

公司代码：601872

公司简称：招商轮船

招商局能源运输股份有限公司
2023 年年度报告摘要

第一节 重要提示

- 1 本年度报告摘要来自年度报告全文，为全面了解本公司的经营成果、财务状况及未来发展规划，投资者应当到 www.sse.com.cn 网站仔细阅读年度报告全文。
- 2 本公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证年度报告内容的真实性、准确性、完整性，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担个别和连带的法律责任。
- 3 公司全体董事出席董事会会议。
- 4 信永中和会计师事务所（特殊普通合伙）为本公司出具了标准无保留意见的审计报告。
- 5 董事会决议通过的本报告期利润分配预案或公积金转增股本预案
 1. 2023年公司母公司报表净利润1,733,498,154.68元，按母公司净利润计提10.00%的法定盈余公积173,349,815.47元。
 2. 以2023年度利润分配方案实施时股权登记日的应分配股数为基数，拟每10股派发现金红利人民币元2.38（含税）。截至2023年12月31日，公司总股本8,143,806,353.00股，拟合计派发现金股利为人民币1,938,225,912.01元（含税）。现金分红占报告期实现的归属上市公司股东净利润的40.07%。
 3. 利润分配方案发布后至实施前，公司股本如发生变动，将维持每股分配金额不变，对分配总额进行相应调整。

第二节 公司基本情况

1 公司简介

公司股票简况				
股票种类	股票上市交易所	股票简称	股票代码	变更前股票简称
A股	上海证券交易所	招商轮船	601872	不适用

联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	孔康	赵娟、徐安安
办公地址	上海市中山东一路9号轮船招商总局大楼香港干诺道中168-200号信德中心招商局大厦32楼	上海市中山东一路9号轮船招商总局大楼香港干诺道中168-200号信德中心招商局大厦32楼
电话	+86-21-63361872+852-28597361	+86-21-63361872+852-28597361
电子信箱	IR@cmhk.com	IR@cmhk.com

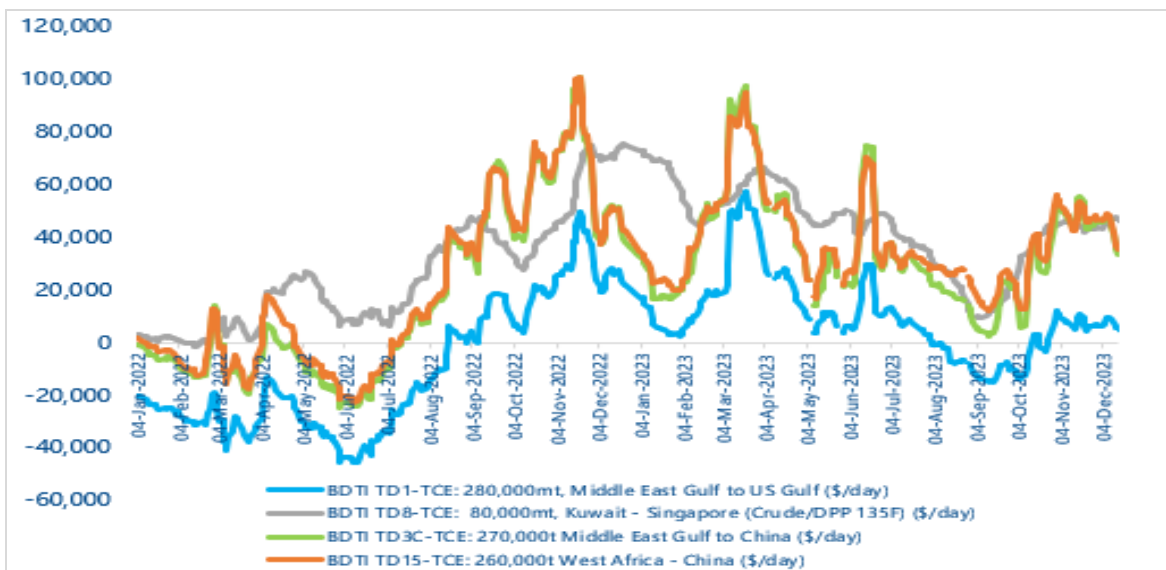
2 报告期公司主要业务简介

（一）国际原油海运行业的基本情况

2023年，全球原油海运贸易量同比增长3%至20.3亿吨。尽管OPEC+减产尤其是下半年沙特额外自愿减产对VLCC海运需求带来一定冲击，但美湾、俄罗斯原油出口量保持高位，石油贸易总体保持运距拉长的趋势，大西洋地区对亚洲出口大幅增长，推动全球原油吨海里需求增长6.8%。2024-2025年原油吨海里需求预计增长维持2023年趋势，保持在3%以上：一是大西洋和美湾地区对亚洲原油出口扩张趋势将持续；二是俄罗斯出口和欧洲进口海运贸易长程化格局继续；三是红海局势等事件扰动因素，或进一步拉长全球油运航距和增加海上在途库存。

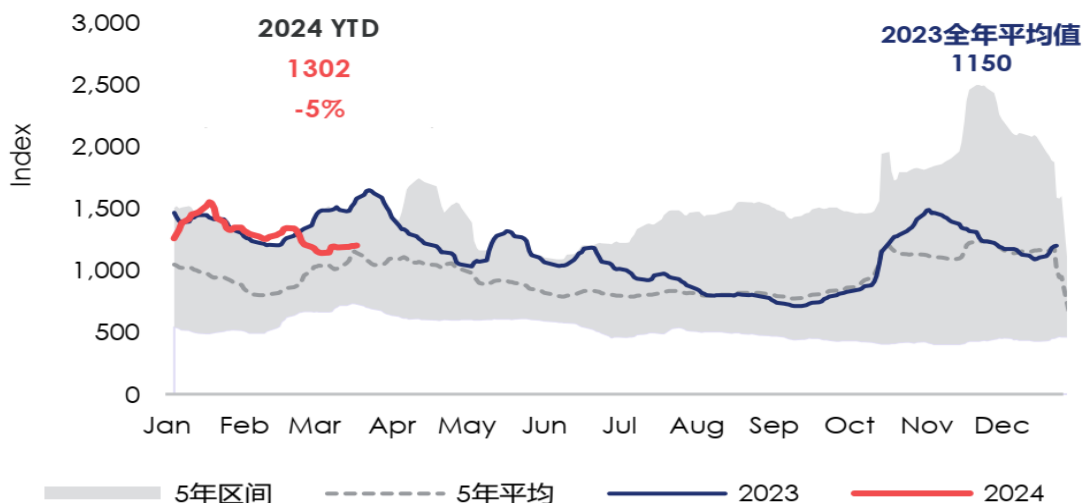
2023年全球原油油轮船队规模增长2%至4.6亿载重吨，其中VLCC运力增长2.2%达到2.8亿载重吨，占总运力61%。尽管去年以来部分船东大量下单Suezmax油轮和VLCC油轮，但目前全球油轮手持订单占船队比例仍处于过去30年来的偏低水平，其中VLCC油轮2024年预计仅两艘原计划于2023年交付的推迟到一季度交付。

2023年，原油油轮运价波动频繁，呈现底部抬升、均值提高、波幅收窄的趋势。自一季度高位回落后出现小幅反弹，后震荡下跌至9月低点，11月市场出现强势上行。VLCC、阿芙拉型日收益均值分别为4.87万美元、5.69万美元，同比去年均值分别上升104%、1.7%。

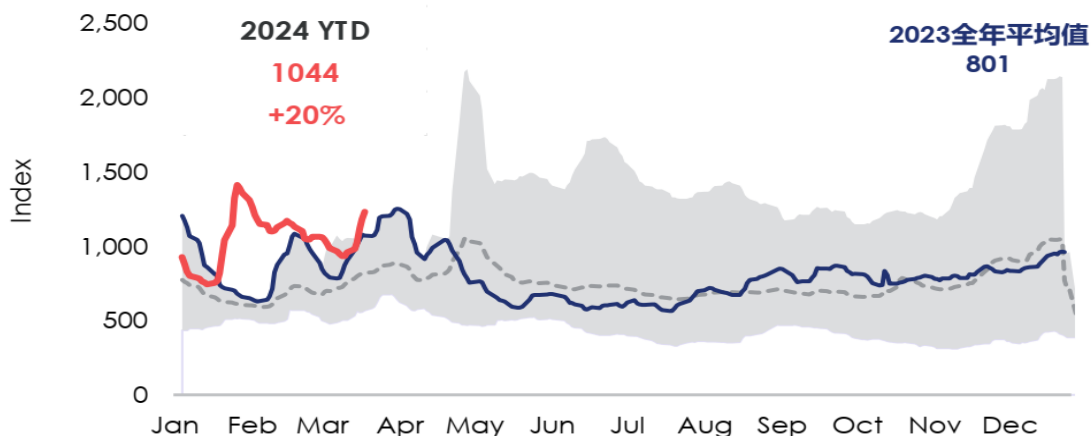


（数据来源：波罗的海交易所）

波罗的海原油油轮运价指数



波罗的海成品油油轮运价指数



(数据来源: 克拉克森上海)

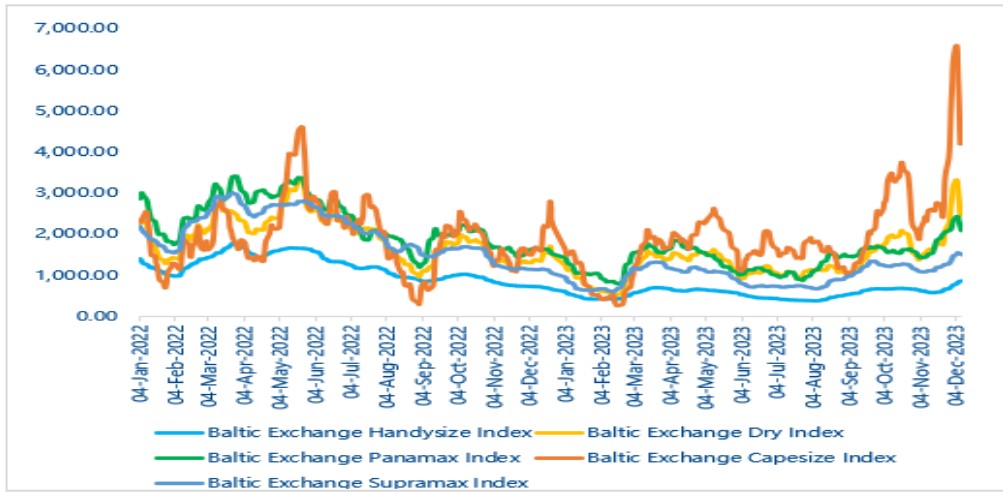
(二) 国际干散货海运行业的基本情况

2023年,全球散货贸易需求逐步恢复。受中国干散货进口需求强劲反弹的支持,2023年全球干散货海运贸易量上涨3.7%至55亿吨。俄乌冲突导致贸易格局发生转变,粮食、煤炭等货种运距拉长,全球干散货吨海里需求预计同比增长4.8%。

2023年全球干散货船队规模较年初上涨3.1%至10亿载重吨,2024-2025年预计进一步放缓至2.3%。目前全球散货船手持订单占船队运力比重仅为9%,接近30年来的最低水平,新订单出现频率也明显放缓。

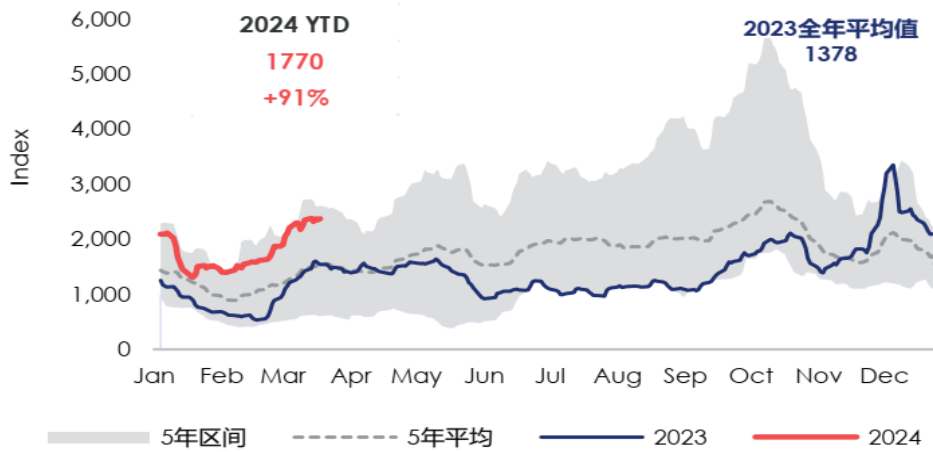
由于集装箱运输替代效益退坡,灵便型船舶租金回撤,2023年散货船即期市场运费收益平均值回调至12,371美元/天,较2022年下跌近40%,和近10年平均值相比低3%。各细分船型中:受铁矿石、煤炭等需求支撑,大型散货船在2023年支撑较强,好望角型散货船收益微涨1.31%至15,570美元/天。而同期中小型散货船收益受集装箱市场大幅回落影响,则较2022年明显回落。

四季度好望角型散货船带动 BDI 指数快速冲高，为来年奠定较好基调。

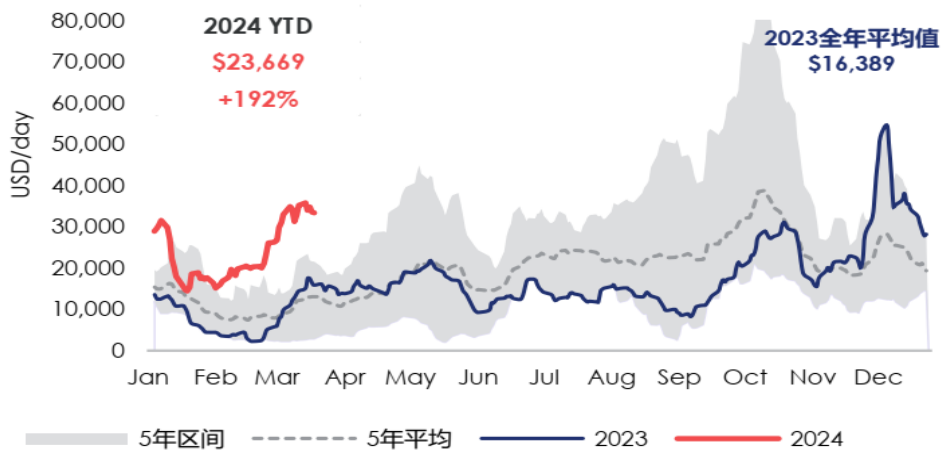


(数据来源：波罗的海交易所)

波罗的海干散货运费指数 (BDI)



波罗的海 CAPESIZE 5TC 平均租金水平



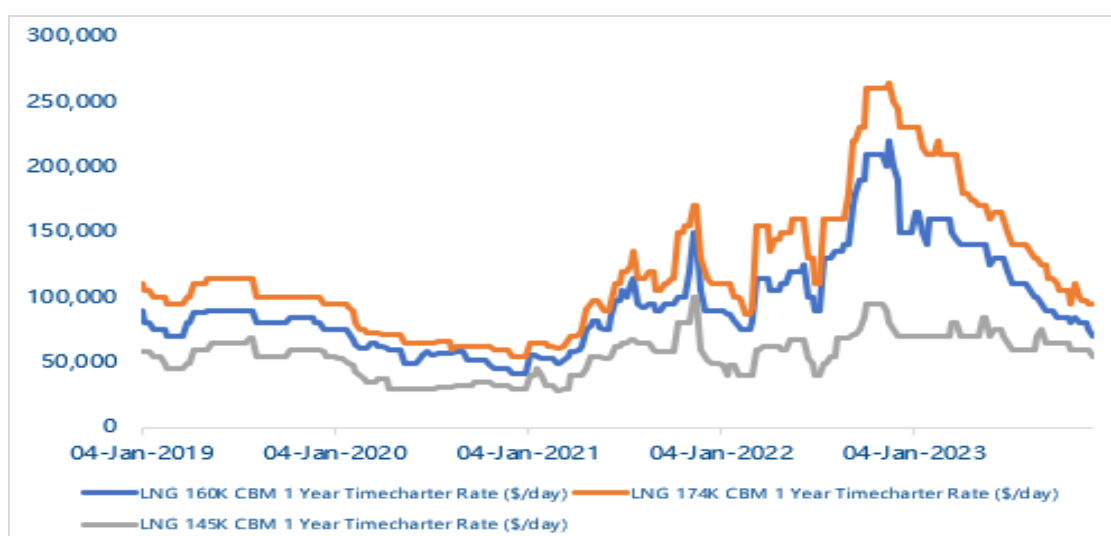
(数据来源：克拉克森上海)

（三）国际 LNG 海运行业的基本情况

根据克拉克森数据，2023 年全球 LNG 贸易量增长 2.7% 至 4.1 亿吨，吨海里贸易量增长 4.9%。进口方面，中国（+12.3%）、泰国（+35.0%）和印度（+8.0%）带动了全球的进口增长；欧洲地区的进口继续增加，同比上涨 1%。出口方面，美国出口了 8,730 万吨 LNG，超越卡塔尔与澳大利亚成为全球第一大 LNG 出口国。中长期来看，美国、卡塔尔仍有多个出口项目在建，LNG 的出口瓶颈将进一步扩宽，市场总量将继续保持增长。

2023 年全球 LNG 运输船队运力规模增长 4.7% 达到 1.2 亿立方米（744 艘，或 6,015 万载重吨）。当前手持订单占船队比例达到 53%，其中超过 90% 的订单船已锁定长约项目。

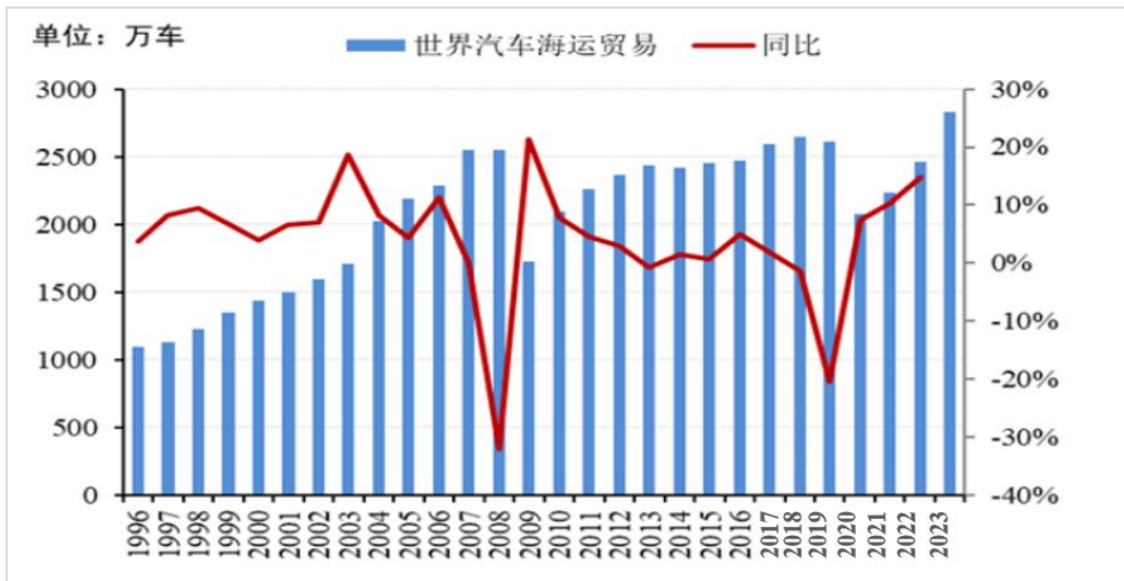
虽然 2023 年 LNG 运输船即期市场日收益从 2022 年创纪录水平回落，但整体仍处高位，其中 16 万立方米 LNG 运输船收益平均值达到 12.4 万美元/天，仍大幅高于历史平均值。



（数据来源：克拉克森研究）

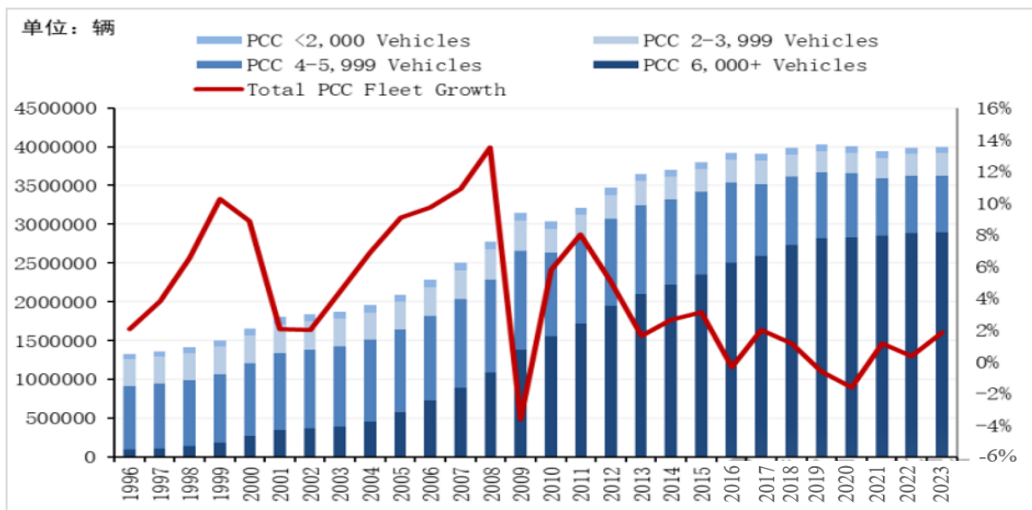
（四）国际滚装海运行业的基本情况

2023 年全球汽车海运贸易量继续大幅增长，全年增长 14.85% 至 2,826 万辆，比 2019 年的水平增长 8.27%。同期中国汽车海运出口继续大幅增长，凭借国产供应链优势，挤占日、德汽车市场份额，且出口中长距离贸易（南美、中东、非洲、欧洲等）占比进一步上升，共同推动全球车海里贸易大幅上涨 18.6%（1.6 亿车海里）。与此同时，新能源汽车（较传统燃油汽车更大更重）在全球汽车海运贸易中的占比升至 30%，而巴士、卡车等商用车以及其他特定滚装货物贸易量的增加，进一步推动对汽车运输船的需求。预计 2024 年和 2025 年全球汽车海运贸易仍将保持增长趋势，但较 2023 年的高增速水平放缓。下图是 1996-2023 年全球汽车海运贸易趋势。



(数据来源：克拉克森研究)

2023 年全球汽车运输船队运力扩张依然缓慢，全年仅增长 2% 至 399.7 万车位，其中 6,000 车位以上汽车运输船占比达到 72.4%。当前手持订单比占船队比例为 36.4%，且集中在 6,000 车位以上船舶，预计 2024-2026 年将迎来交付潮。不过当前 20 年船龄以上汽车运输船运力占比达到 18%，而 15 年以上运力占比则高达 47%。根据克拉克森研究 CII 评级，目前汽车运输船船队中达到 C 级及以上级别的运力比例较低，运营商面临较大环保规范和碳税压力，汽车运输船船队更新空间

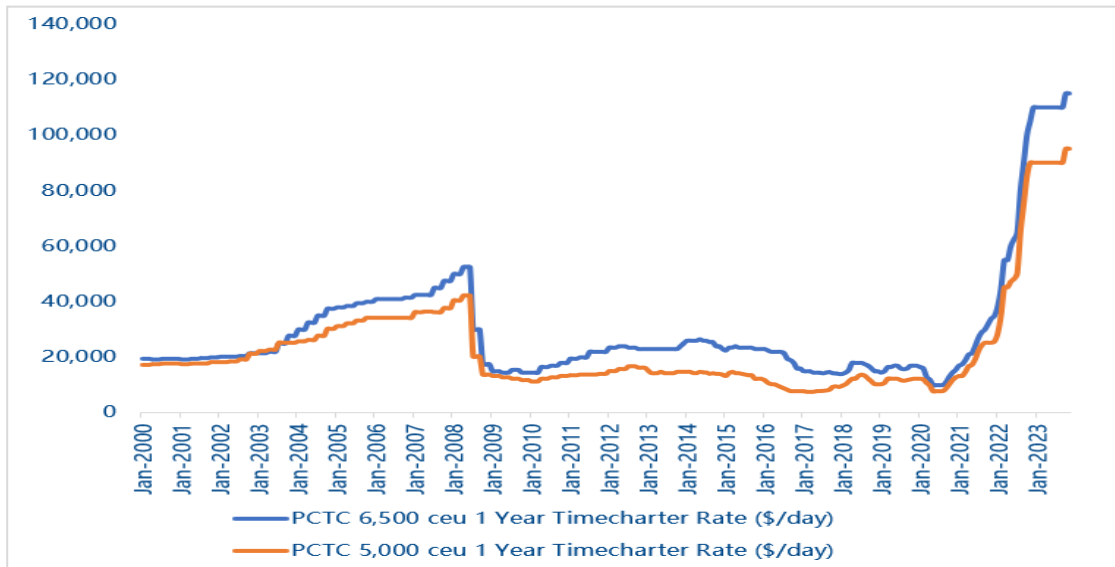


将消化现有运力的投放。下图是 1996-2023 年不同载重吨的 PCC 船型总运力情况。

(数据来源：克拉克森研究)

2023 年汽车运输船期租租金持续创新高。其中 6,500 车位汽车运输船 1 年期期租租金在年末已进一步上升到 11.5 万美元/天，全年平均值达到 11.1 万美元/天。这较 2022 年上涨 54%，比近

10 年平均值高 488%。同期，汽车运输船运价也保持增长趋势。下图是 2000-2023 年 5000、6500 车位汽车运输船一年期租金走势（单位：美元/天），滚装市场处于超景气周期。



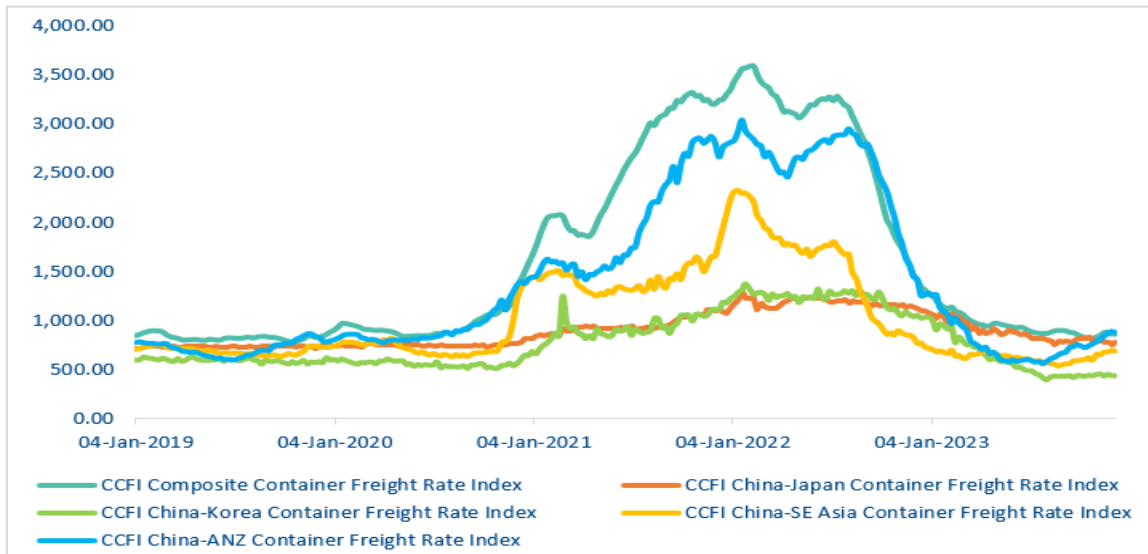
（数据来源：克拉克森研究）

（五）国际集装箱海运行业的基本情况

受全球宏观经济大环境影响，2023 年全球集装箱海运贸易持续承压，不过贸易量在年中触底后回升，全年集装箱海运贸易量维持在 2 亿 TEU。市场预计 2024-2025 年全球集装箱海运贸易将温和复苏，分别增长 3.7% 和 3.1%，东南亚航线将成为增长驱动力。

2023 全球集装箱船也将进入新船交付周期，船队规模增长 7.8% 至 2,770 万 TEU。目前手持订单占运力比重仍处于较高水平，且预计 2024 年新船交付量将进一步扩大，船队规模将首次突破 3,000 万 TEU。

2023 年集装箱船市场即期运价整体已回落至“正常水平”。SCFI 指数均值较 2022 年下降 71% 至 1,006 点，较 2010-2019 年平均值高 5%，其中主干航线即期运价平均值已低于 2019 年。但受近期红海船舶受袭、巴拿马运河通行限制以及欧地线班轮公司普遍绕航好望角等综合影响，主干航线（尤其是欧线）运价自 12 月止跌回升，加之班轮公司对运力投放的控制加强，闲置运力增加，市场底部或有望抬高。租船市场方面，随着新船集中交付，集装箱船租金持续承压，年末克拉克森研究集装箱船租金指数较年初下跌 30%，与 2022 年 4 月峰值相比下跌 84%。近期即期运价大幅反弹推动船舶租金止跌回升。



（数据来源：上海航运交易所）

报告期内，公司作为专注于国际国内货物运输的专业航运公司，以油气运输、干散货运输为双核心主业，其他运输（集装箱、汽车滚装等）为有机补充，业务布局清晰，市场覆盖和货源种类齐全。公司结合市场情况，灵活采用多种方式有序开展各类生产经营和投资活动。

公司油轮船队从事国际原油运输业务，始终坚持以市场化为中心，推行“航线全球化，客户多元化，服务专业化”策略。以包括央企石油公司、贸易商及民营独立炼厂在内的中资客户为基础货源，不断拓展海外市场，积极开发国际客户，持续加大与国际大石油公司的业务合作。2023年1-12月TD3C航线TCE均值为35,459美元/天，同比增长111%。国际原油运输市场上升明显，VLCC日均TCE同比涨幅64%，Aframax同比涨幅50%。公司着力加强VLCC船队“全球化、规模化”运营，同时更新和适度扩张Aframax船队，以起到与VLCC船队的协同效用。公司通过建立更加广泛的全球货源网络和航线组合，为中国及全球客户提供安全、优质、高效的能源运输服务。公司船队始终保持多元化经营，以投放即期市场经营为主，期租市场为辅，并与大客户签订COA合同，以获取持续稳定的货源保障。

公司散货船队，通过强化市场研判，优化经营规划，根据市场动态调整策略，通过高位锁定，跨越市场波段，围绕重点客户，提升即期经营能力，贯彻滚动经营，扩大第三方业务规模和利润，各市场经营船型，经营效益和业绩稳固提升，各船型均跑赢大市。公司经营、管理的VLOC船舶数量达到37艘，船队规模稳居世界第一，船队运营安全、高效、稳定，继续利用集中经营规模优势，强化全球化运营和航线布局，努力开拓新货源，不断提升经营能力。2023年12月干散货市场呈现震荡回升，12月BDI均值为2,538点，环比增长39%。全年散货市场低迷，日均TCE下跌明显，1-12月BDI均值为1,378点，同比下降28%。公司聚焦发展优势船型，加快运力优化节奏。同时，公司继续推进“低成本、大客户”策略，拓展中长期业务发展机会，提升穿越周期和抗风险能力。

面对比往年更剧烈波动的市场形势，公司抓住机会快速进入，确立了在 LNG 运输市场的重要船东地位，通过密切跟进 LNG 市场动向，完善市场分析体系，监控和分析 LNG 船市场的买卖、期租交易情况，更加准确地进行市场走势预测，指导智慧经营，成功扩大自主造船订单规模，年内与中石油的 2 艘船舶 25 年期长约成功落地，进一步提升了船队的长约锁定比例。截至 2023 年 12 月底，公司主控平台招商气运已持有自主订单船 8 艘（其中 5 艘锁定长约）和参股项目船 10 艘，共 18 艘 LNG 船。同时，招商气运积极参与国际一流 LNG 运输项目投标，推进意向船舶项目，实现船队规模的稳健扩展。合营平台 CLNG 现有项目高质量运行，新项目拓展也继续取得积极进展。

内贸滚装运输方面，推运长江业务优化调整工作，理顺江海组织机构和经营管理关系；把握沿海运力供不应求机遇，深化与国内汽车厂的合作模式，推进同行资源和舱位合作，提升沿海船舶运价和船舶运营效益。

外贸滚装运输方面，报告期内公司抓住外贸业务市场风口，将 5 艘内贸船调整到外贸航线，实现了外贸自营业务的突破，与国内主要主机厂完成外贸滚装运输长期合约签署，顺利开辟中国到波斯湾、东南亚、红海的国际滚装航线，探索了航次租赁、包船运输等多种业务模式，逐步建立起江、海、洋全程联运的滚装物流网络。

集装箱运输业务方面，公司始终坚持“以客户为中心、以市场为导向”，做精做优亚洲区域内精品航线。2023 年度，集装箱市场低位运行，整体平均运价低于去年同期，12 月 CCFI 均值 875 点，环比增长 2%，1-12 月 CCFI 均值为 942 点，同比下降 66%。公司服务网络覆盖中国沿海主要港口至日本、韩国、澳洲、菲律宾、越南、印度、台湾地区、香港地区等多条集装箱班轮航线。其中，在日本航线和台湾地区航线深耕多年，业内处于市场领先地位。同时，公司还通过积极提供网点众多的优质江海联运、海铁联运、集卡直通等多式联运服务，努力成为“亚洲航运数字化一站式精品服务引航者”。

3 公司主要会计数据和财务指标

3.1 近 3 年的主要会计数据和财务指标

单位：元 币种：人民币

	2023年	2022年		本年比上年 增减(%)	2021年	
		调整后	调整前		调整后	调整前
总资产	62,394,661,514.41	65,473,821,921.18	65,469,954,370.01	-4.70	60,137,823,483.70	60,135,535,610.55
归属于上市公司 股东的净资产	36,891,113,703.65	33,050,946,807.09	33,047,137,611.70	11.62	26,405,353,745.54	26,403,065,872.39
营业收入	25,881,013,078.04	29,708,405,329.45	29,708,405,329.45	-12.88	24,412,230,326.40	24,412,230,326.40
扣除与主 营业务无 关的业务 收入和	25,881,013,078.04	29,708,405,329.45	29,708,405,329.45	-12.88	24,412,230,326.40	24,412,230,326.40

具备商业实质的收入后的营业收入						
归属于上市公司股东的净利润	4,836,966,617.91	5,087,408,654.19	5,085,887,331.95	-4.92	3,611,356,912.33	3,609,069,039.18
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	4,640,441,615.09	4,809,243,663.71	4,807,722,341.47	-3.51	1,871,301,293.50	1,869,013,420.35
经营活动产生的现金流量净额	8,917,304,888.14	6,995,173,616.24	6,995,173,616.24	27.48	6,508,505,385.47	6,508,505,385.47
加权平均净资产收益率（%）	13.25	17.11	17.11	-3.86	12.54	12.54
基本每股收益（元/股）	0.60	0.61	0.61	-1.64	0.48	0.48
稀释每股收益（元/股）	0.60	0.61	0.61	-1.64	0.48	0.48

3.2 报告期分季度的主要会计数据

单位：元 币种：人民币

	第一季度 (1-3 月份)	第二季度 (4-6 月份)	第三季度 (7-9 月份)	第四季度 (10-12 月份)
营业收入	5,883,160,023.71	7,106,902,061.01	6,032,468,900.55	6,858,482,092.77
归属于上市公司股东的净利润	1,121,511,970.80	1,649,197,856.54	987,515,221.85	1,078,741,568.72
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	1,101,847,650.02	1,633,683,708.16	882,308,035.94	1,022,602,220.97
经营活动产生的现金流量净额	2,235,688,490.05	2,208,086,067.11	2,234,174,466.27	2,239,355,864.71

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

适用 不适用

4 股东情况

4.1 报告期末及年报披露前一个月末的普通股股东总数、表决权恢复的优先股股东总数和持有特别表决权股份的股东总数及前 10 名股东情况

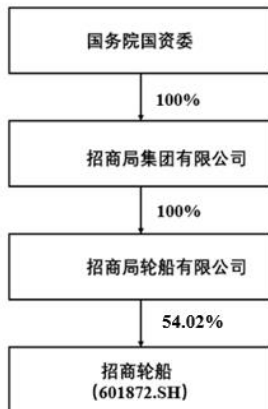
单位：股

截至报告期末普通股股东总数（户）					109,290		
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户）					90,876		
前 10 名股东持股情况							
股东名称 （全称）	报告期内 增减	期末持股数量	比例 （%）	持有有限售 条件的股份 数量	质押、标记或 冻结情况		股东 性质
					股份 状态	数量	
招商局轮船有限公司		4,399,208,563	54.02		无		国有法人
中国石油化工集团有限公司		1,095,463,711	13.45		无		国家
香港中央结算有限公司	-4,814,205	369,931,972	4.54		无		境外法人
全国社保基金四一四组合	21,117,967	113,117,721	1.39		无		其他
大连船舶重工集团有限公司	-1,028,880	83,880,755	1.03		无		其他
中国太平洋人寿保险股份有限公司—传统—普通保险产品	40,909,263	40,909,263	0.50		无		其他
中国石化集团资产经营管理有限责任公司		38,757,523	0.48		无		国有法人
中国太平洋人寿保险股份有限公司—分红—个人分红	35,995,539	35,995,539	0.44		无		其他
中国工商银行股份有限公司—汇添富价值精选混合型证券投资基金	32,051,178	32,051,178	0.39		无		其他
吴懿兵	236,000	31,002,656	0.38		无		境内自然人
上述股东关联关系或一致行		中国石化资产经营管理有限责任公司为中国石油化工集团有限公司的					

动的说明	全资子公司，属于一致行动人。其它股东之间未知是否存在关联关系或属于《上市公司收购管理办法》规定的一致行动人。
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明	无

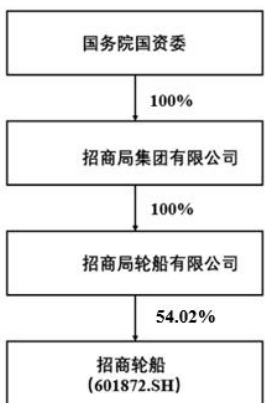
4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

适用 不适用



4.3 公司与实际控制人之间的产权及控制关系的方框图

适用 不适用



4.4 报告期末公司优先股股东总数及前 10 名股东情况

适用 不适用

5 公司债券情况

适用 不适用

第三节 重要事项

1 公司应当根据重要性原则，披露报告期内公司经营情况的重大变化，以及报告期内发生的对公司经营情况有重大影响和预计未来会有重大影响的事项。

1.船队发展情况

报告期内，公司接收了艘1艘30.7万吨VLCC，1艘8万m³LNG船（CLNG与深圳燃气合营），2艘1,140TEU集装箱船，2艘2,400TEU集装箱船，共6艘新船。

公司新签了2艘11.5万吨Aframax油轮，1艘30.6万吨甲醇双燃料VLCC，2艘8.2万吨Kamsarmax型散货船，2艘6.2万吨多用途船，2艘17.5万m³LNG船，2艘9,300CEU甲醇双燃料汽车滚装船，4艘7,800CEU甲醇双燃料汽车滚装船，共15艘订单。

公司处置1艘小型集装箱船，4艘五星旗Handymax散货船，共5艘老旧船舶。报告期末公司船队结构如下：

报告期末招商轮船船队概况

（单位：艘、万吨、岁）

分类	现有船舶				订单船舶	
	船舶艘数	总载重量(万吨)	箱位数(TEU)/ 车位数(辆)	平均船龄	船舶艘数	总载重量(万吨)
油轮小计	57	1664.65		9.1	6	88.05
Aframax	5	53.58		15.2	5	57.5
VLCC	52	1611.07		8.6	1	30.55
气体船小计	22	192.57		7.5	30	243.02
LNG	22	192.57		7.5	30	243.02
散货船小计	93	1855.95		8.6	4	32.8
VLOC	34	1313.16		6.2		
Capesize	16	286.89		13.1		
kamsarmax					4	32.8
Panamax	6	45.78		10.9		
Ultramax	20	125.73		7.6		
Supramax	10	57.95		12		
Handysize	7	26.44		6.7		
件杂货船小计	4	24.65		1.6	4	24.62
General Dry Cargo Ship	4	24.65		1.6	4	24.62
滚装船小计	22	8.54	41020	10.5	6	12.9
RORO					6	12.9
长江800车位	8	0.91	6400	10.2		
长江1000车位	4	0.6	4000	6.4		
沿海2000车位	6	2.16	13306	13.5		
沿海3800车位	2	2.36	8132	2.6		
沿海4300车位	1	1.28	4310	23.6		
沿海4900车位以上	1	1.23	4872	14.3		
集装箱船小计	19	42.4	30491	9.5		
Container - P	1	7.12	4015	6.8		
Container - H	12	23.03	17627	11.8		
Container-Freemax	3	3.85	2876	10.6		
Container	3	8.4	5973	0.4		
自有船总计	217	3788.76		8.8	50	401.39
租入船总计	33	148.63		12.9		

2.船队经营概况

报告期内，公司旗下船队共完成货运量为24,531万吨，同比下降1.6%，其中油轮船队完成货运量8,752万吨，同比增长9%；干散货船队完成货运量9,888万吨(含杂货)，同比增长7%；滚装船队完成货运量996万吨，同比下降19%；集装箱船队完成货运量97万TEU(重箱)，同比增

长 12%；LNG 船队完成货运量 2,201 万吨，同比下降 7%。

过往 3 年，公司货运量情况如下：

单位： 万吨/万 TEU	油轮船队		干散货船队		滚装船队		集装箱船队		LNG 船队	
	货运量	同比	货运量	同比	货运量	同比	货运量	同比	货运量	同比
2021	7,483	1%	11,376	1%	1,243	13%	93 万 TEU	15%	2,208	-3%
2022	7,943	6%	9,276	-18%	1,231	-0.3%	86 万 TEU	-8%	2,355	7%
2023	8752	9%	9,888	7%	996	-19%	97 万 TEU	12%	2,201	-7%

3.油轮船队经营情况

报告期内，公司贯彻落实“客户多元化”和“经营全球化”策略在稳固与国际、国内大石油公司战略合作的基础上，公司积极开发新客户，拓展新货源，稳固全球大三角航线经营。继续发挥大船队优势，把握市场节奏，灵活调整航线布局，适应市场格局变化，努力做到客户多元、航线多元、货种多元、经营方式多元，抗风险能力和持续盈利能力稳步提升。加强市场预判，把握趋势，提高营运率，平衡市场风险。加大在低碳减排、智慧经营等数智化创新的投入，从技术到运营环节，实现精细化管理。2023 年公司现货市场经营的 VLCC 油轮四个季度表现比较均衡，即期日均 TCE 接近 5 万美元；公司目前 Aframax 船队船龄较老，以期租经营为主。油轮船队整体经营业绩继续跑赢大市，尤其是 VLCC 船队继续跑赢大部分同行（包括船队结构优于我公司的欧美油轮公司）。油轮船队持续优良的安全记录和服务水平也持续得到全球客户的高度认可。

4.干散货船队经营情况

报告期内，国际干散货航运市场整体表现较去年同期明显下滑。公司业务、研究团队密切跟踪市场和加强前瞻性研判，动态调整经营策略，在市场波动中抓机会，灵活调整租入船和锁定策略；围绕重点客户，以优势航线为基础，提升即期经营能力；通过滚动经营，努力扩大第三方业务规模和提升船队整体收益；同时，坚持稳健经营的策略，稳住基本盘收益，规避市场下行风险，平衡好即期经营和中长期锁定的独立性和联动性。具体船型来看，好望角型船，有效利用市场短期冲高机会，逆季节集中高位锁定跨越市场低迷期；巴拿马型船，分阶段分目标滚动锁定，夯实船队经营底盘；灵便型船，稳健经营，深研区域贸易形态，预判区域市场变化趋势，优化运力定载和布局。2023 年，全船队实现日均 TCE1.7 万美元，各细分船型均跑赢市场理论评估值。公司经营、管理的 VLCC 船舶数量维持在 37 艘，船队规模仍保持世界第一。

公司全船队运营安全、高效、稳定，继续利用集中经营规模优势，强化全球化运营和航线布局，并努力开拓新货源发展项目，不断提升经营能力。公司集中处置部分非节能环保型的老旧船舶后，加快运力优化节奏，分批订造 8.2 万吨卡姆萨型船和 6.2 万吨散杂通用型船和租入卡姆萨型船，增加自有和控制的运力规模，提升船队船龄船型结构；同时，公司继续推进“低成本、大客户”策略，拓展中长期业务发展机会，提升穿越周期和抗风险能力，继续强化数智化创新，积极推动大数据辅助经营项目。

5.LNG 船队经营情况

报告期内，公司通过 CLNG 投资的 22 艘船舶稳定运行，顺利实现年度运营与收益目标。重大项目跟进方面，CLNG 与联合体各方紧密协作跟进卡气一期 12 艘在建船舶的融资与建造事宜，参股深燃项目“大鹏公主”号 2 月份顺利交付投入运营；新业务开拓方面，CLNG 与卡塔尔燃气等知名能源企业继续保持紧密联系，争取船运业务合作机会。

报告期内，CMLNG 持续强化 LNG 运力投入、专业队伍建设和船管能力建设，行使大船二期项目 2 艘选择权，进一步提升主控运力规模至 8 艘，平台公司实体化运营有序推进。围绕国际、国内两个市场，锚定头部能源企业、地方城燃和电力企业等客户实施精准营销，积极参与国内外 LNG 运输长约项目，客户广度、深度持续拓展，船队长约锁定率有效提升。

6.汽车滚装船队经营情况

受中国新能源车出口拉动以及国际汽车产业供应链的影响，国际滚装市场需求旺盛，市场租金屡创新高、一舱难求，招商滚装抓住机遇，积极拓展外贸业务，不断提升公司核心竞争力，加快战略升级。报告期内，招商滚装完成江海水运量 87.61 万辆，完成外贸货代运量 25.7 万方，完成外贸自营运量 130.58 万立方。2023 年，整体运营天 7783 天，日均 TCE14,541 美元/天，其中海洋船队运营天 3,559 天，日均 TCE29,815 美元/天。开辟波斯湾、红海和泰国等自营航线，实现了国际外贸从货代到船舶自营的历史性突破。

7.集装箱船队经营情况

截止 2023 年 12 月 31 日，外运集运自有集装箱船舶 19 艘、租赁船舶 10 艘，控制运力 45,232 标准箱。根据 Alphaliner 数据，公司船队运力排名全球第 33 名。报告期内，公司安全生产形势持续稳定向好。公司始终深耕主责主业，全体船岸员工奋力拼搏推动航线业务发展，各航线全年累计承运重箱 96.73 万 TEU，同比增加 12%。公司通过先后升级 CHS 华东海防航线、开辟华南海防航线、开辟宁波泰越航线和印度航线，开拓航线新市场，进一步完善航线网络布局；持续深化客户服务价值，稳定长期协议客户比例。同时，加强成本管控，深挖创效潜力，提前做好船舶续租方案，选择合适时机续租船舶，避免高租金、长租约的租船风险。

公司供应链业务继续开拓海外代理网络，完善海外网络布局，加强海外代理操作能力和销售能力，深入推进航线和供应链业务融合发展。报告期内，供应链业务累计完成整箱 14.51 万 TEU、拼箱 4 万立方。OKSNL 电商平台继续加大获客渠道，搭建海外平台市场营销体系，建立线上、线下营销互相扶持，线上拓展、线下精耕的模式。报告期内，平台累计承运 3.92 万 TEU，同比增长 127.61%；新增客户 1,142 家，同比增长 86.91%。

公司以“数字轮船、智慧航运”数字化战略为指引，全力构建区域集装箱航运物流生态化服务平台，助推业务互补。持续优化网上营业厅 IBS 的线上服务，实现客户一站式移动智能数字化体验。

报告期公司合并报表的主要业务板块收入、成本及利润的分部情况如下（详见会计报表附注-分部数据）：

单位： 人民币 元	油轮运输		散货船运输		集装箱运输		滚装船运输	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
营业收入	9,671,990,043.23	37.37%	7,108,321,731.14	27.47%	5,538,517,081.75	21.40%	1,960,538,071.61	7.58%
营业成本	5,835,286,050.27	30.43%	5,794,174,532.17	30.21%	4,561,456,698.84	23.79%	1,424,357,842.59	7.43%
净利润	3,082,534,552.51	62.63%	898,739,657.47	18.26%	872,814,636.63	17.73%	266,244,828.71	5.41%

2 公司年度报告披露后存在退市风险警示或终止上市情形的，应当披露导致退市风险警示或终止上市情形的原因。

适用 不适用