

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)

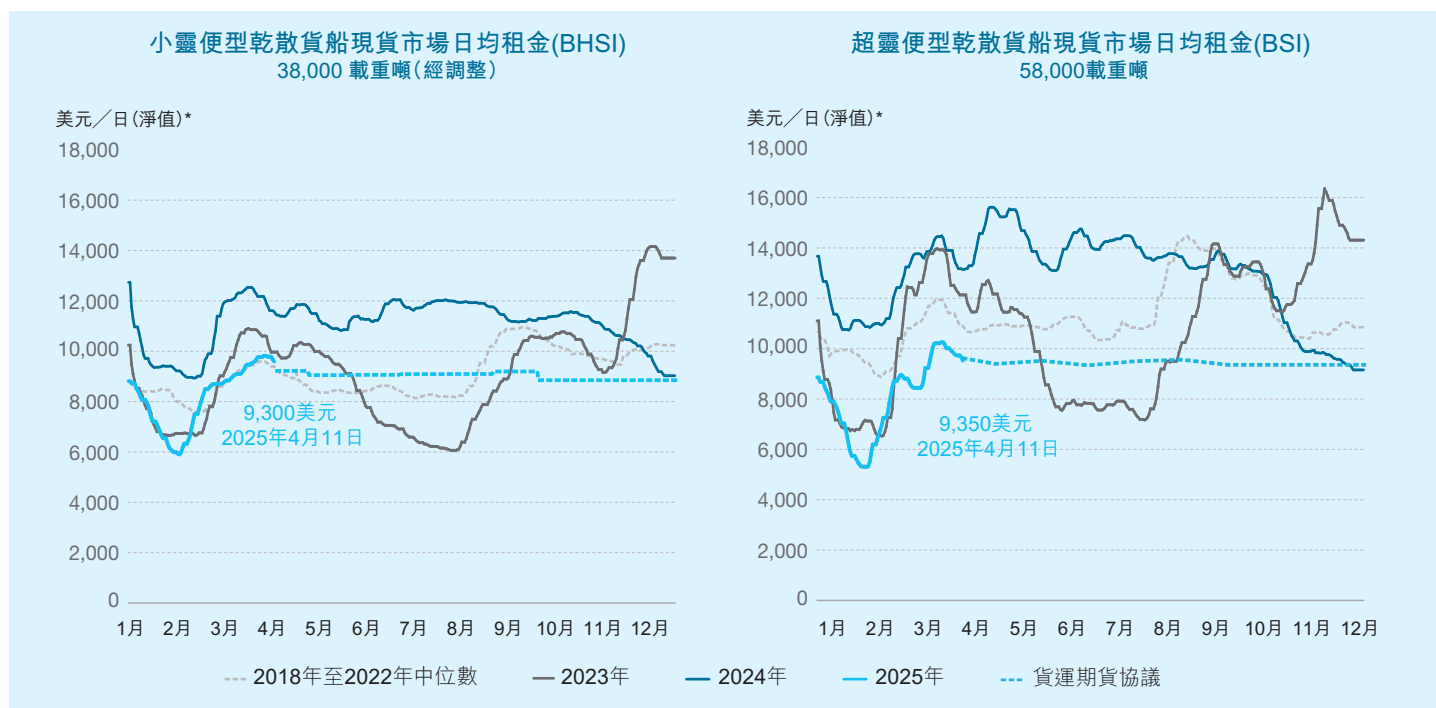
(股份代號: 2343)

2025年第一季度交易活動公告

2025年第一季度，貨運市場遵循歷史季節性規律，1月底農曆新年前市場活動減少，2月市場活動復甦，帶動貨運租金回升。第一季度全球乾散貨裝載量低於去年同期，原因是中國於2024年囤積貨物，導致庫存高企，並削弱中國於今年年初對乾散貨商品的需求。一如往常，市場於農曆新年後改善，惟在持續關稅爭端及貿易衝突的陰霾下，短期前景充滿變數。紅海的干擾繼續推高噸位航距需求。展望未來，烏克蘭衝突如獲解決，將支持黑海貿易量的復甦，而關稅相關的全球貿易變化亦可增加噸位航距，有助抵銷潛在關稅衝突的經濟影響。

維持穩定的現金流

2025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8,000美元(淨值)及7,900美元(淨值)，較2024年同期分別減少24%及36%。



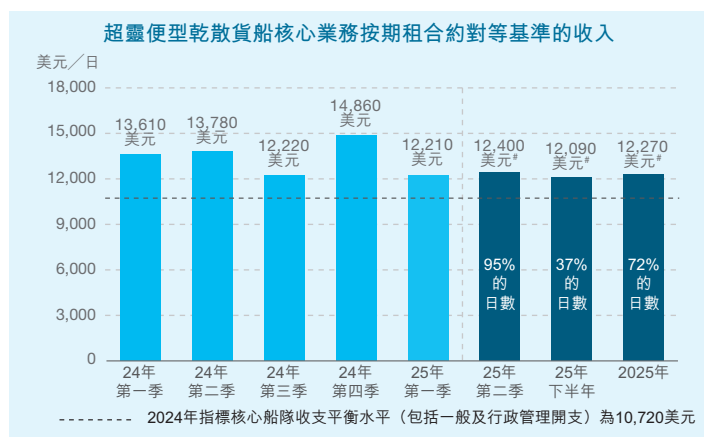
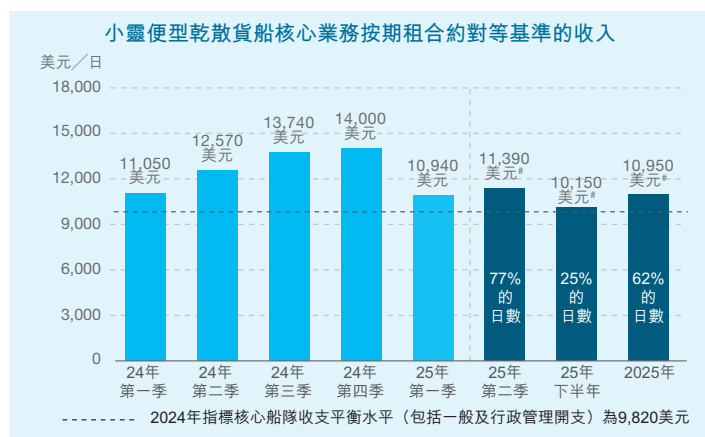
* 扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所

* 僅供識別

我們的**核心業務**於2025年第一季度錄得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10,940美元及12,210美元，按年分別減少1%及10%。進入本年度後，在穩健的貨運訂約率支持下，我們於期內的日均表現較小靈便型及超靈便型乾散貨船的現貨市場指數分別高出2,940美元及4,310美元，或37%及55%。

以固定成本為主的自有船隊依然是我們盈利增長的主要動力。我們的現金收支平衡水平包括一般及行政管理開支、財務開支及營運開支（小靈便型及超靈便型自有乾散貨船於2024年的日均水平分別為5,780美元及6,200美元），其繼續按照現行貨運租金市場水平於第一季度產生穩健現金。



截至2025年4月14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30美元及180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

2025年第二季度的核心小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已就77%及95%的日數按日均租金11,390美元及12,400美元訂約（已訂約日數不包括營運活動）。2025年下半年的核心小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已就25%及37%的日數按日均租金10,150美元及12,090美元訂約。

按波羅的海交易所所報於2025年下半年的貨運期貨協議租金與目前的現貨市場水平相近，其中小靈便型及超靈便型乾散貨船目前於2025年第三季度的貨運期貨協議租金分別為每日9,110美元（淨值）及9,130美元（淨值）[^]，而2025年第四季度則分別為每日9,870美元（淨值）及9,850美元（淨值）[#]。

我們的**營運活動**繼續擴大，利潤較去年同期改善。2025年第一季度，我們的日均營運活動利潤增加61%至820美元，營運活動日數亦增加至6,950日。我們致力增加營運活動及進一步改善利潤。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。

截至2025年4月11日波羅的海交易所報價

[^] 扣除5%佣金以及小靈便型乾散貨船載重噸經調整

乾散貨貿易活動於第一季度放緩

2025年第一季度的全球乾散貨船裝載量較去年同期減少4%，主要是由於中國進口貨物減少，尤其是煤炭及穀物，以及鐵礦石出口因主要出口商的營運受到干擾而出現延誤。

第一季度的全球小宗散裝貨裝載量按年增長約2%，主要受鐵鋁氧石、水泥及熟料以及肥料的裝載量分別增加10%、7%及2%所帶動。從畿內亞進口至中國的鐵鋁氧石增加26%。相反，林業產品及廢五金為顯著的拖累因素，其裝載量分別下降5%及19%。

第一季度的全球鐵礦石裝載量按年下跌7%。受1、2月接連颶風影響，期內澳洲鐵礦石裝載量按年下跌6%。運往中國的全球鐵礦石裝載量於期內下跌9%，而由於中國計劃重整鋼鐵產業，國內需求疲弱下削減產量以及貿易緊張局勢升溫，中國的鐵礦石需求仍存在不確定性。

第一季度的全球煤炭裝載量按年下跌5%，主要是由於中國煤炭庫存龐大以及國內及從蒙古供應的煤炭增加，導致運往中國的海運貿易量下跌11%。印度製造業活動放緩及國內煤炭產量增加，亦導致運往印度的海運煤炭貿易量減少6%。運往中國及印度的海運煤炭貿易量減少有部分被其他亞洲國家如越南、馬來西亞、菲律賓及孟加拉等的進口量所抵銷。

期內全球穀物裝載量按年減少16%，原因是中國國內供應增加(尤其是玉米及小麥)造成需求減少，並導致中國穀物進口量減少54%。由於預期中美之間將互相開徵新關稅，從美國進口大豆的數量急增，致使美國穀物裝載量按年增加11%。巴西穀物延遲收成對其穀物出口造成影響，但該國預計將於2025年獲得創紀錄收成，大豆產量將顯著增加，將使巴西在新的關稅環境下取代美國，成為中國的主要穀物供應國。

干擾持續

2025年初，全球主要貿易地區持續受到干擾，其中紅海及黑海地區的不穩定局勢持續，在一定程度上助長了市場波動。各種軍事緩和嘗試，包括以色列與哈馬斯之間以及烏克蘭與俄羅斯之間的臨時停火協議均迅即破裂，並演變成新的敵對衝突，突顯停火的脆弱性以及持續的地緣政治緊張局勢，正繼續迫使航運公司避開主要航行通道。繞道紅海為乾散貨運的噸位航距需求提供一定支持，而隨著地區動亂持續，這種改道趨勢或會延續。在黑海，儘管俄羅斯未有對航行安全作出保證，烏克蘭仍通過海陸兩路維持穀物出口。然而，當這場衝突獲得持久解決，應會對區內貿易及乾散貨運市場帶來正面影響。

除了地區衝突外，貿易緊張局勢及其對全球經濟增長的影響所引發的憂慮，在美國宣佈全面徵收進口關稅，觸發中國對所有美國貨品實施報復措施時不斷加劇。這種「以牙還牙」的對抗升級為市場增添更多不確定性，並使評估貿易的實際影響變得具有挑戰性，尤其是在市場仍在觀望美國與其他受影響國家之間的關稅及貿易談判如何發展之際。貿易流動改變可能有助航程延長，但若長期衝突及局勢一再升級，將可能引發通貨膨脹及更廣泛的經濟放緩，進而導致貿易量減少。

供應的基本因素長遠向上

根據Clarksons Research的數據，2025年第一季度全球小宗散貨貨船船隊按年擴大1.3%，部分原因是新建造小靈便型及超靈便型乾散貨船的交付量分別按年增加19%及48%，而僅有200,000載重噸的小宗散貨貨船報廢，佔小宗散貨貨船船隊的0.1%。

全球乾散貨船及小宗散貨貨船船隊估計將於2025年分別增長3.0%及4.5%，主要受2025年新建造小靈便型及超靈便型乾散貨船交付量增加所帶動，估計佔小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊的18,600,000載重噸或約5%。相比之下，2025年小宗散貨貨船船隊的報廢率預計僅為0.5%左右。

長遠而言，整體供應基本因素對乾散貨運市場有利。目前，乾散貨船及小宗散貨貨船總訂單量分別為10.3%及10.4%。與此同時，小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊持續老化，船齡超過20年的小靈便型及超靈便型乾散貨船分別佔現有船隊的14%及12%。新建造乾散貨船的訂單持續下降，於2025年第一季度按年下跌90%，原因包括造船廠承造能力有限、成本上漲，以及圍繞減碳及綠色燃料的不確定性，其均限制了行業的訂單量。

此外，圍繞關稅及潛在報復措施的憂慮，以及美國提議對中國營運及中國建造的船舶徵收港口費的不確定性，使市場情緒趨向負面，並進一步打壓了新建造貨船訂單的意願。

隨著可能報廢貨船的持續累積超過現有訂單規模，加上訂單量因上述原因受到限制，長期結構性供應短缺的基礎正在形成，預期這長遠將隨著全球航運業減碳進程的推進而愈加顯著。

堅持嚴謹的船隊更新及增長

我們堅持嚴謹的船隊更新及增長策略，同時盡量提高我們的可選性。

期內，我們以具吸引力的價格行使兩艘以長期期租合約租入的小靈便型乾散貨船（一艘40,000載重噸於2020年建造，一艘38,000載重噸於2018年建造）的購買權，同時獲交付在日本建造的四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中的最後一艘。目前尚有三艘以長期期租合約租入的64,000載重噸新建造超大靈便型乾散貨船及一艘以長期期租合約租入的42,000載重噸新建造小靈便型乾散貨船將加入我們的租賃船隊，其中兩艘於2025年及兩艘於2026年交付。該等貨船均在日本建造，配備硫淨化器，並將附帶以固定租金及價格延長租賃期及購買的選擇權。於2025年餘下時間，我們可選擇行使兩艘小靈便型乾散貨船及一艘超大靈便型乾散貨船的購買權，將有助我們以具吸引力的價格更新自有船隊。我們於2025年第一季度出售並交付了三艘較小型及船齡較高（平均船齡為21年）的小靈便型乾散貨船。

包括目前的所有買賣交易承諾，我們的核心船隊由123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262艘貨船。我們的財政狀況穩健，並將繼續嚴謹地進行逆週期投資以壯大及更新我們的船隊，並出售船齡較高及效率較低的貨船。

啟動2025年股份購回

鑑於我們的股價相對於資產市值持續存在重大折讓，在宣布全年業績的同時，我們於2025年3月啟動新的股份購回計劃，購回金額上限為40,000,000美元。計劃於三月份啟動以來，我們以代價約13,500,000美元購回約63,500,000股股份。我們相信，以相對於資產價值折讓的價格購回自身股份，較以目前價格收購二手貨船更為有利。

在動盪中堅定航向

展望未來，我們已為宏觀經濟及行業的不確定性及波動性增加做好準備。我們密切監察與目前的關稅及貿易衝突有關的風險及其對全球經濟及航運的影響。我們依然希望通過談判而達成的讓步能有助緩和緊張局勢，並預期中國會進一步推出政策支持，以舒緩美國關稅及報復措施的部分影響。我們亦預期貿易流動所受的任何干擾將降低全球船隊的效率，從而為市場貨運租金提供支持。

由於供應基本因素利好，長期市場前景樂觀。全球小宗散貨貨船船隊的船齡結構，加上行業不確定性導致新建造貨船訂單有限，反映未來小宗散貨航運可能出現結構性供應不足的情況。

我們繼續堅持以嚴謹的態度來更新及壯大我們的船隊，而我們將配合市場發展，持續評估所有可行的增長機會。此外，我們繼續出售效率較低且難以在日益嚴格的減碳法規下營運及交易的貨船。

儘管我們對全球經濟的發展及不確定性以及其對乾散貨運市場的影響持審慎態度，惟我們相信不確定性可帶來機遇。憑藉我們的財務實力、靈活的業務模式、更廣闊的成長可選性以及全球團隊的豐富經驗，我們能夠安然渡過這段不確定時期，並把握新機遇。我們對乾散貨運業的長期潛力保持樂觀，一旦當前的動盪開始消退，供應基本因素將指向更為強勁的市場。

承董事會命
公司秘書
莫潔婷

香港，2025年4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、Kalpana Desai及王曉軍，及本公司之非執行董事為張日奇及Mats Henrik Berglund。