

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)

### 2026年第一季度交易活動公告

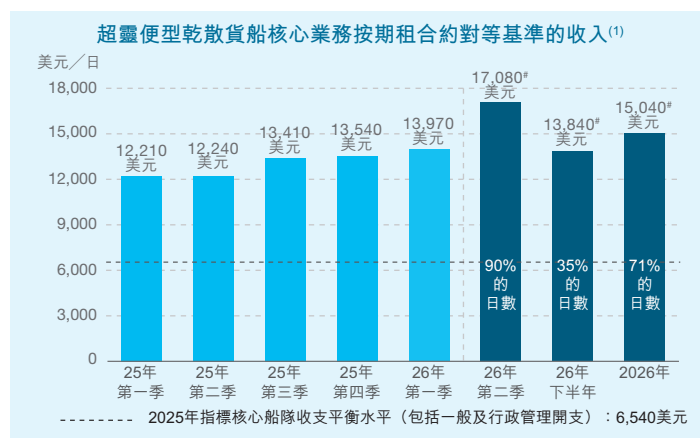
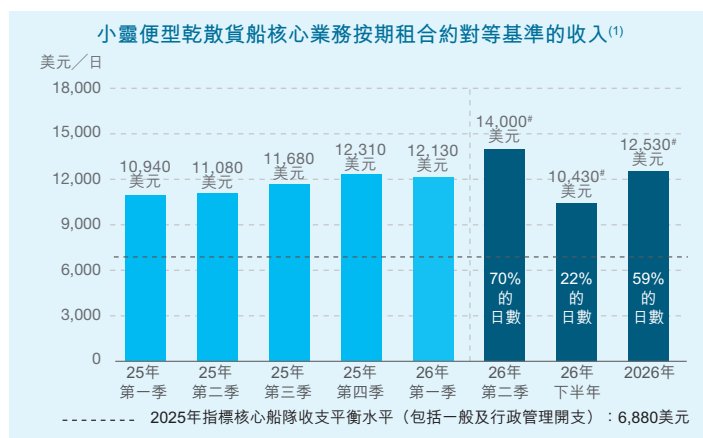
2026年初，市場延續農曆新年前的正常季節性走勢。季度內，乾散貨運費水平較去年同期有所上升，主要由於地緣政治相關因素引致的航線擾動及營運效率下降，推動噸位航距需求增加，並限制了有效供應。自2026年3月阿拉伯灣地區爆發戰事以來，相關因素進一步對市場供需兩方面造成影響。

戰爭使燃料價格上漲超過50%，不但有約2%的次好望角型乾散貨船被困在阿拉伯灣內，亦停止了區內所有肥料、水泥、熟料及骨料的出口，對全球供應鏈造成干擾。

在此背景下，本公司於2026年第一季度的貨船按期租合約對等基準收入提升。

### 在動盪市況下持續表現優異

於2026年第一季度，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12,130美元及13,970美元，其分別按年增加11%及14%，日均收入分別超越期內BHSI（經調整）及BSI現貨市場指數1,030美元及2,050美元。



\* 截至2026年4月13日的數據，因航程仍在進行，按期租合約對等基準的收入僅供參考

附註(1)：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70美元及480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。

我們的核心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自有乾散貨船於2025年的日均水平分別為6,880美元及6,540美元），其繼續在2026年第一季度產生穩健的現金流。

2026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70%及90%的日數按日均租金14,000美元及17,080美元訂約。就2026年第二季度而言，在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22%及35%的日數按日均租金10,430美元及13,840美元訂約，其中已訂約核心小靈便型乾散貨船日數比較多為逆航貨運。

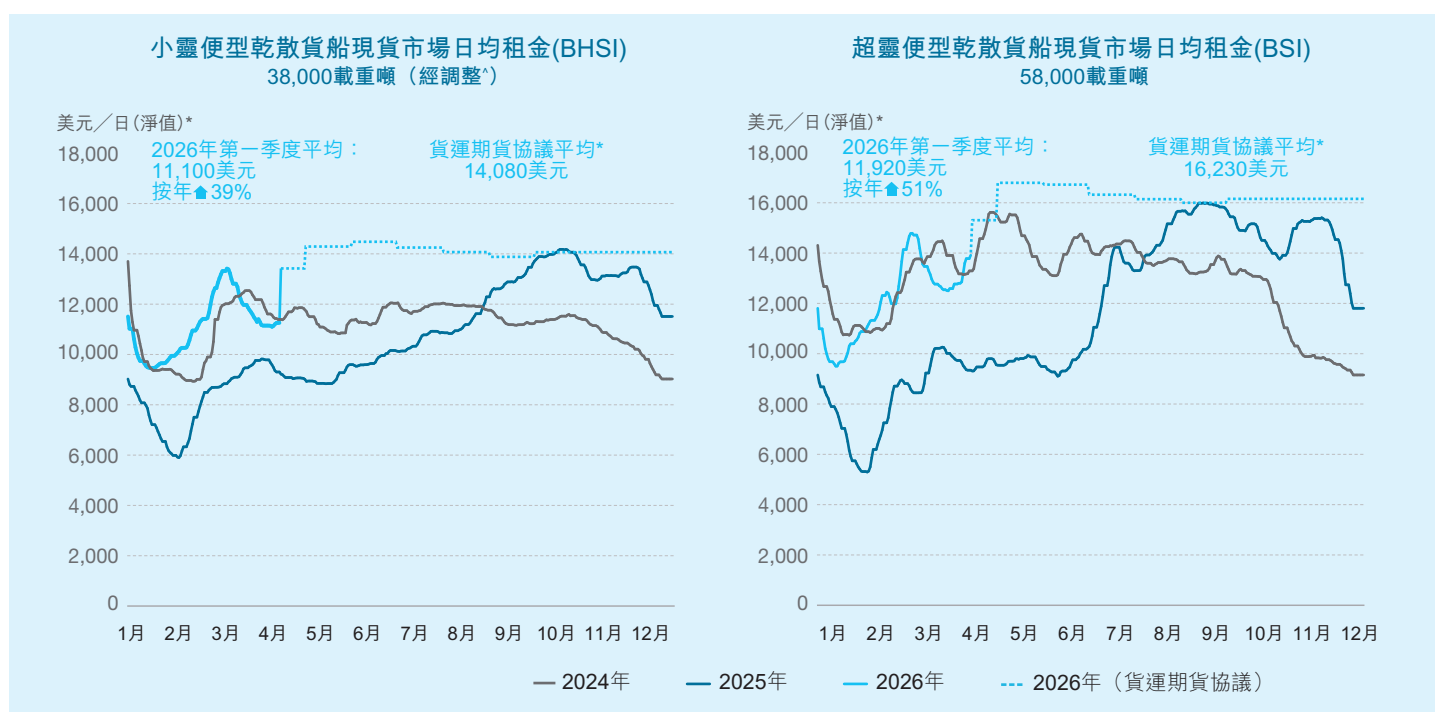
此外，我們的營運活動持續擴展，於第一季度6,240營運日數中錄得日均利潤340美元（淨值）。我們的營運活動透過將客戶的現貨貨物與短期租賃貨船相匹配來補充我們的核心業務，能賺取利潤並為我們的業績作出貢獻。

## 貨運租金因市場受到干擾而上調

2026年第一季度的貨運租金比較穩健，且強於去年同期。2月底爆發的戰爭加劇了市場受到的干擾，導致貨運租金自2026年3月起出現波動。

於2026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11,100美元（淨值）及11,920美元（淨值），與2025年同期相比分別增加39%及51%。

截至2026年4月15日，按波羅的海交易所所報於2026年第二季度至第四季度的貨運期貨協議租金高企，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14,080美元（淨值）<sup>^</sup>／16,230美元（淨值）<sup>\*</sup>。



資料來源：波羅的海交易所  
數據截至2026年4月15日

<sup>^</sup> 現貨市場租金已向下調整以反映預期實際盈利，原因在於我們的核心小靈便型乾散貨船的平均載重噸低於波羅的海交易所的基準38,000載重噸。  
<sup>\*</sup> 扣除5%佣金以及載重噸經調整

## 儘管乾散貨運需求仍然強勁，但湧現新效率下降問題

2026年第一季度，全球貨運市場受到2月底在伊朗爆發的敵對衝突以及隨後的霍爾木茲海峽航行受到干擾所影響。阿拉伯灣及周邊地區的軍事活動導致商業航運受限，致使2%的次好望角型乾散貨船被困在區內，並使該等船舶實際上無法提供服務，降低了整體供需平衡中的供應量。

隨著戰爭導致阿拉伯灣主要市場的往來貿易於2026年3月近乎停滯不前，第一季度的全球小宗散貨貿易按年（「按年」）下跌3.3%，其中骨料（按年-11.5%）及水泥及熟料（按年-8.3%）虧損最大。肥料貿易亦受到影響（按年-2.2%），價格持續飆升，其可能會在今年稍後對全球所有主要產區的穀物收成及貿易構成連鎖效應。同時，中東局勢造成的干擾亦令鋼鐵貿易受挫（按年-1.9%），中國出口商需要適應新的許可規定，儘管影響應屬暫時性。相比之下，鐵鋁氧石（按年+15.4%）及其他小宗金屬（按年+144.4%）、礦石及精礦（按年+13.0%）繼續呈現強勁增長，原因在於中國工業體系正在吸納日益龐大的貨流。

鑒於幾乎所有主要產區均獲得豐收，穀物貿易按年增長+14.8%。南美洲東岸的出口情況尤其明顯，阿根廷（按年+33.7%）、巴西（按年+32.3%）及烏拉圭（按年+199.8%）均表現強勁。俄羅斯（按年-24.3%）及烏克蘭（按年-97.9%）仍然明顯例外，延續了近期的下跌趨勢。進口方面，隨著進口商紛紛囤積穀物，加上人民幣升值增強了購買力，中國的增長最為顯著（按年+26.0%）。儘管伊朗在2026年3月爆發戰爭，但仍位居第二。

煤炭貿易按年下跌5.0%。在市場長期下行的背景下，主要出口國印尼大幅收緊出口配額（按年-6.6%），使貨運量進一步蒙受衝擊。主要進口國中國（按年-13.5%）及印度（按年-5.0%）的卸貨量受影響最大。然而，隨著中東戰事及澳洲受颶風吹襲導致對亞洲的液化天然氣供應造成衝擊，煤炭價格因當地電力公司將燃料由液化天然氣轉向煤炭而急升。這促使印尼政府把政策逆轉，並在全球存在長期脫炭趨勢的情況下，令今年餘下時間的市場前景卻突然好轉。

鐵礦石貿易按年增長6.7%，原因在於中國的鋼鐵廠（按年+8.3%）亦受惠於人民幣升值帶來的購買力增強，並藉此機會增加庫存。此舉加強了對長途供應國澳洲（按年+6.4%）及巴西（按年+10.0%）的需求，兩國均從去年的氣候相關中斷強勁反彈。戰爭導致阿曼（按年-23.4%）及巴林（按年-32.7%）的球團廠產量下跌。同時，印度的出口量按年下降6.6%，由於國內市場吸納量增幅與該國在2030年前大幅擴展鋼鐵產量的目標一致。

## 供應基本面長期良好，市場定位穩固

根據Clarksons Research的數據，2026年首季全球乾散貨船船隊淨增長為0.9%（淨值）。這主要受期內新建造貨船交付量按年增加1.2%（達到10,200,000載重噸）所推動，當中部分被船隊報廢量按年增加8.3%（達到1,100,000載重噸）所抵銷。

全球小靈便型乾散貨船運力於2026年首季增加1.0%（淨值），而超靈便型乾散貨船運力增加1.1%（淨值）。

首季的新建造乾散貨船訂單量較去年同期增加34%。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13.0%及10.9%。

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15.6%及14.2%。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。

## 進取而嚴謹的船隊更新及增長策略

我們依然堅持穩健的船隊更新及增長策略，同時盡量提高我們的選擇空間。

我們於2025年12月行使購買選擇權，並於2026年1月接收了一艘先前長期租賃、日本建造的超大靈便型乾散貨船。此外，我們以固定運費及價格，為核心船隊再添一艘長期租賃的超大靈便型乾散貨，該艘64,000載重噸的貨船由日本全新建造，將於2027年交付，附帶租期延長及購買選擇權。

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，若包括短期租賃貨船，我們目前合共營運246艘貨船。

於2024年11月，我們宣佈向日本訂購四艘64,000載重噸、以甲醇為動力的雙燃料超大靈便型乾散貨低排放貨船（「低排放貨船」），其中兩艘由Nihon Shipyard Co., Ltd.承造，另兩艘由三井物產株式會社承造，總代價為186百萬美元（每艘46.5百萬美元），預計於2028至2029年間交付。

在推動海運業綠色燃料轉型方面，全球監管框架的時間表及最終方向再次出現變數，經審慎考慮並在雙方共識下，本公司與兩家日本賣方於2026年4月16日同意終止四艘雙燃料甲醇新造船的合約。為取代該等已終止合約，本公司同時與賣方訂立新的買賣合約，合共購買四艘採用最新節能設計、以傳統燃料驅動的64,000載重噸超大靈便型乾散貨新造船，合約條款與原合約基本相同，總代價為156.8百萬美元（每艘39.2百萬美元）。該等船舶的預計將於2028年至2029年上半年之間交付。就與三井物產株式會社訂立的新協議而言，我們亦已獲得一項選擇權，可於2027年2月底前收購兩艘64,000載重噸的雙燃料（甲醇／燃油）超大靈便型乾散貨新造船，總代價為91百萬美元（每艘45.5百萬美元），預計於2030年4月至2031年3月之間交付。與日本賣方商定上述調整後，既降低了我們的短期資本支出，又維持了對現代化、高效船隊的投資。

此外，本公司今天與中國江門市南洋船舶工程有限公司訂立船舶買賣合約，以總代價59.6百萬美元（每艘約29.8百萬美元）購置兩艘40,000載重噸的小靈便型乾散貨新造船（傳統燃料船），預計於2028年下半年交付。

有關該等交易的詳情，請參閱今日發佈的須予披露交易公告。

計及上述交易，本公司目前已訂購六艘中國建造的小靈便型乾散貨新造船，以及四艘日本建造的超大靈便型乾散貨新造船，並擁有購入兩艘雙燃料超大靈便型乾散貨新造船的選擇權。我們亦持有15艘長期租賃船舶的購買選擇權，該等選擇權可於2026年至2031年間宣佈行使，其中十二艘已在太平洋航運船隊中服役，另外三艘新造船將於2026年下半年及2027年交付。

我們將繼續以嚴謹的態度尋求擴編機會，以提升企業價值，包括收購現代化二手船舶、訂購新造船、簽訂附有購買選擇權的長期租賃合約，以及在具備強大協同效應與文化契合度的情況下，進行能提升企業價值的併購。

## 妥善應對持續市場干擾

宏觀經濟前景仍然不明朗，地緣政治局勢日益緊張對市場造成干擾及運作效率低下。伊朗局勢加劇能源市場波動，並影響全球貿易流動，可能導致航運市場出現間歇性中斷。美伊雙方2026年4月8日宣佈為期兩週的停火協議，其中包括重啟霍爾木茲海峽的計劃。然而，局勢仍存在不確定性，本集團將持續密切關注事態發展。

2026年小宗乾散貨船隊淨增長預測約為3.8%，高於預計噸位航距需求增長2.6%的水平。短期內，貨運租金預期將受到持續市場干擾與運營效率低下所形成的需求支持。從長遠來看，全球經濟增長、新興市場城市化及綠色倡議將對糧食及基礎設施相關的小宗乾散貨貿易需求提供支持。

本集團的按期租合約對等基準收入表現持續優於行業水準，彰顯其經營模式的韌性與實力，得益於船隊規模的擴張與現代化、積極的船隊管理以及業界領先的成本效率。結合穩健的資產負債表及審慎的增長策略，令我們具備優勢以應對近期不確定性，同時把握未來機遇。

我們在2025年年度業績公告中所述擴大的派息政策，反映本集團對股東回報的持續承諾。本集團財務穩健、現金盈虧平衡點低、靈活的經營模式、增長選擇性提高，加上全球團隊的豐富經驗，本集團已具備有利條件，支持未來持續發展。

承董事會命  
公司秘書  
莫潔婷

香港，2026年4月16日

於本公告刊發日期，本公司董事如下：

執行董事：

*Martin Fruergaard*及*Kristian Helt*

獨立非執行董事：

*Irene Waage Basili*、*Stanley Hutter Ryan*、*Kirsi Kyllikki Tikka*、莊偉林、*Kalpna Desai*、王曉軍及*Mats Henrik Berglund*

非執行董事：

*Harindarpal Singh Banga*及*Angad Banga*