

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，概不對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)

截至二零二六年六月三十日止六個月

二零二六年中期業績公告

財務摘要

- 本集團報告期內營業額約為人民幣150.79億元，較二零二五年同期(經重述)增長約30.3%
- 報告期內歸屬於本公司權益持有人的本期溢利約為人民幣45.6億元，較二零二五年同期(經重述)增長約140.6%
- 報告期內基本及攤薄每股收益分別為人民幣83.34分及83.22分，二零二五年同期(經重述)之基本及攤薄每股收益分別為人民幣39.69分及39.69分
- 根據週年股東會之授權，董事會決定派發截至二零二六年六月三十日止六個月之中期股息每股普通股人民幣0.28元(含稅)

中遠海運能源運輸股份有限公司(「本公司」)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」)截至二零二六年六月三十日止六個月(「報告期內」)之未經審核中期業績，連同二零二五年同期(經重述)的比較數字。

簡明綜合損益及其他全面收益表
截至二零二六年六月三十日止六個月

		截至六月三十日止六個月 二零二六年 人民幣千元 (未經審核)	二零二五年 人民幣千元 (未經審核及 經重述)
	附註	(未經審核)	
營業額	4	15,079,434	11,575,618
經營成本		(8,843,066)	(8,908,294)
總毛利		6,236,368	2,667,324
其他收益與利得，淨額	5	282,095	397,529
銷售費用		(42,992)	(36,140)
管理費用		(554,770)	(508,037)
金融資產和合同資產減值損失撥備		(8,363)	(5,549)
其他費用		(53,913)	(41,383)
應佔聯營公司溢利		305,058	266,678
應佔合營公司溢利		387,551	365,843
財務費用	6	(635,435)	(707,149)
除稅前溢利		5,915,599	2,399,116
所得稅費用	7	(1,123,994)	(306,492)
本期溢利		4,791,605	2,092,624
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		(53,947)	56,215
附屬公司的外幣財務報表折算差額		(50,756)	(6,729)
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		(560,632)	(125,412)
現金流量套期淨溢利/(虧損)		91,328	(97,058)
現金流量套期溢利之重分類調整轉至損益		(8,145)	(25,738)
應佔聯營公司其他全面(虧損)/收益		(74,224)	13,175
應佔合營公司其他全面(虧損)/收益		(250,236)	53,017
本期其他全面虧損		(906,612)	(132,530)
本期全面收益合計		3,884,993	1,960,094

	截至六月三十日止六個月 二零二六年 人民幣千元	二零二五年 人民幣千元 (未經審核及 經重述)
附註	(未經審核)	
本期溢利歸屬於：		
本公司權益持有人	4,555,557	1,893,562
非控制性權益	<u>236,048</u>	<u>199,062</u>
本期溢利	<u>4,791,605</u>	<u>2,092,624</u>
本期全面收益合計歸屬於：		
本公司權益持有人	3,688,451	1,792,872
非控制性權益	<u>196,542</u>	<u>167,222</u>
	<u>3,884,993</u>	<u>1,960,094</u>
每股盈利	8	
—基本(人民幣分／每股)	83.34	39.69
—攤薄(人民幣分／每股)	<u>83.22</u>	<u>39.69</u>

簡明綜合財務狀況表
於二零二六年六月三十日

	二零二六年 六月三十日 人民幣千元 (未經審核)	二零二五年 十二月三十一日 人民幣千元 (未經審核及 經重述)
非流動資產		
投資物業	103,131	103,131
物業、廠房及設備	55,951,683	55,821,356
使用權資產	1,055,797	626,005
商譽	85,850	85,850
於聯營公司之投資	6,066,610	6,124,293
於合營公司之投資	8,213,261	7,185,500
應收借款	1,186,763	1,243,079
以公允值計量且其變動計入其他全面收益 的金融資產	375,112	438,579
遞延所得稅資產	34,386	35,354
衍生金融工具	144,571	81,038
其他非流動資產	3,230,052	1,906,298
	76,447,216	73,650,483
流動資產		
應收借款即期部分	29,704	23,618
存貨	1,261,107	978,118
合同資產	1,858,449	1,947,578
應收賬款及應收票據	1,645,629	664,345
預付賬款、按金及其他應收款	1,260,615	1,089,356
可收回稅項	50,191	45,680
有限制之銀行存款	938	937
貨幣資金	18,190,925	15,454,372
	24,297,558	20,204,004
分類為持作出售之資產	—	139,516
	24,297,558	20,343,520
資產合計	100,744,774	93,994,003

二零二六年	二零二五年
六月三十日	十二月三十一日
人民幣千元	人民幣千元
(未經審核)	(未經審核及 經重述)

非流動負債

撥備及其他負債	72,226	78,824
衍生金融工具	–	16,524
銀行及其他計息貸款	23,261,728	22,629,820
其他借款	1,901,018	2,025,414
應付債券	2,500,000	–
應付設定受益計劃	119,295	127,117
租賃負債	454,111	217,053
遞延所得稅負債	2,347,089	1,884,598

30,655,467	26,979,350
------------	------------

流動負債

應付賬款	2,503,063	2,074,416
其他應付款及應計負債	5,262,268	2,477,185
合同負債	47,238	99,102
銀行及其他計息貸款即期部分	9,762,539	10,164,017
其他借款即期部分	216,396	215,079
應付債券即期部分	5,362	–
應付設定受益計劃即期部分	10,607	11,130
租賃負債即期部分	592,506	483,079
應付稅項	354,814	264,105

18,754,793	15,788,113
------------	------------

負債合計

49,410,260	42,767,463
------------	------------

權益

歸屬於本公司權益持有人權益

股本	5,471,207	5,465,221
儲備	42,632,923	42,518,524

48,104,130	47,983,745
------------	------------

非控制性權益

3,230,384	3,242,795
-----------	-----------

權益合計

51,334,514	51,226,540
------------	------------

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。

於報告期內，本集團的主要業務為：

- (1) 投資控股；
- (2) 中國沿海和國際油品運輸；
- (3) 船舶出租；
- (4) 液化天然氣(「**LNG**」)運輸；
- (5) 液化石油氣(「**LPG**」)運輸；及／或
- (6) 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，此等截至二零二六年六月三十日止六個月期間的中期簡明綜合財務資料(「**中期財務資料**」)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。

此等中期財務資料已經由董事會於二零二六年八月二十八日批准刊發。

此等中期財務資料未經審核。

2. 編製基準及會計政策

2.1 編製基準

本集團截至二零二六年六月三十日止六個月之中期財務資料乃根據香港會計師公會(「香港會計師公會」)所頒佈之《香港會計準則》(「香港會計準則」)第34號「中期財務報告」以及香港聯合交易所有限公司證券上市規則附錄D2之適用披露規定編製。

同一控制下實體的業務合併的合併會計處理方法

(a) 截至二零二六年六月三十日止六個月的收購

於二零二六年六月三十日，本集團以約人民幣1,584,718,000元之代價，完成向中遠海運收購中遠海運大連投資有限公司(「大連投資」)100%股權。大連投資的主要業務為LPG運輸。

由於中遠海運最終控制大連投資，上述交易被視為同一控制下的業務合併。綜合財務報表內的比較資料以合併會計處理方法重述。

大連投資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大連投資初始被中遠海運控制時已經完成，因此大連投資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。

2.2 會計政策

除部分金融資產及負債(包括衍生工具)及投資物業按公允值或重估金額計量外，中期財務資料按歷史成本基準編製。

中期財務報告未包含通常在年報中要求的所有附註，因此，應與本集團截至二零二五年十二月三十一日止年度的綜合財務報表以及本集團在中期報告期內發佈的公告一併閱讀。

除下文所述者外，中期財務資料所採用的會計政策與編製本集團截至二零二五年十二月三十一日止年度之年度綜合財務報表所應用者貫徹一致。

採用香港財務報告準則會計準則的修訂本

於本中期期間，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二零二六年一月一日開始的財政年度生效：

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
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
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

於本中期期間，採用香港財務報告準則會計準則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／或對中期財務資料所載披露事項造成重大影響。

3. 估計

編製中期財務資料要求管理層對影響會計政策的應用和所報告資產和負債以及收支的數額作出判斷、估計和假設。實際結果可能有別於該等估計。

本集團的主要經營資產為船舶。管理層釐定船舶的預計可使用年限、剩餘價值及有關折舊費用。管理層參照本集團業務模式、資產管理政策、行業慣例、船舶的預期使用量、預期維修及保養，以及隨著船舶市場的變化或改進而引致的技術或商業過時來估計船舶的預計可使用年限。

管理層於各計量日期參考所有相關因素(包括活躍市場上現時鋼鐵廢料的使用價值)釐定船舶的估計剩餘價值。倘船舶的可使用年限或剩餘價值與過往估計不同，折舊費用則會改變。

除上述者外，在編製本中期財務資料時，管理層應用本集團會計政策時作出的重大判斷和估計不確定性的關鍵來源，與截至二零二五年十二月三十一日止年度綜合財務報表所應用的相同。

4. 收益及分部資料

分部資料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；以及(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：

- (1) 油品運輸
 - 油品運輸
 - 船舶出租
- (2) LNG運輸
- (3) LPG運輸
- (4) 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從而分別組織和管理。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

報告期內，本集團按主要業務及營業地區分部之營業額及業績分析列示如下：

	截至六月三十日止六個月			
	二零二六年		二零二五年	
	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	12,012,747	4,871,829	9,034,034	1,630,651
— 船舶出租	1,169,309	566,061	994,741	342,513
	<u>13,182,056</u>	<u>5,437,890</u>	<u>10,028,775</u>	<u>1,973,164</u>
LNG運輸	1,520,146	711,462	1,244,020	617,159
LPG運輸	178,552	55,156	142,909	34,312
化學品運輸	198,680	31,860	159,914	42,689
	<u>15,079,434</u>	<u>6,236,368</u>	<u>11,575,618</u>	<u>2,667,324</u>
其他收益與利得，淨額		282,095		397,529
銷售費用		(42,992)		(36,140)
管理費用		(554,770)		(508,037)
金融資產和合同資產減值損失撥備		(8,363)		(5,549)
其他費用		(53,913)		(41,383)
應佔聯營公司溢利		305,058		266,678
應佔合營公司溢利		387,551		365,843
財務費用		<u>(635,435)</u>		<u>(707,149)</u>
除稅前溢利		<u>5,915,599</u>		<u>2,399,116</u>

本集團於本期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(包括董事及高級管理人員酬金)、銷售費用、金融資產及合同資產減值損失撥備、其他費用、應佔聯營公司溢利、應佔合營公司溢利、其他收益與利得，淨額及財務費用。此分部資料會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。

	二零二六年 六月三十日 人民幣千元	二零二五年 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	57,128,763	52,022,691
LNG 運 輸	35,297,460	33,858,776
LPG 運 輸	2,938,852	2,566,298
化 學 品 運 輸	1,111,891	1,103,360
其 他	4,267,808	4,442,878
	100,744,774	93,994,003
分部負債合計		
油 品 運 輸	25,445,246	21,197,583
LNG 運 輸	18,178,816	17,945,949
LPG 運 輸	3,095,124	1,418,467
化 學 品 運 輸	315,014	283,899
其 他	2,376,060	1,921,565
	49,410,260	42,767,463

於二零二六年六月三十日，本集團的油輪船舶、LNG船舶、LPG船舶以及化學品船舶的賬面淨值合計分別約為人民幣26,761,058,000元(二零二五年十二月三十一日：約人民幣27,526,331,000元)、人民幣20,573,564,000元(二零二五年十二月三十一日：約人民幣19,768,572,000元)、人民幣1,419,758,000元(二零二五年十二月三十一日：約人民幣1,153,927,000元)及人民幣933,640,000元(二零二五年十二月三十一日：約人民幣966,016,000元)。

地 區 分 部

	截至六月三十日止六個月			
	二零二六年		二零二五年	
	營業額	業績	營業額	業績
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
			(經重述)	(經重述)
按地區劃分：				
國 內	2,857,376	796,386	2,892,229	700,640
國 際	12,222,058	5,439,982	8,683,389	1,966,684
	15,079,434	6,236,368	11,575,618	2,667,324

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綫運輸，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
截至二零二六年六月三十日						
止六個月						
非流動資產之添增	1,956,979	1,169,547	652,225	35,048	6,420	3,820,219
折舊及攤銷	1,653,148	389,124	40,616	22,536	3,936	2,109,360
處置物業、廠房及設備之 利得／(虧損)，淨額	131,829	-	-	-	(6)	131,823
利息收入	70,393	12,762	2,274	586	6,994	93,009

截至二零二五年六月三十日止						
六個月(經重述)						
非流動資產之添增	751,216	707,396	364,724	34,412	26,527	1,884,275
折舊及攤銷	1,611,233	297,901	27,849	14,910	4,596	1,956,489
處置物業、廠房及設備之利得， 淨額	74,191	-	-	-	-	74,191
利息收入	71,529	8,536	2,128	703	5,274	88,170

本集團的主要資產均位於中國，因此截至二零二六年及二零二五年六月三十日止六個月未對資產和費用作出地區分部分析。

5. 其他收益與利得，淨額

截至六月三十日止六個月
二零二六年 二零二五年
人民幣千元 人民幣千元
(經重述)

其他收益

來自於應收借款的利息收入	34,090	40,935
銀行利息收入	58,919	47,235
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	10,253	-
來自於投資物業的租金收入	6,020	2,692
補貼	126,600	176,606
其他	14,718	28,711
	250,600	296,179

其他利得，淨額

匯兌(損失)／利得，淨額	(100,328)	26,471
處置物業、廠房及設備利得，淨額	131,823	74,191
其他	-	688
	31,495	101,350
	282,095	397,529

6. 財務費用

	截至六月三十日止六個月 二零二六年 二零二五年 人民幣千元 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	621,794	715,537
— 應付債券	5,362	—
— 利率掉期：現金流量套期之其他全面收益重分類轉出	(8,145)	(25,738)
— 租賃負債	18,553	21,523
— 匯兌損失	14,756	25,072
	<u>652,320</u>	<u>736,394</u>
減：資本化利息	<u>(16,885)</u>	<u>(29,245)</u>
	<u>635,435</u>	<u>707,149</u>

於報告期內，用作興建船舶的借款之利息支出资本化比率為年利率0.78%至2.78% (截至二零二五年六月三十日止六個月：2.25%至6.19%)。

7. 所得稅費用

	附註	截至六月三十日止六個月 二零二六年 二零二五年 人民幣千元 人民幣千元 (經重述)	
當期所得稅			
中國			
— 本期計提	(i)	632,089	209,448
— 就以往期間作出的調整		17,686	6,611
香港			
— 本期計提		1,750	595
其他地區			
— 本期計提	(ii)	1,735	481
		<u>653,260</u>	<u>217,135</u>
遞延所得稅			
遞延所得稅資產增加		(146,155)	(33,508)
遞延所得稅負債增加		616,889	122,865
		<u>470,734</u>	<u>89,357</u>
所得稅費用合計		<u>1,123,994</u>	<u>306,492</u>

附註：

(i) 中國企業所得稅

根據中國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營運的實體(除享有稅務優惠的實體外)適用稅率為25%(截至二零二五年六月三十日止六個月：25%)。

(ii) 其他地區應課稅之溢利或稅項，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。

本集團須繳納全球反稅基侵蝕規則(「支柱二規則」)項下的全球最低補充稅。本集團已應用《香港財務報告準則》第12號中有關遞延稅項會計要求的暫時豁免。因此，本集團既不確認亦不披露與支柱二所得稅相關的遞延所得稅資產及負債的相關信息。

支柱二規則已於部分集團實體之註冊成立所在司法權區(包括英國、香港及新加坡)生效。本集團已評估其關於支柱二所得稅的風險，並認為不會產生補充稅。本集團經營所在司法權區的估計有效稅率通常高於最低利率百分之十五，而若干收入(包括合資格國際航運收入)不在GloBE規則的範圍內。因此，董事會認為本集團並無根據支柱二規則繳納補充稅的重大風險。

8. 每股盈利

(1) 基本盈利

	截至六月三十日止六個月	
	二零二六年	二零二五年
	人民幣千元	人民幣千元
	(經重述)	
本公司權益持有人應佔溢利(人民幣千元)	<u>4,555,557</u>	<u>1,893,562</u>
已發行普通股的加權平均數(千計)	<u>5,466,171</u>	<u>4,770,776</u>
每股基本盈利(人民幣分/股)	<u>83.34</u>	<u>39.69</u>

每股基本盈利乃按歸屬於本公司權益持有人的本期溢利除以期內已發行普通股的加權平均數目計算。

(2) 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。

	截至六月三十日止六個月 二零二六年 人民幣千元	二零二五年 人民幣千元 (經重述)
本公司權益持有人應佔溢利(人民幣千元)	<u>4,555,557</u>	<u>1,893,562</u>
已發行普通股的加權平均數(千計)	<u>5,466,171</u>	<u>4,770,776</u>
購股權調整(千計)	<u>7,876</u>	<u>—</u>
計算攤薄每股盈利的普通股的加權平均數(千計)	<u>5,474,047</u>	<u>4,770,776</u>
每股攤薄盈利(人民幣分/股)(附註)	<u>83.22</u>	<u>39.69</u>

附註：

於截至二零二六年六月三十日止六個月，本公司授予的股票期權對每股收益存在潛在的攤薄效應。攤薄每股收益的計算方法為，假設本公司授予的股票期權所產生的潛在攤薄普通股均已轉換，在此基礎上調整已發行的加權平均普通股股數。

9. 股息

	截至六月三十日止六個月 二零二六年 人民幣千元	二零二五年 人民幣千元
普通股		
2025年末期股息0.38元/股(2024年末期股息0.21元/股)	<u>2,079,059</u>	<u>1,001,863</u>

截至二零二五年十二月三十一日止年度之期末股息每股人民幣0.38元(含適用稅項)已於二零二六年六月二十六日舉行的年度股東會會議審議批准，本報告期內未支付股息。

公司決定實施截至二零二六年六月三十日止六個月每股中期盈利分派人民幣0.28元(含適用稅項)(截至二零二五年六月三十日止六個月：無)。

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、液化石油氣、化學品等散裝液體危險貨物的海上運輸，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。

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，易受到經濟週期的影響。
- 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；加之船舶服役週期久，行業投資回報週期普遍偏長。

- 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IMO制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。

本集團以船舶為核心資產，以高質量船員隊伍、安全管理和全球化經營調度為核心能力，為全球客戶提供海上能源運輸服務。本集團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。油輪的主要船型有VLCC、Suezmax、Aframax/LR2、Panamax/LR1以及MR等。
- 2) **LNG運輸：**LNG是天然氣在-162℃的超低溫下液化而成的，體積縮小至氣態的約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，以防止泄漏和火災等事故，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，大部分船舶與租船人簽署長期期租合同，這種模式能夠為航運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等，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IMO1、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位居全球前列，船型譜系完整。截至2026年6月30日，本集團擁有和控制油輪運力153艘，2,190萬載重噸；在建油輪運力38艘，428萬載重噸，另有6艘光租VLCC待交付，合計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、參與聯營體POOL運營等多種方式開展油品運輸業務，依託內外貿、大小船、黑白油多維度聯動，充分釋放船型與航線協同優勢，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。

本集團以覆蓋全球的營銷與服務網絡、紮實的船舶安全管理水平和「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。依託中國全球領先的油氣進口市場優勢，本集團挖掘廣闊本土市場機遇，積累深厚產業資源；同時積極拓展海外市場，與全球多國油氣企業、貿易商開展深度合作。經過長期深耕經營，本集團已與國內外頭部石油巨頭、海外貿易企業及國內獨立煉廠建立穩固的戰略合作夥伴關係，為業務長期拓展與企業價值持續增長築牢堅實根基。

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(簡稱「**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(簡稱「**CLNG**」)，是國內領先的大型LNG運輸公司。截至2026年6月30日，本集團共參與投資建造97艘LNG運輸船，其中：已投入運營的LNG船舶66艘，合計艙容1,118萬立方米，在建LNG船舶31艘，合計艙容618萬立方米。此外，本集團光租租入並運營LNG船舶1艘、艙容17萬立方米；在建5艘光租租入大型氣體船，合計艙容約50萬立方米。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，隨著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(以下簡稱「**大連海能**」)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、乙烯、液氨等，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2026年6月30日，本集團擁有和控制LPG運力14艘，14萬立方米；在建LPG運力5艘，36萬立方米。

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(以下簡稱「**上海能化**」)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2026年6月30日，本集團擁有化學品運力9艘，8萬載重噸；在建化學品運力1艘，1萬載重噸。

本集團控股股東—中國遠洋海運集團有限公司，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週期彈性。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)油運業務與LNG運輸業務一起，共同為本集團發揮著「經營業績安全墊」的重要作用。LPG、化學品運輸板塊則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

2026年上半年，全球石油市場受地緣政治事件影響顯著。根據國際能源署(IEA)數據，石油供應端，受霍爾木茲海峽通航受限影響，6月全球原油產量約為9,880萬桶／日，較美伊衝突前仍有約940萬桶／日的降幅。石油需求端受到高油價抑制，IEA預計全年需求減少約100萬桶／日；1-6月中國原油進口同比下降11.4%，6月進口量下降至約2,900萬噸，為近十年低位。

國際原油運輸市場：

2026年上半年，原油輪運輸市場受中東地緣局勢影響波動劇烈，運價水平處於歷史高位。報告期內，根據波羅的海交易所數據，交易活躍度較高的VLCC航線中，TD15航線(西非—中國)市場平均TCE為117,773美元／天，較上年同期上漲約180%；TD22航線(美灣—中國)市場平均TCE水平為111,083美元／天，較上年同期上漲約170%。

運輸需求方面，VLCC運輸市場以美伊衝突爆發為明確分界點，階段性差異顯著：(1) 1-2月，VLCC市場行情受多項因素共同驅動，合規運力持續偏緊、中國原油進口節奏緊湊、船東集中度有效提升，疊加區域地緣風險升溫抬升風險溢價，運輸需求強勢上行；(2) 美伊衝突爆發後，霍爾木茲海峽地緣安全風險快速攀升，商業船舶通行規模明顯回落，海峽內約1,500萬桶／日的原油出口流通受到擾動。儘管沙特依託東西原油管道向延布港分流約720萬桶／日貨源、阿曼灣區域船對船轉運峰值可達180萬桶／日，但上述替代路徑仍難以完全填補石油供應缺口。亞洲進口國轉而從美灣、西非、南美等更遠區域採購原油，帶動大西洋盆地發往蘇伊士運河以東市場的原油出口量增加約350萬桶／日，VLCC貨流結構向長運距航線重構。進入5月後，市場貨源緊缺的基本面並未發生根本變化，且運距拉長帶來的運價提振效應逐步衰減，運價自高位逐步回落。

阿芙拉型油輪呈現顯著的東西市場分化格局：蘇伊士運河以西市場受益於美國瓊斯法案階段性豁免釋放運輸需求，疊加美灣與地中海原油套利交易升溫，新增大量中短途貨盤，市場整體景氣；蘇伊士運河以東市場持續承壓，大量LR2洗艙轉運原油，帶來增量運力衝擊，景氣度顯著弱於蘇伊士以西市場。

運力供給方面，根據克拉克森數據，2026年上半年，巴拿馬型及以上油輪交付106艘。其中VLCC交付19艘、蘇伊士交付26艘、阿芙拉／LR2交付47艘；同期船舶拆解6艘，其中VLCC拆解2艘。從賬面數據看，全球VLCC運力呈淨增長，但非合規運力數量佔全球油輪近20%。因此，報告期內合規市場的運力供應持續偏緊。

國際成品油運輸市場：

2026年上半年，成品油輪市場呈現階段性分化行情。市場前期受跨區域供需格局差異、原油輪運價溢價傳導帶動，成品油輪運價階段性上行；第二季度起，隨著霍爾木茲海峽石油流通受阻，全球煉廠開工水平下滑，成品油貿易規模收縮，運價整體震盪回落。

運輸需求層面，霍爾木茲海峽通航風險上升抑制中東成品油外運；疊加中國自3月起收緊成品油出口政策，全球成品油流通供給進一步承壓。歐洲等消費區域轉而依託美灣、西非獲取油品替代貨源。與此同時，受原料供應緊張影響，亞洲煉廠下調加工負荷，帶動二季度全球煉廠加工量同比回落470萬桶／日至7,850萬桶／日。

運力供給端，根據克拉克森數據，2026年上半年，LR2及MR分別交付41艘和56艘新船；拆解數量分別為0艘和5艘；新簽訂單分別為62艘和86艘。截至報告期末，全球LR2及MR船型新船訂單分別為199艘和303艘。

2. 國內油運市場

原油運輸市場：

2026年上半年，內貿原油市場(MR及以上船型)運輸總量約5,200萬噸，同比增長約600萬噸。分貨源結構來看，海洋原油產量維持高位，對應運量同比增加約100萬噸。中轉油貢獻增量約500萬噸，主要來自第一季度；第二季度受中東地緣局勢影響，中國原油進口量迅速下滑，帶動中轉原油運輸量環比出現一定程度下滑。

成品油運輸市場：

中東地緣局勢變動引發成品油市場短期供需錯配，貿易規模有所下滑。疊加終端需求走弱、原油原料供給偏緊，部分煉廠主動調整生產負荷，成品油產出整體收縮，MR型油輪對應的成品油運輸需求相應下降。

3. LNG運輸市場

2026年上半年，受中東地緣局勢擾動，LNG貿易和海運市場波動加劇。即期運輸市場先抑後揚，年初市場運力寬鬆、即期租金低迷，3月受霍爾木茲海峽通航受限、卡塔爾出貨受阻影響，全球LNG貿易航線迅速調整，運距拉長，LNG船舶可用運力收縮，同期美國GoldenPassLNG出口項目投產，

推動租金上漲。6月因美伊達成臨時停火協議，地緣政治風險情緒回落，市場租金從高位回調。中長期期租市場方面，因新造船市場仍處於高位，加之2028年後新出口項目集中投產支撐用船需求預期，長期租金整體保持韌性。

運力供給端，新船交付提速帶動船隊規模增長。根據克拉克森數據，上半年全球交付42艘LNG運輸船，交付量同比增長約17%。同時，上半年船舶燃料價格等航次及運營成本大幅上漲，加劇老舊船成本壓力，運力出清節奏加快，上半年6艘蒸汽輪機型船舶拆解，為過往同期較高水平。截至2026年6月末，全球10萬方以上LNG運輸船船隊達796艘，在建訂單291艘。

4. LPG運輸市場

國際運輸市場：

2026年上半年，VLGC現貨市場運價受中東地緣衝突升級、霍爾木茲海峽通航受阻影響，全球貿易格局發生調整，貿易流重構導致進口貨源轉向美灣地區，噸海里需求大幅提升，市場運力供給趨緊，運價整體走勢先抑後揚、震盪上行。

運力供給方面，2026年上半年全球共交付20艘VLGC，同期僅有1艘老舊船舶拆解，預計全年共有38艘新船下水。

國內運輸市場：

2026年上半年，受中東地緣局勢及供需基本面雙重因素主導，國際LPG價格高漲疊加供應鏈不穩，推高國內進口成本。需求端，民用燃燒進入傳統消費淡季，終端消耗乏力；化工領域因原料成本上漲，下游裝置普遍減產降負。貿易活躍度同步下滑，內貿船舶週轉需求相應減少。上半年內貿LPG、丁二烯、丙烯合計下水運量231.47萬噸，較去年同期下降15%。

截至2026年6月，國內沿海省際液化氣船共計86艘。從船型趨勢看，兼具乙烯與液氨運輸能力的高附加值船型正成為市場佈局熱點，目前在建訂單中包含乙烯船6艘、液氨船2艘。

5. 化學品運輸市場

國際運輸市場：

2026年上半年，全球化學品海運市場經歷了顯著波動。年初市場面臨貿易增速放緩和運力供給增長的雙重壓力；疊加中東地緣衝突升級，霍爾木茲海峽通航持續受限，進一步加劇了市場的不確定性。根據德魯里數據，預測2026年化學品／植物油海運貿易量為3.12億噸，同比收縮1.6%；2026年化學品船隊總規模達1.435億載重噸，同比擴張3.7%。

國內運輸市場：

2026年上半年，石化行業市場需求整體偏弱。3月份起，受中東地緣衝突影響，燃油價格大幅上漲，從成本端推動運價脈衝式上漲，隨著衝突的反覆，石化企業由於原料不足進而減少產成品出口，國內化學品運輸市場繼續承壓。

(三) 報告期內經營業績回顧

截至2026年6月30日，本集團擁有及控制油輪運力153艘、2,190萬載重噸。本集團參與投資建造的97艘LNG船舶中，已投入運營66艘LNG船舶、1,118萬立方米；另有1艘光租租入LNG船舶、17萬立方米，已投入運營。本集團還擁有和控制14艘LPG運輸船、14萬立方米；擁有9艘化學品運輸船、8萬載重噸。

2026年上半年，本集團實現運輸量(不含期租)為8,239萬噸，同比下降12.79%；運輸週轉量(不含期租)為2,672億噸海里，同比下降22.05%；主營業務收入人民幣150.79億元，同比上升30.26%；主營業務成本人民幣88.43億元，同比下降0.73%；毛利率同比上升18.4個百分點。實現歸屬於上市公司股東淨利潤人民幣45.56億元，同比上升140.58%；EBITDA人民幣86.60億元，同比上升69.14%。

2026年上半年，全球能源運輸市場在地緣政治衝突升級的影響下劇烈波動，能源貿易格局不斷重構。本集團聚焦提升客戶服務能力與全球能源供應鏈韌性，憑藉以下主要舉措，取得了紮實的經營成果：

一是持續優化全球油輪運力與航線佈局，靈活應對地緣風險，內外貿業務協同發力，增厚公司油輪經營收益。二是LNG運輸穩健經營，重點項目有序落地，產業鏈佈局持續延伸。三是能源化工品物流體系不斷完善，建成跨境全鏈路服務模式，供應鏈協同效能持續釋放。四是深化精益管控、多措降本，燃油採購節支成效顯著，創新落地多項重大融資項目，融資結構持續優化。五是數智化、綠色轉型提速，多個數字化平台建成投用，持續推進節能技改與環保合規建設。六是嚴守安全合規底線，高效處置國際航行安全風險，健全全流程合規風控體系。七是縱深推進改革與資本運作，順利完成下屬企業股權收購、重大項目融資落地，ESG治理績效顯著，在權威機構的評級水平穩步提升。

1. 主營業務營業額

截至二零二六年六月三十日止六個月，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 2025年同期 (經重述) 增/(減) (%)	營業成本比 2025年同期 (經重述) 增/(減) (%)	毛利率比 2025年同期 (經重述) 增/(減) (百分點)
內貿原油	1,648,659	1,086,890	34.1	4.4	(3.1)	5.1
內貿成品油	961,995	763,621	20.6	(12.6)	(14.5)	1.7
內貿油輪租賃	78,412	77,178	1.6	26.2	31.4	(3.8)
內貿油品運輸小計	2,689,066	1,927,689	28.3	(2.0)	(7.0)	3.9
外貿原油	8,256,254	4,536,434	45.1	58.5	(0.1)	32.3
外貿成品油	1,145,839	753,973	34.2	0.1	(11.0)	8.2
外貿油輪租賃	1,090,897	526,070	51.8	17.0	(11.4)	15.4
外貿油品運輸小計	10,492,990	5,816,477	44.6	44.0	(2.8)	26.7
油品運輸合計	13,182,056	7,744,166	41.3	31.4	(3.9)	21.6
LNG運輸	1,520,146	808,684	46.8	22.2	29.0	(2.8)
LPG運輸	178,552	123,396	30.9	24.9	13.6	6.9
化學品運輸	198,680	166,820	16.0	24.2	42.3	(10.7)
合計	15,079,434	8,843,066	41.4	30.3	(0.7)	18.4

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	營業成本比	毛利率比
				2025年同期 (經重述) 增/(減) (%)	2025年同期 (經重述) 增/(減) (%)	2025年同期 (經重述) 增/(減) (百分點)
國內運輸	2,857,376	2,060,990	27.9	(1.2)	(6.0)	3.7
國際運輸	12,222,058	6,782,076	44.5	40.8	1.0	21.9
合計	15,079,434	8,843,066	41.4	30.3	(0.7)	18.4

2. 運輸業務－油、氣與化工品運輸業務

(1) 外貿油運業務方面

2026年上半年，本集團外貿油輪船隊完成外貿油運運輸收入人民幣104.93億元，同比上升44.0%；運輸毛利人民幣46.77億元，同比上升258.8%；毛利率44.6%，同比上升26.7個百分點。

主要經營亮點有：

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，本集團著力守住安全防線、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) 面對霍爾木茲海峽突發安全風險，快速落實應急處置舉措，通過與客戶密切溝通，及時調整灣外已定載的14艘VLCC的航線安排，確保生產運營連續不斷，竭力保障經營效益。
- 2) 面對地緣政治事件帶來的油價波動，通過謹慎研判市場形勢，開展多批次採購，有效壓降燃油成本。報告期內VLCC船隊的新加坡高低硫燃油加權採購均價低於同期普氏平均價6.23%，大幅節約燃油採購成本。
- 3) 持續深化與國際頭部石油公司和貿易商的航線合作，續簽全球航線COA協議，成功開發新客戶、新貨源，進一步提升整體商業韌性。

外貿中小船隊：

- 1) 阿芙拉船隊全球佈局創效顯著，重點開拓大西洋美灣至歐洲和地中海航線、太平洋加拿大出口等高價值市場貨源。同時，成功開拓阿根廷新航線，並實現澳洲—南美—美西—遠東大三角航線運營。
- 2) 敏銳把握市場供需錯配窗口，依託精細化運營持續提升船隊整體收益。針對中東地緣局勢引發的成品油市場需求走弱，通過實施黑白油船靈活轉換，有效緩釋成品油輪運力過剩壓力；同時把握外貿船舶回國窗口期，順暢銜接外貿運力轉投內貿航次，對沖內貿運力階段性富餘的風險。

(2) 內貿油運業務方面

2026年上半年，本集團內貿油輪船隊完成內貿油運運輸收入人民幣26.89億元，同比下降2.0%；運輸毛利人民幣7.61億元，同比上升13.6%；毛利率28.3%，同比上升3.9個百分點。

主要經營亮點有：

- 1) 依託船隊規模與船型結構優勢，憑藉優質高效的運輸服務，深度承接國內核心中轉油客戶直採貨源。2026年上半年，在全國原油進口總量同比下滑的背景下，公司內貿自營船舶原油運量逆勢增長。
- 2) 持續深化與合資聯營企業業務協同，結合各方船隊稟賦、航線資源優勢統籌調配貨源，加大海洋油等高附加值貨源開發力度，持續優化貨載結構、提升優質貨載佔比，全面改善船隊綜合運營效能。

(3) LNG運輸業務方面

2026年上半年，本集團LNG運輸板塊實現營業收入15.20億元，同比上升22.2%，LNG運輸投資收益4.63億元，同比上升17.81%，LNG運輸板塊貢獻的歸屬於上市公司股東的淨利潤為人民幣5.12億元，同比增加20.75%。

主要經營亮點有：

- 1) 自主開拓國際LNG船運業務，訂造4艘17.5萬立方米LNG運輸船，增加中長約業務規模，穩步擴大國際合作，夯實全球化經營發展根基。
- 2) 緊跟戰略客戶需求，光租租入5艘新造10萬方大型氣體船並綁定長期租約，實現公司產業鏈延伸業務突破。

(4) LPG運輸業務方面

2026年上半年，本集團LPG船隊完成運輸收入人民幣1.79億元，同比上升24.9%；運輸毛利人民幣0.55億元，同比上升60.8%；毛利率30.9%，同比上升6.9個百分點。

主要經營亮點：

- 1) 多維度深耕國際市場，與國際大型貿易商及能源企業保持密切合作，新造VLGC積極探索長期期租等多元化經營方式；
- 2) 積極開拓乙烯、液氨市場，與多家國內外租家達成長期租約意向，力求鎖定穩定收益。
- 3) 通過華南短途三角航線提升船舶運營效率，高標準保障期租船舶運營服務，順利完成多筆期租續約與COA履約，穩固存量業務收益。

(5) 化學品運輸業務方面

2026年上半年，本集團化學品船隊完成運輸收入人民幣1.99億元，同比上升24.2%；運輸毛利人民幣0.32億元，同比下降25.4%；毛利率16.0%，同比下降10.7個百分點。

主要經營亮點有：

- 1) 面對市場變化動態優化航線佈局，捕捉東南亞棕櫚油運輸階段性市場高點；同時持續鞏固優質客戶合作，順利續約多項COA合約，依託穩定長約業務抵禦市場衝擊，保障外貿收益穩定。
- 2) 定製化供應鏈項目「遠海環洋」順利首航，搭建起倉儲、碼頭、跨境海運一體化全鏈路服務體系，為後續規模化推廣打下堅實基礎。

(四) 成本及費用分析

截至二零二六年六月三十日止六個月，本集團主營業務經營成本構成如下：

	截至 二零二六年 六月三十日 止六個月 (人民幣千元)	截至 二零二五年 六月三十日 止六個月 (人民幣千元) (經重述)	同比增長／ (下降) (%)	截至 二零二六年 六月三十日 止六個月佔比 (%)
油輪運輸成本表				
項目				
燃料費	2,177,632	2,604,758	(16.4)	28.1
港口費	456,895	519,737	(12.1)	5.9
船員費	1,007,678	1,089,565	(7.5)	13.0
潤物料	133,287	144,981	(8.1)	1.7
折舊費	1,618,855	1,576,937	2.7	20.9
保險費	81,175	90,157	(10.0)	1.0
修理費	117,789	82,768	42.3	1.5
船舶租費	1,798,253	1,751,291	2.7	23.2
其他	352,602	195,417	80.4	4.7
小計	7,744,166	8,055,611	(3.9)	100.0
LNG運輸成本表				
項目				
船員費	159,714	128,123	24.7	19.8
潤物料	25,927	14,242	82.0	3.2
折舊費	382,820	294,346	30.1	47.3
保險費	27,279	19,407	40.6	3.4
修理費	182,680	133,727	36.6	22.6
其他	30,264	37,016	(18.2)	3.7
小計	808,684	626,861	29.0	100.0
LPG運輸成本	123,396	108,597	13.6	100.0
化學品運輸成本	166,820	117,225	42.3	100.0
合計	8,843,066	8,908,294	(0.7)	100.0

(五) 合營公司及聯營公司經營情況

於二零二六年上半年，本集團2家主要合營聯營航運公司，共實現營業收入約人民幣18.64億元，歸母淨溢利約人民幣9.38億元，同比增加0.75%。本集團確認合營及聯營公司的投資收益約人民幣4.2億元，同比持平。

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	營業收入	歸母淨溢利
		(億噸海里)	(人民幣千元)	(人民幣千元)
CLNG	50%	414.3	530,468	476,559

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	營業收入	歸母淨溢利
		(億噸海里)	(人民幣千元)	(人民幣千元)
上海北海船務股份有限公司	40%	91.3	1,333,493	461,896

(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6,961,636,000元，較截至二零二五年六月三十日止六個月由經營活動產生之現金淨額相當約人民幣3,046,197,000元(經重述)增加約128.5%。

(2) 資本性承諾

	二零二六年 六月三十日 人民幣千元	二零二五年 十二月三十一日 人民幣千元 (經重述)
已批准及已簽訂合同但未撥備：		
船舶建造及購買(附註1)	29,670,386	18,537,065
園區項目建造應付款(附註2)	12,463	18,796
	<u>29,682,849</u>	<u>18,555,861</u>

附註1：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二零三零年到期。

附註2：園區項目建造應付款的資本性承諾中包括對已簽訂的工程項目的承諾。

(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股和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密切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、應付債券及租賃負債)減貨幣資金。

於二零二六年六月三十日及二零二五年十二月三十一日，本集團之淨債務權益比率如下：

	二零二六年 六月三十日 人民幣千元	二零二五年 十二月三十一日 人民幣千元 (經重述)
債務合計	38,693,660	35,734,462
減：貨幣資金	<u>(18,190,925)</u>	<u>(15,454,372)</u>
淨債務	<u>20,502,735</u>	<u>20,280,090</u>
權益合計	<u>51,334,514</u>	<u>51,226,540</u>
淨債務權益比率	<u>40%</u>	<u>40%</u>

於二零二六年六月三十日，貨幣資金餘額約為人民幣18,190,925,000元，比上年末約增加人民幣2,736,553,000元，增幅17.71%。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。

於二零二六年六月三十日，本集團淨負債比率(淨債務與權益之比率)為40%，較二零二五年十二月三十一日持平。

(4) 應收賬款及應收票據及合同資產

	二零二六年 六月三十日 人民幣千元	二零二五年 十二月三十一日 人民幣千元 (經重述)
應收第三方賬款及票據	1,498,670	673,988
應收同系附屬公司賬款	87	127
應收一家聯營公司賬款	8,502	—
應收關聯公司賬款(附註)	160,745	2,828
	<u>1,668,004</u>	<u>676,943</u>
減：撥備	(22,375)	(12,598)
	<u>1,645,629</u>	<u>664,345</u>
合同資產	1,870,652	1,960,468
減：撥備	(12,203)	(12,890)
	<u>1,858,449</u>	<u>1,947,578</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、免息及與其他應收賬款有相同的賒賬期。

於報告期末，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：

	二零二六年 六月三十日 人民幣千元	二零二五年 十二月三十一日 人民幣千元 (經重述)
一年以內	1,627,826	650,821
一至兩年	9,088	6,697
兩年以上	8,715	6,827
	<u>1,645,629</u>	<u>664,345</u>

(5) 應付賬款

	二零二六年 六月三十日 人民幣千元	二零二五年 十二月三十一日 人民幣千元 (經重述)
應付第三方賬款	1,526,748	1,193,417
應付同系附屬公司賬款	938,283	866,058
應付一家聯營公司賬款	20,738	1,825
應付關聯公司賬款(附註)	17,294	13,116
	<u>2,503,063</u>	<u>2,074,416</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、免息及按一般應付賬款的信用年限結清。

於報告期末，以發票日期起計，應付賬款賬齡分析如下：

	二零二六年 六月三十日 人民幣千元	二零二五年 十二月三十一日 人民幣千元 (經重述)
一年以內	2,241,830	1,887,760
一至兩年	117,545	124,716
兩年以上	143,688	61,940
	<u>2,503,063</u>	<u>2,074,416</u>

(6) 衍生金融工具

於二零二六年六月三十日，本集團持有的利率掉期合約名義本金金額合計約613,828,000美元(相當約人民幣4,180,721,000元)(二零二五年十二月三十一日：約632,678,000美元(相當約人民幣4,446,967,000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(二零二五年十二月三十一日：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。

於報告期內，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%(二零二五年十二月三十一日：三個月SOFR加1.66%及三個月SOFR加2.45%)。

於二零二六年六月三十日及二零二五年十二月三十一日，本集團持有的衍生金融工具分析如下：

	二零二六年 六月三十日 人民幣千元	二零二五年 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>144,571</u>	<u>81,038</u>
衍生金融工具資產合計	<u>144,571</u>	<u>81,038</u>
非流動負債		
利率掉期－現金流量套期	<u>—</u>	<u>16,524</u>
衍生金融工具負債合計	<u>—</u>	<u>16,524</u>

(7) 銀行及其他計息貸款

於二零二六年六月三十日及二零二五年十二月三十一日，銀行及其他計息貸款分析如下：

	到期日	二零二六年 六月三十日 人民幣千元	二零二五年 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	二零二六至二零二七年	2,517,673	2,354,573
無抵押	二零二六至二零二七年	4,437,567	4,905,984
		<u>6,955,240</u>	<u>7,260,557</u>
(ii) 其他計息貸款			
抵押	二零二六至二零二七年	127,829	114,877
無抵押	二零二六至二零二七年	2,679,470	2,788,583
		<u>2,807,299</u>	<u>2,903,460</u>
銀行及其他計息貸款 —即期部分		<u>9,762,539</u>	<u>10,164,017</u>
非流動負債			
(i) 銀行貸款			
抵押	二零二七至二零四零年	15,223,960	15,698,914
無抵押	二零二七至二零三六年	2,719,999	1,440,770
		<u>17,943,959</u>	<u>17,139,684</u>
(ii) 其他計息貸款			
抵押	二零四零至二零四二年	3,297,897	2,265,844
無抵押	二零二七至二零三二年	2,019,872	3,224,292
		<u>5,317,769</u>	<u>5,490,136</u>
銀行及其他計息貸款 —非即期部分		<u>23,261,728</u>	<u>22,629,820</u>

於二零二六年六月三十日，本集團的銀行貸款以本集團擁有的40(二零二五年十二月三十一日：39)艘船舶和2(二零二五年十二月三十一日：3)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28,483,679,000元(二零二五年十二月三十一日：約人民幣28,136,648,000元)及人民幣1,608,513,000元(二零二五年十二月三十一日：約人民幣2,233,780,000元)。

於二零二六年六月三十日，銀行抵押貸款約人民幣16,176,287,000元(二零二五年十二月三十一日：約人民幣16,423,381,000元)，銀行無抵押貸款約人民幣0元(二零二五年十二月三十一日：約人民幣1,955,412,000元)，抵押其他借款約人民幣793,402,000元(二零二五年十二月三十一日：491,271,000元)美元計值。

(8) 應付債券

本報告期內，公司債券變動列示如下：

	二零二六年 六月三十日 人民幣千元	二零二五年 十二月三十一日 人民幣千元
於期初	—	—
已發行應付債券	2,500,000	—
利息支出	5,362	—
	<u>2,505,362</u>	—
減：即期部分	(5,362)	—
	<u>2,500,000</u>	—

(9) 或有負債及擔保

- (a) 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、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行擔保，本公司承擔的租約擔保將不超過美元8,200,000元(相當約人民幣55,849,000元)，擔保期限至租船合同結束為止。

- (b) 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—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。截至二零二六年六月三十日，本公司向船廠提供的造船合同履約擔保金額為美元276,120,000元(相當約人民幣1,880,626,000元)；向承租人提供的租船合同履約擔保金額合計為美元6,400,000元(相當約人民幣43,590,000元)及歐元4,500,000元(相當約人民幣34,952,000元)，擔保期限至租船合同結束為止。
- (c) 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，擔保金額為美元377,500,000元(相當約人民幣2,571,115,000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。截至二零二六年六月三十日，上述擔保的實際擔保金額為美元224,854,000元(相當約人民幣1,531,461,000元)。

(10) 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。

(11) 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二零二六年六月三十日及二零二五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。

(七) 船隊發展

二零二六年上半年，本集團支付船舶建造進度款、船舶購入款開支約為人民幣54.21億元。

於二零二六年六月三十日，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			在建船舶	
	艘數	萬載重噸	平均船齡	艘數	萬載重噸
本集團自有	140	1,914	13.9	38	428
本集團租入	13	276	10.5	—	—
聯營公司自有	17	114	12.1	—	—
合計	170	2,304	13.46	38	428

LNG 船 舶 船 隊	艘 數	運 營 船 舶	平 均 船 齡	在 建 船 舶	
		萬 立 方 米		艘 數	萬 立 方 米
本 集 團 自 有	16	279	4.5	9	158
本 集 團 租 入	1	17	5.7	—	—
合 營 及 聯 營 公 司 自 有	50	839	6.6	22	460
合 計	67	1,136	6.1	31	618

LPG 船 舶 船 隊	艘 數	運 營 船 舶	平 均 船 齡	在 建 船 舶	
		萬 立 方 米		艘 數	萬 立 方 米
本 集 團 自 有	14	14	10.9	5	36
合 計	14	14	10.9	5	36

化 學 品 船 隊	艘 數	運 營 船 舶	平 均 船 齡	在 建 船 舶	
		萬 載 重 噸		艘 數	萬 載 重 噸
本 集 團 自 有	9	8	5.3	1	1
合 計	9	8	5.3	1	1

(八) 二零二六年下半年前景展望和工作重點

1. 行業供需格局和發展趨勢

(1) 國際油運市場

2026年下半年，國際油輪運輸市場的核心矛盾仍將圍繞中東地緣政治局勢展開，霍爾木茲海峽、曼德海峽的通航情況都將直接影響全球石油價格與貿易流向，進而使短期運費出現劇烈波動。

石油供需方面，IEA預計，2026年全球石油需求將同比下降100萬桶／日，至1.035億桶／日。2026年全球石油供應將受中東地緣衝突影響，減少370萬桶／日，至1.026億桶／日。中東貨源缺口將主要由大西洋盆地等其他產區補充，跨區域採購推高原油運輸平均運距，全球石油貿易格局重塑，長航線運輸需求得到提振。

從運輸需求端來看，若霍爾木茲海峽、曼德海峽通航阻滯局面延續，原油與成品油貿易總量或將階段性收窄，一定程度約束運價上行空間。但對於VLCC市場，地緣衝突持續擾亂全球原油海運供應鏈，船舶週轉效率顯著下行，長距離繞行航線增多、船舶待泊等待時間拉長，市場實際可投入運營的有效運力被動收縮，將對運價形成支撐。

中小噸位油輪市場則維持顯著區域分化格局：蘇伊士運河以西區域依託歐洲煉廠產能缺口，大西洋區域原油套利貿易保持旺盛，持續拉動中短途海運需求，區域市場景氣度具備堅實支撐；蘇伊士運河以東原油貿易雖依靠加拿大TMX出口形成一定貨源支撐，但受成品油需求走弱影響，白油船轉黑油船或將使區域運力供給內捲進一步加劇，市場整體表現預計持續弱於西蘇伊士市場。

中長期維度，本輪中東地緣衝突已造成全球原油庫存大幅減少，為後續庫存修復週期奠定基礎。與此同時，各石油消費國或將重新調整原油進口採購結構，進一步重視能源供應鏈安全，具備預防性增儲、回補戰略庫存的潛在訴求，為油運行業中長期景氣週期形成有力支撐。

運力供給端，油輪各船型下半年均將迎來一定量的新船交付。其中，VLCC預計交付18艘，佔現有船隊的1.9%；蘇伊士、阿芙拉/LR2和MR將分別交付約22艘、37艘和57艘，分別佔各自船型總數的3.4%、3%、3.1%。

展望後市，當前運價中樞已顯現較強基本面韌性，在美伊局勢擾動引發貨量階段性收縮期間，TD15等VLCC核心航線日租金仍能持續站穩8萬美元/天以上，充分印證行業已邁入上行週期。歐美制裁政策基調未有轉向，非合規運力運營將持續受限，全球合規可用運力進一步趨緊，持續夯實行業基本面。與此同時，VLCC行業集中度的提升將使競爭格局持續優化，頭部船東市場影響力與議價能力穩步增強，合規油輪的資產價值與盈利水平具備長期改善空間。

(2) 國內油運市場

原油運輸方面，伴隨中海油增儲上產工作持續落地，海洋油水運需求有望保持穩步增長，為國內油品運輸市場提供穩定貨源支撐。中轉油業務受中東地緣局勢持續擾動影響，國內原油進口總量與採購節奏存在較強不確定性，市場貨盤也將隨之波動。

成品油運輸方面，受國內經濟復甦節奏、成品油出口調控政策雙重約束，市場運輸需求增長動能偏弱，疊加行業運力供給相對寬鬆，預計下半年成品油運輸市場整體維持偏弱運行格局。

(3) LNG運輸市場

即期市場方面，海灣地緣風險持續存在，風險溢價難以完全消退，租金易受擾動、波動偏大。同時季節性需求形成有力支撐，夏季製冷、冬季供暖補庫帶來階段性貨運增量。歐洲能源補庫與安全需求堅挺，亞洲中外需求穩步擴容，支撐即期租金難大幅回落。

期租市場方面，長期LNG貿易增長確定性充足，2026-2031年全球LNG貿易量年複合增速6.4%，液化產能將從5.24億噸／年升至8.78億噸／年。北美、非洲新增液化項目持續落地(FID推進)，遠期運輸需求增量明確，支撐中長期期租市場。

運力供給方面，下半年新船交付大幅增加，Clarksons數據顯示，預計交付59艘LNG運輸船，同比增28%，整體存在階段性運力過剩壓力。但新增船舶多綁定長期項目租約，即期市場新增壓力有限；疊加環保政策收緊、老舊蒸汽型船舶持續淘汰，運力過剩壓力得到結構性緩解。

(4) LPG運輸市場

VLGC船：2026年下半年VLGC市場將呈現貿易結構持續重塑、噸海里需求穩健增長、運價中高位震盪運行的整體態勢。需求端，全年LPG噸海里需求增速有望實現約5%的增長，美國長距離出口貿易擴容、巴拿馬運河通行受限引發的船舶繞航，是需求增長的核心支撐。運價方面，下半年VLGC現貨運價預計中高位震盪，「金九銀十」傳統旺季的剛

需將為運價築牢底部支撐。中東地緣局勢與海峽通航狀態為行業帶來不確定性，疊加厄爾尼諾現象以及巴拿馬運河水位偏低等問題，將影響船舶週轉效率，加劇運力供需錯配，將進一步放大運價階段性波動。

小型LPG壓力船：受美伊衝突與國際原油上漲雙重傳導，小型壓力船內外貿市場或將同步承壓。若衝突持續，國內進口貨源將繼續縮減，國內LPG價格上漲，抑制華南消費需求，同時日韓、東南亞地區貨源緊缺，丙烯等石化產品流通下降、貿易流向調整，整體水運量或將持續下滑。需求方面，9月後隨著民用氣需求回暖，下游補庫需求釋放帶動沿海貨量回升，運輸需求有望同步修復。

(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收縮1.6%，噸海里需求下降2.6%，化學品船隊規模預計擴張3.7%。市場基本面呈現「需求疲軟、供給強勁」的格局。

但與此同時，地緣衝突正在推動全球化工品供應鏈重構，航線調整帶來的噸海里增量與船舶重新部署過程中的效率損耗，均將為市場提供額外的運力需求支撐。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。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。此外，受益於全球生物燃料需求的擴張，乙醇等商品貿易保持活躍，化學品運輸市場潛力有所提升。

展望後市，2026年下半年化學品運輸市場在地緣事件擾動中預計維持震盪態勢。中長期，航線重構帶來的噸海里增量、印度等新興市場的進口增長，以及生物燃料貿易的擴張，將為市場提供結構性支撐。

2. 下半年重點工作

2026年下半年，在全球能源產業鏈、供應鏈深度重構，地緣政治矛盾持續升溫，以及航運綠色低碳持續推進的背景下，機遇與挑戰仍舊交織。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，在加快成為全球能源化工供應鏈卓越領航者的進程中邁出更加堅實步伐。具體將推進以下重點工作：

(1) 完善全球網絡佈局，提升全球能源運輸保障能力

密切跟蹤外部局勢發展與行業動向，靈活調整運力調配與航線規劃，全力保障全球能源運輸通道暢通。聚焦中東、東南亞、西非、美洲、澳洲等重點區域，結合區位優勢與客戶分佈完善全球樞紐佈局，完善海外網點統籌與屬地服務體系，增強全球資源規劃、獲取和運營能力。在各業務領域打造全球精品物流網絡，持續向「網絡式全球化經營」升級。

(2) 提升主營業務板塊創效能力，築牢高質量發展根基

油輪運輸板塊：VLCC船隊將充分把握行業上行週期機遇，聚焦核心創效能力，提升核心船隊的市場影響力；阿芙拉、外貿成品油船隊將聚焦全球化航線佈局，加大地中海、澳洲等優質航線的開拓力度，持續優化貨源與航線結構。內貿油輪運輸方面，持續深化與核心客戶的合作關係，穩固長期合作底盤，多措並舉維護現有市場份額。

LNG運輸板塊：積極規劃運力發展，加快佈局及LNG產業鏈延伸，增強LNG自主船管能力和持續運營水平，深化合規管理體系建設，完善合規管理制度，常態化開展合規排查與專項整治，築牢LNG業務合規經營、安全運營底線。

LPG運輸板塊：著力提升VLGC船隊運營效能，強化中小型LPG及液氨船隊的規模化、專業化建設，優化船型匹配與航線調度，鞏固細分市場優勢地位。

化學品運輸板塊：持續深化與戰略客戶長期合作，依託長協貨源穩住經營基本盤，鎖定優質穩定貨源，夯實主業創效支撐。

(3) 加快數字化供應鏈建設，塑造核心競爭優勢

迭代數字化供應鏈協同平台，升級「遠海錦程」系列數字化服務產品，優化「油、氣、化、儲」一體化數字服務。聚焦「船、貨、人平台」的發展建設，推進船舶自主航行和智能運維技術，智能航安系統規模化落地應用；升級迭代數字化智能應用平台，進一步強化公司前中後台聯動，為客戶提供定製化數智化供應鏈解決方案；聚焦人力資源綜合考核一體化平台攻堅落地，加快構建船員標準化培訓體系，穩步擴充自有船員規模，夯實各船隊船員人才儲備。

(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，穩步實施船舶節能技改，推進風力助推、船舶碳捕集、LNG雙燃料改裝等技術實船示範與應用研究。完善船用能源結構，科學推進新造船綠色替代燃料選型，推動生物燃油試點使用，探索綠色甲醇、綠氨等新能源應用路徑。健全數字化碳管理體系，確保船隊碳排放評級整體良好，進一步完善船隊低碳佈局。

(5) 做好專項對標分析，深化成本管控

深入開展世界一流企業專項對標與運營成本對標，持續提升運營成本管控效率。落實全面預算管理，擇機開展燃油鎖價管控，降低燃油支出；優化物資採購渠道，全方位壓縮船舶運營成本；靈活調整船舶維保計劃，緊盯航速、維修等重點環節成本。同時靈活運用各類融資工具，多措並舉壓降財務費用。

(6) 堅持「大安全」生產觀，系統築牢風險防控體系

一是嚴守安全底線，夯實本質安全基礎。精準應對國際航線航行風險，嚴格執行「一船一議」船舶安保機制，抓實船舶「五防」、汛期颱風等季節性安全管控。深化船舶「一船一策」差異化船舶維保方案落地，強化船岸安全培訓與應急處置，統一規範陸岸外包作業安全管理，補齊安全管理短板。

二是強化合規管控，提升全域風控能力。嚴守合規經營剛性規則，常態化排查合規風險，聚焦國際制裁、反壟斷、生態環保等重點領域，提升全球化合規治理能力。動態研判海外屬地政策變動，前置部署風險應對預案。

其他重要事項

(一) 股權激勵計劃

二零二三年十月二十六日，公司召開二零二三年第八次董事會會議和二零二三年第六次監事會會議，審議通過了《關於〈中遠海運能源運輸股份有限公司2023年股票期權激勵計劃(草案)〉及其摘要的議案》等相關議案，同意公司實施2023年股票期權激勵計劃(「激勵計劃」)，並同意將該等議案提交公司股東大會和類別股東大會審議。系激勵計劃激勵對象的關聯董事對該等議案迴避表決。

二零二四年五月十日，公司召開2024年第二次臨時股東大會、2024年第一次A股類別股東大會及2024年第一次H股類別股東大會，審議通過了《關於〈中遠海運能源運輸股份有限公司2023年股票期權激勵計劃(草案)〉及其摘要的議案》《關於〈中遠海運能源運輸股份有限公司2023年股票期權激勵計劃管理辦法(草案)〉的議案》《關於〈中遠海運能源運輸股份有限公司2023年股票期權激勵計劃實施考核管理辦法(草案)〉的議案》及《關於提請股東大會授權董事會處理2023年股票期權激勵計劃相關事宜的議案》。同時為激勵計劃激勵對象的股東及與激勵計劃激勵對象存在關聯關係的股東均迴避表決。二零二四年五月十日，公司召開二零二四年第四次董事會會議和二零二四年第三次監事會會議，審議通過了《關於調整2023年股票期權激勵計劃首次授予數量的議案》《關於2023年股票期權激勵計劃首次授予股票期權的議案》。鑒於激勵計劃中擬授予的激勵對象中部分激勵對象內部調動，公司董事會根據股東大會的授權，對激勵計劃首次授予數量進行了調整，激勵對象人數及人員名單未作調整。調整後，首次授予總數由22,465,500份相應調減為22,309,600份。公司董事會認為激勵計劃規定的授予條件已經成就，同意確定以二零二四年五月十日為首次授予日，並同意向符合授予條件的107名激勵對象授予22,309,600份股票期權，行權價格為人民幣13.00元/股。系激勵計劃激勵對象的關聯董事對上述兩項議案迴避表決。

二零二四年十二月三十日，公司召開二零二四年第十五次董事會會議和第九次監事會會議，審議通過了《關於向公司2023年股票期權激勵計劃激勵對象授予預留股票期權的議案》，公司董事會根據股東大會授予之授權決議，認為預

留授予的所有條件已獲達成，同意以二零二四年十二月三十日為預留股票期權授予日，並同意向符合預留授予條件的24名激勵對象授予4,635,800份股票期權，行權價格為人民幣12.09元／股。

激勵計劃首次授予的22,309,600份股票期權及預留授予的4,635,800份股票期權，已分別於二零二四年六月二十八日和二零二五年二月十四日在中國證券登記結算有限責任公司上海分公司完成相關登記手續。

二零二六年四月十五日，公司召開二零二六年第五次董事會會議，審議通過了《關於2023年股票期權激勵計劃第一個行權期行權條件達成的議案》和《關於調整二零二三年股票期權激勵計劃期權數量與行權價格的議案》，系激勵計劃激勵對象的關聯董事對上述兩項議案迴避表決。

激勵計劃首次授予部分的100名激勵對象第一個行權期的行權條件已滿足，自二零二六年五月十一日起實施自主行權。

鑒於二零二三年股票期權激勵計劃中所首次授予及預留授予股票期權的激勵對象中部分激勵對象因離職、退休原因不再符合激勵條件，或因個人綜合考核評價未能達標，董事會根據股東會的授權，對二零二三年股票期權激勵計劃項下(i) 1,639,480份已授予但尚未行權的首次授予股票期權數量進行了調整及註銷；及(ii) 157,900份已授予但尚未行權的預留授予股票期權進行了調整及註銷。經調整及註銷後，首次授予的股票期權總數由22,309,600份相應調減為20,670,120份，預留授予的股票期權總數由4,635,800份相應調減為4,477,900份。

本公司二零二三年度、二零二四年中期和二零二四年末期利潤分配方案已分別在本公司於二零二四年六月二十八日、二零二四年十月十四日及二零二五年六月三十日召開的股東會上獲股東批准，其中涉及每股派發現金紅利人民幣0.35元(含稅)、人民幣0.22元(含稅)及人民幣0.21元(含稅)。本公司二零二三年度、二零二四年中期和二零二四年末期利潤分配方案已實施完成。鑒於上述本公司二零二三年度、二零二四年中期和二零二四年末期利潤分配情況，董事會根據股東會的授權，對本激勵計劃授予股票行權價格進行了調整。調整後，首次授予的股票行權價格由人民幣13.00元／股調整為人民幣12.22元／股，預留授予的股票行權價格由人民幣12.09元／股調整為人民幣11.88元／股。

二零二六年六月二十六日，公司召開二零二六年第九次董事會會議，審議通過了《關於調整二零二三年股票期權激勵計劃行權價格的議案》。

本公司二零二五年末期利潤分配方案已在本公司於二零二六年六月二十六日召開的股東會上獲股東批准，其中涉及每股派發現金紅利人民幣0.38元(含稅)。鑒於上述本公司二零二五年末期利潤分配情況，董事會根據股東會的授權，對激勵計劃授予股票行權價格進行了調整。調整後，首次授予的股票行權價格由人民幣12.22元/股調整為人民幣11.84元/股，預留授予的股票行權價格由人民幣11.88元/股調整為人民幣11.50元/股。

二零二六年八月二十八日，公司召開二零二六年第十一次董事會會議，審議通過了《關於調整二零二三年股票期權激勵計劃行權價格的議案》。

根據本公司股東會授予董事會的授權，本公司二零二六年中期利潤分配方案已在本公司於二零二六年八月二十八日召開的二零二六年第十一次董事會會議上獲批准，其中涉及每股派發現金紅利人民幣0.28元(含稅)。鑒於上述本公司二零二六年中期利潤分配情況，董事會根據股東會的授權，對激勵計劃授予股票行權價格進行了調整。調整後，首次授予的股票行權價格由人民幣11.84元/股調整為人民幣11.56元/股，預留授予的股票行權價格由人民幣11.50元/股調整為人民幣11.22元/股。

(二) 須予披露及關連交易－收購標的公司的全部股權

二零二六年六月二日，大連海能(本公司之全資附屬公司，作為買方)與中遠海運(作為賣方)簽署中遠海運大連投資股權收購協議。二零二六年六月二十六日，公司週年股東會批准股權收購協議及其項下擬進行之交易。

(三) 發行中期票據

二零二六年五月二十七日，本公司在銀行間債券市場發行二零二六年第一期中期票據，發行規模為人民幣25億元，期限10年，票面利率2.06%。

(四) 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。

(五) 遵守企業管治守則

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，本公司已遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「《上市規則》」)附錄C1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。

(六) 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式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，即李建輝先生(主席)、王威先生以及陳崗先生。

審計委員會已審閱本集團截至二零二六年六月三十日止六個月之未經審核中期簡明綜合財務報表及本中期業績公告，並已與獨立核數師信永中和(香港)會計師事務所有限公司(「信永中和(香港)」)會面，信永中和(香港)已根據香港審閱準則第2410號審閱中期財務資料。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。

(七) 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，即陳崗先生(主席)、李建輝先生和程燕女士。薪酬與考核委員會已採納的職權範圍，與《上市規則》附錄C1所載之企業管治守則相一致。

(八) 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，即程燕女士(主席)、周崇沂女士、李建輝先生和陳崗先生。本公司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，並評估獨立非執行董事的獨立性。本公司的提名委員會已採納《上市規則》附錄C1所載之企業管治常規守則相一致的有關條文。

(九) 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)、王明峰先生、汪樹青先生、周崇沂女士、馬媛茹女士、陳崗先生及程燕女士。本公司戰略委員會負責考慮、評估、審議投資項目並向董事會建議重要的投資方案、收購及出售項目，對投資項目進行投資後的評估，並審議及考慮本公司整體戰略、可持續發展、環境、社會及管治的戰略及業務發展方向。

(十) 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執行董事以及兩名獨立非執行董事組成，即王明峰先生(主席)，李建輝先生和程燕女士。風險與合規管理委員會審議風險控制策略和重大風險控制解決方案，檢討本公司的風險管理的有效性，審議重大決策、重大項目風險評估報告，指導推動本公司法治建設，對經理層依法治企情況進行監督，並負責董事會授權的其他風險控制事項。

(十一) 對《上市規則》附錄C3《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》(「《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最高行政人員作出了特定查詢，並確認他們於報告期內已遵守《標準守則》的規定。

(十二) 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、數字化、科技創新、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。

於二零二六年六月三十日，本集團僱員總數為7,747人。於報告期內，本集團的員工成本約為人民幣17.27億元。

(十三) 本報告期利潤分配方案

二零二六年六月二十六日，本公司週年股東會審議及批准建議授權董事會決定二零二六年中期利潤分配具體方案，即董事會可以根據公司二零二六年半年度業績及資金需求狀況決定，決定是否實施及具體制定中期利潤分配方案。

根據週年股東會之授權，董事會批准派發截至二零二六年六月三十日止六個月之中期股息每股普通股人民幣0.28元(含稅)。

(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

於二零二六年六月三十日，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. 選舉執行董事

二零二六年七月二十日，公司特別股東會批准委任王明峰先生為本公司執行董事。

2. 提供租船履約擔保

二零二六年七月二十日，本公司特別股東會批准本公司為卡塔爾能源二期項目單船公司出具租船履約擔保。

3. 建議選舉非執行董事

二零二六年八月十一日，公司董事會宣佈建議委任何斌先生為本公司非執行董事。

(十七) 發佈於聯交所及本公司網頁上之補充資料

載有《上市規則》規定的本集團所有之財務及相關資訊的詳盡數據將在聯交所網頁(www.hkexnews.hk)及本公司網頁(<https://energy.coscoshipping.com>)上進行發佈。

上列財務資料節錄自本公司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簡明綜合財務報表並經由公司聘請的獨立審計師信永中和(香港)審閱，但該節錄本身並非本公司報告期內的法定財務報表。該等報告期內的簡明綜合財務報表將寄送各股東及可於本公司之網址下載。

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
二零二六年八月二十八日

於本公告刊發日期，董事會由執行董事任永強先生及王明峰先生，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李建輝先生、陳崗先生及程燕女士所組成。

* 僅供識別