

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年第三季度交易活動公告

乾散貨運市場回暖，且本公司於2025年第三季度的貨船按期租合約對等基準收入提升，原因是各種干擾及效率下降，結合本已平淡的需求，致使市況更加緊縮。

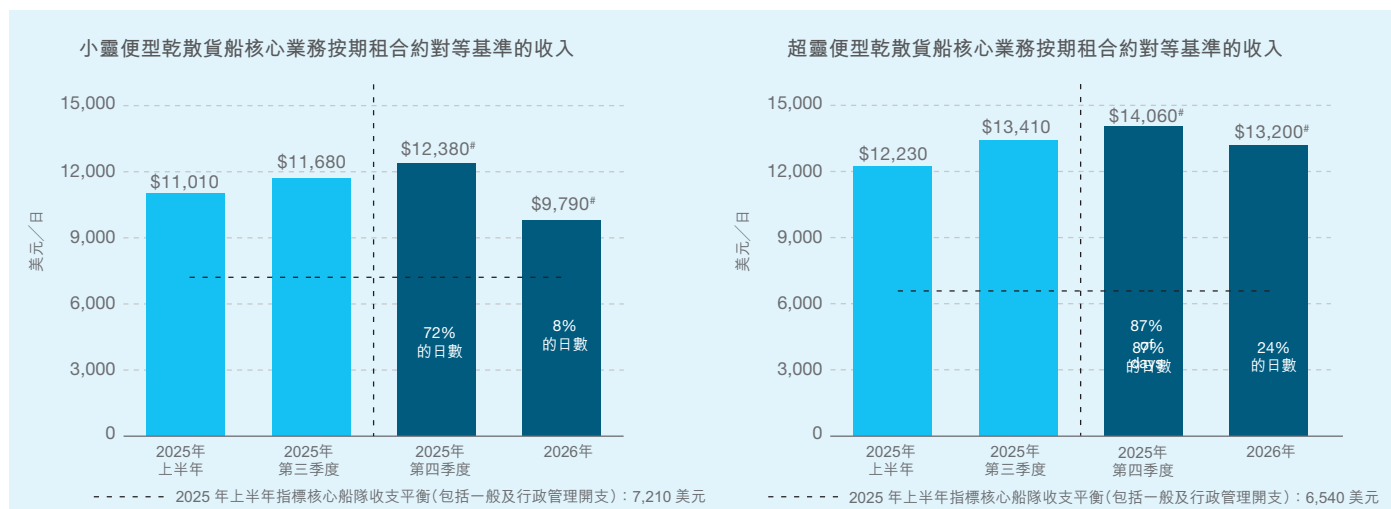
美國貿易代表署(「USTR」)依據301條款而對中國貨船的船東及營運商加徵額外的港口費規定已於2025年10月14日生效，對此，於2025年10月10日，中國交通運輸部宣布於2025年10月14日開始對美國貨船船東及營運商徵收特別港務費。誠如第4頁所述，我們已主動在所有可控範圍內採取措施，務求減低USTR的301條款對我們貨船的約束，而根據向香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)提交的公開的股權披露通知，我們不認為本公司的25%或以上股權由美國或中國的實體或人士直接或間接持有。我們認為，美國及中國計劃下的特別港務費均不適用於本集團。基於審慎原則，我們已向美國海關及邊境保衛局及USTR以及中國有關部門就關於彼等各自所訂立的港口費用法規對我們的貨船的約束性尋求進一步澄清。

乾散貨運市場穩固，而航運關稅措施預計將於短期內進一步加劇對全球航運供應的干擾，可能導致市場貨運租金上升及波動加劇。複雜性與不確定性亦將帶來新的機遇。我們對長期發展持樂觀態度，並將繼續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、表現以及為股東創造價值。

太平洋航運在市況回暖下錄得強勁的現金產生能力

於2025年第三季度，我們的**核心業務**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11,680美元及13,410美元，其按年變動分別為-15%及+10%，與上半年的按期租合約對等基準日均收入相比則分別為+6%及+10%。

我們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淨收入分別較期內小靈便型乾散貨船BHSI(經調整)及超靈便型乾散貨船BSI現貨市場指數+90美元及-900美元，以及分別較年初至今+1,540美元及+1,960美元。我們的表現受貨運租金於第三季度大幅上漲影響，尤其在超靈便型乾散貨船領域，這是由於貨運市場呈上升趨勢時現貨市場合約與航程履行之間存在時差，屬常見現象。



* 截至2025年10月中旬的數據，因航程仍在進行，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50美元及340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

我們以固定成本為主的船隊繼續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營運開支、一般及行政管理開支及財務開支（小靈便型及超靈便型核心船隊於2025年上半年的日均水平分別為7,210美元及6,540美元），其繼續按照現行貨運租金市場水平產生穩健現金流量。

2025年第四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72%及87%的日數按日均租金12,380美元（淨值）及14,060美元（淨值）訂約（已訂約日數不包括營運活動）。

2026年的核心小靈便型及超靈便型乾散貨船日數中，分別已就8%及24%的日數按日均租金9,790美元（淨值）及13,200美元（淨值）訂約。

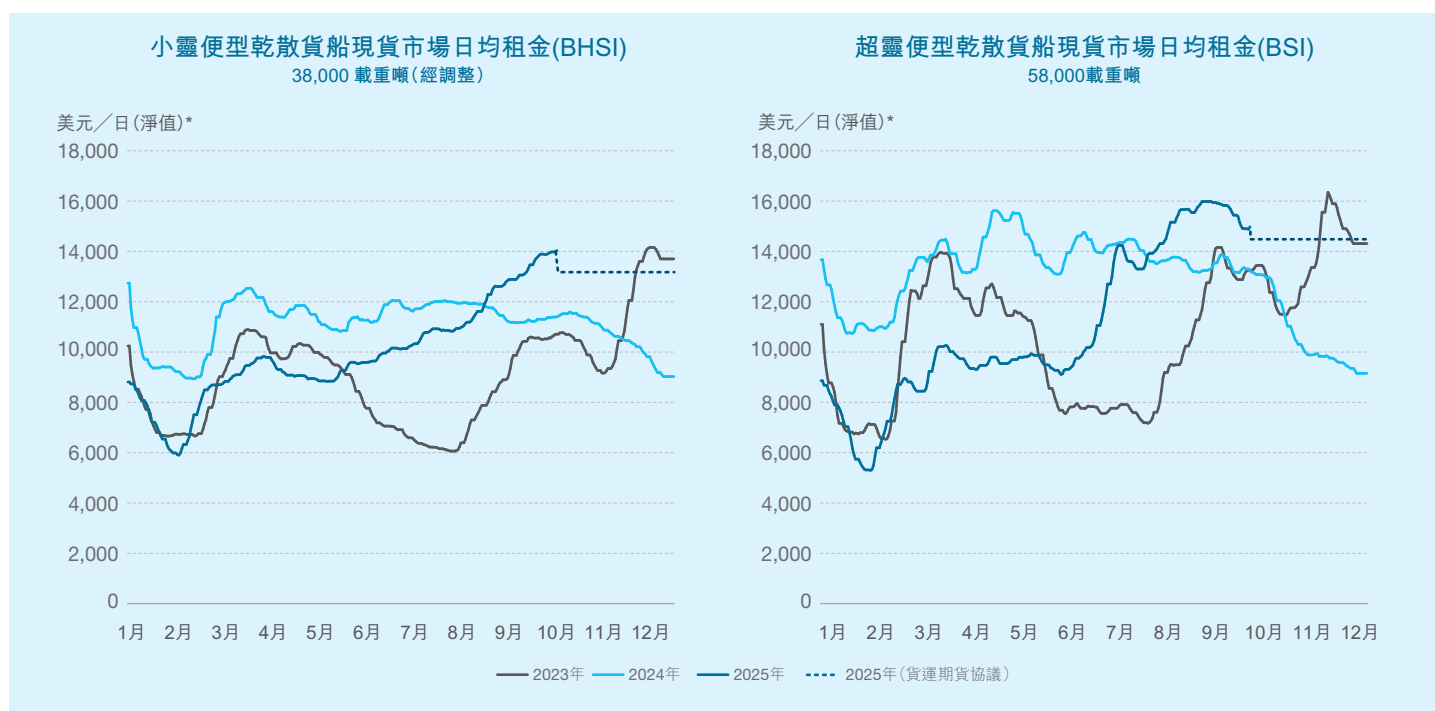
按波羅的海交易所所報於2025年第四季度的貨運期貨協議租金與目前的現貨市場水平相近，其中小靈便型及超靈便型乾散貨船的貨運期貨協議租金分別為每日13,090美元（淨值）及14,140美元（淨值）。

此外，我們的營運活動於第三季度6,830營運日數中錄得日均利潤750美元（淨值），以及於年初至今21,020營運日數中錄得日均利潤720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。

強勁的季節性貨運市場改善

經歷過2024年上半年較為強勁、但下半年較為疲弱的趨勢後，小宗散貨貨運市場於2025年已回復到更為典型的季節性模式，儘管自年中以來的改善幅度較往常強勁，特別是迅速上升的超靈便型乾散貨船分部。小靈便型乾散貨船的市場租金改善較為漸進，但目前仍與超靈便型乾散貨船的租金相若。

於2025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11,590美元（淨值）及14,310美元（淨值）。第三季度的現貨市場日均租金水平與2024年同期相比分別變化-1%及+4%，而與2025年上半年相比則更顯著地分別提升+33%及+64%。



* 扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所

各種干擾及效率下降為市況緊縮帶來支持

第三季度的全球小宗散貨裝載量按年增長+4.3%，主要受小宗礦石及精礦（增長+9.9%）及肥料（增長+8.8%）帶動，其中中國的小宗散貨進口量再度創下歷史新高。鐵鋁氧石（被視為小宗散貨，但主要以好望角型乾散貨船運送）的裝載量按年增長+19.5%，其中重要的畿內亞至中國貿易（過去十年從零增長至每月15,000,000噸）於第三季度按年擴張+31.5%。上述小宗散貨貿易增長部分被石油焦（按年下跌-10.4%）及廢鋼（按年下跌-6.6%）減少所抵銷。撇除鐵鋁氧石，全球小宗散貨裝載量於本季度按年上升+2.8%。

大宗散貨的按年裝載量增長較為遜色。印度的鐵礦石出口受制於增長快速的印度鋼鐵業的強勁內需，而澳洲鐵礦石出口則受惡劣天氣影響。第三季度的全球煤炭裝載量按年下跌-3.8%，主要由於去年同期中國（為全球最大煤炭消費國）為保障能源安全而囤積大量煤炭，導致去年同期的裝載量異常高企。全球穀物裝載量按年下跌-0.5%，其一部分原因是中國國內穀物收成創歷史新高，以及由於烏克蘭與俄羅斯戰爭對糧食生產造成衝擊所致。

貨運干擾及效率下降繼續削弱乾散貨運市場的有效運作，進而使實際供應量收縮並推升貨運租金。

港口擠塞現象今年再度浮現，並一直持續至第三季度，尤其在畿內亞的鐵鋁氧石貿易中，大型貨船被迫排隊等候進港。畿內亞預計將於第四季度開展新的鐵礦石出口活動，很可能會加劇該國的港口擠塞狀況。

蘇伊士運河及巴拿馬運河的通航量未見顯著回升。今夏胡塞武裝對乾散貨船的猛烈襲擊持續阻礙貨船通行，導致更多貨船繞行好望角。我們將監察本週加沙停火協議對在紅海的胡塞武裝活動的影響。與此同時，巴拿馬運河仍處於今年年初以來的低水位，且未有改善跡象，導致通航量僅維持在低水位前的80%左右。

今年貨船平均航速持續減慢，船東及營運商為遵從不斷擴大的環保法規而進一步限制其貨船的溫室氣體排放。於貨船五年特別檢驗中已見更多貨船在引擎動力限制器之上加裝限制功率輸出的引擎，以符合國際海事組織的EEXI能源效率規則，這使得貨船最佳運轉速度降低——儘管當前貨運租金偏高且燃油成本處於歷史溫和水平。未來數年，所有船齡較高的低效貨船將面臨更巨大的碳排放密度挑戰，尤其隨著國際海事組織的淨零框架及全球燃料標準預計將於近日通過並計劃自2027年1月開始實施。

美國貿易代表署所發布的301條款計劃規定自2025年10月14日起對靠泊美國港口並由中國擁有或經營的船隻加徵巨額港口費，而該計劃已逐漸成為新的干擾因素。於第三季度，市場參與者似乎已開始針對USTR的301條款實施自我制裁，部分船東選擇不靠泊美國，部分租船商則優先選擇非中國貨船，引發美國東西兩岸的貨運供應減少及出境貨運租金成本上升的連鎖反應。對此，中國宣布對美國貨船船東及營運商徵收特別港務費，其亦於2025年10月14日生效。市場已開始對新訂的反制措施作出反應，但貿易分歧很可能會對全球航運供應鏈造成額外干擾，很可能加劇航運業的複雜性、不確定性及波動性，並為乾散貨運市場租金提供正面支持。

良好的供應基本因素

根據Clarksons Research的數據，2025年首九個月全球乾散貨船船隊淨增長為+2.3%（淨值）。這主要受年初至今新建造貨船交付量按年增加+0.2%（達到27,200,000載重噸）所推動，當中部分被船隊報廢量按年增加+40.9%（達到3,600,000載重噸，佔船隊運力的0.03%）所抵銷。

全球小靈便型乾散貨船運力於今年首九個月增加+2.8%（淨值），而超靈便型乾散貨船運力增加+3.6%（淨值）。

年初至今的新建造乾散貨船訂單量較去年同期減少-70.9%，原因是造船廠承造能力有限，以及圍繞減碳規則、綠色燃料及USTR的301條款計劃的不確定性。目前，全球乾散貨船及小宗散貨貨船的訂單量分別佔現有船隊的10.8%及10.3%，在歷史上處於相對受限的水平。

同時，小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊正持續老化，船齡超過20年的貨船分別佔現有船隊的14.8%及12.9%，而船齡超過15年的貨船則分別佔更為顯著的36.8%及31.2%。到2030年代，當船齡較高的貨船面臨更多有關減碳及效率要求的挑戰時，這將對供應格局產生實質性影響。

整體而言，於可見未來的供應增長似乎可控，而供應基本因素將長遠對乾散貨運市場有利。

嚴謹的船隊更新及增長

我們依然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。

於2025年第三季度，我們以具吸引力的價格行使兩艘以長期期租合約租入的現有小靈便型乾散貨船及一艘以長期期租合約租入但尚未交付的超大靈便型乾散貨船的購買權。我們亦於本季度獲交付兩艘在日本建造並以長期期租合約租入的新建造、64,000載重噸超靈便型乾散貨船。上述貨船均在日本建造，並附帶以固定租金及價格延長租賃期及購買的選擇權。於2026年，我們可選擇行使四艘小靈便型乾散貨船的購買選擇權，而按當前市場價值計算，這將有助我們以具吸引力的價格更新自有船隊。

在此期間，我們亦出售並交付了一艘船齡達20年的超靈便型乾散貨船。

包括目前的所有買賣及租賃承諾，我們的核心船隊由120艘小靈便型及超靈便型乾散貨船組成，若包括我們營運業務中的短期租賃貨船，我們目前合共營運259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。

為符合美國及中國的港口費用法規而實施結構性變革

我們一直在外聘顧問的協助下，檢視美國貿易代表署於2025年4月制定並公布的301條款計劃，包括附件一涉及對中國擁有或經營的船隻加徵港口費的條款。我們已主動在可控範圍內採取措施，務求保護我們的業務，並確保太平洋航運能繼續以具競爭力的價格自由無阻地進出及通過包括中國及美國在內的所有安全港口及國家，以為全球客戶提供服務。

因應是次檢視的結果，我們已在所有可控範圍內實施以下結構性變革，務求減低附件一的規則對本公司貨船的約束，有關變革包括：

- 我們經擴大的新加坡公司架構將持有我們的新加坡籍貨船，並將成為所有貨運及期租合約的簽約方。我們計劃將我們約半數自有船隊的所有權及船旗國轉為新加坡，並已按計劃為數艘貨船作出有關轉移。在301條款維持生效期間，僅透過此新加坡架構持有及／或訂約的自有及租賃貨船，才會被分配航程往美國港口。母公司太平洋航運集團有限公司的註冊地（於百慕達註冊成立）維持不變。
- 我們的戰略領導由新加坡團隊承擔。太平洋航運的戰略領導及商業決策的整體最終責任，以及我們新加坡籍船隊的技術管理責任，均由新加坡團隊承擔。與此同時，全球其他組織架構基本維持不變，而日常商業及營運管理仍分散於11個全球辦事處（包括新加坡辦事處），以確保與全球貨運客戶保持緊密聯繫。
- 我們的董事會組成已作改變。有關為緩解USTR的301條款附件一對本公司的約束而作出的一項董事任命及一項退任（自2025年10月13日生效），請參閱本公司日期為2025年10月13日的公告。

USTR的301條款附件一費用對本集團貨船的潛在約束性亦取決於其他因素，包括太平洋航運集團有限公司的股權架構——此屬本公司無法控制的範圍。具體而言，倘實體25%或以上股權由與中國、香港或澳門有關連的實體或人士直接或間接持有（即25%規則），該實體將受附件一約束。

太平洋航運為一間獨立的上市公司，其約99%股份為自由流通（公開買賣）股份，且並無控股股東。作為一間上市公司，本公司的股份每天均可自由買賣，並獲全球各地的投資者廣泛持有。太平洋航運的大部分股份乃通過託管商、基金及其他投資工具代股份的最終實益擁有人買賣及持有，而該等最終實益擁有人無需向本公司披露其身份、國籍或稅務居住地。因此，太平洋航運無法獨立核實其大部分股份的最終實益擁有人，或判斷該等最終實益擁有人是否屬於與中國、香港或澳門有關連的實體或人士。

根據聯交所規則，太平洋航運透過公開的股權披露通知(其適用於任何持有本公司已發行股份5%或以上的實體或人士)獲知部分實益擁有人的身份。根據向聯交所提交的截至2025年10月15日的公開通知，太平洋航運無法確認是否有25%或以上的股權由與中國、香港或澳門有關連的實體或人士直接或間接持有。

現時尚未確定美國海關及邊境保衛局及USTR最終如何詮釋及應用25%規則，而25%規則的適用性亦可能隨太平洋航運的股權架構變動而有所波動。鑑於25%規則目前存在不確定性，我們已向美國海關及邊境保衛局及USTR就關於附件一對太平洋航運的約束性尋求進一步澄清，並正等待有關當局回覆。倘我們其後被美國海關及邊境保衛局及USTR視作有25%股權由與中國、香港或澳門有關連的實體或人士持有，我們涉及美國港口的航運業務的財務表現將受附件一的費用所負面影響，在此情況下，我們將採取進一步措施以減低附件一對我們貨船的約束。

為應對USTR的301條款，中國國務院於9月底修改了《中國國際海運條例》，當中新增條文以加強監管、實施懲罰及針對其他國家在國際海運活動中的歧視性做法採取反制措施。不久後於2025年10月10日，中國交通運輸部宣布對美國貨船的船東及營運商徵收中國港口特別港務費，其同樣於2025年10月14日生效。

根據向聯交所提交的截至2025年10月15日的公開的股權披露通知，太平洋航運不認為其25%或以上股權由美國或中國的實體或人士直接或間接持有。我們認為，美國及中國計劃下的特別港務費均不適用於本集團。基於審慎原則，與USTR的301條款同樣，我們持續與我們的外聘顧問分析25%規則及其修訂，同時積極與有關部門溝通，以釐清並減低有關規則對我們、我們的貨船及我們的營運可能產生的任何約束或影響。

我們感謝旗下團隊為準備及落實上述變革所付出的辛勤努力。

為提升股東價值而作出資本配置

我們持續執行審慎的資本配置策略，重點投資於策略性的船隊更新，向股東回饋資本，並為本公司把握明智的併購及增長機遇做好準備。本公司的財務狀況依然穩健，現金流充裕且資產負債水平強勁。截至2025年6月30日，我們擁有現金淨額66,400,000美元及已承諾可動用流動資金549,900,000美元。

根據截至2025年6月30日止六個月的中期業績公告，本公司於2025年9月4日派發每股1.6港仙的中期股息，佔今年上半年淨溢利的50% (不包括貨船出售收益)。

截至目前，在先前公布的2025年40,000,000美元股份購回計劃下，我們已斥資約26,000,000美元購回並註銷約109,000,000股股份，相當於平均每股價格約1.861港元。我們繼續相信，以較資產市值折讓的價格購回自身股份能為股東創造價值。

誠如先前所公布，於2025年7月，我們簽訂一項新的250,000,000美元的7年期可持續發展表現掛鉤有抵押銀團循環信用貸款，當中的息差調整與我們最首要考慮的環境、社會及管治議題中的碳排放密度(EEOI)及船員安全(損失工時工傷事故)績效掛鉤。此乃我們第二次獲得與可持續發展表現掛鉤的融資項目，在時機上恰好能為我們的新建造貨船計劃提供資金，以應付餘下的交付前分期付款項，以及為任何逆週期增長機遇提供資金，從而支持我們的增長決心。

為未來挑戰及機遇做好準備

乾散貨運市場穩固，而儘管季節性因素及航運關稅措施預期將持續引發波動及不確定性，惟短期市況預計將受惠於小宗散貨的需求增長穩定及各種干擾供應的因素的可能加劇，從而將支持貨運市況緊縮及貨運租金提升。

長遠而言，隨著全球各地進行綠色能源基礎設施建設以及發展中經濟體持續快速地推行城市化進程，推動鋼材、水泥及建築材料貿易額增長，我們所從事的配備起重機的乾散貨船業務將受惠於小宗散貨及穀物的快速需求增長。供應基本因素同樣利好，而整體而言，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。

我們認為我們已為整體宏觀經濟及所處行業的持續不確定性及波動性做好準備，並將保持警覺及靈活性，以安然應對挑戰以及持續把握沿途機遇。

除鞏固韌性外，業務增長依然是我們的首要任務，我們將繼續以嚴謹的態度更新、擴展及優化我們的船隊，為低碳未來做好準備，並考慮乾散貨航運的週期性。此包括：購買現代化的二手貨船並同時出售船齡較高及效率較低的貨船；訂購額外的低排放新建造貨船；訂立長期租賃（附有購買權）新建造貨船合約；及／或不斷尋找具戰略和文化契合度的增值併購機會。

憑藉我們的財務實力、低現金收支平衡水平、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，我們能夠在瞬息萬變的市場環境中佔據有利位置。

承董事會命
公司秘書
莫潔婷

香港，2025年10月16日

於本公告刊發日期，本公司之執行董事為Martin Fruergaard及Kristian Helt，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Mats Henrik Berglund。