

第一节 重要提示

1. 本年度报告摘要来自年度报告全文,为全面了解本公司的经营成果、财务状况及未来发展规划,投资者应当到www.sse.com.cn网站仔细阅读年度报告全文。

2. 本公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证年度报告内容的真实性、准确性、完整性,不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏,并承担个别和连带的法律责任。

3. 公司董事、监事、高级管理人员保证年度报告所披露的信息真实、准确、完整。

4. 信永中和会计师事务所(特殊普通合伙)为本公司出具了标准无保留意见的审计报告。

5. 全体董事、监事、高级管理人员亲自阅知并同意本报告所载期间分配预案或公积金转增股本预案。

1. 2023年公司拟向全体股东派发现金红利人民币1,333,498,154.63元,按母公司净利润计提10.00%的法定盈余公积133,349,815.47元。

2. 以2023年度利润分配方案实施时股权登记日的总股本数为基数,拟每10股派发现金红利人民币1,938,228.9120元(含税)。现金分红比例为报告期实现的归属于上市公司股东净利润的40.07%。

3. 利润分配方案发布后至实施前,公司股本如有发生变动,将维持每股分配金额不变,对分配总额进行相应调整。

第二节 公司基本情况

公司简介	概况		
	股票简称	股票代码	变更前股票简称
公司名称	招商局能源运输股份有限公司	601872	招商局国际有限公司
法定代表人	董承非		董承非
注册资本	人民币1,333,498.15463元		人民币1,333,498.15463元
办公地址	上海市浦东新区陆家嘴环路1318号		上海市浦东新区陆家嘴环路1318号
公司网站	www.sse.com.cn		www.sse.com.cn

2. 2023年公司主要业务简介

(一)国际原油油轮行业的基本情况

2023年,全球原油运输需求量同比增长3%至203亿吨。尽管OPEC+减产尤其是下半年沙特额外自愿减产对VLCC原油运输需求量增长贡献度较小,但沙特、俄罗斯原油出口量持续增长的态势,大西洋地区的亚洲出口大幅增长,推动全球原油油轮需求量增长6.8%。2024-2025年原油油轮需求量将保持增长态势,保持在203亿吨以上;一是红海局势等事件扰动因素,或进一步拉长全球原油运输航线加上海上石油库存。

2023年全球油轮运力规模增长2.4亿载重吨,其中VLCC运力增长2.2%达到28.2亿载重吨,占总运力61%。尽管去年年末部分船东大幅削减Suezmax油轮和VLCC油轮,但全球油轮运力单周船队比例仍处于过去30年最低的水平,且VLCC油轮2024年预计仅两艘新船计划于2023年交付的推迟至2024年。

2023年,原油油轮的油价波动频繁,呈现底部爬升、高位振荡、波幅收窄的趋势。自一季度油价回落后出现小幅反弹,后震荡至年内最低点,11月市场出现强劲上行。VLCC、阿芙拉型油轮收益均分别为4.87万美元/日和5.69万美元,同比去年均值分别上升10.4%、17%。

(二)国际航油油轮行业的基本情况

2023年,全球航油油轮需求量同比增长3%至65亿吨。尽管OPEC+减产尤其是下半年沙特额外自愿减产对VLCC航油运输需求量增长贡献度较小,但沙特、俄罗斯航油出口量持续增长的态势,大西洋地区的亚洲出口大幅增长,推动全球航油油轮需求量增长6.8%。2024-2025年航油油轮需求量将保持增长态势,保持在65亿吨以上;一是红海局势等事件扰动因素,或进一步拉长全球航油运输航线加上海上石油库存。

2023年全球航油油轮运力规模增长2.4亿载重吨,其中VLCC航油运力增长2.2%达到28.2亿载重吨,占总运力61%。尽管去年年末部分船东大幅削减Suezmax油轮和VLCC油轮,但全球航油油轮运力单周船队比例仍处于过去30年最低的水平,且VLCC油轮2024年预计仅两艘新船计划于2023年交付的推迟至2024年。

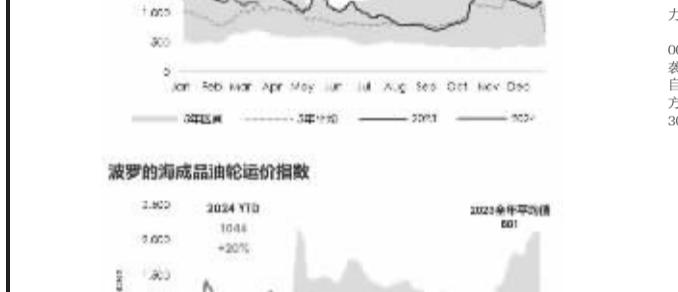
2023年,航油油轮的油价波动频繁,呈现底部爬升、高位振荡、波幅收窄的趋势。自一季度油价回落后出现小幅反弹,后震荡至年内最低点,11月市场出现强劲上行。VLCC、阿芙拉型油轮收益均分别为4.87万美元/日和5.69万美元,同比去年均值分别上升10.4%、17%。

(三)波罗的海原油油轮运价指数



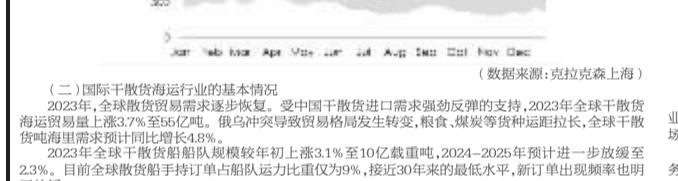
(数据来源:波罗的海交易所)

波罗的海原油油轮运价指数



(数据来源:波罗的海交易所)

波罗的海成品油轮运价指数



(数据来源:克拉克森上海)

(二)国际干散货运行业的基本情况

2023年,全球干散货运需求逐步恢复,受中国干散货进口需求强劲反弹的支持,2023年全球干散货运贸易量呈3.7%至65亿吨。俄乌冲突导致贸易格局发生转变,粮食、煤炭等货种运量增加,干散货船队需求量同比增加4.8%。

2023年全球干散货船队手持订单量同比增加9%,接近30年来的最低水平,新订单出现频率也明显放慢。

由于集装箱船替代效应减弱,传统大型干散货船租金价格较年初上涨3.1%至10亿载重吨,2024-2025年预计将进一步放缓至12.7亿载重吨。

2023年全球干散货船队手持订单量同比增加9%,接近30年来的最低水平,新订单出现频率也明显放慢。

由于集装箱船替代效应减弱,