公司代码:601919　　公司简称:中远海控

中远海运控股股份有限公司

2025 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、公全体董事出席董事会会议。

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、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

根据按企业会计准则编制的经审计的中远海控2025年度财务报告,公司2025年度实现归属于上市公司股东的净利润约人民币308.68亿元,截至2025年12月31日母公司报表未分配利润约人民币192.66亿元。本公司于2026年3月19日召开的第七届董事会第二十六次会议审议通过了本公司2025年末期利润分配预案,公司2025年末期以实施权益分派股权登记日登记的总股本为基数分配利润,具体为:

拟向全体股东每股派发现金红利人民币0.44元(含税)。按截至本公告披露日公司总股本15,312,687,586股计算,2025年末期应派发现金红利约人民币67.38亿元;加上2025年中期已向全体股东派发的现金红利约人民币86.74亿元,公司2025年度预计共派发现金红利约人民币154.12亿元,占本年度归属于上市公司股东净利润的比例约50%。

如本公告披露日至实施权益分派股权登记日期间公司总股本发生变动,公司拟维持每股分配金额不变,以实施权益分派股权登记日登记在册的总股数为基准相应调整分配总额。

本公司2025年末期利润分配方案符合公司章程及相关审议程序的规定,充分保护了中小投资者的合法权益。本次末期利润分配方案须经公司股东会批准后实施。

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

公司信息

公司的中文名称	中远海运控股股份有限公司
公司的中文简称	中远海控
公司的外文名称	COSCO SHIPPING Holdings Co., Ltd.
公司的外文名称缩写	COSCO SHP HOLD
公司的法定代表人	万敏

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	中远海控	601919	中国远洋
H股	香港联合交易所有限公司	中远海控	01919	中国远洋

联系人及联系方式

联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	肖俊光	
联系地址	上海市东大名路658号	
电话	(021)60298619	
传真	(021)60298618	
电子信箱	investor@coscoship.com	

2、报告期公司主要业务简介

2.1报告期内公司所处行业情况

集装箱航运市场

2025年全球经贸政策不确定性驱动货主追加前置需求提前补库,根据第三方研究机构统计,集运市场运输需求整体保持增长约3.5%。其中,太平洋航线东行货量同比有所下滑,但欧线西行货量增幅预计8%左右,中东南亚、非洲市场货量增幅预计也达9%以上。

2025年全球集装箱船队运力同比增长约7%,年内交付压力小于2024年,但订单规模仍居高不下。报告期内,红海局势略有缓和,联盟格局发生重大调整,竞争格局愈发复杂。

报告期内,运力增幅快于需求增长,以及红海效应退坡,2025年运价较2024年明显下调。另一方面,由于全球关税政策不确定性影响了运输需求释放的连续性,2025年市场运价波动加剧。上海出口集装箱综合运价指数(SCFI)显示,2025年,该指数以高点回落开局,第二季度抢运潮时,指数被推至年内高点,进入三季度随着抢运利好减退,运价快速回调,第四季度平均运价水平低于第三季度,但随着大国博弈按下暂停键,运价呈现一定回暖企稳态势。

码头业务市场

2025年,全球港口行业在复杂多变的经贸格局中呈现分化发展态势。地缘政治持续扰动、贸易政策频繁调整,给全球供应链带来显著不确定性,主要经济体增长放缓拖累港口吞吐量增速。然而,新兴市场贸易往来持续深化,东盟、拉美等地区成为行业增长的重要引擎。与此同时,全球港口行业加速向绿色智慧转型,人工智能深度赋能运营管理,清洁能源应用不断拓展,数字化与低碳化已成为重塑行业格局的核心驱动力。

在此行业背景下,中远海运港口依托覆盖全球的码头网络布局,充分发挥与中远海控双品牌及海洋联盟的协同优势,业务规模保持稳健增长态势。全年总吞吐量达152,994,965标准箱,同比增长6.2%;其中,中国地区码头的总吞吐量同比上升4.6%至114,836,474标准箱,海外地区总吞吐量同比上升11.5%至38,158,491标准箱,集装箱总吞吐量规模保持行业领先地位。重要枢纽地位持续巩固,比雷埃夫斯码头、泽布吕赫码头等欧洲枢纽把握联盟重组机遇,新增多条航线挂靠;东南亚布局持续深化,完成泰国林查班港股权交割,进一步巩固区域网络覆盖。战略枢纽建设取得突破性进展,秘鲁钱凯港投入商业运营,作为南美首个智慧绿色港口,打通亚拉陆海新通道,显著缩短南美至亚洲的物流时间,成为重塑区域经贸格局的关键节点。

面对行业绿色低碳转型趋势,公司大力推进数智化与绿色化融合发展。智慧码头建设进入规模化应用阶段,无人集卡、自动化场桥等场景不断拓展,数字孪生能源管控平台赋能精益运营。清洁能源应用持续扩大,绿色燃料加注能力逐步构建,旗下多家码头获得绿色港口认证,为行业可持续发展树立标杆。

2.2报告期内公司从事的业务情况

集装箱航运业务

1、主要业务

中远海控主要通过全资子公司中远海运集运和间接控股子公司东方海外国际经营国际、国内集装箱运输服务及相关业务。公司凭借全球化经营、一体化服务的集装箱运输网络,积极打造全球数字化供应链服务,为全球客户和上下游合作伙伴创造更高价值。

2、经营模式

中远海控围绕“以集装箱航运为核心的全球数字化供应链运营和投资平台”的定位,坚持数字化供应链与绿色低碳发展双轮驱动,坚持“集装箱航运+港口+相关物流”一体化发展,“投资+建设+运营”一体化推进,“枢纽+通道+网络”一体化布局,致力为客户提供全球数字化供应链服务。

3、业绩驱动因素

2025年,集运市场运输需求增长保持4%,其中,上半年增长超出预计,下半年增速放缓但保持平稳增长。由于市场运力规模增幅高于需求增长,导致2025年市场运价较2024年明显回落,SCFI和CCFI综合运价指数全年均值同比分别下滑37%和23%。这些因素导致船公司收入端增长面临较大波动。

与此同时,集装箱班轮公司面临着船队扩张与结构升级带来的刚性支出加大,地缘政治与贸易政策变化引发的运营成本激增,以及环保合规压力下的技术改造投入和碳税成本扩大,导致成本端压力不断攀升。随着市场运价大幅下行和成本压力增大,2025年度主要集装箱班轮公司盈利情况不及去年。

面对不断变化且充满挑战的市场环境,公司始终坚守“以客户为中心”的服务理念,主动深度融入客户供应链体系,精准对接客户多样化运输需求。通过统筹调配全球资源,优化航线布局和运力安排,不断创新服务模式和产品体系,充分发挥科技创新和数字化技术在供应链体系中的核心驱动作用,为客户提供更加便捷、高效、差异化的全程物流运输服务,切实为保障全球供应链的稳定畅通贡献了重要力量,也为公司业绩增长奠定了坚实基础。

码头业务市场

1、主要业务

中远海控主要通过中远海运港口从事集装箱和散杂货码头的装卸和堆存业务,其码头组合遍布中国沿海五大港口群及长江中下游、欧洲、地中海、中东、东南亚、南美洲及非洲等。截至2025年12月31日,中远海运港口在全球40个港口运营及管理387个泊位,其中238个为集装箱泊位,现年处理能力达约1.33亿标准箱。中远海运港口将持续打造具有高效链接能力的全球码头网络,为客户、合作伙伴、股东、员工、当地社区、社会组织、国际机构等利益相关方创造价值,为各个国家和地区的经贸繁荣发展贡献力量。

2、经营模式

以控股、独资或参股的形式成立码头公司,组织开展相关业务的建设、营销、生产和管理工作,获取经营收益。

3、业绩驱动因素

(1)全球化布局持续深化,全球运营及参股码头达50个,秘鲁钱凯港等重要枢纽成功投运,网络覆盖与资源配置能力不断增强;

(2)精益运营成效显著,港航协同推动船舶直靠率不断提升,关键运营指标保持行业领先,多式联运与码头效能持续优化;

(3)供应链业务协同效应释放,海内外关键节点布局不断完善,汽车供应链等增值服务取得突破,与码头主业形成良性互动;

(4)智慧绿色转型驱动升级,无人集卡规模化应用,清洁能源装机与绿色认证成果丰硕,科技创新持续转化为发展动能。

2、

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

主要会计数据	2025年	2024年	本期比上年同期增减(%)	2023年
营业收入	219,503,806,222.70	233,859,078,966.99	-6.14	175,452,975,431.13
利润总额	41,999,673,526.88	66,889,521,689.45	-37.21	33,079,791,412.51
归属于上市公司股东的净利润	30,868,147,821.38	49,100,496,233.55	-37.13	23,860,168,962.59
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	30,727,290,693.06	49,017,179,110.85	-37.31	23,752,171,108.28
经营活动产生的现金流量净额	45,545,770,431.23	69,312,919,440.49	-34.29	22,583,829,373.50
主要会计数据	2025年末	2024年末	本期末比上年同期末增减(%)	2023年末
总资产	483,758,023,838.79	497,472,213,736.26	-2.76	462,570,619,365.72
归属于上市公司股东的净资产	232,265,324,350.62	224,668,062,562.89	-1.02	196,115,227,226.87
主要财务指标	2025年	2024年	本期比上年同期增减(%)	2023年
加权平均净资产收益率(%)	13.17	22.6	减少9.43个百分点	11.8
基本每股收益(元/股)	1.99	3.08	-35.39	1.48
稀释每股收益(元/股)	1.99	3.08	-35.39	1.48

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	57,960,419,102.55	51,138,925,204.75	58,489,403,368.96	51,905,057,546.44
归属于上市公司股东的净利润	11,694,538,845.82	5,841,563,396.18	9,533,497,676.56	3,798,567,903.82
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	11,641,970,790.03	5,823,063,381.37	9,500,182,408.04	3,762,074,113.62
经营活动产生的现金流量净额	15,062,211,737.65	10,714,764,912.34	14,204,895,104.28	5,563,938,696.96

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)	375,225
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数(户)	413,687
截至报告期末表决权恢复的优先股股东总数(户)	
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)	

前十名股东持股情况(不含通过转融通出借股份)

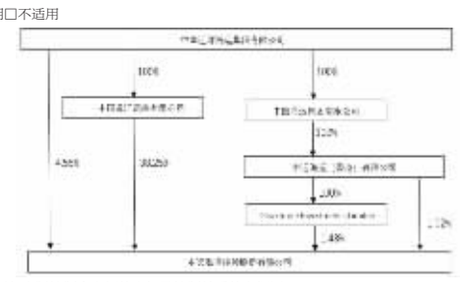
股东名称(全称)	报告期内增减	期末持股数量	比例(%)	持有有限售条件的股份数量	质押、标记或冻结情况		股东性质
					股份状态	数量	
中国远洋运输有限公司		5,924,873,037	38.25	0	无		国有法人
HKSCC Nominees Limited	-318,752,482	2,871,068,714	18.54	0	无		境外法人
上海汽车工业(集团)有限公司		804,700,000	5.20	0	无		国有法人
中国远洋海运集团有限公司		704,746,860	4.55	0	无		国有法人
中国证券金融股份有限公司		373,927,475	2.41	0	无		国有法人
香港中央结算有限公司	-110,579,513	229,040,691	1.80	0	无		境外法人
国新投资有限公司		230,454,271	1.49	0	无		国有法人
中国工商银行-上证50交易型开放式指数证券投资基金	-3,273,372	116,588,338	0.75	0	无		其他
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	-6,144,415	104,045,202	0.67	0	无		其他
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	-1,714,200	74,273,996	0.48	0	无		其他
上述股东关联关系或一致行动的说明		中国远洋运输有限公司为中国远洋海运集团有限公司全资子公司,其他未知。					
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明		不适用					

注:截至报告期末,中国远洋海运直接持有公司704,746,860股A股,通过其全资子公司中国远洋运输有限公司间接持有公司5,924,873,037股A股,通过其全资附属公司Peaktrade InvestmentsLimited间接持有公司221,672,000股H股,通过其全资附属公司中远海运(香港)有限公司间接持有公司158,328,000股H股;中国远洋海运集团直接及间接持有的公司股份共计7,009,619,897股,约占公司截至2025年12月31日总股本的45.25%。

4.1

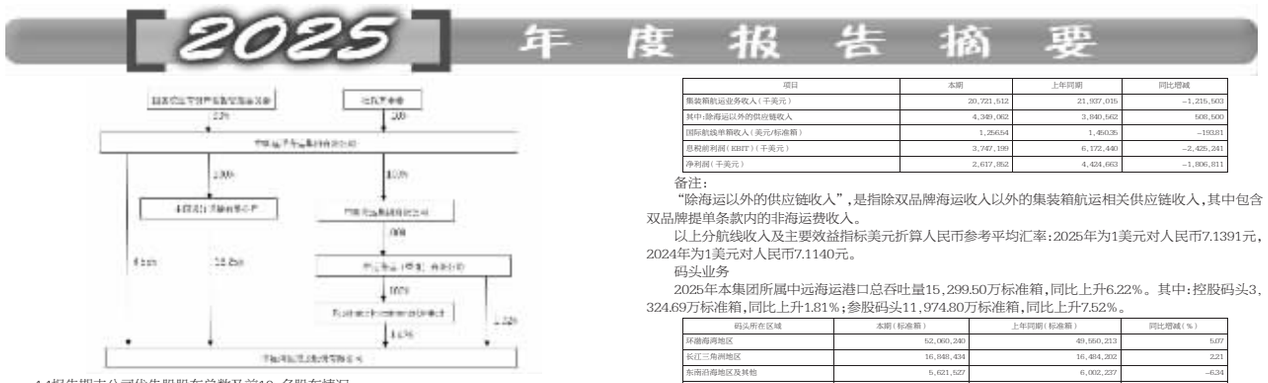
4.2公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√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

第三节经营情况讨论与分析

1、经营情况讨论与分析

2025年,全球经贸政策频繁调整,地缘政治博弈持续加剧,集装箱航运市场受宏观环境及供需关系变化等因素影响,市场运价总体呈现波动回落走势。面对多重考验,中远海控始终保持战略定力,聚焦提升核心竞争力,精准发力新赛道,不断增强盈利能力和抗风险能力,以自身经营的确定性实现稳健业绩。

稳住效益基本盘,有效回报投资者

根据企业会计准则,报告期内,本集团取得了优异的经营业绩,实现息税前利润(EBIT)人民币450.13亿元,实现净利润人民币352.28亿元,实现归属于上市公司股东的净利润人民币308.68亿元,基本每股收益为人民币1.99元/股。年内,公司财务结构保持稳健,为实现年度现金分红创造有利条件。截至报告期末,公司资产负债率为41.42%,较上年末下降约1.28个百分点。综合考虑公司可持续发展和股东回报,董事会建议向全体股东每股派发2025年末期现金红利人民币0.44元(含税)。

坚定规模化发展,加快绿色化升级

本集团在集装箱航运联盟格局重组变革之下,始终保持战略定力,坚定推动运力规模跨越式发展和船队绿色化升级。在船队运力拓展方面,2025年内,本集团共接收了12艘16000TEU型船舶,合计运力约20万标准箱;截至报告期末,公司自营集装箱船队模达360万标准箱,自有和光租船舶运力合计占比达75%,稳居行业第一梯队。本集团持续推进船队绿色迭代和绿色运输服务创新。报告期内,3艘绿色甲醇船舶顺利交付并投入运营,新增订造14艘18,500TEU型甲醇双燃料动力集装箱船;截至报告期末,公司投入运营及在建绿色船舶合计42艘近78万标准箱。这些绿色化、大型化的先进船舶将显著增强本集团的核心竞争力,并为全球未来经贸主动脉的稳定、高效与低碳运行,提前筑牢坚实的物质基础。

构建立体式通道,完善全球化布局

报告期内,本集团积极推动海洋联盟合作,凭借联盟DAY9系列航线产品的体系化和稳定性优势,为全球客户提供上百组具有较高准班率、快捷交货期的直达服务,大幅提升货物周转效率,有效降低物流成本。同时,本集团坚持“枢纽+通道+网络”一体化布局,结合海铁联运、水水中转、集享运拖车等延伸服务,对接海南自贸港封关、新时代亚拉陆海新通道建设等项目的顺利实施,分别建立健全以洋浦港为枢纽,链接“东西南北”,和以钱凯港为枢纽,布局“三横四纵”的干支线网络。此外,泰国林查班码头的成功交割、埃及苏科纳红海码头的正式运营,以及哈萨克斯坦、沙特、巴西里约等地公司的陆续成立,标志着本集团正进一步深度参与东南亚、非洲、中亚、中东、拉美等新兴市场的通道建设,并系统性组建起“干支结合、海陆贯通、均衡布局、立体全面”的全球服务网络。

深度融入产业链,焕新全链化服务

报告期内,本集团立足市场和客户差异化需求,加快推进全球供应链基础资源建设,丰富全链产品矩阵,推动“全链产品、全链销售、全链运管、全链客服”业务体系构建。本集团焕新发布的全球拖车产品覆盖56个国家和地区近17万条线路,全球铁路产品覆盖26个国家和地区近2000条线路,全球仓储产品涵盖拆装箱、分拨及“一件代发”等多元化服务,实现“线上线下实时同步,联运代运报价统一”。本集团深度融入汽车、家电、光伏等行业客户产业链、供应链,打造形成12个定制化全程物流解决方案,无论是为国际物流项目提供的“一箱到底”跨洲全链运输,还是为中小企业打造的“一键速通”跨境电商服务,都树立起行业合作的新标杆。2025年内,集装箱航运业务板块实现除海运以外的供应链收入人民币448.88亿元,同比增长9.64%,数字化供应链产品成交量稳步增长,业务规模效应逐步显现。

锻造新质生产力,推进数智化创新

报告期内,本集团依托数智赋能,大力推动以“货”为中心的全球数字化供应链平台建设,有效提升资源运营管理效率和客户服务水平。在打造人工智能体方面,本集团加快“AI+”全业务场景覆盖,深度挖掘数据价值,利用大数据将“数据”转化为“洞察”。智能运价和智能舱位管理平台功能不断拓展,智能干箱调运系统助力干线调空自动化比例大幅提升,TMS运输管理系统、WMS仓储管理系统等系统全球部署持续加速,无人集卡和自动化场桥作业规模日益增长,以及供应链控制塔主动式“异常”管理能力显著加强,都进一步推动了全链服务“全球可视、全球可询、全球可购、全球交付”成效的实现。在区块链技术应用方面,本集团依托GSBN开发的电子提单累计签发量突破80万票,覆盖90余个国家和地区,并深度参与ISO5909区块链电子提单国际标准正式发布,为航运数字化规则建设和全球贸易便利化,发挥了重要作用。

展望2026年,集装箱航运市场的复杂性和不确定性将进一步加剧。一方面,国际贸易政策的不确定性以及中东局势的持续紧张,放大全球供应链的波动性,推动全球贸易格局加速向区域化、多元化、近岸化方向演进。另一方面,货主对供应链稳定性与全链路可控性的需求大幅提升,对于承运人的全球化布局与端到端能力提出了更高要求,而数字化与人工智能的深度应用,将成为航运物流业转型升级、塑造未来竞争优势的重要契机。

面对机遇和挑战,中远海控将始终以全球客户需求为导向,围绕自身发展定位,在坚定推进全球化、规模化发展的基础上,统筹推进全链化、数智化、绿色化、融合化发展。以数智赋能驱动运营效率提升与全链服务效能优化,着力构建智能绿色的协同融合发展新生态,以自身高质量发展的确定性,有效应对市场环境的不确定性,在变局中锻造可持续发展的核心竞争力,致力为客户提供更优质的服务,持续为股东创造价值。

2、报告期内主要经营情况

2025年,本集团实现归属于上市公司股东的净利润 308.68亿元。

2.1主营业务分行业、分产品、分地区、分销售模式情况

单位:元币种:人民币

主营业务分行业情况

分行业	营业收入	营业成本	毛利率(%)	营业收入比上年增减(%)	营业成本比上年增减(%)	毛利率比上年增减(%)
集装箱航运业务	210,731,494,147.06	169,767,735,549.79	19.44	-6.74	6.16	减少9.79个百分点
码头业务	12,041,307,540.80	8,921,117,703.56	25.91	11.39	15.72	减少2.77个百分点
小计	222,772,801,687.86	178,688,853,253.34	19.79	-5.92	6.60	减少9.42个百分点
公司内各业务部间相互抵销	-3,268,996,465.16	-3,194,279,840.46				
合计	219,503,805,222.70	175,494,573,412.88	20.05	-6.14	6.51	减少9.49个百分点

主营业务分地区情况

分地区	营业收入	营业成本	毛利率(%)	营业收入比上年增减(%)	营业成本比上年增减(%)	毛利率比上年增减(%)
集装箱航运业务	210,731,494,147.06			-6.74		
其中:美洲地区	55,627,048,574.46			-16.04		
欧洲地区	41,562,686,927.42			-15.33		
亚太地区	55,507,548,286.69			0.54		
中国大陆	25,096,101,715.46			12.42		
其他国际地区	32,948,108,674.03			-0.49		
码头业务	12,041,307,540.80			11.39		
其中:欧洲地区	5,616,638,963.08			13.66		
亚太地区	627,744,182.06			3.63		
中国大陆	5,346,687,882.21			2.74		
其他国际地区	450,236,543.45			665.69		
分部间抵销	-3,268,996,465.16			-		
收入合计	219,503,805,222.70			-6.14		

主营业务分行业、分产品、分地区、分销售模式情况的说明

①本集团集装箱航运业务属于全球承运,公司的客户、起运地、目的地处于不同的国家和地区,因此难以分地区按露营业成本情况。

②集装箱航运所产生的运费收入是按集装箱航运业务的航线分地区,地区与航线的对应关系如下:

地区	航线
美洲地区	跨太平洋
欧洲地区	亚欧(包括地中海)
亚太地区	亚洲区内(包括澳洲)
中国大陆	中国大陆
其他国际地区	其他国际(包括大西洋)

③船舶代理、货物代理等集装箱运输相关业务收入、码头业务收入按开展业务各公司所在地划分地区。

2.2集装箱航运业务、码头业务相关情况

集装箱航运业务

(1)货运量

本集团货运量(标准箱)

航线	本期	上年同期	同比增减(%)
跨太平洋	4,850,455	4,814,246	0.75
亚欧(包括地中海)	4,008,236	3,778,795	6.07
亚洲区内(包括澳洲)	9,209,842	8,878,814	3.73
其他国际(包括大西洋)	3,118,991	2,892,437	7.83
中国大陆	6,247,014	5,574,981	12.06
合计	27,434,538	25,939,273	5.76

其中:本集团所属中远海运集运货运量(标准箱)

航线	本期	上年同期	同比增减(%)
跨太平洋	2,738,390	2,727,472	0.03
亚欧(包括地中海)	2,589,528	2,358,581	9.79
亚洲区内(包括澳洲)	5,417,966	5,259,843	3.01
其他国际(包括大西洋)	2,569,226	2,412,920	6.44
中国大陆	6,247,014	5,574,981	12.06
合计	19,560,114	18,343,797	6.63

(2)分航线收入

本集团航线收入(人民币千元)

航线	本期	上年同期	同比增减(%)
跨太平洋	54,821,122	65,940,570	-16.86
亚欧(包括地中海)	38,213,289	46,466,277	-17.74
亚洲区内(包括澳洲)	54,138,624	53,884,694	0.47
其他国际(包括大西洋)	32,442,656	32,896,460	-1.38
中国大陆	13,584,646	12,137,048	11.93
合计	193,200,337	211,315,039	-8.57

其中:本集团所属中远海运集运航线收入(人民币千元)

航线	本期	上年同期	同比增减(%)
跨太平洋	32,119,003	38,433,256	-16.43
亚欧(包括地中海)	25,388,098	30,406,672	-16.51
亚洲区内(包括澳洲)	33,397,442	33,403,030	-0.02
其他国际(包括大西洋)	28,524,158	29,502,962	-3.32
中国大陆	13,738,871	12,304,110	11.66
合计	133,164,572	144,050,020	-7.56

本集团航线收入(折算美元千元)

航线	本期	上年同期	同比增减(%)
跨太平洋	7,678,996	9,269,127	-17.16
亚欧(包括地中海)	5,352,676	6,530,261	-18.03
亚洲区内(包括澳洲)	7,583,396	7,574,468	0.12
其他国际(包括大西洋)	4,544,362	4,624,185	-1.73
中国大陆	1,902,852	1,706,079	11.53
合计	27,062,282	29,704,110	-8.89

其中:本集团所属中远海运集运航线收入(折算美元千元)

航线	本期	上年同期	同比增减(%)
跨太平洋	4,499,027	5,402,482	-16.72
亚欧(包括地中海)	3,566,794	4,274,202	-16.81
亚洲区内(包括澳洲)	4,678,103	4,695,394	-0.37
其他国际(包括大西洋)	3,996,484	4,147,168	-3.66
中国大陆	1,924,463	1,729,562	11.27
合计	18,662,851	20,248,808	-7.83

(3)主要效益指标

本集团集装箱航运业务主要效益指标完成情况(人民币)

项目	本期	上年同期	同比增减
集装箱航运业务收入(千元)	210,731,494	225,971,372	-15,239,878
其中:除海运以外的供应链收入	44,887,610	40,939,498	3,948,112
息税前利润(EBIT)(千元)	37,808,292	62,999,277	-25,190,985
息税前利润率(EBIT margin)	17.94%	27.88%	减少9.94个百分点
净利润(千元)	29,502,203	50,067,735	-20,565,532

其中:本集团所属中远海运集运集装箱航运业务主要效益指标完成情况(人民币)

项目	本期	上年同期	同比增减
集装箱航运业务收入(千元)	147,932,945	156,069,924	-8,136,979
其中:除海运以外的供应链收入	31,048,386	27,321,759	3,726,627
息税前利润(EBIT)(千元)	26,751,632	43,910,737	-17,159,106
息税前利润率(EBIT margin)	18.08%	28.14%	减少10.06个百分点
净利润(千元)	18,689,104	31,477,050	-12,787,946

本集团集装箱航运业务主要效益指标完成情况(折算美元)

项目	本期	上年同期	同比增减
集装箱航运业务收入(千美元)	20,517,936	23,764,320	-2,246,384
其中:除海运以外的供应链收入	6,287,573	5,754,779	532,794
国际航线单箱收入(美元/标准箱)	1,187.46	1,374.86	-187.40
息税前利润(EBIT)(千美元)	5,295,947	8,856,676	-3,560,729
净利润(千美元)	4,132,482	7,036,510	-2,904,028

其中:本集团所属中远海运集运集装箱航运业务主要效益指标完成情况(折算美元)

项目	本期	上年同期	同比增减
集装箱航运业务收入(千美元)	20,721,512	21,937,015	-1,215,503
其中:除海运以外的供应链收入	4,349,062	3,840,562	508,500
国际航线单箱收入(美元/标准箱)	1,256.54	1,450.35	-193.81
息税前利润(EBIT)(千美元)	3,747,199	6,172,440	-2,425,241
净利润(千美元)	2,617,852	4,424,663	-1,806,811

备注:

“除海运以外的供应链收入”,是指除双品牌海运收入以外的集装箱航运相关供应链收入,其中包含双品牌提单条款内的非海运费收入。

以上分航线收入及主要效益指标美元折算人民币参考平均汇率:2025年为1美元对人民币7.1391元,2024年为1美元对人民币7.1140元。

码头业务

2025年本集团所属中远海运港口总吞吐量15,299.50万标准箱,同比上升6.22%。其中:控股码头3,324.69万标准箱,同比上升1.81%;参股码头11,974.80万标准箱,同比上升7.52%。

码头所在区域	本期(标准箱)	上年同期(标准箱)	同比增减(%)
环渤海湾地区	52,000,240	49,560,213	5.07
长江三角洲地区	16,848,434	16,484,202	2.21
东南沿海地区及其他	5,621,527	6,002,227	-6.34
珠江三角洲地区	30,243,273	28,756,347	5.17
西南沿海地区	10,063,000	9,015,200	11.62
海外地区	38,168,491	34,224,523	11.49
总计	152,994,965	144,032,722	6.22
其中:控股码头	33,246,933	32,655,388	1.81
参股码头	119,748,032	111,377,334	7.52

2.3成本分析

单位:元币种:人民币

分行业情况

分行业	成本构成项目	本期金额	本期占总成本比例(%)	上年同期金额	上年同期占总成本比例(%)	本期金额较上年同期变动比例(%)	情况说明
集装箱航运业务	设备及货物运输成本	82,066,146,982.56	46.76	76,919,294,462.63	46.68	6.68	
	船舶成本	37,221,908,639.56	21.21	37,637,765,848.71	22.84	-1.10	
	船舶成本	35,980,446,496.41	20.50	31,695,046,363.58	19.24	13.52	
	其他业务	14,509,233,431.27	8.27	13,662,670,321.55	8.29	6.20	
	小计	169,767,735,549.79	96.74	159,914,775,996.47	97.06	6.16	
码头业务	小计	8,921,117,703.56	5.08	7,709,493,488.96	4.68	15.72	
分部间抵销		-3,194,279,840.46		-2,849,846,968.50			
营业成本合计		175,494,573,412.88	100.00	164,774,423,006.93	100.00	6.51	

2.4行业格局与趋势

集装箱航运市场

展望2026年,地缘政治延续区域割裂、贸易保护主义影响蔓延、政策不确定风险顽固,全球经济增长动能偏弱,行业外部环境严峻依旧。但与此同时,新兴经济体的增长潜力强劲,发展中国家合作升温;关税不确定性暂缓,利好全球经贸。

受此宏观环境影响,根据第三方研究机构预测,2026年集装箱航运市场货量需求增长2.5%,呈中低速增长。而供给端集装箱船队运力增速放慢至3.8%,为未来三年最低水平。当前中东局势紧张,导致年内红海全面复航可能性下降,船公司红海回归节奏与策略成为今年市场关键。

总体来看,供需两端增速双双放缓,供给增速仍大于需求,市场运价面临一定的下行压力,但仍存一定结构性机遇。需求端,中国出口多元化持续发力、东南亚区域内外部活力加速激发、南美近岸自贸利好支撑增长。供给端,航线网络重新调整可能导致港口拥堵,叠加新船交付迎来近年低点,将有助于平衡市场总体供求关系。

码头业务市场

展望未来,全球集装箱吞吐量将进入中低速增长新常态,但区域分化特征日益显著。新兴市场内部贸易持续深化,越南、摩洛哥、泰国、印度等国港口地位快速上升,东盟与拉美贸易往来持续扩大,成为全球港口增长的主要引擎。与此同时,战略枢纽的价值日益凸显,港口已从单纯的物流枢纽升级为重塑区域经贸格局的战略资产。秘鲁钱凯港打通亚拉陆海新通道,埃及苏科纳港成为连接中东与亚洲贸易的关键门户,具备多式联运能力和端到端供应链服务的枢纽港口,将在全球供应链重构中占据更有利位置。

与此同时,数智化与绿色低碳已成为重塑港口行业格局的双轮驱动。人工智能、数字孪生、无人集卡等技术已从试点进入规模化应用阶段。在绿色低碳方面,欧盟海运燃料条例(FuelEU Maritime)等法规推动港口加速转型,国内主要港口清洁能源应用持续扩大。未来,能够率先实现“零碳码头”和“智慧港口”深度融合的运营商,将赢得可持续发展的先发优势。

行业竞争正从单一码头作业效率,升级为全程供应链服务能力的较量。具备“港航贸一体化”协同优势的企业,可通过整合物流、信息流、资金流,为客户提供端到端解决方案。展望未来,港口的价值不再仅取决于吞吐量规模,而在于其整合资源、服务产业、创造价值的深度与广度。中远海运港口将依托全球网络布局优势,在新兴市场增长、战略枢纽建设、绿色智慧转型、供应链服务升级四大方向上持续发力,在全球港口行业格局重塑中把握先机。

2.5公司发展战略

中远海控锚定“高质量建设世界一流的以集装箱航运为核心的数智化供应链企业”的发展愿景,聚焦主责主业,增强核心功能,提升核心竞争力和聚焦科技创新,发展新质生产力,全面深化改革,构建新型生产关系;深耕集装箱航运、港口、物流供应链三大业务领域,依托两家集装箱航运公司、一家集装箱码头运营管理公司和两地上市平台,推动“集装箱航运+港口+相关物流”一体化发展、“投资+建设+运营”一体化推进、“枢纽+通道+网络”一体化布局;坚定做强做优做大,推进全球化、规模化、全链化发展,锻造可持续的核心竞争力;坚持数智化、绿色化、融合化发展,加快培育壮大新质生产力,力争建成世界一流的以集装箱航运为核心的数智化供应链企业。

2.6经营计划

集装箱运输业务

本集团统筹推进双品牌航线运力租造项目和航线网络优化设计相适配,通过多重路径实现年度运力的有效增长、运力结构优化和均衡布局,力争保持行业第一梯队。本集团以秘鲁钱凯港、希腊比雷埃夫斯港、阿布扎比港等为战略枢纽,加快铺设面向全球的干支航线网络,同步加速与之相匹配的集疏运体系能力建设。本集团同时兼顾全球区域其它关键港口资源和配套物流资源的获取和锁定,推进落实全球港口资源、供应链资源基础设施前瞻性规划布局,以关键枢纽节点的互联互通实现“连线成网”的能力跃升。

本集团将进一步强化与投资控股平台的战略协同,建立新资源投资机会与线索的共享转化机制,以产业资本与金融资本的深度融合,赋能海外重要物流节点和关键资源的战略布局。

本集团持续强化联盟稳健运作,进一步放大服务优势,提升主干干线的核心竞争力和服务品质。2026年1月,双品牌所在海洋联盟发布DAY10航线产品,合作运力规模超530万TEU,共同运营42组东西干线航线,提供超过500组直达港到港服务