

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年第三季度交易活動公告

2022年第三季度的按期租合約對等基準的日均收入較上半年有所回軟，乃由於乾散貨運市場的氣氛疲弱所致。全球增長因通脹及利率上升而減慢，而中國經濟因建築活動疲軟及新型冠狀病毒防控政策而放緩。儘管面對逆境，市場仍較疫情前的水平更為穩健。

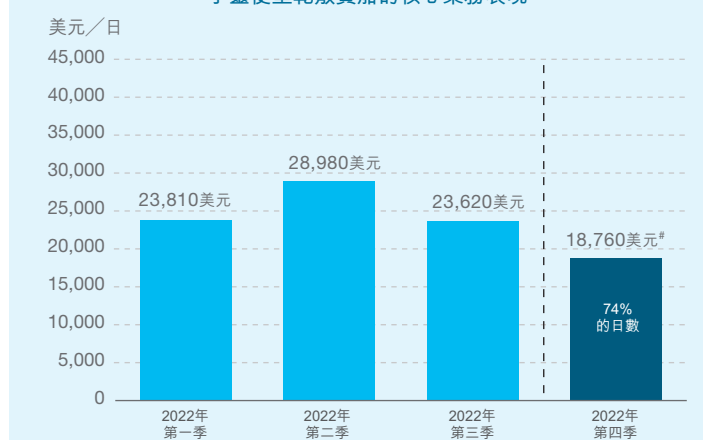
我們的按期租合約對等基準的收入表現仍然穩健

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23,620美元(淨值)及26,640美元(淨值)，較2022年上半年分別減少10%及21%及較2021年同期分別減少3%及27%。

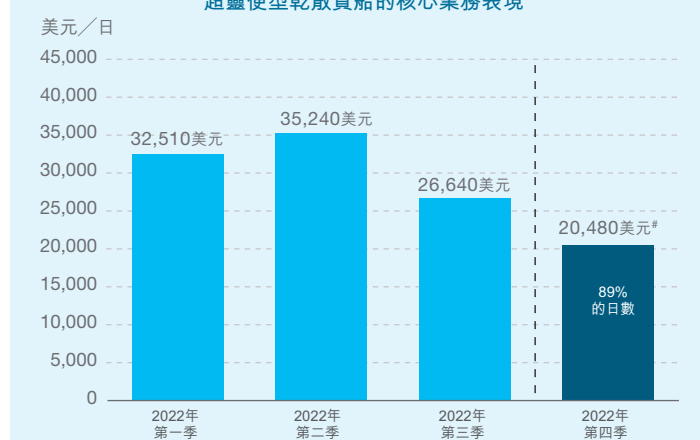
然而，我們於季內的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均收入繼續較現貨市場指數分別高出7,610美元及7,900美元，而於過去12個月則分別高出4,540美元及8,770美元。由於硫淨化器的效益顯著，超靈便型乾散貨船於2022年的表現尤其強勁。

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74%及89%按日均租金18,760美元(淨值)及20,480美元(淨值)獲訂約。2023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17%及28%按日均租金13,150美元(淨值)及15,130美元(淨值)獲訂約。我們2023年的訂約中，包括佔較高比例的以較當前現貨市場租金為低的較舊的長期合約，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收入。鑒於我們在今年年初於強勁市場已作出較高運費的租賃承擔(特別是超靈便型乾散貨船)，2023年初潛在的疲軟市場將影響我們近期的核心業務表現。然而，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(目前以整個核心超靈便型乾散貨船船隊計約為每日2,200美元)。

小靈便型乾散貨船的核心業務表現



超靈便型乾散貨船的核心業務表現



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訂約並未包括任何硫淨化器的效益
於2022年10月12日的訂約數據

我們的**營運活動**亦作出不俗的貢獻，於第三季度的4,780營運日數中錄得日均利潤達3,860美元(淨值)。這是我們自2022年以來最強勁的營運活動季度表現。在短期內，我們預期營運活動的表現將受到已於今年年初的強勁市場中已作出較高運費的租賃承擔所影響。

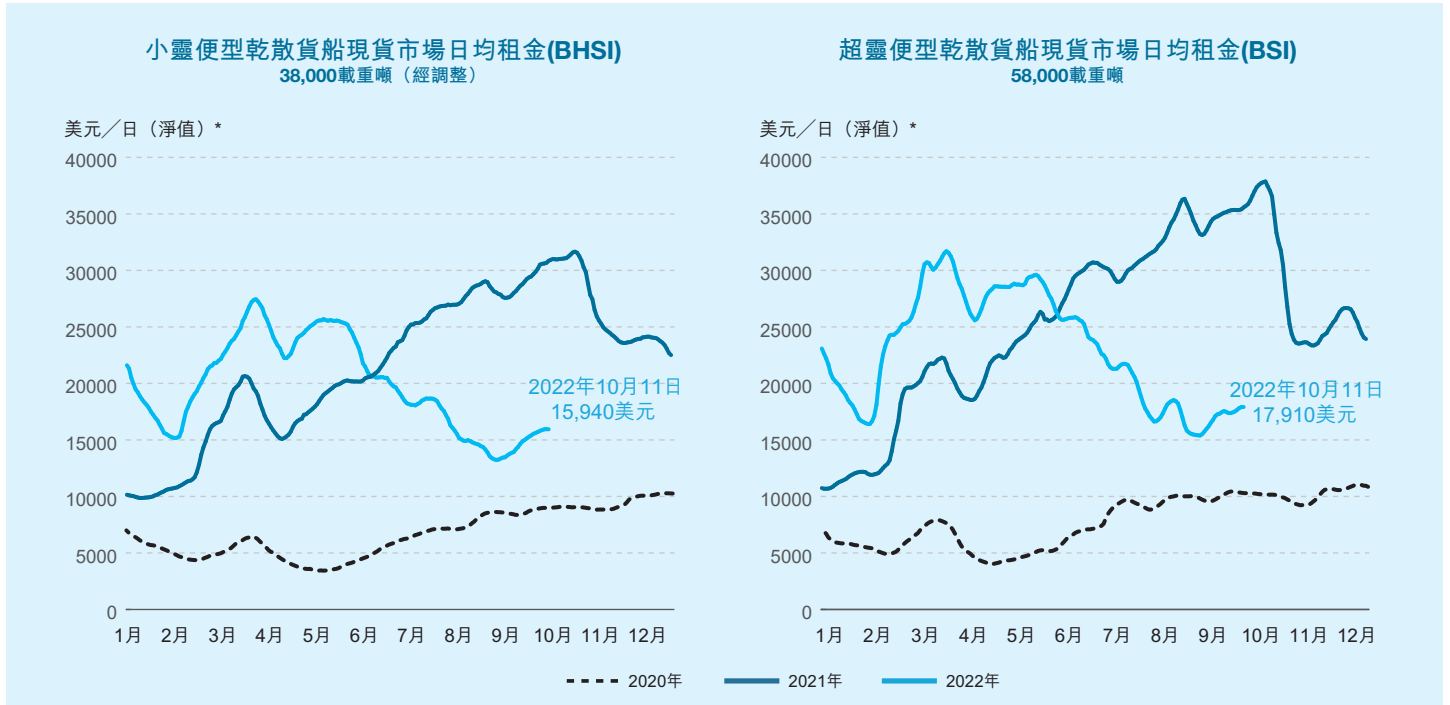
* 僅供識別

貨運市場的氣氛於第三季度減弱

2022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16,010美元(淨值)及18,740美元(淨值)，均較2022年上半年減少27%及較2021年同期(是小宗散貨租金自2008年以來表現最強勁的季度)分別減少約41%及約42%。

因通脹及利率上升而對全球增長產生的擔憂以及中國經濟因建築活動疲軟及新型冠狀病毒防控政策而放緩，導致乾散貨運市場疲弱。儘管第三季度傳統上因北半球的季節性穀物流動而為一年中最強勁的期間，但由於烏克蘭的衝突及美國穀物季節起步緩慢，期內穀物裝載量較正常水平大幅下降。集裝箱費率疲弱令部分貨物轉為由集裝箱運載亦對小宗散貨市場造成一定壓力。

然而，該等趨勢被小宗散貨持續強勁的整體裝載量，及儘管中國國內煤炭產量創下歷史新高，歐洲對非俄羅斯煤炭需求高企令海運煤炭貿易增加所抵銷。總體而言，貨運市場與疫情前的水平相比仍然更為穩健。



* 扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所

年初至9月的全球小宗散貨裝載量較去年同期增長約8%，主要動力是鐵鋁氧石、鹽及粒料，其裝載量分別增加7%，18%及4%。然而，小宗散貨裝載量的增長於第三季度放緩至按年增長5%。我們預期全球宏觀經濟前景及中國經濟復甦緩慢將對2022年餘下時間的小宗散貨需求造成壓力，而中國對新型冠狀病毒疫情相關限制的任何放寬及住宅建築活動復甦或會帶來若干增長空間。

儘管烏克蘭的黑海穀物出口於8月恢復，但由於該貿易相關的營運限制及風險，9月的裝載量較一貫水平下降約70%。年初至今，全球穀物裝載量下降6%，部分是由於烏克蘭的情況，但亦由於密西西比河上游水位低使得裝載穀物出口的駁船行駛變得困難，導致美國穀物季節起步緩慢所致。然而，假設烏克蘭穀物出口協議獲延長，而船東亦對從事該貿易更感適宜，我們預期烏克蘭的裝載量將繼續增長。美國穀物出口亦預期隨著密西西比河水位上升而增加，兩者均將支持大西洋貨運市場第四季度的表現。

年初至9月的煤炭裝載量較2021年同期增加2%，乃由於能源安全問題導致歐洲及印度煤炭進口量大幅增加及俄羅斯裝載量整體減少所致。該等趨勢有助減輕中國國內動力煤產量創新高及焦煤進口疲弱的影響，烏克蘭衝突亦對噸位航距產生正面影響，因歐洲越來越多煤炭採購自較遠的地區（如澳洲、美國、加拿大及哥倫比亞）。

年初至9月的鐵礦石裝載量較去年同期下降1%。然而，下降趨勢與上半年相比正在放緩。儘管巴西出口增加及澳洲裝載量強勁，中國國內物業建設減少及經濟不明朗導致歐洲及日本需求下降，令鐵礦石需求放緩。

預計未來幾年供應增長將處於歷史低位

儘管過去兩年的盈利有所提高及資產負債表非常穩健，但乾散貨船船東並無大幅增加新建造貨船訂單。根據Clarksons Research的資料，整體乾散貨船訂單量目前為7.0%，為數十年來的低位，且年初至今的訂單量較去年同期下降62%。新建造貨船價格高企及其他行業（特別是集裝箱航運）的訂單強勁，均限制了我們分部的訂單量。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，我們預計訂單於未來將繼續受限。我們預計最快要到2025年左右，訂購零排放貨船才會在商業上變得可行。

自明年起，船東將呈報個別船舶的EEXI（現有船舶能源效率指數）及CII（碳排放密度指數）數據，倘若有不合規的情況，其實質相關後果將會於2024年開始浮現。具體而言，我們預計CII會隨著時間的推移對貨船的速度及運載能力產生重大影響。僅根據我們目前的船隊，並假設我們的目標是AER評級達到C或以上，我們估計到2030年我們的運力最多可能減少25%。此外，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。

在船隊因任何監管措施而引起的減速前，我們已受到現今市場因油價上升而導致新建造貨船交付量較少及航速減慢的影響。根據Clarksons Research的預測，小靈便型及超靈便型乾散貨船的船隊於2023年僅增長0.2%，我們預計供應面的發展將繼續支撐著貨運市場。

我們繼續推行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，以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。

由於目前二手價格強勁，我們近期一直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。自2020年年初以來，我們已出售14艘小靈便型乾散貨船，其中一艘於2022年第三季出售。

目前貨船估值隨著貨運市場有所放緩。自2022年6月達到高位以來，Clarksons Research估計指標船齡五年的小靈便型及超靈便型乾散貨船的估值在10月初分別下跌9%及13%至26,000,000美元及30,000,000美元。我們憑藉近期的波動再次考慮購入優質二手貨船，並於第三季度同意收購一艘裝有硫淨化器的超靈便型乾散貨船，為我們自2021年12月以來首次購入的貨船。我們目前擁有116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245艘貨船。

我們於2019年因應國際海事組織的2020年硫排放上限而作出的硫淨化器的投資約62,000,000美元，現已悉數收回成本，明顯較預期為快。於2022年第三季度，使用硫淨化器為我們的整個核心超靈便型乾散貨船船隊的按期租合約對等基準的收入每日貢獻2,810美元，相當於年化運行速度約49,000,000美元。

待零排放貨船在小宗散貨貿易中可作商業用途，且所需的全球燃料供應基礎設施建成後，我們將投資於零排放貨船。為加快開發步伐，我們於本年初承諾與Nihon Shipyard Co.及三井物產合作，共同探究不同的綠色替代燃料及其用途，以及開發並訂購零排放貨船，並可能投資於相關的燃料供應基礎設施。透過此安排，太平洋航運將繼續穩佔行業發展的最前端，並加速轉型，致力於2030年或之前以零排放貨船為新船首選，從而於2050年或之前實現淨零排放目標。

短期阻力－長期利好

全球宏觀經濟形勢仍然脆弱，國際貨幣基金組織預測2022年及2023年的全球國內生產總值增長分別為3.2%及2.7%，反映高通脹及利率、烏克蘭持續衝突及中國經濟放緩的影響。

隨著進入北半球冬季及農曆新年期間（第一季度通常是全年最疲弱），我們預期整體乾散貨需求將出現常見的放緩。然而，由於貿易流動的變化、全球糧食及能源安全問題以及海運鐵礦石貿易復甦緩慢，預期煤炭及穀物的噸位航距需求較高，將帶來若干正面支持。展望未來，我們認為中國明年始終會對新型冠狀病毒疫情的防控措施有所放寬，加上政府進一步主導基建投資及支持住宅建築行業，將帶來顯著的增長空間。

中長期而言，儘管出現短期不利因素，我們對乾散貨市場的前景樂觀。我們預期需求將受到可觀的全球基礎設施投資（尤其是印度及東盟國家等新興市場）以及全球糧食及能源安全議題的支持。

我們相信，新環保法規的不確定性及新建造貨船成本高企將繼續遏抑新建造船訂購。低訂單量加上國際海事組織降低碳強度的法規將很可能導致自2024年起貨船減速及報廢量增加，繼而引致貨船短缺，為市場提供長期的結構性支持。

鑒於我們行業的基本面良好，儘管出現短期不利因素，乾散貨航運的長期前景依然令人振奮。我們龐大且現代化的自有船隊擁有高靈活性的靈便型及超靈便型乾散貨船，加上我們與客戶的緊密合作關係，更多的貨運機會，以及高貨船僱用率，得以讓我們為未來作好準備。

承董事會命
公司秘書
莫潔婷

香港，2022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Robert Charles Nicholson、Irene Waage Basili、Stanley Hutter Ryan、Kirsi Kyllikki Tikka及莊偉林，本公司之非執行董事為張日奇。