

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年第三季度交易活動公告

2024年第三季度，全球乾散貨裝載量按年增加，主要受穀物、小宗散貨及鐵礦石需求增加所帶動。由於蘇伊士運河及巴拿馬運河受干擾造成船隊效率下降，市場貨運租金所受的季節性波動繼續有限。儘管全球貿易及經濟增長相關的下行風險、利率高企及於烏克蘭和中東地區的衝突等問題令市場存在憂慮，惟我們對前景依然樂觀。中國的財政刺激政策以及蘇伊士運河受干擾及中東地區的衝突所造成的船隊效率持續下降，均為此正面前景提供支持。

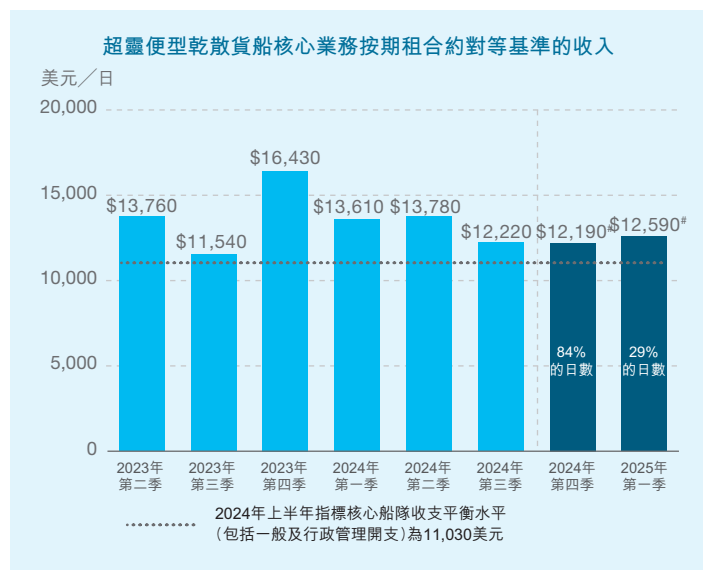
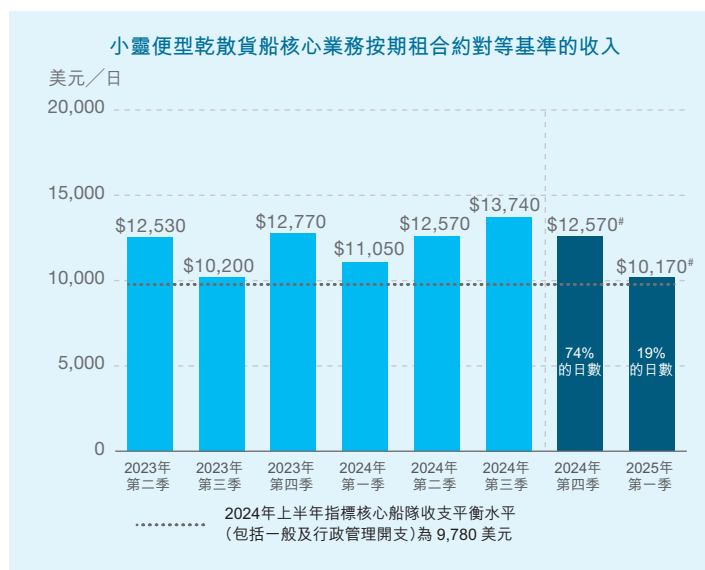
#### 繼續錄得健康現金流

於2024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日均租金水平分別為11,700美元(淨值)及13,820美元(淨值)，較2023年同期分別增加53%及45%。

於2024年第三季度，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13,740美元及12,220美元。這意味小靈便型及超靈便型乾散貨船日均收入分別按年增加35%及6%。

於2024年第三季度，我們的小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高出2,040美元，而超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均收入則較現貨市場指數低1,600美元。我們的超靈便型乾散貨船於2024年第三季度的表現受短期核心貨船租賃成本上升所影響，此乃由於貨船由大西洋進入太平洋受到限制，我們未能有效地為我們於太平洋的高水平近期貨運訂約調動我們的船隊，而需要租入短期核心貨船所致。

以固定成本為主的自有船隊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2024年上半年的日均現金收支平衡水平(不包括一般及行政管理開支及入塢開支)分別約為4,620美元及5,120美元。我們繼續按照目前貨運租金水平錄得健康現金流。



<sup>#</sup> 截至2024年10月11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20美元及380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年第四季度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74%及84%按日均租金12,570美元及12,190美元獲訂約（已訂約日數不包括營運活動）。

於2024年第四季度，我們預期將撥回與前期運費稅有關的撥備，預計將對2024年第四季度的小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的收入產生正面影響。雖然撥回仍需考慮某些條件與調整，但預計其金額將低於我們於2023年同期對小靈便型及超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的收入所作的撥回。

我們目前專注於優化短期收益及增加2025年整體訂約率。2025年第一季度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19%及29%按日均租金10,170美元及12,590美元獲訂約。由於該季度正值北半球冬季及農曆新年節慶，市場一般較為疲軟。

目前我們於2025年有很大比例的可租日數，預計可受益於現貨市場租金。此外，通過蘇伊士運河運貨的乾散貨船數量有限，相信會為噸位航距需求提供支持，從而支持貨運租金。此外，中國的財政刺激政策預計亦將支持商品需求，為市場帶來額外動力。

小靈便型及超靈便型乾散貨船目前按波羅的海交易所所報於2024年第四季度的貨運期貨協議租金分別為每日11,390美元（淨值）及13,040美元（淨值）<sup>^</sup>，而2025年第一季度則分別為每日9,510美元（淨值）及11,080美元（淨值）<sup>^#</sup>。

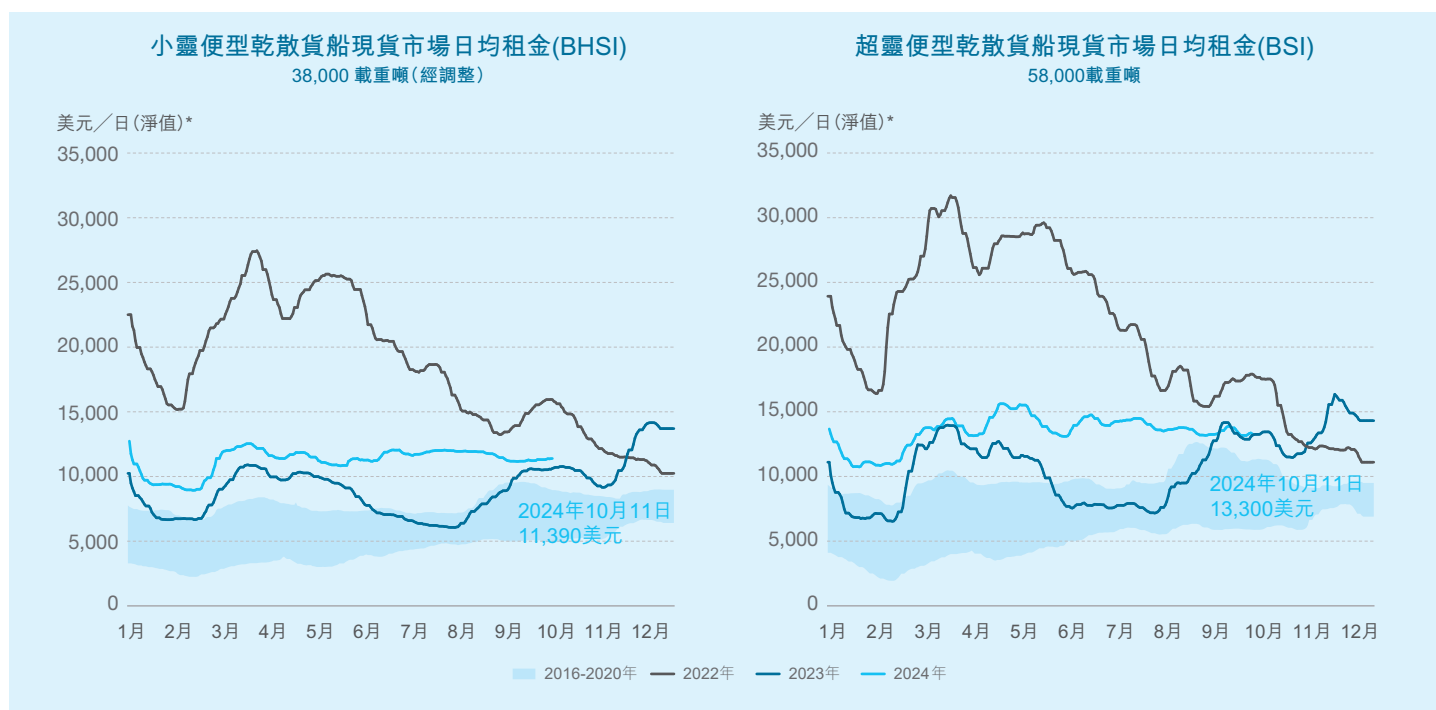
我們的營運活動亦作出正面的貢獻，其中利潤再次呈現季度改善。於2024年第三季度，我們的6,950營運日數錄得日均利潤1,300美元。我們目前營運約154艘短期租賃貨船，並專注按年增加營運日數及維持利潤正數。我們的營運活動透過將客戶的現貨貨物與短期租賃貨船相匹配來補充我們的核心業務，無論市況優劣，都能賺取利潤並為我們的業績作出貢獻。

<sup>#</sup> 截至2024年10月11日波羅的海交易所報價

<sup>^</sup> 扣除5%佣金以及小靈便型乾散貨船載重噸經調整

## 商品及噸位航距需求獲得支持

2024年第三季度的全球乾散貨船裝載量估計較去年同期增加1%，主要是由於第三季度阿根廷、烏克蘭及美國穀物裝載量增加，加上小宗散貨裝載量受惠於畿內亞第三季度破紀錄的鐵鋁氧石裝載量而按年增加。



\* 扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所

2024年第三季度的全球小宗散貨裝載量較去年同期高約2%。鐵鋁氧石、農業散貨及肥料的裝載量分別增加19%、11%及2%，而礦石及精礦以及粒料則成為最大的拖累因素，其裝載量分別下降8%及7%。

2024年第三季度，全球鐵礦石裝載量按年增加1%，主要受巴西鐵礦石裝載量（絕大部分為運往中國的遠航貨運）再創季度新高所帶動。巴西鐵礦石裝載量較去年同期增加3%，這主要得益於營運效率持續改善、之前停產的產能持續復產以及新項目陸續投產。由於住房需求減少，中國國內鋼材消耗量仍然處於歷史低位。中國國內未能消化的剩餘鋼材正以破紀錄的數量出口，其主要利用超靈便型乾散貨船出口至各地（尤其東南亞）。2024年首八個月，中國鋼鐵產量較去年同期減少3%，而中國鋼鐵出口量於2024年首九個月增加21%，於2024年第三季度增加16%。

2024年第三季度，全球煤炭裝載量與去年同期持平。印尼裝載量增加9%，歸功於有利的天氣條件及政府批准擴大生產配額。儘管中國國內產量處於高位及水力發電量有所改善，惟其煤炭需求仍創歷史新高。此外，運往印度的煤炭裝載量按年增加3%，其源於該國經濟增長良好，令電力需求維持於高水平。

2024年第三季度的全球穀物裝載量較2023年同期高6%，此乃由於阿根廷及美國的穀物裝載量分別上升51%及33%所致，而巴西裝載量則下跌8%，部分是因於亞馬遜河的水位偏低，導致玉米裝運出現延遲，使大西洋市場於第三季度的季節性復甦受阻。

與2023年同期相比，烏克蘭的穀物裝載量錄得367%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（即爆發軍事衝突前）水平低24%。

## 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，並對航運業帶來安全憂慮。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，過去數月巴拿馬運河的水位因降雨量增加而上漲，帶動通航量上升及貨船等候時間正常化。

## 船隊更新

我們於期內行使購買權並獲交付一艘2016年日本建造的超靈便型乾散貨船，同時亦獲交付一艘以長期期租合約租入的新建造、40,000載重噸小靈便型乾散貨船。我們正期待將於2024年第四季度以長期期租合約租入的四艘新建造、64,000載重噸超大靈便型乾散貨船中的第一艘，以及以長期期租合約租入的四艘新建造、40,000載重噸小靈便型乾散貨船中的第三艘。我們正通過增添這些更龐大及更高效率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。

各項租賃協議均附有以固定租金延長協議及按固定價格購買該等貨船之選擇權，這些合約條款進一步擴大了我們的選擇範圍。於2025年，我們可選擇行使四艘日本建造的小靈便型乾散貨船的購買權，這使我們能以低於此類二手乾散貨船的當前市價購買該等貨船。

2024年第三季度，我們售出並交付兩艘較小型及船齡較高，於2004年建造的小靈便型乾散貨船。鑑於日益嚴格的現有及即將出台的減碳法規，該等船齡較高、效率較低的乾散貨船將越難營運，其營運成本亦將越來越高，因此，我們認為逐步淘汰效率最低的乾散貨船乃屬適當之舉。

我們的長期策略為專注於雙燃料低排放貨船的投資，以此提高我們的船隊效率，並在策略上使我們能夠成為獨特的市場領導者。我們預期該等最新設計的貨船可提高營運效率，並在降低碳排放量的同時帶來財務效益。

包括目前已簽訂的所有買賣交易，我們的核心船隊由127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282艘貨船。

## 40,000,000美元股份購回計劃

自我們的40,000,000美元股份購回計劃於2024年5月開始以來，我們已以代價約31,700,000美元購回約105,800,000股股份。於2024年第三季，我們把握期內股價低迷的機會，以代價約14,500,000美元購回約54,900,000股股份。我們目前認為，通過以較資產內在價值大幅折讓的價格主動購回自身股份的策略，較購買二手乾散貨船更加有利。我們繼續透過可動用現金流及內部資源，為購回股份提供資金，同時維持充足的財務資源，以滿足我們營運的持續增長。這項股份購回計劃擬持續至2024年12月31日。

## 供應增長持續處於可控水平

根據Clarksons Research的最新報告，2024年1月至9月期間新建造乾散貨船訂單量按年下降10%，而新建造乾散貨船總訂單量為10.2%。造船廠可用船位仍然有限，現在簽訂的新建造乾散貨船訂單不太可能在2028年之前交付。此外，小靈便型乾散貨船及超靈便型乾散貨船的訂單量分別減少61%及11%。根據報告，預計於2024年及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4.5%及4.5%。

我們仍然認為，新建造貨船的當前成本、新環境法規的不確定性、以及較高利率的環境，將繼續壓抑任何大量的新建造乾散貨船訂單。新建造貨船價格受投入成本增加、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，而我們看不到任何價格下跌的跡象。

根據Clarksons Research，2024年第三季度小靈便型及超靈便型乾散貨船的報廢量相當於200,000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年的淨增長預測分別為4.2%及4.1%，而2024年及2025年的報廢率分別為0.4%及0.5%。

## 對乾散貨運市場的未來持樂觀態度

我們對市場前景感到樂觀，因為市場對我們所運載的商品有穩定的需求。利率下降、中國近期的刺激政策以及美國及歐洲的正面增長預測等因素，都提高了我們的樂觀情緒。全球經濟增長亦加大了對小宗散貨、鐵礦石、煤炭及穀物等主要原材料的需求。

在供應方面，基本因素發揮支持作用。船隊增長溫和、蘇伊士運河通航受限所造成的船隊效率下降、季節性港口擠塞以及策略性地淘汰船齡較高的貨船，令市場維持良好平衡。受抑制的新建造貨船訂單量限制了新增供應，並為貨運租金提供支持。假以時日，新的減碳法規將推動高效及環保貨船投資，淘汰較舊的貨船及控制船隊擴張，進一步加強供應基本因素。

我們在收購優質及現代化的二手乾散貨船以更新船隊上保持審慎。我們相信，投資雙燃料低排放貨船有其財務效益，其將為我們的船隊提供領先市場的營運效率，同時能使我們逐步脫碳。於2024年，我們將評估是否已準備好訂造有關設計的貨船，以確保其早於我們最初的2030年目標交付。此策略性行動不僅符合我們的可持續發展目標，亦使我們站在行業創新的前端，提升我們的競爭優勢，並向外展現我們對環保責任的承諾。

我們對乾散貨運業的長遠前景依然感到樂觀，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10月17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。