

新聞稿

太平洋航運公布 2025 全年業績

在不斷變化的地緣政治及市場挑戰中錄得穩健的表現，淨溢利達 **58,200,000 美元**

2025 年是集團對以客戶為中心的一體化平台實現超額表現和韌性的良好考驗

末期股息每股 6.0 港仙，佔全年可分派淨溢利的 100%#

擴大的股息政策容許在資產負債表錄得淨現金水平時，可提高資本回報

2026 年 3 月 3 日 - 太平洋航運集團有限公司（「太平洋航運」或「本公司」；股份代號：2343）為全球具領導地位的乾散貨船集團之一，今天公布本公司及其附屬公司（統稱「本集團」）截至 2025 年 12 月 31 日止年度業績。

穩健的財務表現及強勁的資產負債水平

財務摘要

太平洋航運行政總裁 Martin Fruergaard 先生表示：

「於 2025 年，我們錄得基本溢利 59,200,000 美元、淨溢利 58,200,000 美元及稅息折舊及攤銷前溢利 263,100,000 美元，為我們帶來每股基本盈利 8.9 港仙。

於 2025 年，我們充分發揮我們自身綜合平台的廣度及核心優勢，展現靈活性及韌性，在不斷變化的地緣政治及市場挑戰中錄得穩健的業績表現。

2025 年第一季度的乾散貨運市場錄得五年來最弱表現，

而儘管市況自農曆新年起有所回升，惟小靈便型及超靈便型乾散貨船的全年平均指數盈利率仍較 2024 年水平分別低 5% 及 10%。

我們的**核心業務**貢獻 117,200,000 美元（未計管理開支），其中小靈便型乾散貨船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 11,490 美元及 12,850 美元。儘管兩者分別按年下跌 11% 及 6%，小靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均收入仍然較 BHSI 38,000 載重噸（經調整）指數高出 910 美元（或 9%），超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的日均收入則較 BSI 58,000 載重噸指數高出 1,220 美元（或 10%）— 即使市場在年內大部分時間持續轉強，且訂約時的市場租金與確認收益的期間通常存在滯後。

作為核心業務的補充，我們的**營運活動**貢獻 22,900,000 美元（未計管理開支），按年上升 32%，換言之每個營運日錄得 820 美元的利潤。這相當於將我們核心業務的收入分別提升 11%（小靈便型乾散貨船）及 16%（超靈便型乾散貨船）— 這是在我們未能提供核心貨船的情況下，透過向客戶提供服務而為集團業績帶來的寶貴額外貢獻。

致力創造股東價值

為與股息政策一致，並在強勁的資產負債水平及嚴謹的資本管理支撐下，我們於 2025 年向股東派發總值 90,500,000 美元的價值。這包括本年度宣布派發共 50,500,000 美元的股息及本年度完成共 40,000,000 美元的股票購回，佔淨溢利約 179%（不包括貨船出售收益）。股東總回報率為 46%，此乃受惠於 2025 年派付的股息及年內股價強勁增長所帶動。

董事會建議派發末期股息每股 6.0 港仙，使 2025 年全年股息總額達到全年淨溢利的 100%（不包括貨船出售收益）。自 2026 年起，本公司的經修訂股息政策為派發至少 50% 的全年淨溢利（不包括貨船出售收益）作為股息，而倘本公司於年末錄得淨現金水平，則最高增加至淨溢利的 100%（同樣不包括貨船出售收益）。董事會可決定以特別股息及／或股份購回方式作出額外分派。

我們於 2025 年 12 月完成了 2025 年度的股份購回計劃，期間共購回並註銷 150,700,000 股股份，涉及總代價約 40,000,000 美元。由於擁有充足的流動資金及現金流，故以低於公司資產現值的價格購回公司股份，是為股東提升回報的有效途徑—其效益更高於按當前市價購買貨船。董事會已連續第三年批准新的股份購回計劃，而 2026 年款項將高達 40,000,000 美元。

於 2025 年完成股份購回計劃並作出 116,400,000 美元的資本開支後，本公司持續維持淨零負債，其於截至 2025 年 12 月 31 日擁有淨現金 134,000,000 美元及已承諾可動用流動資金 756,000,000 美元。

* 僅供識別

不包括貨船出售收益

	截至 12 月 31 日止年度	
百萬美元	2025 年	2024 年
營業額	2,081.0	2,581.6
稅息折舊及攤銷前溢利#	263.1	333.4
基本溢利	59.2	114.1
股東應佔溢利	58.2	131.7
每股基本盈利 (港仙)	8.9	19.9
每股全年股息 (港仙)	7.6	9.2

稅息折舊及攤銷前溢利乃按毛利減間接一般及行政管理開支計算，不包括折舊及攤銷、匯兌差額、以股權支付的補償及未變現衍生工具收支

嚴謹的船隊擴張策略

在我們 12 月宣布的新建造貨船交易之後，我們的訂單量現時包括四艘日本製造的新建造超大靈便型乾散貨船及四艘中國製造的 40,000 載重噸新建造小靈便型乾散貨船，這些新建造貨船都針對併箱貿易優化了設計。

總體而言，我們在 2025 年承諾購買八艘貨船，其中包括行使了四艘先前長期租賃的貨船的購買權，其價格極具吸引力，我們亦抓緊船齡較高的貨船價格處於歷史高位的時機售出了 8 艘貨船。

截至 2025 年 12 月 31 日，我們的核心船隊由 107 艘自有及 13 艘長期租賃的小靈便型及超靈便型乾散貨船組成，另外有八艘新建造貨船的購買承擔及三艘貨船的長期租賃承擔尚未加入我們的船隊。若包括我們核心業務及營運活動中的短期租賃貨船，我們目前合共營運 250 艘貨船。

乾散貨運供應增長超越需求

於 2025 年，宏觀經濟阻力及受地緣政治影響的貿易流向變化，令乾散貨運需求呈現錯綜複雜的態勢。全球乾散貨運貿易量按年減少約 2%，然而由於平均航距增加，噸位航距需求維持持平。平均航距增加是由於從畿內亞運往中國的鐵鋁氧石長途貿易增加、中國對大西洋新興市場的半加工製品的出口急增，以及紅海航道持續受阻迫使貨船繞道好望角。小宗散貨及穀物提供了有力支持，其貿易量增加 1%，噸位航距需求則增加 4%，主要得益於中國的鋼材、水泥及肥料出口以及其小宗金屬礦石及精礦進口。

根據 Clarksons Research 的數據，2025 年全球乾散貨船船隊運力淨增長為 3%，其中小宗散貨船隊運力淨增長為 4.1%。推動運力擴張的主因為新建造貨船交付量增加，分別佔乾散貨船總供應量的 3.5% 及小宗散貨船供應量的 4.7%，而報廢率則維持低位。

地緣政治局勢顯著影響航運市場

貿易保護主義盛行加上政策不確定性，對 2025 年下半年的貨運租金帶來支持。美國的關稅措施及中美貿易衝突顯著重塑了 2025 年全球經濟與海運貿易格局，不僅擾亂了既有的貿易流向，亦導致船隊僱用率下跌。隨後的局勢發展更趨複雜：美國貿易代表署根據 301 條款，對中國關聯貨船徵收美國特別港務費，而中國亦同步於 2025 年 10 月 14 日對美國關聯船舶徵收對等收費。於該等措施生效三週後，兩國政府達成協議，同意將相關費用暫緩執行一年，並撤回少量關稅措施；此舉僅屬暫時性的緩解，而相關措施尚未徹底取消。

誠如我們的第三季度交易活動公告所述，我們已採取積極措施，以保護公司業務免受上述特別港務費措施影響，確保我們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。鑑於相關措施目前已暫緩執行，我們將繼續留意事態發展，並隨時準備採取應對行動，以確保我們的貨船能繼續為全球客戶提供服務。

市場挑戰及地緣政治不確定性將於 2026 年持續

預計 2025 年所面臨的多項挑戰及大部分動盪將持續，其中部分挑戰將可能為 2026 年的貨運租金水平提供支持。

乾散貨運需求將再次受制於歷史性低迷的全球經濟增長。根據 Clarksons Research 的預測數據，由於新建造貨船交付量持續高企且報廢量有限，2026 年乾散貨船的供應增長預計將超過需求增長。

然而，值得注意的是，預計多項低效因素將再次收窄供需差距，並收緊市場供應。這些因素可能包括：蘇伊士運河航道持續受干擾、貨船減速航行、港口擁堵、乾散貨船密集入塢，以及在今年稍後時間，倘美國重新實施特別港務費徵費，中國關聯貨船可能面臨自發性制裁。此外，針對美國政府會否及何時落實自 2024 年起規劃的《美國船舶法案》(US Ships Act)，以及於 2026 年 2 月 20 日發布的《海事行動計劃》(Maritime Action Plan) 存在不確定性；上述法案及計劃將分別對停靠美國港口的中國關聯船舶及任何外國建造的船舶徵收費用。

根據 2026 年初政局發展速度及基調，其中包括在我們準備公布業績之際剛爆發的中東軍事衝突，我們目前預期干擾將會增多而非減少。這可對貨運租金形成支撐，而本公司已具備有利條件，足以應對此類干擾所帶來的挑戰及機遇。

展望 2026 年以後，配備起重機的乾散貨船業務預計將受益於小宗散貨及穀物需求的快速增長，而全球綠色能源基礎設施建設及發展中國家持續的城市化進程，將支撐鋼材、水泥及其他建築材料的貿易。在供應端方面，新建造貨船交付量已於 2025 年見頂，而小宗散貨船隊的老齡化趨勢及更趨審慎的訂船模式，預示長遠而言在小宗散貨航運中，供需基本因素將更為理想。」

我們的船隊

於 2025 年 12 月 31 日		營運貨船			總計	總載重噸 (百萬噸) 自有	平均船齡 自有
		自有	長期 租賃	短期 租賃 ¹			
	小靈便型	58	9	47	114	2.2	13
	超靈便型/ 超大靈便型 ²	48	4	83	135	3.1	13
	好望角型 ³	1	-	-	1	0.1	15
總計 ⁴		107	13	130	250	5.4	13

1 於 2025 年 12 月營運中的短期貨船及與指數掛鈎的貨船之平均數目

2 超過 60,000 載重噸的超靈便型乾散貨船通稱為超大靈便型乾散貨船

3 本公司擁有一艘以光船租賃形式長期租賃的好望角型乾散貨船

4 不包括八艘已訂購的新建造貨船及三艘尚未交付的長期租賃貨船

如欲了解更多詳情，請瀏覽刊於我們網頁中投資者部分的 2025 全年業績公布 (www.pacificbasin.com)。我們完整的全年業績報告將於 2026 年 3 月 19 日或前後發布。

關於太平洋航運

太平洋航運 (www.pacificbasin.com) 乃全球具領導地位的現代化小靈便型、超靈便型及超大靈便型乾散貨船船東和營運商之一。擁有世界一流的內部管理團隊，本公司重視及承諾可持續發展航運業務，並致力專注船員的健康、安全及福祉，負責任的環保實踐，優化表現以實現最佳的燃油及碳效能，以提供一流的運輸服務。本公司現營運約共 250 艘乾散貨船，其中超過 100 艘為自有貨船，其餘為租賃貨船。目前，公司的船隊增長承諾包括訂購四艘新建造超大靈便型乾散貨船及四艘新建造小靈便型乾散貨船。太平洋航運為超過 600 家客戶提供優質服務，於全球各重點地區開設 14 間辦事處，聘用超過 4,300 位船員及約 400 位岸上員工。

如欲瞭解更多詳情，請聯絡：

太平洋航運集團有限公司
Brian Chan
Tel: +852 2233 7000
E-mail: comms@pacificbasin.com



綜合損益表

	截至 12 月 31 日止年度	
	2025 年 千美元	2023 年 千美元
營業額	2,081,039	2,581,552
服務開支	(2,005,200)	(2,446,312)
毛利	75,839	135,240
間接一般及行政管理開支	(6,982)	(6,009)
其他收入及收益	7,603	13,763
其他開支	(7,207)	(803)
財務收入	11,108	13,693
財務開支	(21,536)	(23,503)
除稅前溢利	58,825	132,381
稅項支出	(653)	(684)
股東應佔溢利	58,172	131,697
股東應佔溢利的每股盈利 (以美仙計)		
每股基本盈利	1.14	2.54
每股攤薄盈利	1.13	2.47

綜合資產負債表

	於12月31日	
	2025 年 千美元	2024 年 千美元
資產		
非流動資產		
物業、機器及設備	1,642,124	1,698,666
使用權資產	91,028	80,060
商譽	25,256	25,256
衍生資產	-	1,995
應收貿易賬款及其他應收款項	3,206	42,250
	1,761,614	1,848,227
流動資產		
存貨	96,527	126,391
衍生資產	1,550	2,281
應收貿易賬款及其他應收款項	148,103	155,017
現金及存款	270,559	282,037
可收回稅項	74	82
	516,813	565,808
資產總額	2,278,427	2,414,035
權益		
股東應佔資本及儲備		
股本	50,546	50,710
保留溢利	676,703	662,986
其他儲備	1,097,733	1,112,948
權益總額	1,824,982	1,826,644
負債		
非流動負債		
借貸	69,938	185,776
租賃負債	64,963	52,149
衍生負債	775	499
	135,676	238,424
流動負債		
借貸	66,583	76,542
租賃負債	28,937	29,891
衍生負債	5,533	3,014
應付貿易賬款及其他負債	216,716	239,520
	317,769	348,967
負債總額	453,445	587,391

如欲了解更多詳情，請瀏覽刊於我們網頁中投資者部分的 2025 全年業績公布(www.pacificbasin.com)。我們完整的全年業績報告將於 2026 年 3 月 19 日或前後發布。