結構性供應不足。

我們與Nihon Shipyard Co.及三井物產合作設計可使用燃油或可持續甲醇的高效能雙燃料貨船的項目上，取得良好的進展。然而，由於現時的建造成本高企，我們將維持審慎的投資方針。我們預計可能在2024年有限度訂購以雙燃料甲醇為動力的中型乾散貨船，而鑒於環保甲醇供應有限及成本高昂，預計在可預見的未來貨船仍將主要使用傳統燃料。

鑒於乾散貨航運業仍然獲強勁的供應基本面因素支撐，加上現有及新的減碳法規持續落地，行業的長期前景令人振奮。

承董事會命
公司秘書
莫潔婷

香港，2023年10月12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，及本公司之非執行董事為張日奇。