

第一节 重要提示

1. 本年度报告摘要来自年度报告全文，为全面了解上市公司的经营成果、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. 未出勤董事情况

未出席董事姓名 未出席董事的说明 被委托人姓名

董明珠 签章

4. 每股分红派息金额：本公司出具了标准无保留意见的审计报告。

5. 前述会议通过的本报告期间利润分配预案是否包含公积金转增股本预案

1. 以母公司2024年度财务报表净利润 2,683,404,509.72 元为基数,按10%比例计提法定盈余公积金 268,340,450.97 元;

2. 以2024年度中期分派方案实施后应分配股数扣除非公开发行股票后的股份数基为基数,拟每10股派发现金红利人民币1.56元/股,扣除非公开发行股票后的股份数量 38,237,984 股(截至 2025 年 2 月底),以算术平均法计算,合计派发现金股利 1,264,468.66 元(含税),加上 2024 年中期分派股利人民币 814,380,635.53 元,全年合计派息 2,078,849,300.86 元。现金分红占报告期归属于上市公司股东的净利润 40.70%,占合并报表口径 44.14%。截止日期前已实施的股利 132,464,163 元(不含交易费用),剩余股利 1,946,345.34 元(不含交易费用)将用于派发股利。

3. 利润分配方案在公布后至实施前,公司会根据实际情况对利润分配方案进行相应的调整。

第二节 公司基本情况

1. 公司简介

公司概况			
股票种类	股票上市交易所	股票简称	股票代码
A股	上海证券交易所	招商轮船	601872
联系人联系方式	董事会秘书	证券事务代表	
姓名	孔琳	赵娟	
联系地址	上海市中山南路 1 号 9 号楼招航国际大厦 16 层 1602 室	香港干诺道中 168-200 号恒生银行中心商场 62 楼	
电话	+86-21-63361872	+86-21-63361872	
传真	+86-21-6333162	+86-21-6333162	
电子信箱	IR@stcn.com	IR@stcn.com	
网站网址	http://www.stcn.com	http://www.stcn.com	

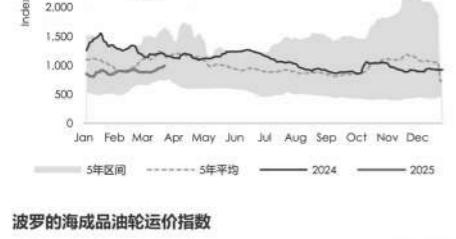
2. 报告期公司主要业务情况

2024 年,公司整体经营情况稳中有升,全年实现营业收入约 4300 亿元人民币,与 2023 年基本持平。出口方面,中东东航偏高水位,主要是沙特等一些 OPEC 国家受产能、自给率低及本国燃料需求增长和成品油出口增加等因素影响,原出口量有所减少,美湾地区全年出口量相对平稳,但受美国需求疲弱的影响,三季度原油出口处于低位水平。俄罗斯原油出口量回升。进口方面,中国原油进口量尤其是非敏感区域原油进口量呈现阶段性波动,主要是受到俄乌“加工利差”缩小、俄成品油价格上调和敏感地区的原油进口增加等综合影响。受到俄油价格优势减弱以及印度本季度加工装置集中维修的影响,印度原油需求下半年有所下降。

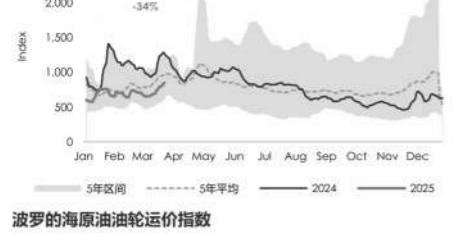
2024 年,原油轮交付 18 艘新船(累计运力 2,590 万载重吨),共拆解 8 艘老龄船(累计运力 1,540 万载重吨),期末原油手持订单同比上升于船舶运力 5.7%,位于历史低水平。

受原油因库存影响,第四季度开始出现量升价降,从三季度清库成品油运营的全球原油轮回运输,油轮运费全年呈现高开低走态势,在月底跌破年内最低点后有所反弹,但 11 月再次下跌,整体呈现反季节,市场普遍期待旺季到来但失望。分船型看,VLOC、苏伊士和阿曼船型平均 TCE 分别为 39.23 美元/吨,47.18 美元/吨,44.87 美元/吨,同比分别 -20.5%、-15.5% 和 -21.7%。油轮二手市场价格也随原油回调,一年以上长期租期市场运价维持稳定。

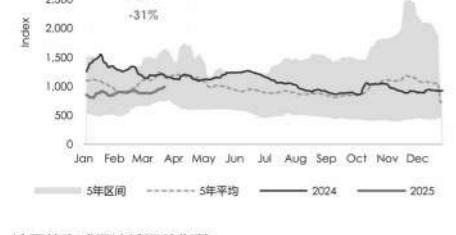
波罗的海原油油轮运价指数



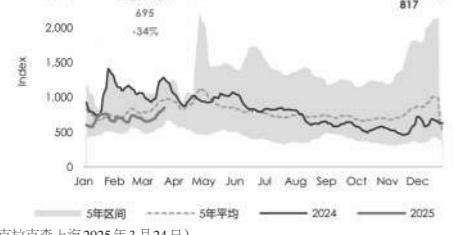
波罗的海成品油轮运价指数



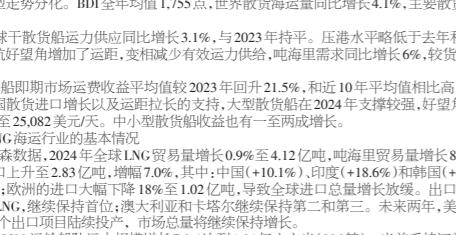
波罗的海原油油轮运价指数



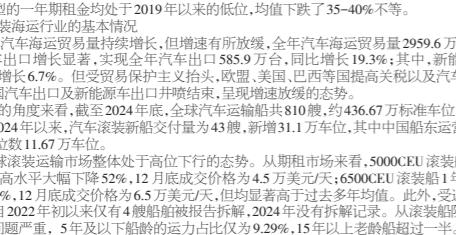
波罗的海成品油轮运价指数



4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图



V 适用 □不适用



(资料来源:克拉克森 2024 年 3 月 24 日)

(二)国际干散货航运市场的基本情况

2024 年,干散货航运市场呈现震荡态势,无明显趋势和季节性特点,同样呈现传统的季节性失衡甚至反转的情况,各船型走势分化。BDI 全年均约 1,755 点,世界散货海运量同比增长 4.1%,主要散货进出口同比增长 7%。

2024 年,全球干散货航运运力供应同比增加 3.1%,与 2023 年持平。压港水平略低于去年和五年均值水平,部分船型的货运量有了提升,但整体运力供给,同比而言增长 6%,散货运量增长高 2 个百分点。

2024 年散货船期租市场运费率平均值较 2023 年回升 21.5%,和近 10 年平均值相比高 13.7%。各细分船型走势分化,其中散货船同比上升 10.8%,而散货航次收益也有一定两极增长。

根据克拉克森数据,2024 年 LNG 贸易量增长 0.9%,达到 4.12 亿吨,液化天然气产量 2,500 万桶/天,同比增加 6.7%,但受贸易保护主义加剧,欧洲、美国、巴西等国提高关税以及汽车消费疲软等因素的影响,全球的进口量增幅 18% 至 1.02 亿吨,导致全球运量增长放缓。出口方面,美国出口量下降了 4.7%,而尼日利亚则将有更多出口量进入市场,市场运价将保持稳定。

2024 全球干散货航运运力规模同比提升 7.9%,从 1.21 亿万吨/米增加到 1.66 亿万吨/米(806 艘)。当前手头订单占船队比例达到 50%,但中超 40% 的单船已锁定长约项目。

2024 年,干散货航运市场整体呈现下行的态势。从长期市场来看,50000CEU 滚装船 1 年期租运价水平从年初极高大幅下降 12%,12 月份成交价格为 4.6 万美元/天,比去年同期高 4.6%,但 2024 年全年干散货航运运力增加,运距和运力增加,从而导致运价同比降低 6%,散货运量增长高 2 个百分点。

2024 年散货船期租市场运费率平均值较 2023 年回升 21.5%,和近 10 年平均值相比高 13.7%。各细分船型走势分化,其中散货船同比上升 10.8%,而散货航次收益也有一定两极增长。

根据克拉克森数据,2024 年 LNG 贸易量增长 0.9%,达到 4.12 亿吨,液化天然气产量 2,500 万桶/天,同比增加 6.7%,但受贸易保护主义加剧,欧洲、美国、巴西等国提高关税以及汽车消费疲软等因素的影响,全球的进口量增幅 18% 至 1.02 亿吨,导致全球运量增长放缓。出口方面,美国出口量下降了 4.7%,而尼日利亚则将有更多出口量进入市场,市场运价将保持稳定。

2024 全球干散货航运运力规模同比提升 7.9%,从 1.21 亿万吨/米增加到 1.66 亿万吨/米(806 艘)。当前手头订单占船队比例达到 50%,但中超 40% 的单船已锁定长约项目。

2024 年,干散货航运市场整体呈现下行的态势。从长期市场来看,50000CEU 滚装船 1 年期租运价水平从年初极高大幅下降 12%,12 月份成交价格为 4.6 万美元/天,比去年同期高 4.6%,但 2024 年全年干散货航运运力增加,运距和运力增加,从而导致运价同比降低 6%,散货运量增长高 2 个百分点。

2024 年散货船期租市场运费率平均值较 2023 年回升 21.5%,和近 10 年平均值相比高 13.7%。各细分船型走势分化,其中散货船同比上升 10.8%,而散货航次收益也有一定两极增长。

根据克拉克森数据,2024 年 LNG 贸易量增长 0.9%,达到 4.12 亿吨,液化天然气产量 2,500 万桶/天,同比增加 6.7%,但受贸易保护主义加剧,欧洲、美国、巴西等国提高关税以及汽车消费疲软等因素的影响,全球的进口量增幅 18% 至 1.02 亿吨,导致全球运量增长放缓。出口方面,美国出口量下降了 4.7%,而尼日利亚则将有更多出口量进入市场,市场运价将保持稳定。

2024 全球干散货航运运力规模同比提升 7.9%,从 1.21 亿万吨/米增加到 1.66 亿万吨/米(806 艘)。当前手头订单占船队比例达到 50%,但中超 40% 的单船已锁定长约项目。

2024 年,干散货航运市场整体呈现下行的态势。从长期市场来看,50000CEU 滚装船 1 年期租运价水平从年初极高大幅下降 12%,12 月份成交价格为 4.6 万美元/天,比去年同期高 4.6%,但 2024 年全年干散货航运运力增加,运距和运力增加,从而导致运价同比降低 6%,散货运量增长高 2 个百分点。

2024 年散货船期租市场运费率平均值较 2023 年回升 21.5%,和近 10 年平均值相比高 13.7%。各细分船型走势分化,其中散货船同比上升 10.8%,而散货航次收益也有一定两极增长。

根据克拉克森数据,2024 年 LNG 贸易量增长 0.9%,达到 4.12 亿吨,液化天然气产量 2,500 万桶/天,同比增加 6.7%,但受贸易保护主义加剧,欧洲、美国、巴西等国提高关税以及汽车消费疲软等因素的影响,全球的进口量增幅 18% 至 1.02 亿吨,导致全球运量增长放缓。出口方面,美国出口量下降了 4.7%,而尼日利亚则将有更多出口量进入市场,市场运价将保持稳定。

2024 全球干散货航运运力规模同比提升 7.9%,从 1.21 亿万吨/米增加到 1.66 亿万吨/米(806 艘)。当前手头订单占船队比例达到 50%,但中超 40% 的单船已锁定长约项目。

2024 年,干散货航运市场整体呈现下行的态势。从长期市场来看,50000CEU 滚装船 1 年期租运价水平从年初极高大幅下降 12%,12 月份成交价格为 4.6 万美元/天,比去年同期高 4.6%,但 2024 年全年干散货航运运力增加,运距和运力增加,从而导致运价同比降低 6%,散货运量增长高 2 个百分点。

2024 年散货船期租市场运费率平均值较 2023 年回升 21.5%,和近 10 年平均值相比高 13.7%。各细分船型走势分化,其中散货船同比上升 10.8%,而散货航次收益也有一定两极增长。

根据克拉克森数据,2024 年 LNG 贸易量增长 0.9%,达到 4.12 亿吨,液化天然气产量 2,500 万桶/天,同比增加 6.7%,但受贸易保护主义加剧,欧洲、美国、巴西等国提高关税以及汽车消费疲软等因素的影响,全球的进口量增幅 18% 至 1.02 亿吨,导致全球运量增长放缓。出口方面,美国出口量下降了 4.7%,而尼日利亚则将有更多出口量进入市场,市场运价将保持稳定。

2024 全球干散货航运运力规模同比提升 7.9%,从 1.21 亿万吨/米增加到 1.66 亿万吨/米(806 艘)。当前手头订单占船队比例达到 50%,但中超 40% 的单船已锁定长约项目。

2024 年,干散货航运市场整体呈现下行的态势。从长期市场来看,50000CEU 滚装船 1 年期租运价水平从年初极高大幅下降 12%,12 月份成交价格为 4.6 万美元/天,比去年同期高 4.6%,但 2024 年全年干散货航运运力增加,运距和运力增加,从而导致运价同比降低 6%,散货运量增长高 2 个百分点。

2024 年散货船期租市场运费率平均值较 2023 年回升 21.5%,和近 10 年平均值相比高 13.7%。各细分船型走势分化,其中散货船同比上升 10.8%,而散货航次收益也有一定两极增长。

根据克拉克森数据,2024 年 LNG 贸易量增长 0.9%,达到 4.12 亿吨,液化天然气产量 2,500 万桶/天,同比增加 6.7%,但受贸易保护主义加剧,欧洲、美国、巴西等国提高关税以及汽车消费疲软等因素的影响,全球的进口量增幅 18% 至 1.02 亿吨,导致全球运量增长放缓。出口方面,美国出口量下降了 4.7%,而尼日利亚则将有更多出口量进入市场,市场运价将保持稳定。

2024 全球干散货航运运力规模同比提升 7.9%,从 1.21 亿万吨/米增加到 1.66 亿万吨/米(806 艘)。当前手头订单占船队比例达到 50%,但中超 40% 的单船已锁定长约项目。

2024 年,干散货航运市场整体呈现下行的态势。从长期市场来看,50000CEU 滚装船 1 年期租运价水平从年初极高大幅下降 12%,12 月份成交价格为 4.6 万美元/天,比去年同期高 4.6%,但 2024 年全年干散货航运运力增加,运距和运力增加,从而导致运价同比降低 6%,散货运量增长高 2 个百分点。

2024 年散货船期租市场运费率平均值较 2023 年回升 21.5%,和近 10 年平均值相比高 13.7%。各细分船型走势分化,其中散货船同比上升 10.8%,而散货航次收益也有一定两极增长。

根据克拉克森数据,2024 年 LNG 贸易量增长 0.9%,达到 4.12 亿吨,液化天然气产量 2,500 万桶/天,同比增加 6.7%,但受贸易保护主义加剧,欧洲、美国、巴西等国提高关税以及汽车消费疲软等因素的影响,全球的进口量增幅 18% 至 1.02 亿吨,导致全球运量增长放缓。出口方面,美国出口量下降了 4.7%,而尼日利亚则将有更多出口量进入市场,市场运价将保持稳定。

2024 全球干散货航运运力规模同比提升 7.9%,从 1.21 亿万吨/米增加到 1.66 亿万吨/米(806 艘)。当前手头订单占船队比例达到 50%,但中超 40% 的单船已锁定长约项目。

2024 年,干散货航运市场整体呈现下行的态势。从长期市场来看,50000CEU 滚装船 1 年期租运价水平从年初极高大幅下降 12%,12 月份成交价格为 4.6 万美元/天,比去年同期高 4.6%,但 2024 年全年干散货航运运力增加,运距和运力增加,从而导致运价同比降低 6%,散货运量增长高 2 个百分点。

2024 年散货船期租市场运费率平均值较 2023 年回升 21.5%,和近 10 年平均值相比高 13.7%。各细分船型走势分化,其中散货船同比上升 10.8%,而散货航次收益也有一定两极增长。

根据克拉克森数据,2024 年 LNG 贸易量增长 0.9%,达到 4.12 亿吨,液化天然气产量 2,500 万桶/天,同比增加 6.7%,但受贸易保护主义加剧,欧洲、美国、巴西等国提高关税以及汽车消费疲软等因素的影响,全球的进口量增幅 18% 至 1.02 亿吨,导致全球运量增长放缓。出口方面,美国出口量下降了 4.7%,而尼日利亚则将有更多出口量进入市场,市场运价将保持稳定。

2024 全球干散货航运运力规模同比提升 7.9%,从 1.21 亿万吨/米增加到 1.66 亿万吨/米