

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)

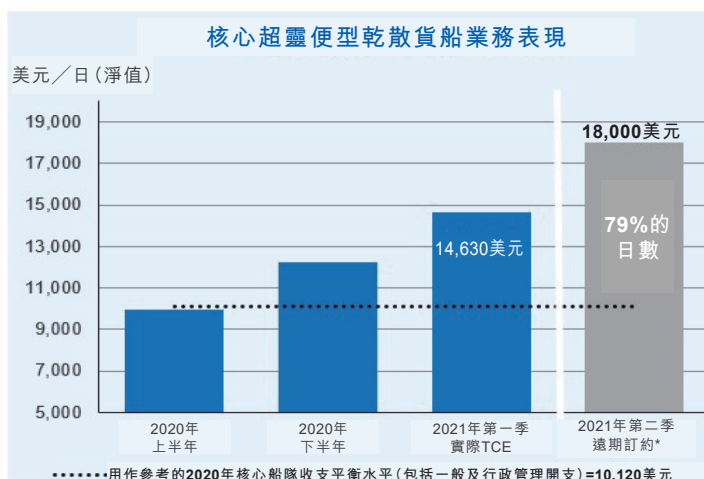
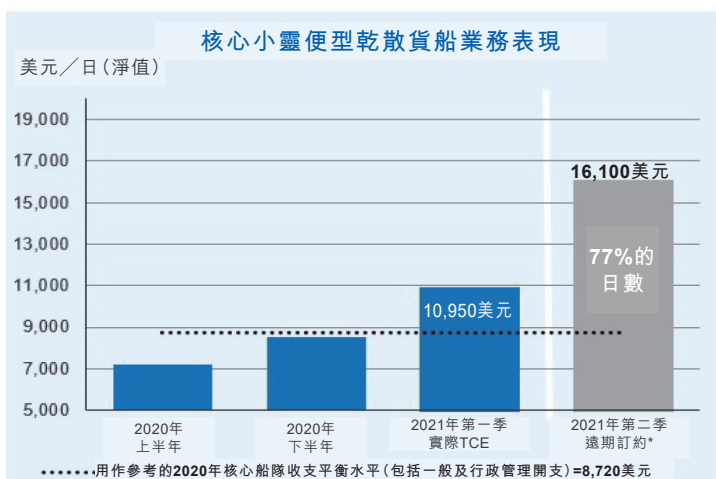
2021年第一季度交易活動公告

承接去年下半年的強勁復甦走勢，乾散貨運市場於2021年的開首勢頭極為強勁。自2020年5月以來，在全球經濟復甦、商品需求改善以及全球船隊增長回落等因素的推動下，加上貨船效率不足，小靈便型及超靈便型乾散貨船的貨運市場租金顯著上升，於2021年3月升至10年來的高位。

市況利好，太平洋航運表現穩健

我們的核心業務於第一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（「TCE」）分別為10,950美元（淨值）及14,630美元（淨值），較2020年的平均按期租合約對等基準的收入大幅上升，是接近十年以來最強勁的季度表現。

我們至今就第二季度訂定的小靈便型及超靈便型乾散貨船貨運合約租金進一步上升，分別為每日16,100美元（淨值）及18,000美元（淨值），而我們現正繼續以與上述水平相若的現貨市場租金訂定新的貨運合約。根據我們用作參考的核心船隊收支平衡水平為8,720美元及10,120美元（包括一般及行政管理開支），我們目前由91艘小靈便型乾散貨船和41艘超靈便型乾散貨船（包含自有及長期租賃貨船）組成的核心船隊，現正帶來可觀回報。



* 於2021年第二季度按期租合約對等基準的收入，因航程仍在進行，因此僅供參考於2021年4月9日的訂約數據

我們的小靈便型及超靈便型乾散貨船於2021年下半年的收租日數中，至今分別已有24%按日均租金約9,390美元（淨值）及27%按日均租金約9,270美元（淨值）訂約。此下半年訂約情況主要為租金較低的逆航貨運，當其後與租金較高的順航貨運結合，整體按期租合約對等基準收入通常更高，此情況可見之於我們的訂約租金於第二季度之走勢。

相對較低的訂約比率（已訂合約中大部份是於市場租金顯著較低的較早期間訂立）為我們提供極大空間，把握下半年持續向好的現貨市場走勢。請注意我們2021年下半年已訂約的超靈便型乾散貨船遠期貨運合約不包括任何硫淨化器的得益，目前約為每日1,300美元。

* 僅供識別

乾散貨運市場在2021年的開首勢頭極為強勁

小靈便型乾散貨船(BHSI 38,000載重噸(經調整))及超靈便型乾散貨船(BSI 58,000載重噸)於2021年第一季度的現貨市場日均租金分別為14,010美元(淨值)及15,800美元(淨值),較去年同期回升超過150%。過往聖誕假期至農曆新年期間的市況一般較為淡靜,今年情況則截然不同,小靈便型和超靈便型乾散貨船的貨運市場租金於本季度內大幅上漲,升至10年來的高位,顯示市場供求日趨緊張。雖然近期高企的現貨市場租金已稍為回軟,但我們預期其將企穩在高於近年的水平。



由於市場租金急升,加上現貨市場合約要相隔一段時間才會執行航程,因此將第一季度的實際按期租合約對等基準的收入與指數租金進行比較並無意義。第一季度的訂約情況強勁,其得益將主要體現在我們第二季度的收入中。此外,本季度內我們大部分超靈便型乾散貨船營運的大西洋市場較我們大部分小靈便型乾散貨船營運的太平洋市場強勁。然而,太平洋市場近期的表現較大西洋市場為佳,這對我們的小靈便型乾散貨船業務於第二季度的表現有利。

我們的營運活動在過去12個月的16,690日營運活動日數中產生日均利潤達740美元(淨值)。然而,由於我們已訂立貨運合約,而並無料到農曆新年前後會出現有別過去的強勁市況,因此我們的營運活動在第一季度的日均利潤為負230美元(淨值)。

強勁的全球貿易支持健康的乾散貨運需求

乾散貨運市場繼續受益於商品需求的全面增長。初步數據顯示,第一季度全球乾散貨裝載量比去年同期增長9%,主要得力於中國對乾散貨進口的需求尤其殷切,以及全球穀物貨運量強勁。

受惠於2020年底至2021年第一季度美國大豆和玉米出口續創歷史新高,第一季度全球穀物裝載量較去年同期上升15%。隨著美國大豆出口季目前已進入尾聲,令人鼓舞的是,玉米貨運量高於以往年度,南美穀物出口季正開始邁進高峰期,並再次錄得來自中國的顯著需求。

第一季度部分小宗散貨的裝載量按年增長11%,其中木材、鋼材等建築材料和其他雜貨的增長尤為強勁,包括一些因集裝箱運費高企而從集裝箱轉由乾散貨船運送的貨物。鐵礦石裝載量也按年增長了9%。

在2020年大部份時間,煤炭市場因疫情而表現疲弱,但由於印度對煤炭的需求激增,加上冬季氣候嚴寒,煤炭裝載量已回升至上年度的水平。

由於與新型冠狀病毒疫情相關的全國出入境限制,中國多個行業並沒有如往常般在農曆新年假期時全面停工,這也是第一季度中國對乾散貨運出現一反傳統的強勁需求的原因之一。

預期未來船隊淨增長將會減少

自2020年中期以來，全球乾散貨船船隊整體淨增長已經放緩，預計未來數年將進一步緩減。

現時乾散貨船總訂單量相當於目前船隊的5.6%（而小靈便型乾散貨船訂單量僅為3.5%），是數十年來低位。預計新建貨船交付量將減少，尤其是在2021年下半年和2022年，再結合一定的報廢量一併考慮，應會導致整個乾散貨船行業船隊淨增長減少，特別是我們所經營的分部。

儘管貨運租金趨升以及新建造貨船與二手貨船的價格差距收窄，但面對環保法規對日後貨船設計及技術之影響的不確定因素，我們預期新建造貨船訂單量仍然有限。然而，我們對新建造貨船訂單隨著市場走強而增加的風險將不會掉以輕心。我們也注意到，在燃料價格下降加上市場租金上漲的期間，可能會令貨船提高航速，變相令供應增加。

Clarksons對指標船齡五年的小靈便型乾散貨船的估值自本年初起已上升31%至19,300,000美元，這是得力於更強健的貨運市場和貨船銷售活動所支持，而指標小靈便型乾散貨船的新建造貨船價值則上升至24,500,000美元。

貨船效率不足亦是近期市場走強的另一原動力。運載澳洲煤炭的貨船在中國卸貨港外受阻，一造大豆的收成時間較遲遇上其他商品的付運出口，令巴西主要港口擠塞，新型冠狀病毒疫情干擾了整體交通秩序，而在本季度大多數時間，較往常為多的乾散貨噸位集中在太平洋地區。

已為未來整裝待發

第一季度的現貨市場租金急升，顯示市場供求關係日趨緊張。小靈便型及超靈便型乾散貨船業務的情況尤其如此，兩者的現貨市場租金均優於好望角型乾散貨船。雖然供求極為緊張的情況已開始緩和，但我們預期租金將企穩在高於近年的水平。儘管新型冠狀病毒疫情以及地緣政治局勢和一些供應方面的不確定性仍然存在，但經濟活動在疫苗計劃和刺激措施的支持下將會加強，加上乾散貨船船隊增長緩減，我們對2021年及未來數年的貨運市場持樂觀看法。

Clarksons目前估計小宗散貨噸位航距需求於2021年的增長為4.8%及2022年為3.7%，小靈便型及超靈便型乾散貨船合併運力估計淨增長於2021年僅為1.8%及2022年為1.0%。上述情況極有可能造就未來數年持續有利的供需平衡，我們當能從中受惠。

我們已獲交付於11月及2月簽訂購入的五艘現代化二手超靈便型乾散貨船中的其中兩艘。其餘三艘預期於第二季度連同我們於2月底同意購買的一艘現代化小靈便型乾散貨船加入我們的自有船隊。我們完成目前已訂約的貨船買賣後，自有船隊將為117艘貨船。連同租賃貨船，我們在2021年第一季度營運平均259艘小靈便型和超靈便型乾散貨船。

我們以客戶為中心的業務模式、高裝載率、實力雄厚的團隊、龐大的自有船隊、穩健的資產負債表以及具有競爭力的成本結構，支持我們把握2021年和未來市況更利好的機遇。

承董事會命

公司秘書
莫潔婷

香港，2021年4月13日

於本公告刊發日期，本公司之執行董事為唐寶麟、Mats Henrik Berglund及Peter Schulz，本公司之獨立非執行董事為Patrick Blackwell Paul、Robert Charles Nicholson、Alasdair George Morrison、Irene Waage Basili、Stanley Hutter Ryan、Kirsi Kyllikki Tikka及莊偉林。