

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，並明確表示概不就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)

截至二零二五年十二月三十一日止的年度業績

財務摘要

- 本集團營業額由二零二四年的人民幣231.59億元(經重述)上升至二零二五年的人民幣237.01億元，增加約人民幣5.42億元，同比上漲2.34%。
- 截至二零二五年十二月三十一日止年度歸屬於本公司權益持有人的本年溢利約為人民幣40.37億元，較二零二四年度(經重述)的人民幣40.43億元基本持平。
- 截至二零二五年十二月三十一日止年度基本及攤薄每股收益均為人民幣82.62分，而二零二四年之基本及攤薄每股盈利則均為人民幣84.75分(經重述)。
- 董事會建議派發截至二零二五年十二月三十一日止年度末期股息每股普通股人民幣38分。

中遠海運能源運輸股份有限公司(「本公司」)董事(「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」)截至二零二五年十二月三十一日止(「報告期內」)的年度業績，連同二零二四年十二月三十一日年度的比較數字。

綜合損益及其他全面收益表

截至二零二五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	
		二零二五年 人民幣千元	二零二四年 人民幣千元 (經重述)
營業額	3	23,701,066	23,158,728
經營成本		(17,594,479)	(16,904,639)
總毛利		6,106,587	6,254,089
其他收益與利得，淨額	4	1,101,313	614,109
銷售費用		(113,899)	(83,908)
管理費用		(1,185,939)	(1,127,319)
金融資產和合同資產減值損失(撥備)/撥回		(17,352)	3,612
其他費用		(4,656)	(168,002)
應佔聯營公司溢利		487,563	540,227
應佔合營公司溢利		774,341	632,496
物業、廠房及設備以及使用權資產之減值損失		(449,131)	–
財務費用	5	(1,342,413)	(1,415,218)
除稅前溢利		5,356,414	5,250,086
所得稅費用	6	(933,520)	(858,313)
本年溢利		4,422,894	4,391,773
其他全面(虧損)/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		22,488	102,279
應付設定受益計劃的重新計量		7,050	(9,359)
聯營公司應付設定受益計劃的重新計量		(64)	–
物業、廠房及設備轉撥至投資物業而產生之 重估利得淨額		21,094	–
附屬公司的外幣報表折算差額		(37,221)	23,180

	截至十二月三十一日	
	止年度	
	二零二五年	二零二四年
附註	人民幣千元	人民幣千元
	(經重述)	

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	(349,137)	191,074
現金流量套期淨(虧損)/溢利	(86,432)	227,215
現金流量套期虧損之重分類調整轉至損益	(48,708)	(98,187)
應佔聯營公司其他全面收益/(虧損)	36,259	(38,897)
應佔合營公司其他全面(虧損)/收益	(111,523)	50,618
	<u> </u>	<u> </u>
本年其他全面(虧損)/收益	(546,194)	447,923
	<u> </u>	<u> </u>
本年全面收益合計	3,876,700	4,839,696
	<u> </u>	<u> </u>
本年溢利歸屬於：		
本公司權益持有人	4,037,075	4,043,330
非控制性權益	385,819	348,443
	<u> </u>	<u> </u>
	4,422,894	4,391,773
	<u> </u>	<u> </u>
本年全面收益合計歸屬於：		
本公司權益持有人	3,569,205	4,365,168
非控制性權益	307,495	474,528
	<u> </u>	<u> </u>
	3,876,700	4,839,696
	<u> </u>	<u> </u>
每股盈利	8	
—基本(人民幣分/每股)	82.62	84.75
—攤薄(人民幣分/每股)	82.62	84.75
	<u> </u>	<u> </u>

綜合財務狀況表

於二零二五年十二月三十一日

	二零二五年 十二月 三十一日 人民幣千元	二零二四年 十二月 三十一日 人民幣千元 (經重述)	二零二四年 一月一日 人民幣千元 (經重述)
非流動資產			
投資物業	34,304	2,050	2,259
物業、廠房及設備	55,127,512	54,956,505	51,509,850
使用權資產	597,868	934,631	741,627
商譽	85,850	85,850	85,850
於聯營公司之投資	6,124,293	5,983,345	5,011,950
於合營公司之投資	7,185,500	6,572,370	5,069,962
應收借款	1,243,079	1,296,446	1,301,256
以公允值計量且其變動計入其他 全面收益的金融資產	438,579	412,123	291,794
遞延所得稅資產	35,354	33,502	36,028
衍生金融工具	81,038	202,052	92,083
其他非流動資產	1,822,654	1,472,037	34,021
	72,776,031	71,950,911	64,176,680
流動資產			
應收借款即期部分	23,618	20,603	18,979
存貨	978,118	1,333,724	1,160,522
合同資產	1,947,578	883,802	1,557,572
應收賬款及應收票據	654,635	609,630	626,598
預付賬款、按金及其他應收款	1,091,016	1,180,966	609,638
可收回稅項	45,421	1,624	7,790
有限制之銀行存款	786	783	781
貨幣資金	14,421,861	5,830,380	6,066,404
	19,163,033	9,861,512	10,048,284
分類為持作出售之資產	139,516	–	–
	19,302,549	9,861,512	10,048,284
資產合計	92,078,580	81,812,423	74,224,964

	二零二五年 十二月 三十一日 人民幣千元	二零二四年 十二月 三十一日 人民幣千元 (經重述)	二零二四年 一月一日 人民幣千元 (經重述)
非流動負債			
撥備及其他負債	78,824	87,720	29,613
衍生金融工具	16,524	-	9,426
銀行及其他計息貸款	22,313,240	27,256,140	23,321,511
其他借款	2,025,414	2,224,590	907,941
應付設定受益計劃	124,342	238,746	201,743
租賃負債	229,708	619,344	810,765
遞延所得稅負債	1,884,598	1,627,214	1,468,403
	<u>26,672,650</u>	<u>32,053,754</u>	<u>26,749,402</u>
流動負債			
應付賬款	2,072,845	1,977,008	1,743,216
其他應付款及應計負債	2,451,270	1,539,513	1,429,732
合同負債	99,102	102,615	99,780
銀行及其他計息貸款即期部分	10,162,800	5,515,707	4,917,388
其他借款即期部分	215,079	234,143	52,069
應付設定受益計劃即期部分	11,130	19,827	11,790
租賃負債即期部分	486,426	564,815	406,736
應付稅項	264,105	299,180	337,829
	<u>15,762,757</u>	<u>10,252,808</u>	<u>8,998,540</u>
負債合計	<u>42,435,407</u>	<u>42,306,562</u>	<u>35,747,942</u>
權益			
歸屬於本公司權益持有人權益			
股本	5,465,221	4,770,776	4,770,776
儲備	40,939,961	31,616,837	30,908,094
	<u>46,405,182</u>	<u>36,387,613</u>	<u>35,678,870</u>
非控制性權益	3,237,991	3,118,248	2,798,152
權益合計	<u>49,643,173</u>	<u>39,505,861</u>	<u>38,477,022</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)自由貿易試驗區臨港新片區業盛路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。

於本年度，本公司及其附屬公司(統稱「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(「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(「A股」)及H股(「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二零二六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《香港財務報告準則會計準則》(「香港財務報告準則會計準則」)及香港《公司條例》的披露規定編製。

綜合財務報表根據可持續經營假設為基礎編製；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或重估金額計量外，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

(a) 截至二零二五年十二月三十一日止年度的收購

於二零二五年十月二十八日，如本公司同日刊發的公告所披露，董事會批准由本公司全資附屬公司大連中遠海運能源供應鏈有限公司(「大連海能」)收購中遠海運大連投資有限公司(「大連投資」)(專注於LPG運輸)下屬的上海中遠海運液化氣運輸有限公司(「上海液化氣」)之100%股權，以實現液化氣運輸業務之統一經營與發展。

收購上海液化氣的總代價約為人民幣598,290,000元。

以上收購行為於二零二五年十二月三十一日完成，由於大連投資由中遠海運最終控制，故收購上海液化氣被視為同一控制下的業務合併。

上海液化氣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上海液化氣初始被中遠海運控制時已經完成，因此上海液化氣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。

(b) 截至二零二四年十二月三十一日止年度的收購

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，即整合大連投資及中遠海運(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(i))100%股權和上海中遠海運(香港)有限公司(「上海中遠海運(香港)」)(附註(ii))100%股權；及

2. 本公司全資附屬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：

- (i) 中海化工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」)。
- (ii) 上海中遠海運(香港)於二零二五年四月二日完成更改公司名稱，由「上海中遠海運(香港)有限公司」更改為「中遠海能化工運輸(香港)有限公司」，英文名稱由「Shanghai COSCO SHIPPING (Hong Kong) Co., Ltd.」更改為「COSCO SHIPPING Energy Chemical Carrier (Hong Kong) Co., Ltd.*」(「香港能化」)。

收購以上股權的總代價約為人民幣1,050,341,000元。

以上收購行為於二零二四年十月三十一日完成，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、上海能化及香港能化(統稱「被收購方實體」)均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被收購實體初始被中遠海運控制時已經完成，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會計準則的修訂本

除下文所述者外，編製綜合財務報表所採用的重大會計政策及計算方法與二零二四年年度財務報表一致。

採用香港財務報告準則會計準則的修訂本

於本年度，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會計準則的修訂本，該等修訂於本集團於二零二五年一月一日開始的財政年度生效：

香港會計準則第21號的修訂本 缺乏可兌換性

於本年度，採用香港會計準則第21號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會計準則和修訂本

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會計準則和修訂本：

香港財務報告準則第18號	財務報表的呈列和披露 ²
香港財務報告準則第19號	並無公共責任的附屬公司：披露 ²
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 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	涉及依賴自然能源生產電力的合同 ¹
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 ¹
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 ³
香港會計準則第21號的修訂本	折算為惡性通貨膨脹經濟中的列報貨幣 ²

¹ 於二零二六年一月一日或之後開始的年度期間生效

² 於二零二七年一月一日或之後開始的年度期間生效

³ 於將予釐定的日期或之後開始的年度期間生效

本集團並未提前採納以上新準則以及現有準則及詮釋之修訂及改進。本集團正在評估上述新準則對本集團的會計政策及綜合財務報表產生之影響。除採納香港財務報告準則第18號可能會對本集團之綜合財務報表的列報產生影響外，採納以上現有準則及詮釋之修訂及改進不會對本集團之綜合財務報表帶來重大影響。

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

於本年度，本集團按主要業務及地區分部之營業額及業績分析列示如下：

	截至十二月三十一日止年度			
	二零二五年		二零二四年	
	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	18,897,196	4,194,346	17,863,640	4,015,894
— 船舶出租	1,646,282	529,753	2,521,139	1,047,451
	20,543,478	4,724,099	20,384,779	5,063,345
LNG運輸	2,546,847	1,256,186	2,229,170	1,075,550
LPG運輸	277,430	78,160	231,152	62,611
化學品運輸	333,311	48,142	313,627	52,583
	23,701,066	6,106,587	23,158,728	6,254,089
其他收益與利得，淨額		1,101,313		614,109
銷售費用		(113,899)		(83,908)
管理費用		(1,185,939)		(1,127,319)
金融資產和合同資產減值損失 (撥備)／撥回		(17,352)		3,612
其他費用		(4,656)		(168,002)
應佔聯營公司溢利		487,563		540,227
應佔合營公司溢利		774,341		632,496
物業、廠房及設備以及使用權資產之 減值損失		(449,131)		—
財務費用		(1,342,413)		(1,415,218)
除稅前溢利		5,356,414		5,250,086

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)/撥回、其他費用、應佔聯營公司溢利、應佔合營公司溢利、物業、廠房及設備以及使用權資產之減值損失、其他收益與利得、淨額及財務費用。此分部資料是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的支持資料。

本集團的業務分部按照抵銷後的收入與業績列示。分部間交易按現行市場價格收取費用。

	二零二五年 十二月 三十一日 人民幣千元	二零二四年 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	52,501,412	52,872,579
LNG運輸	33,858,776	23,284,330
LPG運輸	1,897,070	2,047,210
化學品運輸	1,103,497	888,792
其他	2,717,825	2,719,512
	92,078,580	81,812,423
分部負債合計		
油品運輸	22,714,178	25,016,592
LNG運輸	18,287,833	16,254,537
LPG運輸	1,130,644	620,154
化學品運輸	297,877	410,933
其他	4,875	4,346
	42,435,407	42,306,562

於二零二五年十二月三十一日，本集團的油輪船舶、LNG船舶、LPG船舶及化學品船舶的賬面價值合計分別約為人民幣27,526,331,000元(二零二四年十二月三十一日：約人民幣30,894,347,000元)、人民幣19,768,572,000元(二零二四年十二月三十一日：約人民幣15,851,670,000元)、人民幣1,153,927,000元(二零二四年十二月三十一日：約人民幣912,567,000元)及人民幣966,016,000元(二零二四年十二月三十一日：約人民幣831,394,000元)。

地區分部

	截至十二月三十一日止年度			
	二零二五年		二零二四年	
	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)
按地區劃分：				
國內	5,741,985	1,404,726	6,101,998	1,518,415
國際	17,959,081	4,701,861	17,056,730	4,735,674
	23,701,066	6,106,587	23,158,728	6,254,089

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
截至二零二五年十二月三十一日						
止年度						
非流動資產之添增	2,596,252	3,765,512	251,518	80,352	2,118	6,695,752
折舊及攤銷	3,211,392	607,430	62,067	32,681	325	3,913,895
物業、廠房及設備以及使用權資產之減值損失	449,131	-	-	-	-	449,131
處置物業、廠房及設備之利得/(損失)淨額	667,321	(17)	-	1,898	76	669,278
利息收入	141,023	25,294	4,148	1,008	-	171,473
截至二零二四年十二月三十一日						
止年度(經重述)						
非流動資產之添增	2,037,091	4,330,877	216,326	315,567	-	6,899,861
折舊及攤銷	2,974,901	535,007	49,848	34,352	343	3,594,451
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	6,068	216	158	185,725

本集團的主要資產均位於中國，因此截至二零二五年及二零二四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	
	二零二五年 人民幣千元	二零二四年 人民幣千元 (經重述)
其他收益		
來自於應收借款的利息收入	78,910	89,990
銀行利息收入	92,563	95,735
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	20,615	20,149
來自於投資物業的租金收入	565	261
補貼	178,080	105,680
其他	120,950	11,402
	491,683	323,217
其他利得，淨額		
匯兌(損失)/利得，淨額	(67,033)	159,563
處置物業、廠房及設備利得，淨額	669,278	143,593
其他	7,385	(12,264)
	609,630	290,892
	1,101,313	614,109

5. 財務費用

	截至十二月三十一日 止年度	
	二零二五年 人民幣千元	二零二四年 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	1,418,633	1,506,472
—利率掉期：現金流量套期之其他全面收益重分類轉出	(48,708)	(98,187)
—租賃負債	37,807	47,775
—匯兌損失，淨額	6,292	20,056
	1,414,024	1,476,116
減：資本化利息	(71,611)	(60,898)
	1,342,413	1,415,218

於年內，所借和用於在建船舶之資金的資本化年利率為2.39%至5.12%(二零二四年：2.25%至6.19%)。

6 所得稅費用

	附註	截至十二月三十一日 止年度	
		二零二五年 人民幣千元	二零二四年 人民幣千元 (經重述)
當期所得稅			
中國			
— 本年計提	(i)	675,112	799,200
— 就以往年度作出的調整		6,610	(88,764)
香港			
— 本年計提		2,465	2,573
其他地區			
— 本年計提	(ii)	1,492	2,017
		<u>685,679</u>	<u>715,026</u>
遞延所得稅			
遞延所得稅資產增加		(47,928)	(13,100)
遞延所得稅負債增加		295,769	156,387
		<u>247,841</u>	<u>143,287</u>
所得稅費用合計		<u>933,520</u>	<u>858,313</u>

附註：

(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成立的實體(除享有稅務優惠的實體外)適用稅率為25%(二零二四年：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	
	二零二五年 人民幣千元	二零二四年 人民幣千元
二零二四年期末股息—每股人民幣0.21元(二零二四年十二月三十一日；二零二三年期末股息—每股人民幣0.35元)	1,001,863	1,669,772
二零二五年中期股息：無 (二零二四年中期股息—每股人民幣0.22元)	-	1,049,571
	<u>1,001,863</u>	<u>2,719,343</u>

於二零二六年三月二十六日舉行的董事會會議上，董事會就截至二零二五年十二月三十一日止年度的利潤提出派發期末股息約人民幣2,076,784,000元，相當於每股人民幣0.38元。此項擬派期末股息須待本公司股東於即將召開的週年股東會上批准後方可作實，因此於年度末尚未被視為一項負債。

8. 每股盈利

(a) 基本盈利

	截至十二月三十一日 止年度	
	二零二五年	二零二四年 (經重述)
本公司權益持有人應佔溢利(人民幣千元)	<u>4,037,075</u>	<u>4,043,330</u>
已發行普通股的加權平均數(千計)	<u>4,886,517</u>	<u>4,770,776</u>
每股基本盈利(人民幣分/股)	<u>82.62</u>	<u>84.75</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。

於截至二零二五年及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。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，以高質量船員隊伍和安全管理為核心能力，為全球客戶提供海上能源運輸服務，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**：原油是從地下或海底直接開採的未加工天然石油，海運是全球石油運輸的主要方式。原油跨區域海運運輸運量大、成本低，但高度依賴關鍵海上通道，易受地緣政治局勢、自然條件變化等因素影響；主要的貿易流向為中東、西非、美洲、俄羅斯產區運輸至亞洲、歐洲等核心消費區。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，貿易呈「區域內流通為主、跨區域互補為輔」的格局，中東、新加坡等亞洲國家為核心出口方，歐美等煉能受限地區為主要進口方，總體上，流向受煉能分佈、地緣政治與航運成本等因素影響。油輪的船型主要有超大型油輪(「**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，大部分船東與租船人簽署船舶長期期租合同，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運力供應。
- (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 1、2、3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2025年12月31日，本集團擁有和控制油輪運力155艘，2,257.6萬載重噸；18艘在建油輪運力待交付，296.1萬載重噸，另有6艘光租VLCC待交付，184.2萬載重噸。作為船型最齊全的油輪船東，本集團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」）運營等多種方式開展油品運輸業務，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、下游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，參與全球LNG運輸。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2025年12月31日，本集團共參與投資建造87艘LNG運輸船，其中：已投入運營的LNG船舶63艘、1,066.2萬立方米，24艘在建LNG船舶待交付、437.5萬立方米；另有1條光租租入LNG船舶、17.4萬立方米，已投入運營。已投入運營的船舶均服務於長期租約，收益較為穩定。近年來，隨着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運輸業務由所屬全資的大連中遠海運能源供應鏈有限公司經營，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2025年12月31日，本集團擁有LPG運力12艘，13.1萬立方米；2艘LPG運力待交付，1.2萬立方米。

本集團化學品運輸業務主要由所屬全資的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2025年12月31日，本集團擁有化學品運力9艘，8.4萬載重噸；1艘在建化學品運力待交付，9,200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、數字化創新等上下游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

2025年，全球石油市場延續供應寬鬆的格局。根據國際能源署(「IEA」)數據，供應端，2025年全球石油供應增長接近310萬桶／天，石油輸出國組織及其盟友(「OPEC+」)逐步退出減產，是重要的供應增量；非OPEC+產量增長約180萬桶／天，其中，美國、巴西、加拿大、圭亞那貢獻較大。需求端，受益於宏觀環境改善以及較低的油價水平，全球石油需求增加77萬桶／天，中國為主要的貢獻方。庫存方面，全球石油庫存升至四年高位，2025年合計補庫4.77億桶，其中中國石油庫存增加1.11億桶。

(1) 國際原油運輸市場

2025年，國際油運市場前低後高，VLCC船型運價不斷突破高位。原油輪市場強勢上行，在歐美製裁收緊、OPEC+增產、長航線需求增長等多個有利因素的作用下，運價在四季度飆升；其中，VLCC船型表現亮眼，代表航線TD3C(中東—中國)全年平均等價期租租金(「TCE」，亦稱為平均日收益)約5.75萬美元／天，同比上升65%，年內日收益高點破14萬美元，領跑其他船型。

運輸需求方面，2025年，OPEC+產量逐漸釋放、中東原油出口量回升，鞏固了遠東航線的基本貨盤；巴西、圭亞那等美洲國家的出口增長，也進一步提振了行業的平均運距；中國全年原油進口5.78億噸，同比增加4.4%，為VLCC運輸需求奠定了重要基石。與此同時，印度減少俄油進口，並加大「合規油」採購，進一步重塑全球石油貿易格局，提振噸海里需求。

運力供給方面，根據克拉克森(「**Clarksons**」)數據，2025年VLCC新船交付6艘，拆解2艘，運力淨增長相對有限。截至報告期末，全球VLCC新船訂單156艘，佔該船型比例為17%；全球20年以上VLCC佔該船型比例已接近20%，老齡化進一步加劇。

(2) 國際成品油運輸市場

報告期內，成品油輪運價持續盤整，受原油輪運價大幅上漲帶來的聯動影響，運價在四季度迎來集中上漲。2025年，LR2代表航線TC1(中東—日本)的平均TCE約為30,199美元/天，同比下降25%，但仍位於市場景氣區間。

運輸需求方面，2025年全球成品油海運運量基本維持平穩，地緣政治事件與能源轉型主導了成品油海運貿易流向的變化。出口端，中國成品油海運出口同比下降0.6%；俄羅斯成品油出口受制裁及煉廠遇襲影響大幅下滑；進口端，歐洲煉廠關停加劇了對柴油的進口依賴，但汽油進口表現乏力，西非煉廠投產導致當地成品油進口需求下降。

運力供給方面，根據Clarksons數據，2025全年新船交付以LR2及MR船型為主，分別交付54艘和86艘新船，佔各自船型運力總數的10.6%和4.7%。拆解數量分別為2艘、14艘。截至報告期末，全球LR2及MR船型新船訂單分別為168艘、269艘，佔各自船型運力總數的33%和14.6%。

2. 國內油運市場

(1) 原油運輸市場

2025年，內貿原油市場(MR及以上船型)運輸總量約9,800萬噸，同比增加約400萬噸。其中，海洋油方面，運輸量保持年均50-100萬噸的平穩增長態勢；中轉油方面，前三季度市場需求平淡，第四季度，在國際原油價格下跌、國內煉廠增加原油進口的帶動下，需求出現較大反彈。

(2) 成品油運輸市場

報告期內，國內成品油運輸需求下滑，運費承壓，海運貿易以1萬噸級船舶為主。

3. LNG運輸市場

2025年，在產能擴張帶動下，全球LNG貿易總量持續增長，全球進口需求呈「西強東弱」格局。截至2025年底，全球在運營LNG液化產能約4.97億噸／年，同比增長約4.2%。全年LNG進口總量達4.31億噸，同比上漲約4.6%；亞洲仍是全球最大的LNG進口市場；歐洲是全球LNG需求增長的主要來源，主要由於2025年1月1日起俄羅斯天然氣管道供應徹底停止，歐洲尋求海運進口以填補由於管道供應中斷的需求缺口。

LNG即期運輸市場全年整體平淡，全年即期租金大多數時間在2-4萬美元／天區間波動。10月下旬到12月初，受季節性需求及大西洋區域出口激增影響，即期租金快速拉昇，最高一度接近20萬美元／天的高位。由於船東對在建液化項目投產後帶來的貿易增量保持樂觀，且新造船價格維持高位，10年期租租金水平普遍維持在7-8萬美元／天。

LNG運力供給方面，新船集中交付推動船隊規模增長。截至2025年底，全球LNG運輸船船隊規模達745艘(不包括LNG加註船、浮式儲存及再氣化裝置(FSRU)、浮式儲存裝置(FSU)和浮式液化天然氣生產裝置(FLNG))，同比增長9.2%。

4. LPG運輸市場

(1) 國際運輸市場

2025年，根據德魯裏(「Drewry」)數據，全球LPG貿易量為1.34億噸，同比增長約1.9%。受地緣衝突、美國關稅等外部因素影響，全球LPG貿易流向產生變化，更為多元化的貿易路線推動噸海里需求維持增長。2025年全年共有12艘超大型液化氣體運輸船(「VLGC」)新船交付，短期內全球VLGC運力增長與運力需求預計維持動態平衡。

(2) 國內運輸市場

2025年，LPG市場整體保持平穩，國內LPG全年總產量為5340.6萬噸，較2024年下降1.6%，國內主要大型煉廠LPG下海貨源趨於穩定；下游消費量預計達到7,795萬噸，較2024年增長3.47%。

5. 化學品運輸市場

(1) 國際運輸市場

2025年上半年化學品運費整體平淡，2025年下半年運費出現季節性回暖。根據Drewry數據，2025年化學品／植物油海運貿易量為3.15億噸，同比上漲2.4%。截至2025年12月末，全球化學品／植物油船共3,019艘，較2024年年末增加44艘。

(2) 國內運輸市場

2025年，受石化行業市場需求偏弱以及石化企業成本抬升影響，國內化學品運輸市場整體承壓。

(三) 報告期內經營業績回顧

截至2025年12月31日，本集團擁有及控制油輪運力155艘、2,257.6萬載重噸。本集團參與投資建造的87艘LNG船舶中，已投入運營63艘LNG船舶、1,066.2萬立方米；另有1條光租租入LNG船舶、17.4萬立方米，已投入運營。本集團還擁有12艘LPG運輸船、約13.1萬立方米和9艘化學品運輸船、約8.4萬載重噸。

2025年度，本集團實現運輸量(不含期租)為18,512萬噸，同比上升2.6%；運輸週轉量(不含期租)為6,534億噸海里，同比上升8.1%；主營業務收入人民幣237.01億元，同比增長2.3%；主營業務成本人民幣175.94億元，同比增長4.1%；毛利率同比下降1.2個百分點。實現歸屬於本公司權益持有人的本期溢利人民幣40.37億元，同比基本持平；稅息折舊及攤銷前利潤(EBITDA)人民幣106.13億元，同比上升3.4%。

2025年，面對不確定性持續攀升的外部環境以及複雜多變的全球能源貿易格局，本集團始終聚焦提升客戶服務能力與全球能源供應鏈韌性，堅持「提質增效重回報」的戰略主線，通過以下七大核心舉措的協同推進，夯實經營業績，提升運營質量。報告期內，本集團實現歸屬於本公司權益持有人的本期溢利人民幣40.37億元，加權平均淨資產收益率達到10.4%，資產負債率進一步優化至46.1%，高質量發展持續邁上新台階。

一是全球油輪配置能力不斷增強，經營網絡持續優化，通過積極開拓新興客戶與第三國市場、提升中小船型全球化運營程度，妥善應對市場波動。二是LNG運輸業務高質量穩步發展，持續鞏固行業領先地位，精準落實重大項目，運營管理能力持續提升，不斷貢獻穩定收益。三是能源化工品物流供應鏈持續完善，「鏈式」經營蓬勃發展，創新推出「遠海錦程」、「遠海環洋」數字化供應鏈產品，實現端到端服務升級。四是成本管控與資金優化精益求精，通過全面預算與精益管理，運營成本管控實現突破，資金成本優勢進一步提升。五是以科技創新驅動綠色轉型，新質生產力加速培育，智能船管等應用建設加速推進，甲醇雙燃料動力油輪啟動建造，綠色創新技術儲備不斷豐富，綠色轉型邁出實質性步伐。六是安全管理體系不斷完善提升，依託科技興安實現「技防智控」，並開展多項安全專項排查活動，以高水平安全護航公司高質量發展。七是資本運作成效顯著，高效完成人民幣80億元向特定對象發行A股股票，引入長期投資者優化資本結構，為長遠發展注入新動能。

1. 主營業務營業額

二零二五年，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	營業額 (人民幣 千元)	營業成本 (人民幣 千元)	毛利率 (%)	營業額 比2024年 增/(減) (%)	營業成本 比2024年 增/(減) (%)	毛利率 比2024年 增/(減) (百分點)
內貿原油	3,174,057	2,187,211	31.1	(5.9)	(4.1)	(1.3)
內貿成品油	2,134,566	1,775,316	16.8	(10.3)	(11.0)	0.6
內貿油輪出租	148,350	142,000	4.3	18.9	13.9	4.2
內貿油品運輸小計	<u>5,456,973</u>	<u>4,104,527</u>	<u>24.8</u>	<u>(7.1)</u>	<u>(6.7)</u>	<u>(0.3)</u>
外貿原油	11,248,578	8,961,759	20.3	17.0	13.2	2.6
外貿成品油	2,339,995	1,778,564	24.0	(6.2)	7.4	(9.6)
外貿油輪出租	1,497,932	974,529	34.9	(37.5)	(27.8)	(8.8)
外貿油品運輸小計	<u>15,086,505</u>	<u>11,714,852</u>	<u>22.3</u>	<u>4.0</u>	<u>7.3</u>	<u>(2.4)</u>
油品運輸合計	<u>20,543,478</u>	<u>15,819,379</u>	<u>23.0</u>	<u>0.8</u>	<u>3.2</u>	<u>(1.8)</u>
LNG運輸	<u>2,546,847</u>	<u>1,290,661</u>	<u>49.3</u>	<u>14.3</u>	<u>11.9</u>	<u>1.1</u>
LPG運輸	<u>277,430</u>	<u>199,270</u>	<u>28.2</u>	<u>20.0</u>	<u>18.2</u>	<u>1.1</u>
化學品運輸	<u>333,311</u>	<u>285,169</u>	<u>14.4</u>	<u>6.3</u>	<u>9.2</u>	<u>(2.4)</u>
合計	<u>23,701,066</u>	<u>17,594,479</u>	<u>25.8</u>	<u>2.3</u>	<u>4.1</u>	<u>(1.2)</u>

主營業務分地區情況

分地區	營業額 (人民幣 千元)	營業成本 (人民幣 千元)	毛利率 (%)	營業額 比2024年 增/(減) (%)	營業成本 比2024年 增/(減) (%)	毛利率 比2024年 增/(減) (百分點)
國內運輸	5,741,985	4,337,259	24.5	(5.9)	(5.4)	(0.4)
國際運輸	17,959,081	13,257,220	26.2	5.3	7.6	(1.6)
合計	23,701,066	17,594,479	25.8	2.3	4.1	(1.2)

2. 運輸業務—油、氣與化工品運輸業務

(1) 外貿油運業務方面

2025年，本集團外貿油輪船隊完成運輸收入約人民幣150.87億元，同比上升4.0%；運輸毛利為人民幣33.72億元，同比下降6.0%；毛利率22.3%，同比下降2.4個百分點。

面對國際航運市場變局交織、地緣風險持續衝擊的複雜局面，本集團着力強化船隊精細運營，積極拓展優質客戶，並把握市場起伏窗口以提升整體經營效益，主要包括：

VLCC船隊：

- 1) 持續推進航線佈局和客戶結構的多元化。報告期內，西非東向航線營運天佔比23%，巴西、北美東向航線營運天佔比25%。

- 2) 持續深化與重點客戶的合作關係，與國際大石油公司續簽全球航線COA，持續開發新客戶、新貨源，增強抵禦外部市場波動能力，進一步提升整體商業韌性。

外貿中小船隊：

- 1) 持續開展全球業務佈局，在傳統的遠東—東南亞區域外，重點佈局大西洋、大洋洲及跨太平洋等高附加值航線，並積極開發三角航線和回程貨載。
- 2) 以期租租入方式擴充Aframax運力控制規模，並投入大西洋市場運營。Aframax船隊實現遠東—大洋洲—美西—大西洋區域全球運力資源配置和經營，船隊整體盈利能力顯著提升。
- 3) 充分發揮船隊內外貿、黑白油聯動的獨特經營優勢，結合不同細分市場的實時變化，優化船位配置，提升船隊整體收益。

(2) 內貿油運業務方面

2025年，本集團內貿油輪船隊完成運輸收入人民幣54.57億元，同比下降7.1%；運輸毛利人民幣13.52億元，同比下降8.5%；毛利率24.8%，同比下降0.3個百分點。

主要經營亮點有：

- 1) 持續維護與國內大型石油企業、頭部民營煉廠等核心客戶的長期戰略合作關係，保障基礎貨源，2025年內貿COA覆蓋比率約90%。
- 2) 提升市場敏感度，積極對接外貿客戶的內貿物流需求，搶抓中轉油市場增量機遇，有效豐富貨源結構與航線佈局，進一步穩固市場份額。

- 3) 深化與合資聯營企業的業務協同，通過貨載互換模式提升海洋油運輸業務佔比和船隊運營效率，持續優化貨載結構，提高優質貨載配比。

(3) LNG運輸業務方面

2025年，本集團LNG運輸板塊實現營業收入25.47億元，同比上升14.3%；投資收益8.59億元，同比上升15.3%；貢獻的歸屬於本公司權益持有人的本期溢利為人民幣8.95億元，同比上升10.4%。

主要經營亮點有：

- 1) 積極應對新造船密集開工挑戰，做好新造船船舶監造及交付，報告期內本集團共接入13艘LNG運輸船，運力規模穩步提升。
- 2) 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，項目船舶運營效率保持穩定，利潤貢獻能力穩步攀升。
- 3) 強化船員庫建設，LNG船員訂單班建設進入收穫期，同時積極推動船員轉型和陸岸管理的良好協同，打造LNG高素質船員隊伍和船舶管理人才隊伍。
- 4) 推動數字化轉型，完成LNG船舶數字孿生平台主體搭建，並完成數據回傳功能測試及平台的試運行，為建設全生命週期數字智能船舶運營平台探索解決方案。

(4) LPG運輸方面

2025年，本集團LPG船隊完成運輸收入人民幣2.77億元，同比上升20.0%；運輸毛利人民幣0.78億元，同比上升24.8%；毛利率28.2%，同比上升1.1個百分點。

主要經營亮點：

- 1) 多維度深耕VLGC運輸國際市場，與國際頭部貿易商、能源巨頭及國內主要進口商開展對接，共同探索長期期租等多元化合作模式。
- 2) 積極開拓乙烯液氨市場領域，對接國內外意向租家和客戶，以長期租約鎖定穩定收益。
- 3) 通過推進小三角航線規劃落地，提升船舶運營效率，全力保障期租船舶服務質量，成功續簽期租、COA合同，保證存量業務收益穩定。

(5) 化學品運輸方面

2025年，本集團化學品船隊完成運輸收入人民幣3.33億元，同比上升6.3%；運輸毛利人民幣0.48億元，同比下降8.4%；毛利率14.4%，同比下降2.4個百分點。

主要經營亮點：

大力拓展新客戶，積極豐富貨源與航線種類；優化航線佈局，提升運營效益。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合同簽約。

(四) 成本及費用分析

二零二五年，本集團主營業務經營成本構成如下：

	二零二五年 (人民幣千元)	二零二四年 (人民幣千元) (經重述)	同比 增長/(下降) (%)	二零二五年 佔比 (%)
油輪運輸成本表				
項目				
燃料費	4,964,256	5,335,145	(7.0)	31.4
港口費	1,068,980	878,644	21.7	6.8
船員費	2,216,702	2,281,104	(2.8)	14.0
潤物料	288,493	307,590	(6.2)	1.8
折舊費	3,142,763	2,911,014	8.0	19.9
保險費	193,129	184,928	4.4	1.2
修理費	332,729	397,675	(16.3)	2.1
船舶租費	2,995,748	2,557,142	17.2	18.9
其他	616,579	468,192	31.7	3.9
小計	15,819,379	15,321,434	3.2	100.0
LNG運輸成本表				
項目				
船員費	283,891	231,478	22.6	22.0
潤物料	33,944	26,602	27.6	2.6
折舊費	598,335	532,877	12.3	46.4
保險費 ⁽¹⁾	43,788	33,013	32.6	3.4
修理費 ⁽²⁾	275,407	206,304	33.5	21.3
其他 ⁽³⁾	55,296	123,346	(55.2)	4.3
小計	1,290,661	1,153,620	11.9	100.0
LPG運輸成本	199,270	168,541	18.2	100.0
化學品運輸成本	285,169	261,044	9.2	100.0
合計	17,594,479	16,904,639	4.1	100.0

成本變動原因說明：

1. LNG運輸成本

- (1) 保險費：主要是新船投入運營後相應保險費增加所致。
- (2) 修理費：主要是新船投入運營後相應修理準備增加所致。
- (3) 其他：主要是本報告期相關費用迴歸常規水平所致。

(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%	811.1	1,203,346	1,040,157

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%	206.8	2,612,860	777,690

(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7,389,147,000元，較截至二零二四年十二月三十一日止年度約人民幣8,665,149,000元(經重述)減少約14.7%。

2. 資本性承諾

	二零二五年 十二月 三十一日 人民幣千元	二零二四年 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(附註)	<u>15,889,015</u>	<u>17,330,060</u>

附註：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二零二六至二零二八年到期。

3. 資本結構

為持續優化本公司資本結構、保持綜合融資成本優勢、匹配發展資金需求，本集團持續統籌股權融資和債務融資策略。

股權融資方面，本集團利用A+H股資本市場窗口期，通過向特定對象發行股份、回購等方式優化股本和投資人結構，鞏固長期資金支持力度，穩定各類股東回報預期；債務融資方面，動態調整短期與長期債務比重，浮動利率債務與固定利率債務結構，以及債務幣種結構。

在以穩定股息回報預期基礎上，本集團通過合理安排股息支付金額、方式以及資產運營變現等方式降低債務，並將本集團整體債務規模控制在合理區間。

管理層按淨債務權益比率之基準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。

於二零二五年十二月三十一日及二零二四年十二月三十一日，本集團之淨債務權益比率如下：

	二零二五年 十二月 三十一日 人民幣千元	二零二四年 十二月 三十一日 人民幣千元 (經重述)
債務合計	35,432,667	36,414,739
減：貨幣資金	<u>(14,421,861)</u>	<u>(5,830,380)</u>
淨債務	<u>21,010,806</u>	<u>30,584,359</u>
權益合計	<u>49,643,173</u>	<u>39,505,861</u>
淨債務權益比率	<u>42%</u>	<u>77%</u>

於二零二五年十二月三十一日，貨幣資金餘額約為人民幣14,421,861,000元，比上年末增加約人民幣8,591,481,000元，增幅147%。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。

於二零二五年十二月三十一日，本集團淨負債比率(淨債務與權益之比率)為42%，較二零二四年十二月三十一日減少35%。該減少主要係於本年度權益性籌資所得款項，導致貨幣資金餘額增加。

4. 應收賬款、應收票據及合同資產

	二零二五年 十二月 三十一日 人民幣千元	二零二四年 十二月 三十一日 人民幣千元
應收第三方賬款及票據	657,745	612,590
應收關聯公司賬款(附註)	2,828	3,657
	<u>660,573</u>	<u>616,247</u>
減：撥備	(5,938)	(6,617)
	<u>654,635</u>	<u>609,630</u>
合同資產	1,960,468	889,798
減：撥備	(12,890)	(5,996)
	<u>1,947,578</u>	<u>883,802</u>

附註：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、免息及與其他應收賬款有相同的賒賬期。

於二零二五年十二月三十一日，約人民幣2,230,257,000元(二零二四年十二月三十一日：約人民幣1,120,645,000元)的應收賬款、應收票據及合同資產以美元計值。

截至年末，以發票日期起計及扣除撥備後，應收賬款及應收票據的賬齡分析如下：

	二零二五年 十二月 三十一日 人民幣千元	二零二四年 十二月 三十一日 人民幣千元
一年以內	650,441	600,619
一至兩年	2,024	8,551
兩年以上	2,170	460
	<u>654,635</u>	<u>609,630</u>

5. 應付賬款

	二零二五年 十二月 三十一日 人民幣千元	二零二四年 十二月 三十一日 人民幣千元
應付第三方賬款	1,193,416	1,108,230
應付同系附屬公司賬款	864,488	848,743
應付一家聯營公司賬款	1,825	2,023
應付關聯公司賬款(附註)	13,116	18,012
	<u>2,072,845</u>	<u>1,977,008</u>

附註：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、免息及按其他應付賬款的一般信用年限結清。

於二零二五年十二月三十一日，約人民幣1,159,750,000元(二零二四年十二月三十一日：約人民幣1,182,361,000元)的應付賬款以美元計值。

於年末，以發票日期起計，應付賬款賬齡分析如下：

	二零二五年 十二月 三十一日 人民幣千元	二零二四年 十二月 三十一日 人民幣千元
一年以內	1,886,189	1,860,665
一至兩年	124,716	17,777
兩年以上	61,940	98,566
	<u>2,072,845</u>	<u>1,977,008</u>

應付賬款通常為無抵押、免息及一般於一至三個月內結清。

6. 衍生金融工具

於二零二五年十二月三十一日，本集團持有的利率掉期合約名義本金金額合計約632,678,000美元(相當於約人民幣4,446,967,000元)(二零二四年十二月三十一日：約669,044,000美元(相當於約人民幣4,809,356,000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(二零二四年十二月三十一日：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。

截至二零二五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%(二零二四年十二月三十一日：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：

	二零二五年 十二月 三十一日 人民幣千元	二零二四年 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>81,038</u>	<u>202,052</u>
衍生金融工具資產合計	<u>81,038</u>	<u>202,052</u>
非流動負債		
利率掉期—現金流量套期	<u>16,524</u>	<u>—</u>
衍生金融工具負債合計	<u>16,524</u>	<u>—</u>

7. 銀行及其他計息貸款

於二零二五年十二月三十一日及二零二四年十二月三十一日，銀行及其他計息貸款詳情如下：

	到期日	二零二五年 十二月 三十一日 人民幣千元	二零二四年 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	二零二六年	2,354,573	1,372,383
無抵押	二零二六年	4,904,767	2,224,211
		7,259,340	3,596,594
(ii) 其他計息貸款			
無抵押	二零二六年	2,788,583	1,898,004
抵押	二零二六年	114,877	21,109
		2,903,460	1,919,113
銀行及其他計息貸款 — 即期部分		10,162,800	5,515,707
非流動負債			
(i) 銀行貸款			
抵押	二零二七年至 二零四零年	15,698,914	17,368,520
無抵押	二零二七年至 二零三五年	1,124,190	4,737,417
		16,823,104	22,105,937
(ii) 其他計息貸款			
無抵押	二零二七年至 二零三二年	3,224,292	4,150,843
抵押	二零四零年至 二零四二年	2,265,844	999,360
		5,490,136	5,150,203
銀行及其他計息貸款 — 非即期部分		22,313,240	27,256,140

於二零二五年十二月三十一日，本集團的銀行計息貸款以本集團擁有的39(二零二四年十二月三十一日：37)艘船舶和3(二零二四年十二月三十一日：4)艘在建船舶作為抵押，船舶的合計賬面淨值分別約為人民幣28,136,648,000元(二零二四年十二月三十一日：約人民幣25,023,644,000元)及約人民幣2,233,780,000元(二零二四年十二月三十一日：約人民幣3,110,012,000元)。

於二零二五年十二月三十一日，銀行抵押貸款約人民幣16,423,381,000元(二零二四年十二月三十一日：約人民幣16,986,862,000元)，銀行無抵押貸款約人民幣1,955,412,000元(二零二四年十二月三十一日：約人民幣2,579,198,000元)，抵押其他借款約人民幣491,271,000元(二零二四年十二月三十一日：無)及無抵押其他借款為零(二零二四年十二月三十一日：約人民幣143,768,000元)以美元計值。

8. 或有負債及擔保

- (1) 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及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。本公司於二零一一年七月出具租約保證，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8,200,000美元(相當約人民幣57,636,000元)，擔保期限至租船合同結束為止。
- (2) 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。本公司在二零一四至二零二一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。截至二零二五年十二月三十一日，本公司向船廠提供的造船合同履約擔保金額約為276,120,000美元(相當約人民幣1,940,792,000元)；向承租人提供的租船合同履約擔保金額合計為6,400,000美元(相當約人民幣44,984,000元)及4,500,000歐元(相當約人民幣37,060,000元)，擔保期限至租船合同結束為止。

- (3) 本公司於二零一七年六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377,500,000美元(相當約人民幣2,653,372,000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。截至二零二五年十二月三十一日，上述擔保的實際擔保金額約為237,025,000美元(相當約人民幣1,666,002,000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沖若干外幣風險。

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二零二五年十二月三十一日及二零二四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。

於二零二五年十二月三十一日，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)，本集團的年度除稅前溢利將減少／增加約人民幣221,271,000元(二零二四年十二月三十一日：減少／增加人民幣約184,667,000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

二零二五年，本集團支付船舶建造進度款、船舶購入款開支約為人民幣38.24億元。

於二零二五年十二月三十一日，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			待交付船舶	
	艘數	萬載重噸	平均船齡	艘數	萬載重噸
本集團自有	141	1,933.52	13.7	18	296.06
本集團租入	14	324.11	11.2	–	–
合營及聯營公司自有	17	114.39	11.6	–	–
合計	172	2,372.02	13.3	18	296.06
LNG 船舶船隊	運營船舶			待交付船舶	
	艘數	萬立方米	平均船齡	艘數	萬立方米
本集團自有	15	261.19	4.3	6	104.90
本集團租入	1	17.42	5.2	–	–
合營及聯營公司自有	48	805.00	6.3	18	332.60
合計	64	1,083.61	5.8	24	437.50
LPG 船舶船隊	運營船舶			待交付船舶	
	艘數	萬立方米	平均船齡	艘數	萬立方米
本集團自有	12	13.07	12.0	2	1.17
合計	12	13.07	12.0	2	1.17
化學品船隊	運營船舶			待交付船舶	
	艘數	萬載重噸	平均船齡	艘數	萬載重噸
本集團自有	9	8.44	4.8	1	0.92
合計	9	8.44	4.8	1	0.92

(八) 二零二六年前景展望

1. 行業供需格局和發展趨勢

(1) 國際油運市場

在供需基本面不斷優化、競爭格局出現改變、地緣政治風險愈發加劇的背景下，國際油輪運輸已加速步入繁榮時期，2026年運價中樞有望進一步提升。

從石油供需來看，主流機構均認為2026年全球石油供應過剩將加劇，以沙特為代表的OPEC+自2025年4月宣佈放鬆減產以來，9-10月增產放量的效果已顯現，2026年OPEC+仍有剩餘200萬桶/天的產量空間可以釋放，將根據油價在「減產保價」與「增產保份額」間尋求平衡。IEA認為全球石油供需平衡繼續呈現供應嚴重過剩局面，原油產量和庫存激增，預計2026年全球石油需求同比增長85萬桶/天，全球石油供給同比增長240萬桶/天。

運輸需求方面，全球油品貿易將明確呈現「原油聚焦亞洲、成品油多元分流」的格局。亞洲作為全球最終消費中心的地位預計持續鞏固，而地緣政治衝突與歐美製裁政策的延續，或進一步推動貿易格局發生改變，推動更多石油流向合規市場，進而提升噸海里需求。同時，南美國家的產量增長，以及OPEC+的預期增產，將為合規市場帶來增量需求。成品油貿易區域分化加劇，多元供應格局成形。歐洲全面禁止間接進口源自俄羅斯原油加工的成品油，其煉能缺口將更多依賴中東以及亞洲國家進口支撐；印度煉能預計在2026年達到48萬桶/天，將提升其成品油出口量，主要流向非洲、東南亞及歐洲。

運力供給方面，油輪各船型均迎來一定量的新船交付。其中，VLCC預計全年交付35艘，佔現有船隊的3.9%；蘇伊士、阿芙拉/LR2和MR船型將分別交付約46艘、77艘和115艘，分別佔各自船型總數的6.7%、6.4%、6.3%。

整體而言，公司預計2026年VLCC市場表現將持續領漲於其他船型，地緣衝突事件將階段性加劇運價的不確定性與波動性。上述提及的噸海里需求增量將陸續湧入合規市場，雖然VLCC會出現少量新船交付，但是在歐美製裁收緊的局面下，大量非合規運力已經受限，全球可用運力進一步喫緊。同時，目前全球VLCC的集中度已經顯著提升，競爭格局的轉變將增加船東的影響力及話語權，從而提升合規油輪的資產價值與盈利能力。

(2) 國內油運市場

中海油「增儲上產」戰略的持續推進，將帶動海洋油運輸需求實現平穩增長；中轉油領域，沿江煉廠水運需求短期內將維持高位，大型煉化企業水運需求保持平穩。綜合來看，2026年國內原油運輸需求預計在2025年的基礎上實現小幅增長。

受成品油消費持續下行、國內煉廠佈局優化落地的影響，成品油運輸需求正逐步向區域化短途調配轉型，預計內貿成品油運輸市場整體延續低迷態勢。

(3) LNG運輸市場

2026年，預計全球新增LNG液化產能持續釋放，LNG貿易持續復甦。根據Drewry預測，2026年新增LNG液化產能將達約4,300萬噸/年，美國、澳大利亞及卡塔爾將引領增量。在新產能陸續釋放的支撐下，全球LNG貿易預計同比增長6.4%。在工業活動回暖、城市燃氣及交通運輸需求走強預期的支撐下，中國LNG全年進口量預計同比增長14%。

LNG即期運輸市場在短期內或將繼續承壓，積極預期逐步在中長期租船市場體現。短期來看，LNG船隊保持較快增速，即期市場供需格局仍偏寬鬆。雖然2026年新增液化產能上線將推動貿易及用船需求增長，但由於新船交付規模較大，LNG運力供大於求的局面將持續。此外，歐亞需求差異導致的貿易套利窗口、美灣到亞洲的長航線能否釋放、國際經貿政策與地緣政治事件仍將深度影響即期市場走勢。

中長期來看，在船價高位震盪、融資成本高企和中長期運輸需求樂觀預期的支撐下，LNG運輸船中長期期租租金預計保持堅挺。隨着液化產能集中投產期臨近，交船期在2028-2030年的長期期租活動在2025年末已有顯著復甦跡象，預計2026年中長期期租市場活躍度將進一步提升。

運力供給方面，2026年新船交付將維持較快節奏，Drewry預計全年將有85艘LNG運輸船交付。同時，在環保政策收緊和即期市場承壓的雙重壓力下，老舊船舶的淘汰預計開始提速。

(4) LPG運輸市場

根據Drewry預測，2026年全球LPG貿易預計持續增長，將達到1.40億噸，同比上升4.3%，其中印度進口預計增長5.4%，為VLGC市場提供穩健支撐。此外，亞洲區域石化產業鏈的整合與乙烷深加工產能釋放，預計將推動乙烯等高端化學品貿易持續活躍，乙烯、乙烷區域貿易需求凸顯，內貿乙烯運輸具備發展空間。同時，受益於綠色能源轉型加速，綠色船燃、日韓及歐洲工業脫碳需求將持續推動綠氨運輸市場的發展，從而拉動對超大型液氨運輸船(VLAC)、中型氣體運輸船(MGC)以及靈活型沿海液氨船的運力需求，液氨運輸市場有望成為中長期增量市場。

(5) 化學品運輸市場

根據Drewry預測，2026年，全球化學品海運貿易量預計增長2.2%，噸海里需求增長2.5%。其中，印度在苯乙烯、乙二醇等領域展現出強勁的進口增長潛力，亞洲內部石化產業鏈的整合與互補，也將推動區域間貿易量增長。此外，受益於全球生物燃料需求的擴張，化學品運輸市場潛力有所提升。

2. 公司發展戰略

展望未來，本集團將繼續錨定「做全球能源運輸卓越領航者」的願景，聚焦全球能源化工數字化供應鏈建設，堅持國際化、多元化發展，全力推動實現「四個全球領先」戰略目標，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。

公司將堅持穩中求進工作總基調，着力推動高質量發展。油輪運輸業務作為公司的核心業務，將鞏固領先優勢，加快戰略結構調整，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，加快自主能力提升，力爭成為全球領先的LNG運輸服務商；LPG運輸業務、化工品運輸業務將加強運營能力、盈利能力提升，力爭成為公司高質量發展的新引擎；倉儲碼頭業務將聚焦創效能力提升，釋放改革效能，全力成為鏈式發展的重要支撐。圍繞實現戰略目標，公司將持續加強安全保障能力建設，建立一體化的安全管控模式；不斷推進科技數智能力建設，釋放科技和數據的賦生效用；加強POOL商業模式應用，打造行業差異化競爭優勢；精準把握航運市場和資本市場的週期走勢，實現生產經營和資本運營的「雙輪驅動」；加快「低碳航運」轉型，努力打造「可持續發展引領者」品牌形象。

3. 二零二六年計劃

根據2026年國內外航運市場形勢，結合本集團新增運力投放情況，本集團2026年預計實現營業收入人民幣231.7億元；發生營業成本人民幣175.4億元。

根據公司董事會已批准的2026年度投資及處置計劃，結合已簽署造船合同的交付進度，2026年，本集團預計新增油輪運力4艘、29.4萬載重噸，處置油輪20艘、176.7萬載重噸；新增LNG船10艘、174.0萬立方米(含聯營、合營公司購建船舶)；新增LPG船5艘、18.5萬立方米(含長期租入船舶)。

4. 二零二六年度工作重點

2026年，在全球能源產業鏈、供應鏈深度重構，地緣政治矛盾更為突出的背景下，機遇與挑戰交織。本集團將保持戰略定力，聚焦增強核心功能、提升核心競爭力，以高質量發展為主線，築牢可持續發展根基，在加快建設全球能源化工數字化供應鏈的進程中邁出更加堅實步伐。具體將推進以下重點工作：

(1) 強化全球樞紐通道建設，提升能源運輸體系現代化水平

聚焦中東、東南亞、西非等重點區域，結合區位優勢與客戶分佈完善全球樞紐佈局，增強全球資源規劃、獲取和運營能力。同時，在各業務領域打造全球精品物流網絡，深化與產業鏈上下游協同，拓寬業務渠道，優化資源配置，推動從「點對點國際化運輸」向「網絡式全球化經營」升級。

(2) 深化主業板塊創效能力建設，築牢高質量發展根基

油輪運輸板塊將多措並舉，把握市場機遇，築牢盈利根基。內貿運輸鞏固行業領先地位，外貿運輸聚焦全球化航線佈局，科學推動中小船型的聯動經營，並強化POOL品牌建設。

LNG運輸板塊將全力做好重點項目開發與落地，探索加註船、小型LNG運輸船等產業鏈延伸和多元業務佈局，增強LNG自主船管能力和持續運營水平，強化合規管理體系建設。

LPG和化學品運輸板塊將持續鞏固與核心客戶的合作，把握長約機會，鎖定優質貨源。

(3) 加快數字化供應鏈建設，塑造核心競爭優勢

持續優化數字化供應鏈協同平台，持續優化「遠海錦程」等數字化供應鏈產品，積極推動綠色能源一體化全鏈路數字化供應鏈產業建設，持續開發定製化供應鏈產品。構建統一的數據治理體系，強化技術與場景融合。深化人工智能技術應用，擴大人工智能應用場景，建設人工智能應用集羣，聚焦將人工智能技術深度融合於智能調度、風險預警等業務場景，從而賦能管理決策，提升運營效率。

(4) 推進科技創新與產業融合，培育新質生產力

以綠色低碳科研項目為牽引，繼續大力開展技術節能、管理節能，積極研究智能技術實船試點和迭代優化。完善船用能源結構，探索綠色甲醇、氨燃料等新能源應用路徑，着力推動生物燃油的使用。推進大型油輪翼型風帆示範論證與船舶碳捕集裝置在船示範研究，加強前瞻性技術研究與儲備，穩步推進現有船舶節能技改與新能源船舶投資，進一步完善船隊低碳佈局。

(5) 深化體制機制改革，全面激發內生活力

高質量完成「十四五」規劃收官總結，科學制定「十五五」發展規劃，緊扣「增強核心功能、提升核心競爭力」要求，突出保障全球能源供應鏈穩定，合理評估企業高質量發展訴求，並充分考量外部市場環境，進一步增強前瞻性與可操作性，從而明確戰略方向、發展目標和實施路徑。

(6) 安全管理體系不斷完善，提升風險防控能力

持續構建一體化安全治理體系，完成各業務板塊的管理體系融合，持續完善系統性的監督體系、安全體系，完善全球化應急保障網絡，推進安全管理向事前預防轉型；強化合規經營風險防控，推動公司風控向戰略風控躍升。夯實業務監督、職能監督以及專責監督三道防線，提升整體監督效能。聚焦商業機密與內幕信息安全，多措並舉築牢信息安全防線。

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

截至二零二五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，本公司可分配儲備以中國企業會計準則及香港財務報告準則釐定的金額中較低者為準。

董事會建議派發本年度之末期股息每股人民幣38分。概無任何本公司股東(「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會批准後之日起二個月內(預計於二零二六年九月三十日前)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16%(二零二四年：16%)。於報告期內，本集團就此計劃所交納之供款約為人民幣50,636,000元(二零二四年：約人民幣44,194,000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，本集團於二零二五年共負擔企業繳費約人民幣43,497,000元(二零二四年：約人民幣38,617,000元)，作為職工薪酬列支。

(四) 董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

於二零二五年十二月三十一日，本公司董事及最高行政人員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 股份總額的 概約百分比 ⁽³⁾	佔已發行 股份總額的 概約百分比 ⁽³⁾
朱邁進	實益持有人	A	102,980(L)	0.0025%	0.0019%
趙勁松	實益持有人	H	6,000(L)	0.0005%	0.0001%

附註：

(1) A—A股

H—H股

(2) L—好倉

(3) 截至二零二五年十二月三十一日，公司已發行股本總額為5,465,220,839股，其中1,296,000,000股為H股，4,169,220,839股為A股。

截至二零二五年十二月三十一日，除上文披露者外，本公司無其他董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。

(五) 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。

(六) 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《企業管治守則》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：審計委員會、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。

(七) 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序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)、王威先生和趙勁松先生。

審計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二零二五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，與本集團二零二五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。

(八) 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。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。薪酬與考核委員會檢討及建議董事及高級管理人員(「高級管理人員」)的薪酬政策與待遇方案，審議績效考核與激勵計劃，並確保薪酬制定的程序規範、透明及合規。

(九) 提名委員會

本公司的提名委員會由三名獨立非執行董事及一名非執行董事組成，即王祖溫先生(主席)、周崇沂女士、黃偉德先生和李潤生先生。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，評估獨立非執行董事的獨立性，支持公司定期評估董事會表現並制定董事會技能表。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係文。

(十) 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、周崇沂女士、馬媛茹女士、李潤生先生和趙勁松先生。戰略委員會負責研究公司中長期發展戰略規劃、重大投資決策及影響公司業務發展方向的重大戰略性事項，並指導制定可持續發展戰略、目標及管理方針，定期監督相關進度。

(十一) 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非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)，王威先生和王祖溫先生。風險與合規管理委員會指導、監督、檢討公司風險管理、內部控制及合規管理的體系建設、解決方案及相關制度的適當性與有效性，推動公司法治建設並監督經理層依法治企，並管理與監督可持續發展相關的影響、風險及機遇。

(十二) 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及高管作出了特定查詢，並確認他們於報告期內已遵守《標準守則》的規定。

(十三) 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。除上述已披露的薪酬政策以及本公司2023年A股股票期權激勵計劃外，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。

於二零二五年十二月三十一日，本集團僱員總數為7,979人(二零二四年十二月三十一日：7,854人)。於報告期內，本集團的員工成本約為人民幣36.13億元(二零二四年：約人民幣36.70億元)。

(十四) 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。

(十五) 重大投資及有關重大投資和資本資產的未來計劃

於二零二五年十二月三十一日，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。

(十六) 報告期後事項

1. 須予披露及關連交易－建造船舶

二零二五年十二月十二日，本公司及附屬公司與中遠海運重工有限公司所屬船廠分別就建造一艘乙烯船和十八艘油輪訂立造船合約，總代價為人民幣78.82億元。二零二六年一月二十七日，公司特別股東會批准造船合約及其項下擬進行之交易。有關新建十九艘船舶的詳情，請參閱本公司日期為二零二五年十二月十二日、二零二六年一月二十七日的各公告，以及本公司日期為二零二六年一月九日的通函。

2. 根據特別授權修訂公司章程

二零二五年十月二十二日，本公司完成向特定對象發行694,444,444股A股。鑒於本次發行完成後，本公司已發行總股數變更為5,465,220,839股、註冊資本變更為人民幣5,465,220,839元，本公司在股東會授權範圍內對《中遠海運能源運輸股份有限公司章程》(「**公司章程**」)的相關條款作出相應修訂，其他條款保持不變。有關修訂公司章程的詳情，請參閱本公司日期為二零二五年四月十一日、二零二五年十月二十三日及二零二六年一月二十六日的各公告，以及本公司日期為二零二五年三月二十五日的通函。

(十七) 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二零二五年及二零二四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二零二四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

中國，上海

二零二六年三月二十六日

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、周崇沂女士及馬媛茹女士，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