

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，概不對因本公告全部或任何內容而產生或因依賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



COSCO SHIPPING ENERGY TRANSPORTATION CO., LTD.* 中遠海運能源運輸股份有限公司

(在中華人民共和國註冊成立之股份有限公司)

(股份代號：1138)

截至二零二四年十二月三十一日止的年度業績

財務摘要

- 本集團營業額由二零二三年的人民幣225.53億元(經重述)上升至二零二四年的人民幣231.33億元，增加約人民幣5.80億元，同比上漲2.57%
- 二零二四年度歸屬於本公司權益持有人的本年溢利為人民幣40.38億元，而二零二三年度歸屬於本公司權益持有人的本年溢利為人民幣33.79億元(經重述)
- 二零二四年基本及攤薄每股收益均為人民幣84.64分，而二零二三年的基本及攤薄每股收益均為人民幣70.83分(經重述)

中遠海運能源運輸股份有限公司(「本公司」)董事會(「董事會」)欣然報告本公司及其附屬公司(統稱為「本集團」)截至二零二四年十二月三十一日止(「報告期內」)的年度業績，連同二零二三年十二月三十一日止年度的比較數字。

綜合損益及其他全面收益表

截至二零二四年十二月三十一日止年度

	附註	截至十二月三十一日止年度	
		二零二四年 人民幣千元	二零二三年 人民幣千元 (經重述)
營業額	3	23,133,486	22,553,451
經營成本		(16,890,079)	(15,965,997)
總毛利		6,243,407	6,587,454
其他收益與利得，淨額	4	610,140	887,087
銷售費用		(83,908)	(76,996)
管理費用		(1,127,066)	(1,003,315)
金融資產和合同資產減值損失撥回／(撥備)		3,612	(225,300)
其他費用		(167,949)	(110,551)
應佔聯營公司溢利		540,227	457,602
應佔合營公司溢利		632,496	730,288
於合營公司投資之減值損失		-	(984,111)
商譽減值損失		-	(1,429)
財務費用	5	(1,407,861)	(1,469,843)
除稅前溢利		5,243,098	4,790,886
所得稅費用	6	(856,566)	(1,093,692)
本年溢利		4,386,532	3,697,194
其他全面收益			
其後不會重分類至損益的項目，稅後淨額：			
以公允值計量且其變動計入其他 全面收益的權益性投資公允值變動		102,279	(45,350)
應付設定受益計劃的重新計量		(9,359)	(30,230)
附屬公司的外幣報表折算差額		23,180	8,466
其後可能重分類至損益的項目，稅後淨額：			
附屬公司、合營公司及聯營公司的 外幣報表折算差額		191,074	153,113
現金流量套期淨溢利		227,215	30,111
現金流量套期虧損之重分類調整轉至損益		(98,187)	(77,763)
應佔聯營公司其他全面(費用)／收益		(38,897)	52,462
應佔合營公司其他全面收益		50,618	89,310
本年其他全面收益		447,923	180,119
本年全面收益合計		4,834,455	3,877,313

截至十二月三十一日止年度
二零二四年 二零二三年
人民幣千元 人民幣千元
(經重述)

附註

本年溢利歸屬於：
本公司權益持有人
非控制性權益

4,038,089	3,379,203
348,443	317,991
4,386,532	3,697,194

本年全面收益合計歸屬於：
本公司權益持有人
非控制性權益

4,359,927	3,577,714
474,528	299,599
4,834,455	3,877,313

每股盈利

8

—基本(人民幣分/每股)
—攤薄(人民幣分/每股)

84.64	70.83
84.64	70.83

綜合財務狀況表

於二零二四年十二月三十一日

	二零二四年 十二月 三十一日 人民幣千元	二零二三年 十二月 三十一日 人民幣千元 (經重述)	二零二三年 一月一日 人民幣千元 (經重述)
非流動資產			
投資物業	2,050	2,259	2,259
物業、廠房及設備	54,512,197	51,046,851	48,117,374
使用權資產	934,631	741,627	835,536
商譽	85,850	85,850	87,280
於聯營公司之投資	5,983,345	5,011,950	4,392,639
於合營公司之投資	6,572,370	5,069,962	5,377,379
應收借款	1,296,446	1,301,256	1,293,889
以公允值計量且其變動計入 其他全面收益的金融資產	412,123	291,794	387,090
遞延所得稅資產	33,502	36,028	38,649
衍生金融工具	202,052	92,083	116,525
其他非流動資產	1,472,037	34,021	172,236
	71,506,603	63,713,681	60,820,856
流動資產			
應收借款即期部分	20,603	18,979	19,046
存貨	1,333,724	1,160,522	1,296,488
合同資產	883,802	1,557,572	1,645,416
應收賬款及應收票據	609,630	617,550	586,026
預付賬款、按金及其他應收款	1,023,814	603,279	750,079
可收回稅項	1,624	7,790	468
有限制之銀行存款	783	781	778
貨幣資金	5,661,734	5,749,643	4,294,790
	9,535,714	9,716,116	8,593,091
資產合計	81,042,317	73,429,797	69,413,947

	二零二四年 十二月 三十一日 人民幣千元	二零二三年 十二月 三十一日 人民幣千元 (經重述)	二零二三年 一月一日 人民幣千元 (經重述)
非流動負債			
撥備及其他負債	87,720	29,613	19,596
衍生金融工具	-	9,426	-
銀行及其他計息貸款	27,039,085	23,071,633	21,108,304
其他借款	2,224,590	907,941	945,044
應付僱員福利	238,746	201,743	159,908
租賃負債	619,344	810,765	1,086,924
遞延所得稅負債	1,627,214	1,468,403	1,146,905
	<u>31,836,699</u>	<u>26,499,524</u>	<u>24,466,681</u>
流動負債			
應付賬款及應付票據	1,977,008	1,743,216	1,976,707
其他應付款及應計負債	1,539,476	1,429,539	1,007,414
合同負債	102,615	99,780	18,894
銀行及其他計息貸款即期部分	5,483,647	4,888,447	7,035,470
其他借款即期部分	234,143	52,069	48,678
應付僱員福利即期部分	19,827	11,790	30,521
租賃負債即期部分	564,815	406,736	370,983
應付稅項	298,930	337,137	168,635
	<u>10,220,461</u>	<u>8,968,714</u>	<u>10,657,302</u>
負債合計	<u>42,057,160</u>	<u>35,468,238</u>	<u>35,123,983</u>
權益			
歸屬於本公司權益持有人權益			
股本	4,770,776	4,770,776	4,770,776
儲備	31,096,133	30,392,631	27,441,632
	<u>35,866,909</u>	<u>35,163,407</u>	<u>32,212,408</u>
非控制性權益	3,118,248	2,798,152	2,077,556
權益合計	<u>38,985,157</u>	<u>37,961,559</u>	<u>34,289,964</u>

附註

1. 公司資料

本公司乃於中華人民共和國(「中國」)註冊成立之股份有限公司。本公司的註冊地址為中國(上海)自由貿易試驗區業盛路188號A-1015室及主要營業地點為中國上海市虹口區東大名路670號。

於報告期內，本集團的主要業務為：

- (a) 投資控股；及／或
- (b) 中國沿海和國際油品運輸；及／或
- (c) 船舶出租；及／或
- (d) 液化天然氣(「LNG」)運輸；及／或
- (e) 液化石油氣運輸(「LPG」)運輸；及／或
- (f) 化學品運輸。

董事會認為中國遠洋海運集團有限公司(「中遠海運」)(於中國註冊成立的國有企業)為本公司的最終母公司。董事會認為中國海運集團有限公司(「中國海運」)(於中國註冊成立的國有企業)為本公司的直屬母公司。

本公司的「A」股股份及「H」股股份分別在上海證券交易所及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)主板上市。

除非另外說明，此等綜合財務報表以本公司之功能貨幣即人民幣呈報，及所有金額均調整至最接近的千元。

此等綜合財務報表已經由董事會於二零二五年三月二十六日批准刊發。

2. 會計政策編製基準及會計政策變更

2.1 編製基準

綜合財務報表已根據由香港會計師公會(「香港會計師公會」)所頒佈之《香港財務報告準則》(「香港財務報告準則」)(包括所有《香港財務報告準則》、《香港會計準則》(「香港會計準則」)及解釋)及香港《公司條例》的披露規定編製。除部分金融資產及負債(包括衍生工具)和投資物業按公允值計量或重估金額外，綜合財務報表按歷史成本原則編製。

同一控制下實體的業務合併的合併會計處理方法

於二零二四年十月十四日，董事會批准整合控股股東化工物流供應鏈業務方案，即整合中遠海運大連投資有限公司(「大連投資」，專注於LPG運輸)及中遠海運(上海)有限公司(「中遠海運(上海)」，專門從事化學品運輸)。

1. 本公司從中遠海運(上海)收購其持有的中海化工運輸有限公司(「中海化工」)(附註) 100%股權和上海中遠海運(香港)有限公司(「上海中遠海運(香港)」) 100%股權；及

2. 本公司全資子公司大連中遠海運能源供應鏈有限公司(「大連海能」)從大連投資收購其持有的深圳中遠龍鵬液化氣運輸有限公司(「深圳龍鵬」)70%股權和海南招港海運有限公司(「海南招港」)87%股權。

附註：中海化工運輸有限公司於二零二四年十二月二十五日完成更改公司名稱，公司名稱由「中海化工運輸有限公司」更改為「上海中遠海能化工運輸有限公司」，而英文名稱更改為「Shanghai COSCO SHIPPING Chemical Carrier Co., Ltd.*」(「上海能化」)。

收購以上股權的總代價約為人民幣1,050,341,000元。

以上收購行為於2024年10月31日完成，由於大連投資和中遠海運(上海)均由中遠海運最終控制，故收購深圳龍鵬、海南招港、上海能化及上海中遠海運(香港)(統稱「被收購方實體」)被視為同一控制下的業務合併。

被收購方實體的淨資產按控制方認為的現有賬面值綜合入賬。就商譽或收購方於同一控制合併時被收購方可識別資產、負債及或然負債的公允淨值超出成本的權益而言，在控制方權益持續的情況下，並無確認任何金額。合併實體或業務的股本／註冊資本與相關投資成本之間的抵銷調整，已計入合併權益變動表中的合併儲備。

該等收購事項視同於2023年1月1日已經完成，因此被收購實體的經營業績已經重述至本集團的綜合損益及其他全面收益表、綜合財務狀況表、綜合權益變動表以及現金流量表。

2.2 採用香港財務報告準則的修訂本

報告期內，本集團已首次採用以下由香港會計師公會所頒佈之香港財務報告準則的修訂本，該等修訂於本集團於二零二四年一月一日開始的財政年度生效：

香港財務報告準則第16號的 修訂本	銷售和回租產生租賃負債
香港會計準則第1號的 修訂本	對流動負債或非流動負債的分類及對香港詮釋第5號 (二零二零年)財務報表的呈列—借款人對含有按要 償還條款的定期貸款的分類的相關修訂
香港會計準則第1號的 修訂本	帶有契約的非流動負債
香港會計準則第7號及 香港財務報告準則第7號的 修訂本	供應商融資安排

報告期內，採用香港財務報告準則的修訂本並無對本集團於當期及過往期間的財務表現及狀況及／或對該等綜合財務報表所載披露事項造成重大影響。

已頒佈但尚未生效的新訂香港財務報告準則和修訂本

本集團尚未提早採用以下已頒佈但尚未生效的新訂香港財務報告準則和修訂本：

香港財務報告準則第18號	財務報表的呈列和披露 ³
香港財務報告準則第19號	並無公共責任的附屬公司：披露 ³
香港會計準則第21號的 修訂本	缺乏可兌換性 ¹
香港財務報告準則第9號及 香港財務報告準則第7號的 修訂本	金融工具分類和計量的修訂 ²
香港財務報告準則會計準則的 修訂本	香港財務報告準則會計準則年度改進—第11卷 ²
香港財務報告準則第10號及 香港會計準則第28號的 修訂本	投資者與其聯營或合營公司之間的資產出售或注資 ⁴

¹ 於二零二五年一月一日或之後開始的年度期間生效

² 於二零二六年一月一日或之後開始的年度期間生效

³ 於二零二七年一月一日或之後開始的年度期間生效

⁴ 於將予釐定的日期或之後開始的年度期間生效

採用新訂香港財務報告準則和修訂本將不會對本集團的業績及財務狀況產生重大影響。

3. 收益及分部資料

分部報告按兩種分部形式列示：(i)按業務分部列示作為主要報告形式；(ii)按地區分部列示作為次要報告形式。

本集團之業務分部分類如下：

(a) 油品運輸

- 油品運輸
- 船舶出租

(b) LNG運輸

(c) LPG運輸

(d) 化學品運輸

本集團的經營業務按照其經營的性質及提供的服務類別而進行分別組織和管理。本集團的每個業務分部均代表一個策略性經營單元，因其提供服務所承擔的風險和獲得的回報與其他業務分部具有區別。

業務分部

報告期內，本集團按主要業務及營業地區分部之營業額及其對經營溢利的業績分析列示如下：

	截至十二月三十一日止年度			
	二零二四年		二零二三年	
	營業額 人民幣千元	業績 人民幣千元	營業額 人民幣千元 (經重述)	業績 人民幣千元 (經重述)
按主要業務劃分：				
油品運輸				
— 油品運輸	17,863,640	4,015,894	17,780,411	4,711,714
— 船舶出租	2,521,139	1,047,451	2,311,164	924,245
	<u>20,384,779</u>	<u>5,063,345</u>	20,091,575	5,635,959
LNG運輸	<u>2,229,170</u>	<u>1,075,550</u>	<u>1,820,881</u>	<u>859,131</u>
LPG運輸	<u>205,910</u>	<u>51,929</u>	<u>253,162</u>	<u>56,895</u>
化學品運輸	<u>313,627</u>	<u>52,583</u>	<u>387,833</u>	<u>35,469</u>
	<u>23,133,486</u>	<u>6,243,407</u>	<u>22,553,451</u>	<u>6,587,454</u>
其他收益與利得，淨額		610,140		887,087
銷售費用		(83,908)		(76,996)
管理費用		(1,127,066)		(1,003,315)
金融資產和合同資產減值損失 撥回／(撥備)		3,612		(225,300)
其他費用		(167,949)		(110,551)
應佔聯營公司溢利		540,227		457,602
應佔合營公司溢利		632,496		730,288
於合營公司投資之減值損失		—		(984,111)
商譽減值損失		—		(1,429)
財務費用		(1,407,861)		(1,469,843)
除稅前溢利		<u>5,243,098</u>		<u>4,790,886</u>

本集團於本年的收入隨時間推移確認。

本集團收入主要來自於一年內簽訂的合同。因此，本集團根據香港財務報告準則第15號採取了不披露未滿足履行義務的簡單做法。

分部業績為各分部產生的毛利，當中並不包括管理費用(包括董事、監事及高級管理人員酬金)、銷售費用、金融資產和合同資產減值損失撥備、其他費用、應佔聯營公司溢利、應佔合營公司溢利、於合營公司投資之減值損失、商譽減值損失、其他收益與利得，淨額及財務費用。此分部資料會匯報予本集團的主要經營決策者，用作制定資源分配並評估各分部表現。

於二零二四年及二零二三年十二月三十一日止年度，由於各業務分部間無分部間交易，因此分部收入合計與綜合收入合計金額一致。

	二零二四年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元 (經重述)
分部資產合計		
油品運輸	52,872,579	45,222,488
LNG運輸	23,284,330	24,166,954
LPG運輸	1,277,104	524,137
化學品運輸	888,792	822,048
其他	2,719,512	2,694,170
	<u>81,042,317</u>	<u>73,429,797</u>
分部負債合計		
油品運輸	25,016,592	21,842,913
LNG運輸	16,254,537	13,130,904
LPG運輸	370,752	125,350
化學品運輸	410,933	362,599
其他	4,346	6,472
	<u>42,057,160</u>	<u>35,468,238</u>

於二零二四年十二月三十一日，本集團的油輪船舶、LNG船舶、LPG船舶及化學品船舶的賬面淨值合計分別為人民幣31,103,146,000元(二零二三年十二月三十一日：人民幣32,149,153,000元)、人民幣15,851,670,000元(二零二三年十二月三十一日：人民幣13,375,820,000元)、人民幣476,894,000元(二零二三年十二月三十一日：人民幣282,677,000元)及人民幣622,595,000元(二零二三年十二月三十一日：人民幣644,722,000元)。

地區分部

截至十二月三十一日止年度			
二零二四年		二零二三年	
營業額	業績	營業額	業績
人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
		(經重述)	(經重述)

按地區劃分：

國內	6,101,998	1,518,415	6,479,188	1,536,576
國際	17,031,488	4,724,992	16,074,263	5,050,878
	23,133,486	6,243,407	22,553,451	6,587,454

地區分部資料並非按國家呈列，乃由於本集團主要業務為遍佈全球的航線運輸，故無法按具體國家分部對經營溢利進行有意義的分配。

其他資料

	油品運輸 人民幣千元	LNG運輸 人民幣千元	LPG運輸 人民幣千元	化學品運輸 人民幣千元	其他 人民幣千元	合計 人民幣千元
截至二零二四年十二月三十一日止年度						
非流動資產之添增	2,037,091	4,330,877	208,715	315,567	-	6,892,250
折舊及攤銷	2,974,901	535,007	23,546	34,352	343	3,568,149
處置物業、廠房及設備之 利得/(損失)淨額	143,243	(10)	383	(23)	-	143,593
利息收入	160,590	18,693	2,785	216	158	182,442
截至二零二三年十二月三十一日 止年度(經重述)						
非流動資產之添增	1,220,020	4,594,210	136,029	95,155	-	6,045,414
折舊及攤銷	2,712,195	440,370	64,076	25,696	5,448	3,247,785
處置物業、廠房及設備之利得，淨額	402,975	-	-	10	-	402,985
利息收入	175,225	31,679	650	940	150	208,644

本集團的主要資產均位於中國，因此截至二零二四年及二零二三年十二月三十一日止年度未對資產和費用作出地區分部分析。

4. 其他收益與利得，淨額

	截至十二月三十一日止年度	
	二零二四年 人民幣千元	二零二三年 人民幣千元 (經重述)
其他收益		
來自於應收借款的利息收入	89,990	88,050
銀行利息收入	92,452	120,594
來自以公允值計量且其變動計入其他全面收益的 金融資產的股息	20,149	17,730
來自於投資物業的租金收入	261	265
補貼	104,992	93,230
其他	11,402	61,218
	<u>319,246</u>	<u>381,087</u>
其他利得，淨額		
匯兌利得，淨額	159,565	90,867
處置物業、廠房及設備利得，淨額	143,593	402,985
其他	(12,264)	12,148
	<u>290,894</u>	<u>506,000</u>
	<u>610,140</u>	<u>887,087</u>

5. 財務費用

	截至十二月三十一日止年度	
	二零二四年 人民幣千元	二零二三年 人民幣千元 (經重述)
利息支出產生於：		
—銀行及其他貸款和其他借款	1,499,115	1,488,775
—利率掉期：現金流量套期之其他全面收益重分類轉出	(98,187)	(77,763)
—租賃負債	47,775	57,065
—匯兌損失，淨額	20,056	35,206
	<u>1,468,759</u>	<u>1,503,283</u>
減：資本化利息	<u>(60,898)</u>	<u>(33,440)</u>
	<u>1,407,861</u>	<u>1,469,843</u>

於報告期內，所借和用於在建船舶之資金的資本化年利率為2.25%至6.19%(二零二三年：3.00%至7.03%)。

6. 所得稅費用

	附註	截至十二月三十一日止年度	
		二零二四年 人民幣千元	二零二三年 人民幣千元 (經重述)
當期所得稅			
中國			
—本年計提	(i)	797,453	789,328
—就以往年度作出的調整		(88,764)	(72,341)
香港			
—本年計提		2,573	1,437
其他地區			
—本年計提	(ii)	2,017	1,204
		<u>713,279</u>	<u>719,628</u>
遞延所得稅			
遞延所得稅資產增加		(13,100)	(24,208)
遞延所得稅負債增加		156,387	398,272
		<u>143,287</u>	<u>374,064</u>
所得稅費用合計		<u>856,566</u>	<u>1,093,692</u>

註：

(i) 中國企業所得稅

根據《中國企業所得稅法》(「企業所得稅法」)及《企業所得稅法實施條例》的規定，本集團內於中國境內營運的實體(除享有稅務優惠的實體外)適用稅率為25%(二零二三年：25%)。

(ii) 其他地區應課稅之稅項或溢利，已根據屬於本集團內的實體經營業務所在國家或轄區之現行稅率計算。

7. 股息

	截至十二月三十一日止年度	
	二零二四年 人民幣千元	二零二三年 人民幣千元
二零二三年期末股息—每股人民幣0.35元(二零二三年十二月三十一日：二零二二年期末股息—每股人民幣0.15元)	1,669,772	715,616
二零二四年中期利潤分派—每股人民幣0.22元(二零二三年：無)	1,049,571	—
	<u>2,719,343</u>	<u>715,616</u>

於二零二五年三月二十六日舉行的董事會會議上，董事會就截至二零二四年十二月三十一日止年度的利潤提出派發末期股息人民幣1,001,863,000元，相當於每股人民幣0.21元。這項擬議須經即將召開的週年股東大會批准，因此在本報告期末不被視為一項負債。

8. 每股盈利

(a) 基本盈利

	截至十二月三十一日止年度	
	二零二四年	二零二三年 (經重述)
本公司權益持有人應佔溢利(人民幣千元)	4,038,089	3,379,203
已發行普通股的加權平均數(千計)	4,770,776	4,770,776
每股基本盈利(人民幣分/股)	<u>84.64</u>	<u>70.83</u>

每股基本盈利乃按本年度本公司權益持有人應佔溢利除以已發行普通股的加權平均數計算。

(b) 攤薄盈利

每股攤薄盈利通過調整已發行普通股的加權平均數(假設所有可能攤薄的普通股都轉換)來計算。本公司潛在攤薄的普通股由購股權組成。

於截至二零二四年十二月三十一日止年度，計算每股攤薄盈利時並無假設本公司購股權獲行使，此乃由於該等購股權行使價高於股份的平均市價。截至二零二三年十二月三十一日止年度，股權激勵計劃不滿足執行條件，且本公司註銷了所有已授予但未執行的購股權。於兩個年度的每股攤薄盈利均等於每股基本盈利。

管理層討論與分析

(一) 報告期內公司所從事的主要業務、經營模式及行業情況說明

1. 所屬行業及其特點

本集團主要從事原油、成品油、液化天然氣(「LNG」)、液化石油氣(「LPG」)、化學品等散裝液體危險貨物的海上運輸業務，以油輪運輸和LNG運輸為兩大核心主業，擁有豐富的管理經驗以及較高的品牌知名度，在業界具有良好的企業形象。

石油、天然氣以及化工品等屬於大宗商品範圍，是全球經濟活動的核心物料，為工業生產、設備製造、居民消費等提供重要的基礎，同時也是國際貿易的重要組成部分，因能源資源分佈和消費區域的不匹配，進而形成了全球貿易流。航運業作為連接生產國和消費國的橋樑，承擔了大部分石油、天然氣，以及化工品的運輸任務，不僅推動了全球經濟的發展，也為全球供應鏈帶來韌性和長期穩定性。

本集團以船舶為核心資產，為全球客戶提供海上能源運輸服務並收取運費，航運業具有以下一般特點：

1. **周期性強**：航運業在很大程度上依賴於貿易的發展，而貿易情況往往與經濟形勢緊密相連，因此航運業的運輸需求，易受到經濟周期的影響。
2. **運價波動大**：航運市場的運力供給難以隨時隨地與運輸需求完全吻合。一方面，當運輸需求發生變化時，全球各地的運力調配無法在轉瞬間完成；另一方面，市場中船舶的新增與退出都需要一定的時間。因此，運力供給與運輸需求的錯配，往往會使運價具有較大的不確定性和波動性。
3. **資本密集度高**：航運業是一個資本密集型行業。船舶的建造、維護，以及運營需要大量的資金投入；同時船舶的使用壽命較長，導致投資回報周期往往也較長。

4. **監管環境嚴格**：航運業具有強監管屬性，涵蓋了船舶安全、環境保護、船員權益、航行規則等方面。例如國際海事組織(「IMO」)製定的國際海上人命安全公約(SOLAS)、國際防止船舶造成污染公約(MARPOL)、海事勞工公約(MLC)等，這些監管措施提高了行業的安全性和環保性，也增加了航運業的運營成本和複雜性，因此航運業也具有較高的技術專業性。

公司從事的航運業細分板塊有如下特點：

1. **石油運輸**：全球石油資源主要集中在中東、非洲、南美洲等地區，消費地則廣泛分佈於亞洲、歐洲等地。原油是未經提煉的天然石油，貿易流向以中東、西非、美國到遠東為主；成品油包括汽油、柴油、石腦油等，是原油經過煉製加工後的產物，貿易流向以中東—亞洲，以及東南亞、大西洋區域間航線為主。油輪的船型主要為超大型油輪(「VLCC」)、蘇伊士型油輪(「Suezmax」)、阿芙拉型油輪(「Aframax」)／長程2型油輪(「LR2」)、巴拿馬型油輪(Panamax)／長程1型油輪(LR1)，以及中程油輪(MR)等。
2. **LNG運輸**：LNG是天然氣在-162℃的超低溫下液化而成的，體積縮小至原來的約1/600，在運輸過程中需要保持低溫狀態，對運輸設備的保溫性能要求極高，同時LNG的運輸還需要嚴格的安全措施，以防止洩漏和火災等事故，因此LNG船舶是國際公認高技術、高難度、高附加值的「三高」產品。目前全球的LNG船隊中，大部分船舶與特定LNG項目綁定(簡稱「項目船」)，即與項目方簽署長期期租合同，這種模式能夠為運輸企業提供穩定的船舶租金和投資收益，同時也為能源貿易方提供可靠的能源供應，降低市場波動風險。
3. **LPG運輸**：LPG是石油開採、提煉，以及天然氣開採過程中的副產品，主要由丙烷和丁烷組成，還可以包括乙烯、丙烯、丁烯等化工產品。主要的貿易流向是從中東、美國等地區向亞洲、歐洲等消費地運輸。根據載運貨物時的不同液化條件，LPG船主要可以分為全加壓型、半冷半壓型，以及全冷型。

4. **化學品運輸**：化學品一般分類為有機化學品、無機化學品，以及植物油，其生產來源、細分品類，以及終端用途多種多樣。化學品的海上貿易以歐洲、亞洲，及北美三大區域為主，流向主要包括東北亞區域內航線、歐陸航線、東南亞－東北亞航線等。根據化學品對環境和安全的危險程度來劃分，化學品船一般可分類為IMO I、II、III型(危險等級由高到低)。

2. 本集團在行業中的競爭地位及經營模式

本集團以油輪運輸和LNG運輸為兩大核心主業，依託中國巨大的油氣進口需求、豐富的國內外大型客戶資源以及控股股東完善的產業鏈資源優勢，憑藉著自身優異的管理水平和領先的運力規模，本集團在中國油氣進口運輸中始終保持在領先地位，並擁有較好的市場影響力和品牌美譽度。

本集團油輪運力規模世界第一，覆蓋了全球主流的油輪船型，是全球船型最齊全的油輪船東。截至2024年12月31日，本集團共有油輪運力159艘，2,374萬載重噸；在建油輪運力12艘，236.4萬載重噸。本集團從事油品運輸業務的主要經營模式為：利用自有及控制的船舶開展即期市場租船、期租租船、與貨主簽署包運合同(「COA」或「COA合同」)、參與聯營體POOL(「POOL」或「CHINA POOL」)運營等多種方式開展生產經營活動。作為船型最齊全的油輪船東，本集團通過內外貿聯動、大小船聯動、黑白油聯動，能夠充分發揮船型和航線優勢，為客戶提供外貿來料進口、內貿中轉過駁、成品油轉運和出口、下遊化工品運輸等全程物流解決方案，幫助客戶降低物流成本，實現合作共贏。

作為全球領先的油輪船東，本集團以覆蓋全球的營銷與服務網絡、紮實的船舶與安全管理水平和「以客戶為中心」的經營理念，持續為國內外客戶提供優質的能源運輸服務。同時，中國作為全球最大的石油和天然氣進口國，其龐大的油氣進口體量為本集團帶來豐富的客戶群體與商業機遇。通過長期的深入合作，本集團與各大石油公司以及國內獨立煉廠建立了良好的戰略夥伴關係，為本集團業務發展與價值創造能力提升打下了重要基礎。

本集團是中國LNG運輸業務的引領者，也是世界LNG運輸市場的重要參與者。本集團所屬全資的上海中遠海運液化天然氣投資有限公司(「上海LNG」)和持有50%股權的中國液化天然氣運輸(控股)有限公司(「CLNG」)，是國內領先的大型LNG運輸公司。截至2024年12月31日，本集團共參與投資87艘LNG船舶，其中，已投入運營的LNG船舶50艘、842萬立方米；在建LNG船舶37艘、663萬立方米；另有光租租入1艘LNG船舶、17.4萬立方米，已投入運營。營運船均服務於長期租約，收益較為穩定。近年來，隨著本集團參與投資建造的LNG船舶陸續投入運營，本集團LNG運輸業務已步入收穫期。

本集團LPG運輸業務由所屬大連海能經營，主要從事國內沿海、國際LPG水上運輸業務，承運的貨物包括LPG、丙烯、丁二烯等，以即期市場租船、期租租船等多種運營方式開展生產經營活動。截至2024年12月31日，本集團共有LPG運力11艘，42,599立方米；在建LPG運力2艘，15,300立方米。

本集團化學品運輸業務主要由所屬上海中遠海能化工運輸有限公司經營，主要從事散裝化學品國際、國內水上運輸業務，主營東南亞、東北亞外貿，內貿沿海航線，對化學品船舶管理有豐富經驗。截至2024年12月31日，本集團共有化學品運力8艘，72,940載重噸；在建化學品運力1艘，11,500載重噸。

本集團控股股東—中國遠洋海運集團有限公司(連同其附屬公司，「中遠海運集團」)，在航運、碼頭、物流、航運金融、修造船、數字化創新等上下遊產業鏈業已形成了完整的產業結構體系。依託中遠海運集團強大的資源背景與品牌優勢，本集團得以實施船舶燃油精益化的集中採購、簽署港口使費優惠協議、豐富客戶與航線資源，並能夠積極探索與控股股東旗下優秀企業協同發展的空間，從而為各方提供更好的能源運輸整體方案與增值服務，不斷向「資源整合者」與「方案解決者」的目標邁進。

在本集團整體業務結構中，國際(外貿)油運業務為本集團經營業績提供較強的周期彈性。除LNG運輸業務為本集團提供穩定增長收益外，作為中國沿海原油和成品油運輸領域的領軍企業，本集團運營的沿海(內貿)油運業務也發揮著「經營業績安全墊」的重要作用。LPG、化學品運輸板塊拓寬了本集團在能源運輸領域的經營版圖，推動本集團主營業務從海上能源運輸向能源化工品物流供應鏈持續延伸。

(二) 報告期內國際國內能源運輸市場分析

1. 國際油運市場

2024年，全球經濟和貿易進一步復蘇，帶動石油需求小幅增長。根據國際能源署(「IEA」)數據顯示，2024年石油總需求平均1.028億桶/日，較2023年增長84萬桶/日，其中非經濟合作與發展組織(non-OECD)國家貢獻了大部分石油需求增量。全球石油供給同比增加約63萬桶/日，至1.029億桶/日水平，主要由美國、巴西，以及圭亞那等非石油輸出國組織(non-OPEC)國家的產量增長所推動。

運力供給方面，2024年油輪運力供給增長緩慢。根據克拉克森(「Clarksons」)數據顯示，全年累計交付123艘油輪(1萬載重噸以上)，同比2023年(141艘)下降13%。整體較強勁的基本面延緩老舊運力拆解，疊加灰色、黑色運力持續為老齡船舶提供生存平台，平均拆船年齡不斷延後，2024年累計拆解僅13艘油輪。新船訂單方面，2024年，全球新簽油輪(1萬載重噸以上)造船訂單644艘，5,682萬載重噸；截至2024年12月31日，全球存量新船訂單共有1,160艘，佔全球油輪船隊的14.21%。在上述背景下，油輪運力淨增長保持低位，運輸需求增速放緩，市場總體延續景氣行情。

國際原油運輸市場：

原油輪方面，中國原油進口需求小幅下滑，2024年累計進口5.53億噸，同比下降1.9%；全球原油海運貿易需求同比下降0.7%，主要因國內煉廠下遊產品整體毛利偏低，主營煉廠和民營煉廠開工率均有所下滑。此外，石油輸出國組織及其盟友(「OPEC+」)持續減產對原油輪市場造成一定影響；非合規市場運輸量的增長，搶佔了合規市場的運輸需求。具體來看，2024年第一季度，中國進口需求相對旺盛，疊加煉廠檢修前提前補庫和紅海局勢引發的擔憂情緒，共同推動VLCC運價上漲。2024年第二季度，隨著OPEC+持續減產以及煉廠集中進入檢修期，石油需求下滑，運價承壓回落，但底部仍有一定的支撐。從2024年下半年開始，由於中國成品油消費需求疲軟和煉油毛利承壓，原油進口需求不及預期，運價表現較為低迷。整體看，雖然VLCC全年平均等價期租租金(「TCE」，亦稱為平均日收益)較同期有所回落，但仍處過去5年及10年平均水平之上。原油輪VLCC船型代表航線中東至中國(TD3C)、Suezmax船型代表航線西非至歐洲(TD20)和Aframax船型代表航線科威特至新加坡(TD8)的全年TCE分別約為34,900美元/日、37,000美元/日和39,500美元/日，較2023年分別下降3%、8%和11%。

國際成品油運輸市場：

成品油輪方面，2024年上半年，由於紅海緊張局勢，全球大量成品油輪繞道好望角，導致階段性船位供應偏緊，運價大幅上漲；下半年開始，受煉油毛利維持低位、部分新煉廠投產，以及原油輪通過洗艙等方式承運成品油導致運力供給短期過剩的影響，市場運價快速回落。全年來看，成品油輪LR2船型代表航線中東-日本(TC1)的全年TCE約40,400美元/日，處於歷史高位。

2. 國內油運市場

國內原油運輸市場：

2024年內貿原油運輸市場總體表現平穩；4萬載重噸以上的船運市場，全年原油水運總量約9,355萬噸，同比2023年減少約620萬噸。

海洋油方面，2024年我國海洋油氣產量當量超8,500萬噸，其中原油產量連續5年增產超200萬噸，支撐海洋油運輸需求穩步提升。

中轉油方面，隨著東營港大型碼頭投入使用，山東地煉進口油內貿二程中轉需求有所減少；同時，2024年中國原油進口同比下滑，也一定程度上影響了國內中轉油的運輸需求。報告期內，中轉油市場運量4,533萬噸，同比減少662萬噸。2024年上半年，地方煉廠利潤率承壓，開工率較低，中轉油市場冷淡；2024年下半年，煉廠經營情況有所好轉，加之大型煉化企業新增產能投產，中轉油市場迎來修復。

國內成品油運輸市場：

2024年，國內成品油運輸基本穩定。短程化、小批次、拼裝貨的轉運需求有所提升。但受到新能源替代率提高的影響，成品油消費已基本處於平台期，新增運輸需求有限。

3. LNG運輸市場

2024年全球LNG貿易量持續增長，達4.12億噸；但受到上遊產能增速放緩、價格波動頻繁、替代能源供給充足等諸多因素的影響，其增幅較去年的2.4%收窄至0.7%。美國依舊是全球最大的LNG出口國，2024年出口量約為8,840萬噸，佔全球出口量的21.5%。我國保持最大LNG進口國地位，進口總量約為7,665萬噸，同比增幅達7.5%。

2024年全球液化產能增量有限，截至2024年末，全球運營液化產能為4.77億噸／年，僅有280萬噸產能於當年投產，同比僅增0.6%。同時，2024年年初美國LNG出口審批凍結，疊加融資成本高企，進一步制約了上遊投資決策，全球僅有1,390萬噸產能完成最終投資決定(FID)，約有1億噸產能推遲FID，其中美國項目佔比過半。全球貿易長約合同量達6,800萬噸／年，同比增長15.2%，主要得益於卡塔爾能源上遊項目穩定推進、中長期天然氣需求預期樂觀，以及長期協議到期的更新。

運力供給端，2022年LNG新造船「訂單潮」在2024年迎來集中交付，全球船隊規模大幅擴張，全年共有59艘新造LNG運輸船交付。截至2024年末，全球共有中大型LNG運輸船舶686艘、同比增長4.1%。全球新簽訂單量77艘，其中卡塔爾能源用船需求成為新造船市場主要增長動能，中韓主流船廠船台進一步飽和，2024年常規二沖程型LNG船新造船價均值約為2.6億美元／艘，同比小幅回落但仍維持在高位。

即期市場運力過剩及貿易增長乏力使LNG運輸船即期租金承壓，市場短期內對於需求的預期偏謹慎。當前市場普遍認為2027年後上遊產能集中上線，貿易需求看漲，有望消化市場運力；同時新造船價格及融資成本仍處於歷史高位，對二沖程船型10年期以上長約租金仍形成了有力支撐。

4. LPG運輸市場

2024年，LPG全球貿易量達1.32億噸，同比上漲4.4%。亞洲前四大LPG進口國(中國、日本、韓國和印度)的LPG進口量在2024年增長10.4%，達到7,580萬噸，佔全球LPG貿易量的57.3%。得益於美國LPG產量持續增長，2024年全球LPG供應量增長4.4%，抵消了中東地區出口量的下降。

內貿方面，2024年國內沿海LPG下海量約為513萬噸，同比下降44萬噸。在國內煉化一體化建設與投產的背景下，貨源增量有限，運輸市場階段性承受壓力。

5. 化學品運輸市場

2021-2024年，我國沿海省際化學品船舶運輸量從4,105萬噸增長至5,089萬噸，年均增速高達7.4%。我國沿海各大石化基地陸續建成投產，以及化工生產和消費的進一步增長，為液體危險品水上運輸行業的發展提供增長動力。根據交通運輸部統計，截至2024年底，我國沿海省際化學品船(含油品、化學品兩用船)共計282艘/155.2萬載重噸，整體供需呈現緊平衡狀態。

國際市場方面，根據德魯裏數據，2024年全球化學品海運貿易量為3億噸，同比下滑1.3%，主要因中國工業板塊景氣度欠佳，導致化學品需求受到一定影響。截至2024年年末，全球不銹鋼化學品船共1,439艘，同比增加63艘。

(三) 報告期內經營業績回顧

截至2024年12月31日，本集團擁有及控制油輪運力159艘、2,374萬載重噸。本集團參與投資建造的87艘LNG船舶中，已投入運營50艘LNG船舶、842萬立方米；另有1艘光租租入LNG船舶、17.4萬立方米，已投入運營。本集團還擁有8艘化學品運輸船、約7.3萬載重噸和11艘LPG運輸船、約4.3萬立方米。

2024年度，本集團實現運輸量(不含期租)為18,048萬噸，同比上升3.8%；運輸周轉量(不含期租)為6,040億噸海里，同比上升13.6%；主營業務收入人民幣231.33億元，同比增長2.6%；主營業務成本人民幣168.90億元，同比增長5.8%；毛利率同比下降2.2個百分點。實現歸屬於上市公司股東淨利潤人民幣40.38億元，同比上升19.5%；稅息折舊及攤銷前利潤(EBITDA)人民幣102.19億元，同比增加7.5%。

2024年，本集團聚焦提升客戶服務能力，為全球能源供應鏈提供堅實保障。面對複雜多變的外部宏觀環境，本集團主要通過以下七個方面的工作，實現了業績的穩步增長，並推動了企業運營效率和服務質量的不斷提升。報告期內實現歸屬於上市公司股東淨利潤人民幣40.38億元，創2016年公司合併重組以來最佳業績。

一是國際油輪佈局持續優化，與多家客戶簽訂全球航線COA，大西洋市場經營力度不斷提升；二是精準研判內外貿油輪市場走勢差異，合理開展內外貿聯動經營，有效提升整體船隊收益；三是LNG運輸業務高質量穩步發展，積極參與國際大型LNG運輸項目，並持續加強LNG自主船管能力；四是完成能源化工品物流供應鏈整合，佈局「航運+物流」一體化綜合運營業態，建立了未來「多核多鏈」一體化運營的組織基礎；五是積極降控重點環節成本開支，持續優化債務融資結構；六是以科技驅動綠色轉型，參與多項綠色燃料與船舶能效提升的研究，在船舶實裝多源感知輔助設備，提升節能減排與航行風險識別能力；七是築牢安全防線，確保船舶航行與貨物操作安全，同時密切跟進全球商業合規動態，強化企業合規風險管控。

1. 主營業務收入

於二零二四年，本集團主營業務按不同運輸品種及地域的總體情況如下：

主營業務運輸品種情況

行業或產品	營業收入 (人民幣千元)	營業成本 (人民幣千元)	毛利率 (%)	營業收入 比2023年 增/(減) (%)	營業成本 比2023年 增/(減) (%)	毛利率 比2023年 增/(減) (百分點)
內貿原油	3,372,484	2,280,259	32.4	(0.2)	(4.3)	2.9
內貿成品油	2,379,850	1,994,624	16.2	(10.2)	(8.7)	(1.4)
內貿油品船舶租賃	124,805	124,632	0.1	(11.0)	11.6	(20.2)
內貿油品運輸小計	<u>5,877,139</u>	<u>4,399,515</u>	<u>25.1</u>	<u>(4.7)</u>	<u>(6.0)</u>	<u>1.0</u>
外貿原油	9,617,244	7,916,129	17.7	2.9	14.3	(8.1)
外貿成品油	2,494,062	1,656,734	33.6	3.5	5.4	(1.1)
外貿油品船舶租賃	2,396,334	1,349,056	43.7	10.4	5.8	2.4
外貿油品運輸小計	<u>14,507,640</u>	<u>10,921,919</u>	<u>24.7</u>	<u>4.2</u>	<u>11.7</u>	<u>(5.1)</u>
油品運輸合計	<u>20,384,779</u>	<u>15,321,434</u>	<u>24.8</u>	<u>1.5</u>	<u>6.0</u>	<u>(3.3)</u>
LNG運輸	<u>2,229,170</u>	<u>1,153,620</u>	<u>48.2</u>	<u>22.4</u>	<u>20.0</u>	<u>1.1</u>
LPG運輸	<u>205,910</u>	<u>153,981</u>	<u>25.2</u>	<u>(18.7)</u>	<u>(21.6)</u>	<u>2.7</u>
化學品運輸	<u>313,627</u>	<u>261,044</u>	<u>16.8</u>	<u>(19.1)</u>	<u>(25.9)</u>	<u>7.6</u>
合計	<u>23,133,486</u>	<u>16,890,079</u>	<u>27.0</u>	<u>2.6</u>	<u>5.8</u>	<u>(2.2)</u>

主營業務分地區情況

分地區	營業收入 (人民幣千元)	營業成本 (人民幣千元)	毛利率 (%)	營業收入 比2023年 增/(減) (%)	營業成本 比2023年 增/(減) (%)	毛利率 比2023年 增/(減) (百分點)
國內運輸	6,101,998	4,583,583	24.9	(5.8)	(7.3)	1.2
國際運輸	17,031,488	12,306,496	27.7	6.0	11.6	(3.7)
合計	<u>23,133,486</u>	<u>16,890,079</u>	<u>27.0</u>	<u>2.6</u>	<u>5.8</u>	<u>(2.2)</u>

2. 運輸業務－油氣運輸業務

(1) 外貿油運業務方面

2024年，本集團外貿油輪船隊完成運輸收入人民幣145.08億元，同比上升4.2%；運輸毛利為人民幣35.86億元，同比下降13.5%；毛利率24.7%，同比下降5.1個百分點。

2024年市場運價波動頻繁，本集團持續拓展西方市場，把握機遇搭建三角航線，平衡東西市場航線佈局，保持貨源多元化。同時充分發揮海外網點營銷功能，提高國際客戶的貨源比例。主要經營亮點有：

VLCC船隊：

- 1) 大西洋航線營運天佔比45%，中東航線佔比53%；大三角航線營運天累計佔比16%；航線多元化局勢良好。同時，开辟了圭亞那／巴西等地至歐洲等跨大西洋航線，並穩定承攬跨山管道項目新增的跨太平洋運輸需求。

- 2) 深化與重點客戶的合作關係，與國內外客戶簽署多個全球航線COA合同，並在高附加值航線上獲得大客戶的長期穩定的支持。

外貿中小船隊：

- 1) 深化與國際大型石油公司、貿易商的緊密合作，密切關注重點項目，積極承攬增量貨載；圍繞大洋洲高附加值航線，持續加大澳洲航線攬貨力度，完善遠東—中東—澳洲三角航線，提高運營效率。
- 2) 積極推動中小船型大西洋區域市場自主經營，報告期內將Aframax型油輪投入大西洋區域運營，提升船隊全球化佈局力度。

(2) 內貿油運業務方面

2024年，本集團內貿油輪船隊完成運輸收入人民幣58.77億元，同比下降4.7%；運輸毛利人民幣14.78億元，同比下降0.7%；毛利率25.1%，同比上升1.0個百分點。

主要經營亮點有：

- 1) 通過與多家核心客戶簽訂COA合同，鎖定公司91%以上基礎貨源；發揮運力和船型優勢，成功攬取市場新增貨源，持續豐富客戶資源和航線結構，進一步鞏固內貿原油運輸市場份額。
- 2) 準確把握內貿市場先抑後揚的趨勢，靈活實施內外貿聯動經營。報告期內共實施內外貿轉換21艘次，在保障內貿市場運力需求的同時，有效提升船隊平均收益。

(3) LNG運輸業務方面

2024年，本集團LNG運輸板塊貢獻的歸屬於上市公司股東的淨利潤為人民幣8.11億元，以同口徑計算同比增加2.66%。

主要經營亮點有：

- 1) 穩步推動業務開發，建設高標準的LNG運輸船隊。報告期內，上海LNG與合作方共同中標卡塔爾能源船運項目6艘27萬方QC-Max型超大LNG運輸船，同期自主訂造2艘LNG運輸船，完成新奧3艘LNG運輸船項目和卡塔爾能源一期項目7艘船的股權交割；CLNG訂造2艘QC-Max，並與卡塔爾能源完成長期租船協議簽署。截至報告期末，本集團參與投資的LNG運輸船艘數已達87艘，LNG運輸船規模穩步擴張。
- 2) 聚焦船舶管理，進一步提升船舶自主運營管控能力。本集團積極應對新造船密集開工挑戰，嚴格監控船舶建造，報告期內高質量提前交付7艘17.4萬方LNG運輸船舶，創造良好效益；本公司全資子公司中遠海運液化天然氣(香港)船舶管理有限公司再接入2艘中石油國事項目LNG運輸船，持續為客戶提供安全高效運輸服務，自主管船能力不斷增強。同時，全面推動所屬船員庫發展，牽頭大連海事大學落實第二屆LNG訂單班，編製訂單班專用教材，全面選拔培養LNG船員，打造高素質船員隊伍和LNG管理人才隊伍。

(4) *LPG* 運輸方面

2024年，本集團LPG船隊完成運輸收入人民幣2.06億元，同比下降18.7%；運輸毛利人民幣0.52億元，同比下降8.7%；毛利率25.2%，同比上升2.7個百分點。

主要經營亮點有：

期租船方面，租金水平超市場均值，通過專業的經營管理，最大程度減少停租時間，保障收入穩定。即期船方面，優化與碼頭、貨主協調機制，提高船舶周轉效率，並實施內外貿聯動，有效應對市場波動。

(5) 化學品運輸方面

2024年，本集團化學品船隊完成運輸收入人民幣3.14億元，同比下降19.1%；運輸毛利人民幣0.53億元，同比上升48.3%；毛利率16.8%，同比上升7.6個百分點。

主要經營亮點有：

報告期內，本集團大力拓展化學品運輸新客戶，積極豐富貨源與航線種類，同時增加了與國際大型客戶與貿易商的合作，並積極推動多項COA簽約。

(四) 成本及費用分析

二零二四年，本集團共發生主營業務成本人民幣約168.90億元，同比增長5.8%。

本集團主營業務經營成本構成如下：

	二零二四年 人民幣千元	二零二三年 人民幣千元	同比 增長／(下降) (%)	二零二四年 佔比 (%)
油輪運輸成本表				
項目				
燃料費	5,335,145	5,033,660	6.0	34.8
港口費	878,644	857,112	2.5	5.7
船員費	2,281,104	2,344,181	(2.7)	14.9
潤物料	307,590	320,874	(4.1)	2.0
折舊費	2,911,014	2,651,269	9.8	19.0
保險費	184,928	188,330	(1.8)	1.2
修理費	397,675	512,104	(22.3)	2.6
船舶租賃費	2,557,142	1,894,639	35.0	16.7
其它	468,192	653,447	(28.4)	3.1
小計	15,321,434	14,455,616	6.0	100.0
LNG運輸成本表				
項目				
船員費	231,478	180,515	28.2	20.1
潤物料	26,602	18,984	40.1	2.3
折舊費	532,877	438,261	21.6	46.2
保險費	33,013	26,869	22.9	2.9
修理費	206,304	170,992	20.7	17.9
其它	123,346	126,129	(2.2)	10.7
小計	1,153,620	961,750	20.0	100.0
LPG運輸成本	153,981	196,267	(21.5)	100.0
化學品運輸成本	261,044	352,364	(25.9)	100.0
合計	16,890,079	15,965,997	5.8	100.0

成本變動原因說明：

(1) 油品運輸成本：

主要是本報告期內新增期租租入VLCC船舶，相應船舶租費增加。

(2) LNG運輸成本：

主要是本報告期內LNG船舶完工，同比船舶數量增加，相應潤物料費增加。

(五) 合營公司及聯營公司經營情況

1. 於報告期內，本集團主要合營航運公司經營情況如下

公司名稱	本集團 持股比例	運輸周轉量 (億噸海里)	營業收入 (人民幣千元)	歸母淨溢利 (人民幣千元)
CLNG	50%	784.8	1,278,553	907,025

2. 於報告期內，本集團一家聯營航運公司經營情況如下

公司名稱	本集團 持股比例	運輸周轉量 (億噸海里)	營業收入 (人民幣千元)	歸母淨溢利 (人民幣千元)
上海北海船務 股份有限公司	40%	195.2	2,435,806	789,216

(六) 財務狀況分析

1. 經營活動產生之現金淨額

本集團於報告期內由經營活動產生之現金淨額相當約人民幣8,625,286,000元，較截至二零二三年十二月三十一日止年度由經營活動產生之現金淨額相當約人民幣8,931,569,000元減少約3.4%。

2. 資本性承諾

	二零二四年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元
已批准及已簽訂合同 但未撥備： 船舶建造及購買(註)	<u>17,330,060</u>	<u>14,243,776</u>

註：

根據本集團簽訂的船舶建造及購買合同，該等資本性承諾將於二零二五至二零二八年到期。

3. 資本結構

管理層按淨債務權益比率之基準密切監察本集團之資本架構。為此，本集團界定淨債務為債務合計(包括銀行及其他計息貸款、其他借款及租賃負債)減貨幣資金。

於二零二四年十二月三十一日及二零二三年十二月三十一日，本集團之淨債務權益比率如下：

	二零二四年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元 (經重述)
債務合計	36,165,624	30,147,017
減：貨幣資金	<u>(5,661,734)</u>	<u>(5,749,643)</u>
淨債務	<u>30,503,890</u>	<u>24,397,374</u>
權益合計	<u>38,985,157</u>	<u>37,961,559</u>
淨債務權益比率	<u>78%</u>	<u>64%</u>

截至二零二四年十二月三十一日，貨幣資金餘額為人民幣5,661,734,000元，比上年末減少人民幣87,909,000元，降幅1.53%。本集團貨幣資金主要以人民幣及美元為單位，餘下的以歐元、港元及其他貨幣為單位。

於二零二四年十二月三十一日，本集團淨負債比率(淨債務與權益之比率)為78%，較二零二三年十二月三十一日增加14%，主要係報告期內增加較多借款。

4. 應收賬款、應收票據及合同資產

	二零二四年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元 (經重述)
應收第三方賬款及票據	612,590	619,561
應收關聯公司賬款(註)	3,657	6,067
	<hr/>	<hr/>
	616,247	625,628
減：呆賬撥備	(6,617)	(8,078)
	<hr/>	<hr/>
	609,630	617,550
	<hr/>	<hr/>
油運合同相關的當期合同資產	889,798	1,568,602
減：撥備	(5,996)	(11,030)
	<hr/>	<hr/>
合同資產合計	883,802	1,557,572
	<hr/>	<hr/>

註：本公司的同系附屬公司對該等關聯公司有共同控制權或重大影響。

應收賬款為日常經營活動中就商品銷售或服務執行而應收客戶的款項。通常在二十天內結算，因此全部分類為流動資產。

應收關聯公司賬款為無抵押、免息及與一般應收賬款有相同的賒賬期。

於二零二四年十二月三十一日，人民幣1,120,645,000元(二零二三年十二月三十一日：人民幣1,817,264,000元)的應收賬款、應收票據及合同資產以美元計值。

於報告年末，以發票日期起計及扣除呆賬撥備後，應收賬款及應收票據賬齡分析如下：

	二零二四年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元 (經重述)
一年以內	600,619	608,516
一至兩年	8,551	8,909
兩年以上	460	125
	<u>609,630</u>	<u>617,550</u>

5. 應付賬款及應付票據

	二零二四年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元 (經重述)
應付第三方賬款及票據	1,108,230	895,013
應付同系附屬公司賬款	848,743	821,340
應付一家聯營公司賬款	2,023	5,692
應付關聯公司賬款(註)	18,012	21,171
	<u>1,977,008</u>	<u>1,743,216</u>

註：本公司的同系附屬公司對該等關聯公司有共同控制權或重大影響。

應付賬款為無抵押，通常在確認後30天內支付。

應付同系附屬公司、一家聯營公司及關聯公司賬款為無抵押、免息及按一般應付賬款的信用年限結清。

於二零二四年十二月三十一日，應付賬款及應付票據中包括人民幣1,182,361,000元(二零二三年十二月三十一日：人民幣831,437,000元)以美元計值。

於報告年末，以發票日期起計，應付賬款及應付票據賬齡分析如下：

	二零二四年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元 (經重述)
一年以內	1,860,665	1,618,942
一至兩年	17,777	66,412
兩年以上	98,566	57,862
	<u>1,977,008</u>	<u>1,743,216</u>

應付賬款及應付票據為免息及一般於一至三個月內結清。

6. 衍生金融工具

於二零二四年十二月三十一日，本集團持有的利率掉期合約名義本金金額合計約美元669,044,000元(相當約人民幣4,809,357,000元)(二零二三年十二月三十一日：約美元703,736,000元(相當約人民幣4,984,351,000元))，其到期日分別為二零三一年、二零三二年、二零三三年、二零三四年及二零三五年(二零二三年十二月三十一日：二零三一年、二零三二年、二零三三年、二零三四年及二零三五年)。該等利率掉期合約被指定為對本集團若干以浮動利率計息的銀行貸款之現金流量對沖。

截至二零二四年十二月三十一日止年度，相關銀行貸款浮動利率為三個月的SOFR加1.66%及三個月的SOFR加2.45%(二零二三年十二月三十一日：三個月SOFR加1.66%及三個月SOFR加2.45%)。

如果被套期項目的剩餘到期時間超過12個月，則套期衍生工具的全部公允價值分類為非流動資產或負債；如果被套期項目的剩餘到期時間少於12個月，則分類為流動資產或負債。交易性衍生工具分類為流動資產或負債。

本集團持有以下衍生金融工具：

	二零二四年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元
非流動資產		
利率掉期—現金流量套期	<u>202,052</u>	<u>92,083</u>
非流動衍生金融工具資產合計	<u>202,052</u>	<u>92,083</u>
非流動負債		
利率掉期—現金流量套期	<u>-</u>	<u>9,426</u>
非流動衍生金融工具負債合計	<u>-</u>	<u>9,426</u>

7. 銀行及其他計息貸款

於二零二四年十二月三十一日及二零二三年十二月三十一日，銀行及其他計息貸款分析如下：

	到期日	二零二四年 十二月 三十一日 人民幣千元	二零二三年 十二月 三十一日 人民幣千元 (經重述)
流動負債			
(i) 銀行貸款			
抵押	2025年	1,340,323	1,646,908
無抵押	2025年	2,224,211	2,995,425
		3,564,534	4,642,333
(ii) 其他計息貸款			
無抵押	2025年	1,898,004	246,114
抵押	2025年	21,109	—
		1,919,113	246,114
銀行及其他計息貸款— 即期部分		5,483,647	4,888,447
非流動負債			
(i) 銀行貸款			
抵押	2026至2040年	17,151,465	14,691,393
無抵押	2026至2035年	4,737,417	5,323,728
		21,888,882	20,015,121
(ii) 其他計息貸款			
無抵押	2026至2032年	4,150,843	2,889,952
抵押	2026至2041年	999,360	166,560
		5,150,203	3,056,512
銀行及其他計息貸款— 非即期部分		27,039,085	23,071,633

於二零二四年十二月三十一日，本集團的銀行計息貸款以本集團擁有的41(二零二三年十二月三十一日：36)艘船舶及4(二零二三年十二月三十一日：3)艘在建船舶作為抵押，其合計賬面淨值分別為人民幣25,635,276,000元(二零二三年十二月三十一日：人民幣23,073,377,000元)及人民幣3,110,012,000元(二零二三年十二月三十一日：人民幣1,328,920,000元)。除上述情況外，截至2024年12月31日止年度內，本集團資產未發生其他抵質押事項。

於二零二四年十二月三十一日，銀行抵押貸款人民幣16,986,862,000元(二零二三年十二月三十一日：人民幣15,895,152,000元)及銀行無抵押貸款人民幣2,579,198,000元(二零二三年十二月三十一日：人民幣3,891,235,000元)及無抵押其他借款人民幣143,768,000元(二零二三年十二月三十一日：人民幣166,306,000元)以美元計值。

8. 或有負債及擔保

- (a) 本公司的非全資子公司中國東方液化天然氣運輸投資有限公司、中國北方液化天然氣運輸投資有限公司的4家聯營公司各自建造一艘LNG船舶，在各LNG船舶交付並驗收後，聯營公司按照簽署的定期租船合同將船舶期租給承租人。本公司於2011年7月出具租約保證，向承租人提供租船合同履約擔保，本公司承擔的租約擔保將不超過美元8,200,000元(相當約人民幣58,945,000元)，擔保期限至租船合同結束為止。
- (b) 本公司全資子公司上海中遠海運LNG投資有限公司下屬的多家合營公司分別與相關方簽署了造船合同或租船合同。本公司在2014-2021年度期間以持有合營公司股權比例為限向船廠提供造船合同履約擔保，向承租人提供租船合同履約擔保。截至2024年12月31日，本公司向船廠提供的造船合同履約擔保金額為美元276,120,000元(相當約人民幣1,984,864,000元)；向承租人提供的租船合同履約擔保金額合計為美元6,400,000元(相當約人民幣46,006,000元)及歐元4,500,000元(相當約人民幣33,866,000元)，擔保期限至租船合同結束為止。
- (c) 本公司於2017年6月為全資子公司上海中遠海運LNG投資有限公司下屬的3家合營公司在兩家銀行美元貸款提供融資性擔保，擔保金額為美元377,500,000元(相當約人民幣2,713,621,000元)，擔保期限為三家合營公司各自的船舶建造項目完成後12年。截至2024年12月31日，上述擔保的實際擔保金額為美元260,461,000元(相當約人民幣1,872,295,000元)。

9. 外匯風險管理

本集團業務遍及全球，故此承受多種不同貨幣產生之外匯風險，最主要涉及美元及港元對人民幣之風險。外匯風險來自未來商業活動、已確認資產及負債。管理層監控外匯風險，並於需要時考慮利用遠期外匯合同對衝若干外幣風險。

10. 利率風險管理

除存放於銀行、金融機構的存款及應收借款外，本集團並無任何其他重大計息資產。由於該等存款平均利率相對較低，董事認為本集團持有的此類資產於二零二四年十二月三十一日及二零二三年十二月三十一日並無重大的利率風險。

本集團的利率風險亦來自借貸。應收借款及借貸按浮動利率計息使本集團承受現金流量利率風險。管理層監控資本市場狀況，已與銀行簽訂若干利率掉期合約以使定息與浮息借貸達到最佳比率。

於二零二四年十二月三十一日，倘利率增加／減少100個基點而其它所有變數維持不變(排除套期相關借款的浮動利率影響)，本集團的本報告年度除稅前溢利將減少／增加人民幣182,207,000元(二零二三年十二月三十一日：減少／增加人民幣150,952,000元)，主要因為以浮動利率計息的應收借款利息收入及借貸利息支出增加／減少所致。

(七) 船隊發展

二零二四年，本集團支付船舶建造進度款、船舶購入款開支約為人民幣62.28億元。

於二零二四年十二月三十一日，本集團、合營及聯營公司船隊具體構成如下：

油輪船隊	運營船舶			在建船舶	
	艘數	萬載重噸	平均船齡	艘數	萬載重噸
本集團油輪	147	2,053	11.9	12	236.4
長期租入油輪	12	321	10.0	–	–
合營及聯營公司油輪	17	114	10.6	–	–
合計	176	2,488	11.7	12	236.4

LNG船舶船隊	運營船舶			在建船舶	
	艘數	萬立方米	平均船齡	艘數	萬立方米
本集團LNG船舶	12	209	4.4	9	157
長期租入LNG船舶	1	17	4.2	–	–
合營及聯營公司LNG船舶	38	633	6.9	28	506
合計	51	859	6.2	37	663

LPG 船舶船隊	運營船舶			在建船舶	
	艘數	萬立方米	平均船齡	艘數	萬立方米
本集團LPG船舶	11	4.3	13.9	2	1.5
合計	11	4.3	13.9	2	1.5
化學品船隊	運營船舶			在建船舶	
	艘數	萬載重噸	平均船齡	艘數	萬載重噸
本集團化學品船	8	7.3	4.4	1	1.2
合計	8	7.3	4.4	1	1.2

(八) 二零二五年前景展望

1. 行業格局和趨勢

(1) 國際油運市場

2025年，油運市場的前景將愈發複雜，但預計供需基本面整體處於健康狀態。

運輸需求方面，全球石油需求量整體保持溫和增長，IEA預計2025年石油需求將同比增加110萬桶／天，中國、印度將是主要的增長來源。石油供給預計增長160萬桶／天，將由美國、巴西、圭亞那貢獻產能增量，填補石油輸出國組織(OPEC)的減產缺口。因此，從石油供需結構的發展來看，大西洋—亞洲的長距離航線有望增加，提升VLCC的噸海里需求。但與此同時，尼日利亞和墨西哥煉廠全面投產後將擠壓區域間的原油海運貿易，同時影響成品油的跨區運輸需求，使中小型油輪市場承壓。

地緣政治局勢的發展也將深深牽動油運市場：(1)地區沖突變化，在短期內全球油品貿易格局將難以發生根本性改變；「影子船隊」預計會因船齡老舊、貿易記錄不良等因素難以回歸合規市場，進而步入拆解序列。(2)紅海危機的緩解可能使成品油輪的噸海里需求承壓，但具體幅度將取決於全球油輪復航紅海的實際進展。(3)美國對伊朗制裁收緊的態勢有望減少黑色石油運輸的活躍度，使石油貿易向合規市場傾斜，進而帶來更多的運輸需求。

根據Clarksons預測，2025年，原油輪噸海里需求將同比增長0.7%，成品油輪噸海里需求將同比增加0.1%。

運力供給方面，2025年計劃交付總載重噸同比增加160%，交付量主要集中在LR2等中小型油輪，VLCC預計僅交付5艘。近年來，影子船隊的擴張延長了油輪的整體使用年限，拆船進度嚴重落後，目前的平均拆船船齡接近25歲。歐美國家對黑色石油運輸的制裁持續加碼，疊加全球油輪船隊老齡化程度不斷加劇，在IMO環保新規、歐盟排放交易體系(EU ETS)、歐盟燃料海運法規(FuelEU)陸續生效的背景下，老舊運力拆解的潛力與可能性將持續上升，進而推動供需基本面不斷優化。

(2) 國內油運市場

國內原油運輸市場：

海洋油：根據中國海洋石油有限公司公佈的《2025年經營策略和發展計劃》，2025年海洋油淨產量目標為760-780百萬桶油當量，比2024年增加超40百萬桶油當量。預計2025年內貿海洋油運輸需求穩中有升，保持逐年增長態勢。

中轉油：預計2025年國營煉廠轉運需求總體維持平穩。大型地方煉化企業原油進口配額充足，產能逐步升級，原料中轉需求預計有所提升。而中小型地方煉廠在國內煉化行業整合優化的大背景下，競爭將處於劣勢，導致進口配額不足；加之地緣政治因素影響，物流成本增加，其運輸需求存在較大不確定性。

國內成品油運輸市場：

在國內大型煉化基地持續投產的背景下，區域內成品油供應能力已大幅優化，從而使水運需求承壓。預計2025年國內成品油運輸市場需求整體維持平穩，在節假日成品油消費高峰會有階段性需求旺盛。

(3) LNG運輸市場

2025年，預計上遊投產提速，LNG貿易將延續增長趨勢。航運研究機構德魯裏預測，到2025年底全球液化產能預計可達5.29億噸、同比增長10.9%，特別是美國、加拿大等國關鍵項目(包括但不限於年產能2,000萬噸的加拿大液化天然氣項目(LNG Canada)、年產能1,330萬噸的普拉克明斯液化天然氣一期項目(Plaquemines LNG Phase 1)等)投產將推動LNG供給增長，預計2025年全球LNG貿易量將增長6.4%至4.39億噸。同時，美國能源政策轉向，有望促進上遊項目審批，預計2025年下半年起美國LNG上遊項目FID將提速，全球總共約有1.38億噸產能有望在2025年達成FID，為未來幾年的市場增添貿易活力。

2025年，LNG船即期及中短期運輸市場預計繼續受到運力過剩的影響，全球預計迎來83艘LNG運輸船交付、約佔現有船隊的12.1%，疊加租約到期的上一代船型的船舶近幾年陸續進入市場，而貿易量的增長及潛在老舊船的淘汰尚不足以平衡新船集中交付的影響，即期及短期租金水平難以在短時間內復蘇。長期期租方面，北美區域的新項目投產和達成FID，將支撐長約貿易協議的簽署和兌現，增加配套運輸需求，有望產生增量長約運力需求；而新造船價格和融資成本高企，將繼續支撐長期期租租金水平。

中期來看，由於LNG船建造經驗豐富的主流船廠交船期已排到2028年以後，市場新興船廠的大型LNG運輸船交付營運記錄尚待時間驗證，因此船價回落空間暫時有限，預計船東做出下單決策將更為謹慎；儘管地緣政治事件持續擾動市場和貿易格局，但伴隨著LNG貿易量上行預期，LNG船運市場整體向好，市場運力結構隨環保要求升級而逐步優化，將為LNG船東帶來更多發展機會。

(4) LPG運輸市場

德魯裏預測，2025年LPG貿易量將增長1.4%；2024年至2029年，全球LPG貿易量將以3.8%的複合年增長率增長。此外，氨作為清潔燃料的地位日益受到重視，液氨的貿易量複合年增長率將達到11.7%。需求方面，預計2025年中國將有4家新的丙烷脫氫(PDH)工廠投入運營，預計2025年中國LPG進口量為3,705萬噸，印度將在今年啟動其首家PDH工廠。供給方面，沙特阿美公司的傑富拉盆地等更大的非伴生氣項目預計將在2025年三季度開始投產，但產量的大幅提升預期要到2026年，滿負荷將生產570萬噸/年的LPG。預期2025年美國丙烷產量將繼續增長至250萬桶/日，增幅約9萬桶/日，LPG出口預期將增加至6,780萬噸。

內貿LPG運輸市場競爭將愈發激烈，但隨著乙烯、液氨的區域貿易需求激增，跨洋乙烯運輸、沿海乙烯、液氨運輸將逐漸崛起。同時，環氧丙烷(POE)、 α -烯烴等乙烯下遊產品利潤率較高，隨著乙烷裂解裝置的快速發展，以及乙烷製乙烯的低成本競爭優勢，未來乙烯船運力需求將穩定增長。

(5) 化學品運輸市場

2025年，受石化行業市場需求偏弱以及石化企業成本傳導影響，預計內貿液貨危險品水路運輸在一定程度上承壓。國際市場方面，根據德魯裏數據顯示，2025年全球化學品海運貿易量預計為3.02億噸，同比增長0.6%；而全球不銹鋼化學品船數量預計增加55艘，增速為3.8%，運力供給增速大於需求增速的局面可能使運費承壓。但與此同時，截至2024年末，全球化學品船隊平均年齡已達13.8歲，20歲及以上的船舶數量佔船隊約16%，預計2025年拆船活動將有所提升，優化供需結構。

2. 公司發展戰略

展望未來，本集團堅定「做全球能源運輸卓越領航者」願景不動搖、堅定「為世界『船』遞能量」企業使命不動搖，堅定「四個全球領先」戰略目標不動搖，切實承擔起國家能源運輸的使命和責任，不斷增強企業競爭力、創新力、控制力、影響力、抗風險能力。

本集團將堅持穩中求進工作總基調，以推動高質量發展為主題，貫徹落實新發展理念，從觀念上、制度上進行優化，切實提升企業管理水平。油輪運輸業務作為公司的基礎和核心業務，將鞏固領先優勢，力爭成為全球油輪運輸行業引領者；LNG運輸業務作為公司資源配置相對集中的第二大核心業務，將持續發揮效益穩定器作用，力爭成為全球領先的LNG承運者；化工品物流資源整合將成為公司高質量發展的新引擎。本集團將精準把握航運市場和資本市場的周期走勢，實現生產經營和資本運營的「雙輪驅動」；數字賦能業務，將利用數據資產加大價值創造；加快在數字智能和綠色低碳賽道佈局，努力打造「可持續發展引領者」的品牌形象。

3. 二零二五年計劃

2025年，本集團預計新增化學品船1艘、1.15萬載重噸，處置油輪6艘、81.4萬載重噸，新增LNG船舶14艘、243.2萬立方米(LNG船舶數量含聯營、合營公司及長期租入船舶)，預計年內投入使用的油輪船舶為156艘、2,333萬載重噸，LNG船舶為58艘、981萬立方米(LNG船舶數量含聯營、合營公司)。以上船舶代價將由本集團內部財務資源及銀行借貸撥付。

根據2025年國內外航運市場形勢預測，結合本集團新增運力投放情況，本集團2025年經營計劃如下：預計實現營業收入人民幣247億元；發生營業成本人民幣193億元。

4. 二零二五年度工作舉措

2025年，面對全球宏觀經濟以及地緣政治局勢帶來的不確定性，本集團將堅持實現卓越領航的發展願景和「四個全球領先」的戰略目標，聚焦利潤的穩定增長與效率的持續優化，夯實高質量發展根基，推動本集團企業價值邁上新台階。具體將推進以下重點工作：

(1) 以經營效益為核心，實現油運板塊可持續創效

本集團將持續推進全球化經營，強化海外網點建設，完善全球營銷網絡，提高全球資源配置能力。發揮CHINA POOL平台效應，打造規模經濟的競爭優勢。深化與關鍵客戶的合作，緊隨客戶需求提供可靠的全球物流解決方案，並充分發揮經營模式靈活、船位佈局廣泛、船型種類齊全等優勢，持續優化航線部署與市場配置，提升整體船隊收益。

具體而言，本集團將持續佈局成品油大洋洲優質市場，結合三角航線提升效率效益。鞏固西非和歐洲大客戶市場，維護好重要戰略客戶關係。增加美灣市場靈活度，提升北美區域客戶的多元化程度。與合資公司強化運力協同，穩定內貿油運市場基礎貨源，持續鞏固內貿龍頭地位。

(2) 打造LNG全鏈條能力，實現LNG產業價值鏈延伸

本集團將積極跟蹤上遊大型能源商的動態，挖掘潛在客戶需求，繼續以長約項目開發為主，鎖定長期穩定的投資回報。持續強化LNG船管能力建設，提升LNG運輸項目綜合管理水平；探索多樣化LNG運輸經營模式，關注LNG即期運輸的參與機遇；密切跟蹤LNG運輸的上下遊投資機會，全面探索產業鏈項目合作空間，開拓更高附加值業務。

(3) 構建鏈式經營模式，持續強化全球數字化供應鏈建設

本集團將從完善海外網點佈局、深度融入客戶全球產業鏈、調整全球業務結構、改善客戶組成四個方面著手，加強與戰略客戶、上下遊企業的全方位深度合作，拓展市場新空間，為全球數字化供應鏈建設打好基礎。通過交叉銷售、聯合服務等方式拓展市場空間，與其中遠海運集團的兄弟公司發揮協同作用向客戶推出涵蓋石油和化工品的全品類能源運輸服務，並製定「陸運+倉儲+海運」的一體化物流方案。

(4) 探索低碳發展路徑，推動綠色智能轉型

本集團將以順應全球能源發展趨勢、匹配客戶租船需求為理念，保持船隊規模領先優勢，並推動船隊的健康、可持續發展。本集團將密切關注船舶資產價格變動，統籌考量船價、船位，以及自身發展需求等因素，穩步推進老舊運力處置以及年輕運力獲取，進一步優化油輪船隊結構；開展船舶碳足跡管理、碳標識認證制度方面研究，為公司船隊碳達峰、碳中和的方案與實施路徑打好科學基礎。

(5) 強化科技創新，加快提升數智化水平

本集團將積極落實科技規劃與數字化轉型規劃，穩步推進數智轉型；堅持業務驅動，研究打造面向市場和客戶的數字化服務產品；加強行業交流與對標，優化數字化轉型工作規劃和實施方案，夯實公司數字化轉型根基；積極探索智能船舶技術應用，進一步加強大數據、人工智能等技術的在船應用，加強對船隊能效和排放的智能評估。

(6) 打造高水平安全，護航高質量發展

本集團將著力打造覆蓋「油、氣、化」一體化的安全監管和應急保障機制，建立健全各項規章制度，嚴肅安全生產責任追究管理規定。堅持激勵約束機制，全面落實安全生產責任；健全一體化安全生產監管制度機制和應急管理程序，推進構建全球應急資源網絡，提升整體安全保障能力；持續聚焦運營風險管控，打造合規風險管控規範運作，針對重點業務領域的關鍵風險控制點進行動態監測預警，將風險防控嵌入業務流程。

(7) 深入實施人才強企，凝聚高質量發展動能

本集團將聚焦高素質人才隊伍梯隊建設，探索打通公司內部跨部門、跨專業領域的人才交流通道，優化企業人才儲備；依託科研項目，推動領軍人才和青年創新人才培養；圍繞研發全球數字化供應鏈產品加強跨部門流動學習，促進業務專家與技術人才的深度交流。科學構築客觀、透明、可信的全方位績效考評機制，將績效與薪酬、考核評價掛鉤，提高員工的工作積極性和創造力，推動企業實現可持續發展。

其他重要事項

(一) 業績、利潤分配預案及暫停辦理H股過戶登記手續

截至二零二四年十二月三十一日止，因本公司法定公積金累計已達到法定提取的最低標準，因此沒有按比例提取法定公積金。惟根據有關法規，本公司可分配的儲備數額乃按國內會計準則計算之數額與按香港一般採納之會計準則計算之數額兩者中較低值計算。

董事會建議派發本年度之末期股息每股人民幣21分(稅前)。概無任何本公司的股東已放棄或同意放棄任何股息的安排。此次派發末期股息尚待本公司的股東於即將召開的週年股東大會通過決議後方可派發，因此該項股息並未於報告期末確認為負債。

本公司將按程序就本公司週年股東大會及領取末期股息的暫停辦理股份過戶登記手續的安排另行公告。末期股息將於經即將召開的股東週年大會批准後之日起二個月內完成派發。

(二) 醫療保險計劃

自二零零一年七月一日起，根據地方政府規定，本公司參加了由地方社會保障機構組織的醫療保險計劃。按此計劃，本公司需按員工基本工資的12%作出供款。同時，按上述計劃，這些供款從本公司預提的職工福利費中列支。除了供款給上述社會保障機構外，本公司並未與其他保險機構訂立付款義務。

自二零一零年七月一日起，根據國家倡導建立多層次企業醫療保障體系的精神及《關於補充養老保險費、補充醫療保險費有關企業所得稅政策問題的通知》(財稅2009 27號)的精神，本公司制定了補充醫療保險計劃。按此計劃，本公司需按照上年度職工工資總額的5%計提並支付至補充醫療保險基金專戶。

(三) 退休金、企業年金計劃

1. 中國(境內)退休金計劃

本集團需對一項退休福利計劃(「計劃」)為合資格之員工作出供款。

按此計劃，本集團對現已退休及將會退休的員工之退休福利責任，除已退休員工之醫藥費之外，僅限於每年之供款。該每年度之供款幅度相等於本集團員工本年度基本工資的約16%(二零二三年：16%)。於報告期內，本集團就此計劃所交納之供款為人民幣44,194,000元(二零二三年：經重述人民幣42,879,000元)。

2. 企業年金計劃

於二零零八年，本集團制定了《中海發展股份有限公司員工企業年金計劃》，並經過本集團職工代表大會和董事會審議通過。自二零一八年二月一日起，企業年金計劃確定的企業繳費總額為本集團上年度職工工資總額的8%，個人繳費為職工個人上年度實際工資收入的2%，本集團領導的企業繳費分配水準不超過職工平均水準的5倍。

企業年金計劃自二零零八年一月一日起實施，根據該計劃，本集團於二零二四年共負擔企業繳費人民幣38,617,000元(二零二三年：經重述人民幣36,841,000元)，作為職工薪酬列支。

(四) 股權激勵計劃

二零二三年十月二十六日，公司召開二〇二三年第八次董事會會議和二〇二三年第六次監事會會議，審議通過了《關於〈中遠海運能源運輸股份有限公司2023年股票期權激勵計劃(草案)〉及其摘要的議案》等相關議案，同意公司實施2023年股票期權激勵計劃(「激勵計劃」)，並同意將該等議案提交公司股東大會和類別股東大會審議。系激勵計劃激勵對象的關聯董事對該等議案迴避表決。

二零二四年五月十日，公司召開2024年第二次臨時股東大會、2024年第一次A股類別股東大會及2024年第一次H股類別股東大會，審議通過了《關於〈中遠海運能源運輸股份有限公司2023年股票期權激勵計劃(草案)〉及其摘要的議案》《關於〈中遠海運能源運輸股份有限公司2023年股票期權激勵計劃管理辦法(草案)〉的議案》《關於〈中遠海運能源運輸股份有限公司2023年股票期權激勵計劃實施考核管理辦法(草案)〉的議案》及《關於提請股東大會授權董事會處理2023年股票期權激勵計劃相關事宜的議案》。同時為激勵計劃激勵對象的股東及與激勵計劃激勵對象存在關聯關係的股東均迴避表決。

二零二四年五月十日，公司召開二〇二四年第四次董事會會議和二〇二四年第三次監事會會議，審議通過了《關於調整2023年股票期權激勵計劃首次授予數量的議案》《關於2023年股票期權激勵計劃首次授予股票期權的議案》。鑒於激勵計劃中擬授予的激勵對象中部分激勵對象內部調動，公司董事會根據股東大會的授權，對激勵計劃首次授予數量進行了調整，激勵對象人數及人員名單未作調整。調整後，首次授予總數由22,465,500份相應調減為22,309,600份。公司董事會認為激勵計劃規定的授予條件已經成就，同意確定以二零二四年五月十日為首次授予日，並同意向符合授予條件的107名激勵對象授予22,309,600份股票期權，行權價格為人民幣13.00元/股。系激勵計劃激勵對象的關聯董事對上述兩項議案迴避表決。

二零二四年十二月三十日，公司召開二〇二四年第十五次董事會會議和第九次監事會會議，審議通過了《關於向公司2023年股票期權激勵計劃激勵對象授予預留股票期權的議案》，公司董事會根據股東大會授予之授權決議，認為預留授予的所有條件已獲達成，同意以二零二四年十二月三十日為預留股票期權授予日，並同意向符合預留授予條件的24名激勵對象授予4,635,800份股票期權，行權價格為人民幣12.09元/股。

激勵計劃首次授予的22,309,600份股票期權及預留授予的4,635,800份股票期權，已分別於二零二四年六月二十八日和二零二五年二月十四日在中國證券登記結算有限責任公司上海分公司完成相關登記手續。

(五) 董事、監事及最高行政人員於本公司股份、相關股份及債權證之權益及淡倉

於二零二四年十二月三十一日，於本公司或其任何相聯法團(根據香港法例第571章《證券及期貨條例》(「《證券及期貨條例》」)第XV部的含義)之股份、相關股份或債權證中擁有權益或淡倉，或根據《證券及期貨條例》第352條之要求由本公司記錄在冊並保存或根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「《上市規則》」)附錄C3所載之《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》(「《標準守則》」)須知會本公司及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)之權益或淡倉之董事、監事及最高行政人員如下：

1. 於本公司股份、相關股份及債權證之好倉

董事名稱	權益性質	股份類別 ⁽¹⁾	所持有 股份數目 ⁽²⁾	佔相關類別	佔已發行
				股份總額的 概約百分比 ⁽³⁾	股份總額的 概約百分比 ⁽³⁾
朱邁進	實益持有人	A	102,980 (L)	0.00296%	0.00216%
趙勁松	實益持有人	H	6,000 (L)	0.00046%	0.00013%

附註：

(1) A—A股
H—H股

(2) L—好倉

(3) 截至二零二四年十二月三十一日，公司已發行股本總額為4,770,776,395股，其中1,296,000,000股為H股，3,474,776,395股為A股。

2. 於本公司相聯法團股份、相關股份及債權證之好倉

相聯法團名稱	董事／ 監事姓名	權益性質	股份類別 ⁽¹⁾	所持有 股份數目 ⁽²⁾	佔有關 相聯法團 相關類別 股份總額的 概約 百分比 ⁽³⁾	佔有關 相聯法團 已發行股份 總額的 概約 百分比 ⁽³⁾
中遠海運控股股份 有限公司	楊磊	實益持有人	H	106,900 (L)	0.00334%	0.00067%
		配偶權益 ⁽⁴⁾	H	2,000 (L)	0.00006%	0.00001%
		配偶權益 ⁽⁴⁾	A	8,000 (L)	0.00006%	0.00005%
中遠海運發展股份 有限公司	楊磊	實益持有人	H	213,000 (L)	0.00579%	0.00157%
中遠海運港口有限公司	楊磊	實益持有人	普通股	26,597 (L)	0.00072%	0.00072%
中遠海運國際 (香港)有限公司	楊磊	實益持有人	普通股	660,000 (L)	0.04502%	0.04502%

附註：

(1) A—A股
H—H股

(2) L—好倉

(3) 截至二零二四年十二月三十一日，中遠海運控股有限公司已發行股本總額為15,960,826,685股，其中3,199,780,000股為H股，12,761,046,685股為A股。

截至二零二四年十二月三十一日，中遠海運發展有限公司已發行股本總額為13,575,938,612股，其中3,676,000,000股為H股，9,899,938,612股為A股（包括28,724,292股庫存A股）。

截至二零二四年十二月三十一日，中遠海運港口有限公司已發行股本總額為3,761,381,850股普通股。中遠海運國際(香港)有限公司的已發行股本總額為1,465,971,429股普通股。

(4) 中遠海運控股股份有限公司的2,000股H股及8,000股A股由楊磊先生的配偶Song Jianfang女士持有。因此，根據證券及期貨條例，楊磊先生被視為於其配偶持有的中遠海運控股股份有限公司10,000股中擁有權益。

截至二零二四年十二月三十一日，除上文披露者外，本公司無其他董事、監事及最高行政人員於本公司或其任何相聯法團根據《證券及期貨條例》第XV部的含義之股份、相關股份或債權證中擁有權益或淡倉，根據《證券及期貨條例》第352條之要求由公司記錄在冊並保存，或根據《標準守則》，須知會本公司及香港聯交所的權益或淡倉。

(六) 購買、出售及贖回本公司之上市證券

於報告期內，本公司或其任何附屬公司概無購買、出售或贖回任何本公司之上市證券(包括出售庫存股份)。截至報告期末，本公司未持有任何庫存股份。

(七) 遵守企業管治常規守則

本公司董事會恪守企業管治原則，致力於提升股東價值。為加強獨立性、問責性及責任承擔，本公司董事會主席與首席執行官由不同人士擔任，可維持獨立性及均衡判斷之觀點。

董事認為，於報告期內，本公司已遵守《上市規則》附錄C1所載的守則條文規定。

本公司設立了五個董事會專門委員會：審核委員會、薪酬與考核委員會、提名委員會、戰略委員會及風險與合規管理委員會，並制訂了清晰界定的職責範圍。

(八) 審計委員會

本公司董事會已成立審計委員會，以審閱本集團之財務報告編製程式及內部監控並作出指導。本公司的審計委員會由兩名獨立非執行董事及一名非執行董事組成，即黃偉德先生(主席)，王威先生以及趙勁松先生。

審核委員會已審閱本集團報告期內的全年業績。本初步公告所載截至二零二四年十二月三十一日止年度的本集團綜合損益及其他全面收益表、綜合財務狀況表及相關附註的數字，經本集團核數師信永中和(香港)會計師事務所有限公司同意，與本集團二零二四年度綜合財務報表所載的數字一致。審計委員會亦已與本集團高級管理層成員討論有關本公司採用會計政策及常規和內部控制的事宜。

(九) 薪酬與考核委員會

本公司的薪酬與考核委員會由三名獨立非執行董事組成，即李潤生先生(主席)，黃偉德先生和王祖溫先生。本公司的薪酬與考核委員會已採納《上市規則》附錄C1所載之企業管治常規守則相一致的有關條文。

(十) 提名委員會

本公司的提名委員會由三名獨立非執行董事組成，即王祖溫先生(主席)，黃偉德先生和李潤生先生。本公司提名委員會檢討董事會的架構、人數和構成及董事會成員多元化政策，物色具備合適資格可擔任董事的人士，並向董事會提出建議，並評估獨立非執行董事的獨立性。本公司的提名委員會已採納《上市規則》附錄C1所載之企業管治常規守則相一致的有關條文。

(十一) 戰略委員會

本公司的戰略委員會由兩名執行董事、三名非執行董事及兩名獨立非執行董事組成，即任永強先生(主席)，朱邁進先生，汪樹青先生，王威先生，王松文女士，李潤生先生及趙勁松先生。本公司戰略委員會負責考慮、評估、審議投資項目並向董事會建議重要的投資方案、收購及出售項目，對投資項目進行投資後的評估，並審議及考慮本公司整體戰略、可持續發展、環境、社會及管治的戰略及業務發展方向。

(十二) 風險與合規管理委員會

本公司的風險與合規管理委員會由一名執行董事以及兩名獨立非執行董事組成，即趙勁松先生(主席)，任永強先生和王祖溫先生。風險與合規管理委員會審議風險控制策略和重大風險控制解決方案，檢討本公司的風險管理的有效性，審議重大決策、重大項目風險評估報告，指導推動本公司法治建設，對經理層依法治企情況進行監督，並負責董事會授權的其他風險控制事項。

(十三) 對《上市規則》附錄C3《標準守則》的遵守

本公司已採納《上市規則》附錄C3所載《標準守則》所訂有關進行證券交易的標準作為本公司董事進行證券交易的守則。

本公司已向所有董事、監事及高級管理人員作出了特定查詢，並確認他們於報告期內已遵守《標準守則》的規定。

(十四) 僱員

本公司乃按照經營業績及盈利來檢討僱員的酬金調整幅度，僱員工資總額與公司經營效率掛鉤，該政策有助於本公司加強對薪酬支出的管理，亦能有效激勵員工為公司之進一步發展而努力。除上述薪酬及激勵計劃外，本公司未向僱員提供認股計劃，而僱員亦不享有花紅。本公司定期對經營管理人員的培訓包括：經營管理、外語、電腦技巧、業務知識及政策法規等；培訓方式包括：講座、參觀學習、訪問考察等。

於二零二四年十二月三十一日，本集團僱員總數為7,854人(二零二三年十二月三十一日：7,911人)。於報告期內，本集團的員工成本約為人民幣36.70億元(二零二三年：經重述約為人民幣37.26億元)。

(十五) 重大收購及出售附屬公司、聯營公司及合營企業

報告期內，本集團概無任何有關附屬公司、聯營公司及合營企業的重大收購及出售。

(十六) 重大投資及有關重大投資和資本資產的未來計劃

於二零二四年十二月三十一日，本集團並無投資任何一家公允價值佔本集團資產總值5%或以上的被投資公司。因此，報告期內，本集團並無任何重大投資，亦無任何重大投資及資本資產的近期計劃。

(十七) 報告期後事項

除(i)建議根據特定授權向特定目標認購者發行本公司A股；及(ii)建造六艘油輪(詳情載於本公司日期為2025年1月24日、2025年2月14日的公告及日期為2025年3月25日的通函)外，自報告期末以來，並無發生任何其他影響本集團的事件。

(十八) 近期公佈年報於聯交所網頁之情況

載有《上市規則》規定的所有財務及有關資料的本公司年報，將會於適當時候刊登在聯交所網頁。

上列財務資料節錄自本公司截至二零二四年及二零二三年十二月三十一日止年度按照香港公認會計原則及香港會計師公會頒佈之會計標準編製之綜合財務報表，但該節錄本身並非本公司報告期內及截至二零二三年十二月三十一日的法定財務報表。報告期內按照香港公認會計原則及香港會計師公會頒佈之會計標準編製之綜合財務報表(包括無保留意見之核數師報告)將會送交香港公司註冊處，並將寄送各股東及可於本公司之網址<http://energy.coscoshipping.com>下載。

承董事會命
中遠海運能源運輸股份有限公司
董事長
任永強

中華人民共和國，上海
二零二五年三月二十六日

於本公告刊發日期，董事會由執行董事任永強先生及朱邁進先生，非執行董事汪樹青先生、王威先生及王松文女士，以及獨立非執行董事黃偉德先生、李潤生先生、趙勁松先生及王祖溫先生所組成。

* 僅供識別