

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
2025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、 本公司董事会及董事、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、 毕马威华振会计师事务所（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.以母公司2025年度财务报表净利润2,480,319,297.10元，按母公司净利润计提10%的法定盈余公积248,031,929.71元。

2.以2025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股派发现金股利人民币2.5元（含税，中期已派发每10股现金股利0.7元）。截至2025年12月31日，公司总股本8,074,538,502股，合计派发现金股利为人民币2,018,634,625.50元（含税）。加上2025年中期已向全体股东派发的现金股利约人民币565,217,695.14元（每10股0.7元（含税）），公司2025年度共计派发现金股利人民币2,583,852,320.64元，现金分红占实际归属招商轮船上市公司股东净利润（合并报表口径）的42.98%。加上本报告年度已经回购股份310,512,396.49元，现金分红和回购金额合计占报告期归属上市公司股东净利润的48.14%。

3. 利润分配方案发布后至实施前，公司股本及公司回购专用证券账户持股如发生变动，将维持每股分配金额不变，对分配总额进行相应调整。

截至报告期末，母公司存在未弥补亏损的相关情况及其对公司分红等事项的影响

适用 不适用

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
联系地址	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
传真	+86-21-63333162	+86-21-63333162
电子信箱	IR@cmhk.com	IR@cmhk.com
微信公众号/视频号	cmes601872	cmes601872

2、 报告期公司主要业务简介

2025年，上半年全球经济面临一系列挑战与冲击。美国关税战严重冲击多边贸易体系；经济不确定性和对美元信用风险的担忧推动国际金价屡创新高；中国继续担当全球经济增长最大引擎；挑战与机遇、破坏与重塑、增长与风险，形成全年世界经济冷暖交织的图景。随着中美贸易谈判的推进及阶段性协议的达成，全球经贸面临的不确定性风险大幅下降，市场情绪显著回暖。作为全球制造业中心以及海运贸易最重要的推动力，2025年中国经济运行稳中有进，高质量发展扎实推进，主要目标任务顺利实现。综合全年航运市场的整体表现，2025年依然是整体表现强劲的一年。2026年是“十五五”开局之年，市场预计中国经济将继续保持中高速增长，将继续为国际航运注入活力。

1. 海运贸易

根据克拉克森统计，随着全球经贸不确定性减弱，以及中国强劲补库需求，2025年下半年全球海运贸易明显改善，推动全年增长1.1%至128.5亿吨。大部分商品海运贸易量增长，其中集装箱贸易保持稳健增长4%，而全球LNG出口进入扩张阶段推动贸易量增长5%。周转量方面（吨海里），相比2024年红海、巴拿马运河绕行等推动吨海里贸易大幅增长6%，2025年此类事件对贸易流向的影响趋于缓和，增速放缓至1%。

2. 运力供给

2025年全球船队增长3.5%至25亿载重吨（11.6万艘）。全球新船交付量环比继续上升，且新船“交付潮”范围进一步扩大——除集装箱船、LNG运输船以及汽车运输船交付量保持高位外，部分中小船型散货船和油轮交付量也有不同程度上升，而好望角型散货船和VLCC船增速依然有限。2025年船舶拆解量回升，但整体仍处低位：其中蒸汽轮机型LNG运输船拆解受市场关注，全年

拆解量达到 15 艘，创历史新高。当前全球手持订单占船队运力的比重约 17%，不同船型占比不一：集装箱船、LNG/LPG 运输船和汽车运输船仍超过 20%，而散货船占比仅 10%；相比大型船手持订单占船队运力较高比重，部分细分船型中的小型船占比 10%左右（如支线型集装箱、灵便型散货船、3 万立方米以下 LPG 等）。目前全球船队超过 15 年以上船龄运力占比升至 39%（该比例在汽车运输船和成品油轮中分别达到 51%和 47%），未来拆解潜力较大。

3. 市场表现

受下半年航运市场持续走强推动，2025 年克拉克森海运综合指数均值（涵盖 4 个航运细分船型市场收益）上涨 7%至 26,777 美元/天。细分市场“分化”走势不断加深：不仅不同船型间表现迥异（集装箱船收益达到 2021 年后的最高水平，而散货船收益整体回落、LNG 船收益大部分时间低迷），同一船型下不同大小的船收益差距拉大（原油轮收益大幅上涨而成品油轮回落，同时原油轮中 VLCC 收益涨幅远高于中小型油轮）。

报告期内，公司作为专注于国际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。

公司油轮船队坚持以市场为中心，继续保持经营弹性。推行“航线全球化，客户多元化，服务专业化”策略，以涵盖央企石油公司、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（oil major）、贸易商的业务合作。公司着力加强 VLCC 船队“全球化、规模化”运营，报告期内接收全球第 1 艘甲醇双燃料，同时，公司持续加强 Aframax 船队能力，增强与 VLCC 船队协同经营。通过建立更加广泛的全球货源网络和航线组合，公司为中国及全球客户提供安全、优质、高效的能源运输服务。公司船队持续加强市场营销和做强客户矩阵，以多种形式的运输协议获取持续稳定的货源保障，拓展高价值货源。公司油轮船队把握市场机遇，取得良好经营效果。油轮船队还拓展了 DPST 穿梭油轮新业务，为发展提供新平台。

公司干散货船队贯彻整体发展战略，持续提升船队核心竞争力，不断推进船队结构迭代，租造并举持续扩大经营规模、优化运力配置。报告期内，公司接收 2 艘 8.2 万吨 Kamsarmax 型船，并签约 4 艘 21 万吨 Newcastlemax 型船光船租赁项目，优化主力船型结构。通过强化市场研判，优化经营规划，根据市场动态调整经营策略，报告期各船型经营效益稳步提升，跑赢指数，深化轻资产运营能力，灵活经营模式贡献收益弹性。标杆化管理 VLOC 项目，依托全球规模第一的 VLOC 船队优势，实施精细化成本管控，开展数智化、节能减排等技术创新，提高经营效益及能

效表现。深耕战略客户，推动项目攻坚，拓展多维度长期合作，其中多用途船队继续深耕新能源等产业运输市场，坚持大客户策略，加强海外开拓，服务客户的能力和市场竞争能力不断提升。

公司气体运输业务把握市场发展机遇，保持稳健发展。招商气运（CMLNG）与国内外主要大型能源公司、知名 LNG 船东公司、主要 LNG 船舶制造企业广泛建立互利合作关系，为全球客户提供安全、优质、经济、高效的能源运输解决方案。报告期内，公司坚持聚焦大客户、大项目，积极参与国际一流 LNG 运输项目投标，通过卡气二期等项目实现船队规模和长约船舶锁定比例的稳健提升，一举确立在 LNG 运输市场的重要船东地位。

公司滚装运输船队持续提升外贸经营能力，行业地位进一步提升。滚装船队积极增运力、拓航线，全球航线网络布局基本完成；稳固内贸业务核心客户，聚焦增量，持续推进江海洋一体化运营。公司外贸业务网络已覆盖全球滚装主要区域。2025年，招商滚装全球首批甲醇双燃料动力滚装船舶“港荣”轮、“深荣”轮顺利交付，并实现全球首次滚装船甲醇燃料加注作业，成为绿色航运新标杆。

公司集装箱运输船队始终坚持“以客户为中心、以市场为导向”，做强航运主业，保持经营韧性，增值延伸服务，加速质效提升，推进高质量发展，力求迅速成长为具有核心竞争力的一流班轮公司。服务网络覆盖中国沿海主要港口至日本、韩国、菲律宾、越南、泰国、马来西亚、澳大利亚、印度、墨西哥、新加坡、斯里兰卡、巴基斯坦，中国大陆至中国台湾和内地至中国香港开辟有多条集装箱班轮航线。其中，日本航线和两岸航线深耕多年，在业内处于市场领先地位。同时，依托集装箱班轮航线网络，积极拓展香港冷链物流业务，助力香港民生改善。此外，还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。

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

	2025年	2024年	本年比上年 增减(%)	2023年
总资产	82,054,880,078.89	70,619,308,351.63	16.19	62,394,661,514.41
归属于上市公司 股东的净资产	43,005,621,793.17	40,043,682,654.46	7.40	36,891,113,703.65
营业收入	28,177,211,131.95	25,799,279,395.20	9.22	25,881,013,078.04
利润总额	6,874,638,414.30	5,952,337,069.26	15.49	5,414,594,621.75
归属于上市公司 股东的净利润	6,012,096,267.97	5,107,447,941.27	17.71	4,836,966,617.91
归属于上市公司 股东的扣除非经	5,024,011,136.90	5,015,004,674.52	0.18	4,640,441,615.09

常性损益的净利润				
经营活动产生的现金流量净额	9,054,927,611.30	8,476,220,586.11	6.83	8,917,304,888.14
加权平均净资产收益率(%)	14.55	13.21	增加1.34个百分点	13.25
基本每股收益(元/股)	0.74	0.63	17.46	0.60
稀释每股收益(元/股)	0.74	0.63	17.46	0.60

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	5,595,174,511.35	6,989,457,055.43	6,725,303,177.81	8,867,276,387.36
归属于上市公司股东的净利润	865,440,837.28	1,259,127,449.67	1,175,319,756.09	2,712,208,224.93
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	853,180,501.11	1,053,003,011.72	994,712,944.64	2,123,114,679.43
经营活动产生的现金流量净额	1,380,071,379.09	2,146,314,922.84	2,277,103,421.47	3,251,437,887.90

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

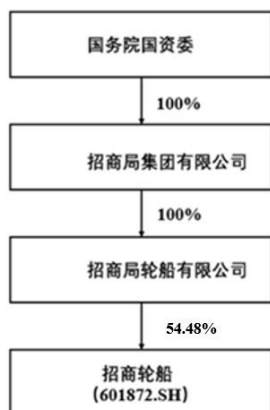
单位：股

截至报告期末普通股股东总数(户)							87,106
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数(户)							100,744
截至报告期末表决权恢复的优先股股东总数(户)							0
年度报告披露日前上一月末表决权恢复的优先股股东总数(户)							0
前十名股东持股情况(不含通过转融通出借股份)							
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	0	4,399,208,563	54.48		无		国有

							法人
中国石油化工集团有限公司	0	1,095,463,711	13.57			无	国家
中国诚通控股集团有限公司	170,948,064	170,948,064	2.12			无	其他
香港中央结算有限公司	-142,310,965	158,879,670	1.97			无	境外法人
中国工商银行股份有限公司—华泰柏瑞沪深300交易型开放式指数证券投资基金	-2,578,547	53,605,968	0.66			无	未知
蔡敏	46,935,856	46,935,856	0.58			无	境内自然人
中国石化集团资产经营管理有限公司	0	38,757,523	0.48			无	国有法人
中国建设银行股份有限公司—易方达沪深300交易型开放式指数发起式证券投资基金	-723,400	38,062,543	0.47			无	其他
吴懿兵	2,447,300	36,801,256	0.46			无	境内自然人
中国工商银行股份有限公司—华夏沪深300交易型开放式指数证券投资基金	3,248,400	29,035,400	0.36			无	其他
上述股东关联关系或一致行动的说明	中国石化资产经营管理有限公司为中国石油化工集团有限公司的全资子公司，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						

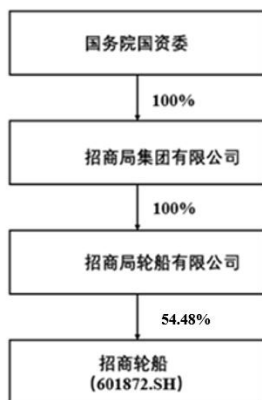
4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√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

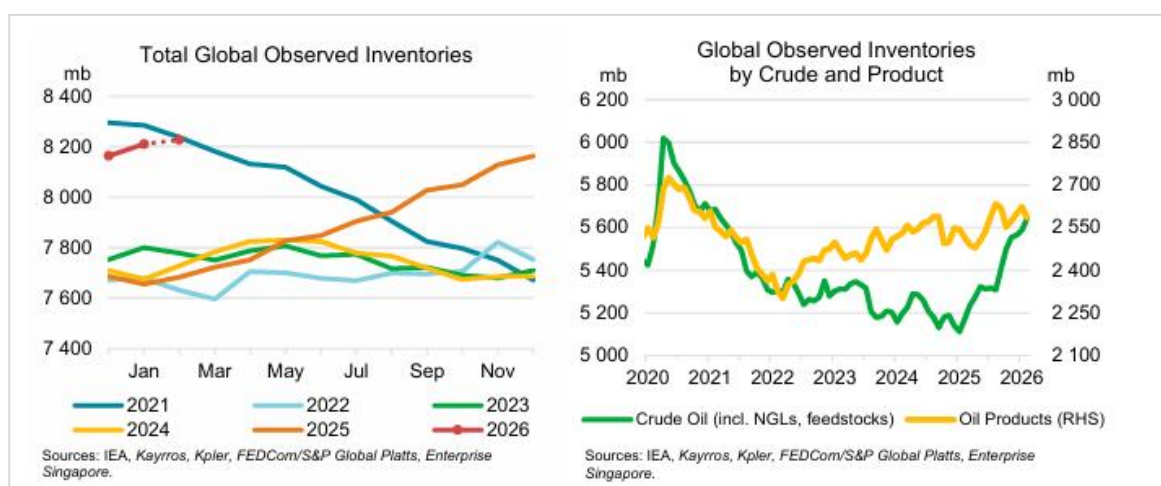
1、公司应当根据重要性原则，披露报告期内公司经营情况的重大变化，以及报告期内发生的对公司经营情况有重大影响和预计未来会有重大影响的事项。

（一）国际原油海运行业的基本情况

2025 年原油海运贸易量小幅上升 0.6%至 19.6 亿吨。在 OPEC+增产背景下，合规市场原油出口明显恢复。但是原油需求增长不佳，全球经济增长前景不明朗，贸易保护主义、地缘政治紧张局势、高通胀和债务问题等可能拖累经济增长，进而抑制原油需求。

2025年原油油轮船队增速有限，仅增长0.7%至4.6亿载重吨。其中，VLCC型油轮船队运力依然维持较低水平，仅增长0.2%。2026年，受益于新船订单的持续释放，原油油轮船队规模预计增长3.1%，VLCC运力预计提升3.2%。尽管2025年下半年新船订单延续了2024年的强劲态势，当前全球手持订单占现有运力比重仍处于历史低位，新船交付更多体现为对15年及以上老龄运力的替代需求。当前原油油轮船队老龄化明显，15年船龄以上运力占比达到44%，未来拆解空间较大，将持续制约有效运力的增长。整体来看，2025年原油油轮船队运力增长有限，同时欧美对于“影子”船队和非合规贸易限制不断加强（以载重吨计，受限制原油油轮船队运力占船队运力比例已升至19%），持续给“合规”油轮市场持续带来支撑，这对VLCC型油轮市场影响更为积极。

2025年VLCC市场整体呈现“前平后升”的态势，原油运输市场供需紧平衡，地缘政治事件影响持续深化，引发市场短期宽幅震荡，不确定性因素显著增加。市场运行逻辑与早前相比发生结构性转变，基于传统基本面的分析对短期市场走势的判断有效性下降。



图：全球石油库存情况

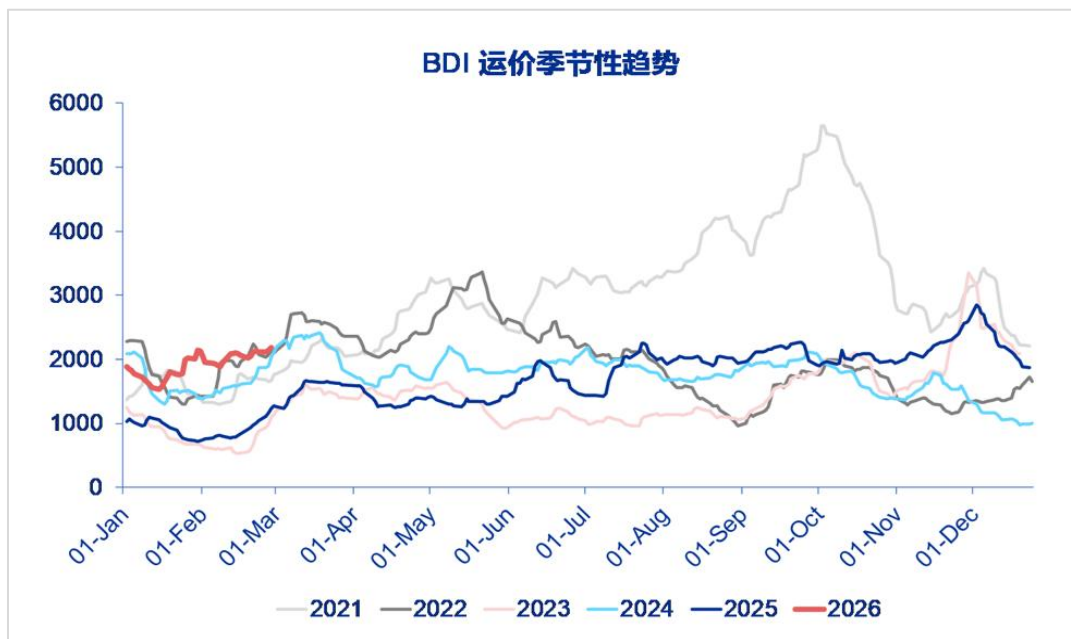
资料来源：IEA, Kayrros, Kpler

（二）国际干散货海运行业的基本情况

2025年，干散货航运市场呈现前低后高的节奏，波幅加大。上半年持续低迷，下半年快速上行。BDI全年均值1,681点，同比下跌4%，波幅提高至4倍(2024年为2.5倍)。各细分船型均录得不同程度的跌幅，其中好望角型船跌幅为6%；巴拿马型船为5%；大灵便型船为9%，小灵便型船为6%。世界散货海运量同比增长2.7%，中国主要散货进口同比仅轻微增长0.5%，印度、东南亚等地区散货进口增长较快。

2025年，全球干散货船运力供应同比增长2.9%，与2024年大致持平。红海危机后，船舶持续绕航好望角，增加了运力航距，变相减少有效运力供给。

据克拉克森公布的 2025 年散货船即期市场运费收益，平均值较 2024 年下跌 7.5%，和近十年



平均水平相当。

资料来源：克拉克森，申万宏源

（三）国际 LNG 海运行业的基本情况

2025 年，全球 LNG 运输市场在创纪录的船队扩张与区域需求分化的共同作用下，经历了深度调整。LNG 出口端，美国出口突破 1 亿吨，成为首个达此里程碑的国家，巩固了其最大出口国地位。进口端则“东西分化”，欧洲在美国新增供应的推动下，进口量显著增长，而亚洲主要消费国因经济与 LNG 价格因素，需求疲软。船队运力快速增长，新船交付量创历史新高。受运力供给过剩和贸易航程缩短（美国 LNG 主要流向欧洲而非亚洲）的双重打击，2025 年 LNG 船即期市场收益同比大幅下降，市场承压明显。

（四）国际滚装海运行业的基本情况

在全球贸易摩擦加剧的背景下，2025 年全球汽车海运贸易韧性仍存，全年汽车海运贸易预计同比增长 8%至 3,210 万辆。其中，2025 年中国汽车出口量达到 709.8 万辆，同比增长 21.1%，连续第三年位居全球第一。新能源汽车出口 261.5 万辆，同比实现翻倍增长，成为全球汽车海运贸易增长的驱动引擎。但多国调整汽车贸易政策，贸易壁垒呈现升级态势。美国、墨西哥等国家纷纷提高汽车关税税率，全球汽车贸易仍面临较大的不确定性。

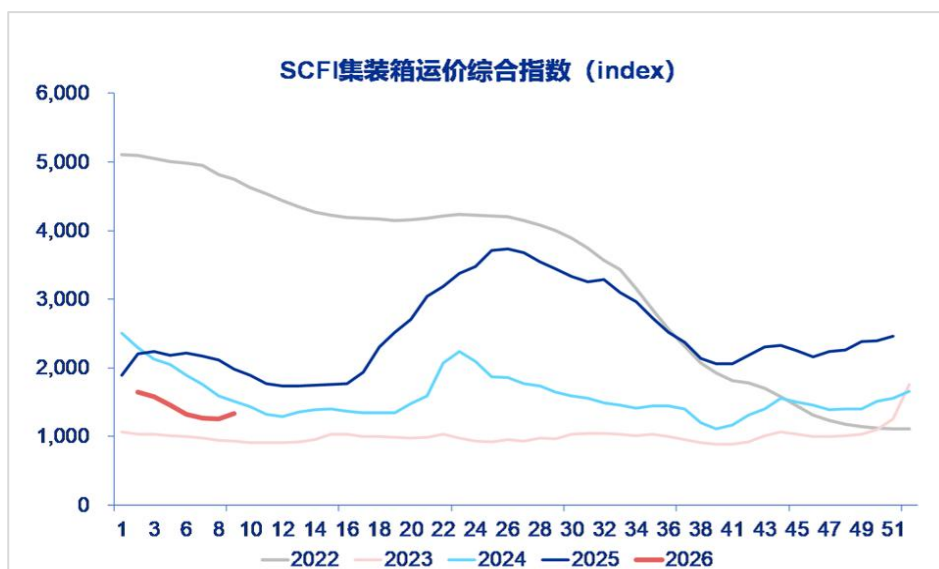
从运力供给的角度来看，截至 2025 年底，全球汽车运输船共 893 艘，约 498.6 万标准车位，全年船队运力增长 12.9%。2025 年共交付 70 艘新船，合计 53.9 万标准车位，创下历史新高。全球在建船舶订单 147 艘，合 114.53 万标准车位；其中中国船东手持新造船订单共计 11 艘，合 8.67 万标准车位。中国船东在营船舶和手持订单量占比不到全球滚装运力的 10%，仍有较大发展空间。

2025 年，全球滚装运输市场快速回落。6500CEU 滚装船 1 年期租运价水平较年初下降 34%，市场价格为 4.25 万美元/天。2024-25 年无任何汽车运输船拆解，当前全球汽车船队老龄化明显，以艘计 15 年以上船舶占比达 56%，20 年以上船舶占比达到 27%，今后 4 年大批量船舶进入 25-30 年高龄，拆解潜力较大。

（五）国际集装箱海运行业的基本情况

受班轮公司有效控制运力投放、红海局势、欧美提前补库存、新兴市场货量增长等多重因素叠加影响，2025 年集装箱海运市场呈现出需求增长、有效运力供给偏紧、运价波动频繁、经营成本维持高位的状态。根据克拉克森统计，2025 年全球集装箱海运贸易量需求增长 4%，整体表现稳健，但增速较 2024 年的 6.2%有所放缓。

运价方面，2025 年市场不确定因素较多，运价波动加剧。运力供给方面，2025 年运力持续交付，全球集装箱船队运力增幅 6.9%，比年初上升 1 个百分点，全年实际交付 269 艘船舶，217.19 万 TEU 运力。2026 年，预计 259 艘船舶、167.27 万 TEU 运力待交付。



资料来源：克拉克森，申万宏源

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