

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文件的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本文件全部或任何部份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。

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)

須予披露交易 收購兩艘雙燃料甲醇超大靈便型新建造乾散貨船

於2024年11月28日，太平洋航運的全資附屬公司（即買方1及買方2）與賣方訂立兩份條款大致相同的貨船購買合約，以收購兩艘雙燃料甲醇新建造乾散貨船（「貨船1」及「貨船2」，統稱「該等貨船」），所涉總代價約為93,000,000美元。

預期該等貨船的代價將以本集團現金儲備及／或透過銀行借款於該等貨船交付前撥付。賣方預期貨船1及貨船2的預計交付日期將分別為2028年12月或之前及2028年11月至2029年4月。

太平洋航運一直採取措施降低其現有乾散貨船的碳排放密度，並準備過渡至全新的低排放貨船及燃料，以實現於2050年之前全面脫碳的長遠目標。誠如本公司於2022年10月所公布，在對各種潛在綠色燃料進行可行性評估後，本集團認為，綠色甲醇是目前最適合其第一代低排放貨船的低碳航運燃料。由於該等貨船均為雙燃料低排放貨船，可同時使用綠色甲醇及傳統燃油雙燃料運行，因此訂立上述貨船購買合約與本集團致力開發具商業可行性及高效率的雙燃料低排放貨船，以及本集團旨在於2050年達到淨零排放的目標的過渡策略不謀而合。該等貨船將會是本公司第一代低排放貨船，用作降低現有船隊的碳排放密度。此雙燃料功能為本公司提供了靈活性和選擇性，並憑藉節省成本增強本公司的競爭優勢。

上市規則的涵義

由於各項收購事項按獨立基準計算所得的適用百分比率（定義見上市規則）的最高者少於5%，故按獨立基準計算，各項收購事項不構成上市規則項下的須予披露交易。

由於貨船1及貨船2的貨船購買合約由本集團與相同交易方訂立及彼此均預計於12個月期間內完成，故雖然交易事項並非以相互為條件，惟根據上市規則第14.22及14.23條，交易已予合併計算。由於收購事項中的一項或多項適用的百分比率超過5%但全部均低於25%，因此，按合併基準計算的收購事項構成須予披露交易，並須遵守上市規則第十四章的申報及公告規定。

收購事項

貨船1及貨船2的貨船購買合約並非以相互為條件，其主要條款如下。

	收購事項		
雙燃料甲醇乾散貨船及其概約載重能力(載重噸)	64,000載重噸的雙燃料甲醇乾散貨船(「貨船1」)	64,000載重噸的雙燃料甲醇乾散貨船(「貨船2」)	總代價
買方	買方1	買方2	
賣方	賣方	賣方	
代價	46,500,000美元	46,500,000美元	93,000,000美元
各貨船的支付條款	9,900,000美元於簽署合約時支付，4,450,000美元於預計交付日期的一年前支付，4,450,000美元於下水時支付及餘額27,700,000美元於交付時支付		
預計交付日期	2028年12月或之前	2028年11月至2029年4月	
履約擔保	PBVH已就各買方按照相關合約而履行其全部義務、職責及責任作出擔保		

代價基準

該等貨船的代價乃根據本集團有關價格、技術規格及交付時間表的要求而釐定，當中參考(其中包括)(i)市場上放售的類似貨船(然而有關貨船不具備雙燃料功能，因市場迄今尚未有貨船具備此功能)的價格；(ii)類似類型及噸位的二手貨船(然而有關貨船不具備雙燃料功能，因市場迄今尚未有貨船具備此功能)的近期交易售價；及(iii)建造該等貨船的造船廠的聲譽及品質。貨船1及貨船2的代價乃因此經各訂約方按正常商業條款公平磋商後釐定，並反映本集團於太平洋航運與賣方合作的兩年半期間，在發展低排放貨船方面所作的貢獻及努力。

董事認為，上述主要因素對評估貨船1及貨船2各自的代價而言屬攸關及適當，而貨船1及貨船2的代價屬公平合理。

代價資金來源

目前預期該等貨船的代價將以本集團現金儲備及／或透過銀行借款於該等貨船交付前撥付。

賣方與其最終實益擁有人之間的關係

據董事作出一切合理查詢後所知、所悉及所信：

- (i) 賣方（連同其最終實益擁有人）並非本公司的關連人士，且為獨立於本公司及本公司關連人士的第三方；及
- (ii) 賣方的主要業務活動為擁有和經營貨船。賣方為東京，名古屋、札幌和福岡證券交易所上市公司Mitsui & Co., Ltd.（三井物產株式會社）的全資附屬公司。

進行收購事項的理由

作為負責任及具前瞻性的乾散貨船船東及營運商，本集團致力於2050年之前實現全面脫碳的長遠目標，並正積極評估及尋求機遇過渡低碳產業。太平洋航運一直採取措施降低現有乾散貨船的碳排放密度，並準備過渡至全新的低排放貨船及燃料，以實現於2050年之前全面脫碳的長遠目標。誠如本公司於2022年10月所公布，在對各種潛在綠色燃料進行可行性評估後，本集團認為，綠色甲醇是目前最適合其第一代低排放貨船的低碳航運燃料。

由於該等貨船均為雙燃料低排放貨船，可同時使用綠色甲醇及傳統燃油雙燃料運行，因此訂立上述貨船購買合約與本集團致力開發具商業可行性及高效率的雙燃料低排放貨船，以及本集團旨在於2050年達到淨零排放的目標的過渡策略不謀而合。該等貨船將由全球頂尖的造船公司之一及日本的龍頭造船公司Imabari Shipbuilding Co., Ltd.建造，以其在各種商船設計及建造方面的廣泛設施和能力而聞名，包括乾散貨船。該等貨船將會是本公司第一代低排放貨船，用作降低現有船隊的碳排放密度。此雙燃料功能為本公司提供了靈活性和選擇性，並憑藉節省成本增強本公司的競爭優勢。

董事會認為，此等交易對於太平洋航運遵守日益嚴格的脫碳法規至關重要。交易事項為本集團提供了市場競爭力，特別在徵收碳稅的司法管轄區，我們的乾散貨船將能夠節省成本。長遠而言，收購事項將增強本集團的營運現金流、稅息折舊及攤銷前溢利及整體競爭力。

在此背景下，董事們認為，該等貨船的貨船購買合約條款乃經公平磋商後釐定，屬正常商業條款，公平合理，並符合本公司及其股東的整體利益。

上市規則的涵義

由於各項收購事項按獨立基準計算所得的適用百分比率（定義見上市規則）的最高者少於5%，故按獨立基準計算，各項收購事項不構成上市規則項下的須予披露交易。

由於貨船1及貨船2的貨船購買合約由本集團與相同交易方訂立及彼此均預計於12個月期間內完成，故雖然彼此並非以相互為條件，惟根據上市規則第14.22及14.23條，交易已予合併計算。由於收購事項中的一項或多項適用百分比率超過5%但全部均低於25%，因此，按合併基準計算的收購事項構成須予披露交易，並須遵守上市規則第十四章的申報及公告規定。

本公司的主要業務活動

太平洋航運是全球具領導地位的現代化小靈便型及超靈便型乾散貨船船東及營運商之一。本公司目前營運逾280艘乾散貨船，其中113艘為自有，其餘為租賃。本公司總部設於香港並於香港上市，聘用逾4,500名船員及400名位於全球14個辦公室地點的岸上員工，為超過460名客戶提供優質服務。

釋義

於本公告內，除文義另有所指外，下列詞彙具有下列涵義：

「收購事項」	指	收購貨船1及貨船2；
「董事會」	指	本公司董事會；
「該等買方」	指	買方1及買方2的統稱；
「買方1」	指	Bayview Shipping Limited，為本公司的全資附屬公司；
「買方2」	指	Bridge Bay Limited，為本公司的全資附屬公司；
「本公司」或「太平洋航運」	指	太平洋航運集團有限公司，於百慕達註冊成立的有限公司，其股份於聯交所主板上市；
「關連人士」	指	具有上市規則所賦予其的涵義；
「載重噸」	指	貨船運載重量，即貨船在特定水深可承載的總重量（一般以公噸為單位），包括貨物、燃料、水、儲藏物、備件、船員等；
「董事」	指	本公司董事；
「本集團」	指	本公司及其附屬公司；
「上市規則」	指	聯交所證券上市規則；
「PBVH」	指	PB Vessels Holding Limited，為本公司的直接全資附屬公司；
「賣方」	指	Lepta Shipping Co., Ltd.，於利比利亞共和國註冊成立的有限公司；
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司；

「美元」 指 美國法定貨幣美元；及

「%」 指 百分比。

承董事會命
太平洋航運集團有限公司
公司秘書
莫潔婷

香港，2024年11月28日

於本公告刊發日期，本公司董事如下：

執行董事：

Martin Fruergaard

獨立非執行董事：

Irene Waage Basili、Stanley Hutter Ryan、Kirsi Kyllikki Tikka、莊偉林及Alexandre Frederic Akira Emery

非執行董事：

張日奇及Mats Henrik Berglund