

公司代码：600179

公司简称：安通控股



安通控股股份有限公司
2024 年年度报告摘要

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 <http://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、 公司全体董事出席董事会会议。
- 4、 致同会计师事务所（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
公司2024年度利润分配预案为：公司2024年度拟不进行利润分配，也不进行资本公积金转增股本。

第二节 公司基本情况

1、 公司简介

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	安通控股	600179	*ST安通

联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	荣兴	黄志军
联系地址	福建省泉州市丰泽区东海街道通港西街 156 号安通控股大厦	福建省泉州市丰泽区东海街道通港西街 156 号安通控股大厦
电话	0595-28092211	0595-28092211
传真	0595-28000935	0595-28000935
电子信箱	antong@antong56.com	antong@antong56.com

2、报告期公司主要业务简介

一、报告期内公司所处行业情况

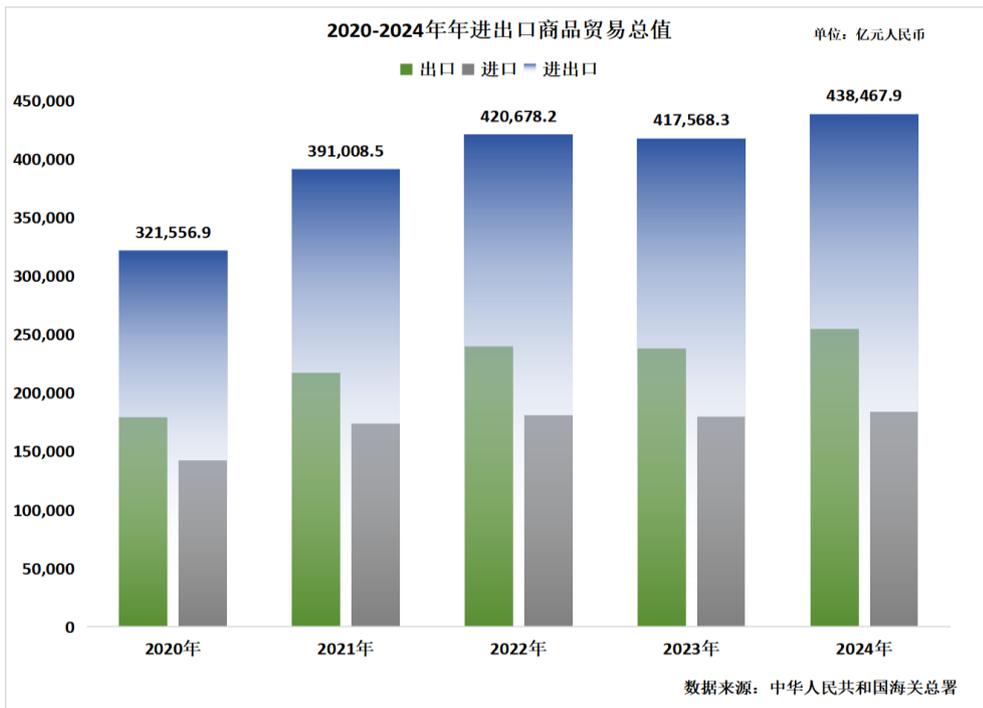
2024 年，全球经济形势依然复杂严峻，虽然通胀压力有所缓解，货币政策也逐步转向宽松，但受高成本、高债务以及保护主义加剧等因素影响，经济增长仍面临结构性问题与挑战。尽管如此，随着主要经济体需求的逐步恢复和供应链效率的改善，全球货物贸易出现一定程度的反弹，为航运业在应对供需再平衡和绿色转型挑战的同时，提供了新的增长动力。然而，局部地区的地缘纷争持续对全球供应链稳定构成干扰，大国竞争格局下的地缘政治态势加深了对全球贸易关系的影响，导致贸易碎片化现象加剧。上半年，受国际地缘政治影响，亚欧航线运力供给趋紧，支撑市场运价走高；下半年，随着地缘局势对运输市场的影响趋于平稳，市场货量转淡，运价整体回调，但仍较上年度保持相对高位运行。内贸集运市场方面，在扩内需促消费政策的带动下，需求增长相对稳定，但由于传统市场淡季需求减弱以及新增运力的集中交付，市场供需失衡，企业竞争加剧，导致前三季度运价整体下跌；第四季度传统旺季来临后，市场供需关系改善，运价大幅回升，全年呈现先抑后扬的走势。总体而言，全球集装箱海运贸易态势向好，但机遇与风险并存，市场面临诸多挑战。

（一）全球经济稳步复苏，贸易形势恢复向好

2024 年以来，全球消费制造业逐步回暖，海外市场进入新一轮“补库存”周期，经济活动和国际贸易呈现持续平稳向好的态势。据国际货币基金组织（IMF）2025 年 1 月份发布的《世界经济展望》预测，2024 年全球经济增速将稳定在 3.2%，较 2024 年的年初预计值有所上调，世界经济呈现缓慢复苏态势。其中，以中国为代表的亚洲新兴经济体的经济增速依旧亮眼，成为全球经济复苏的主要驱动力。

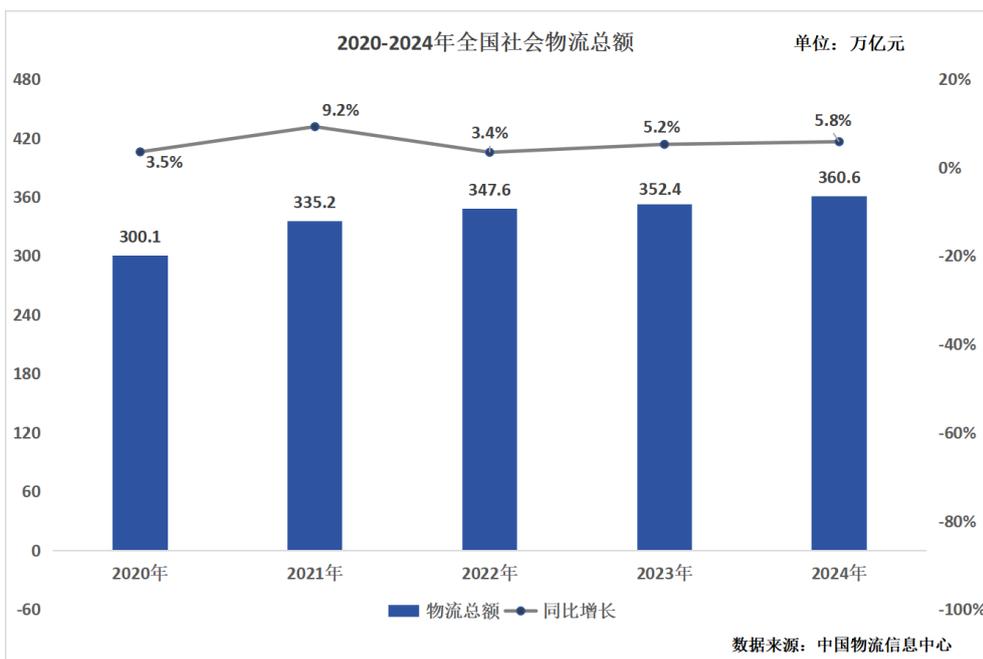
随着全球经济的稳步复苏，货物贸易实现显著反弹。世界贸易组织（WTO）统计显示，2024 年全球货物贸易量全年增长约 2.7%，对我国外贸拉动效应明显。尽管面临外汇市场波动和贸易壁垒等挑战，我国出口表现依然超出预期，规模再创历史新高。根据中华人民共和国海关总署的统计，2024 年我国进出口总值达到 43.85 万亿元人民币，同比增长 5%。其中，出口规模首次突破 25 万亿元，达到 25.45 万亿元，同比增长 7.1%，连续 8 年保持增长。

图 1



同时, 伴随各项政策的实施, 国内经济复苏持续深化, 2024 年我国物流运行总体平稳、稳中有进, 物流需求逐步回暖。根据中国物流信息中心发布数据, 2024 年全国社会物流总额达到 360.6 万亿元, 同比增长 5.8%, 增速较上年提高 0.6 个百分点。分季度来看, 一季度开局良好, 同比增长 5.9%; 二季度延续稳定发展态势, 增长 5.7%; 三季度增速放缓至 5.3%, 下行压力显现; 在一揽子政策措施的推动下, 四季度企稳回升, 同比增长 5.8%。全年物流需求增速稳中有进, 与经济恢复基本同步, 为国内集装箱运输需求的增长提供了有力支撑。

图 2



（二）运输需求逐步释放，集运需求持续回暖

2024 年，全球各主要经济体经济稳步增长推动集装箱运输需求稳中向好。世界贸易组织(WTO) 10 月发布的《全球贸易数据与展望》报告预测，2024 年全球货物贸易量将增长 2.7%，较年初预期有所上调。12 月初，联合国贸易和发展会议发布的《全球贸易更新》报告进一步指出，2024 年全球贸易额有望同比增加 1 万亿美元，达到 33 万亿美元，创历史新高。随着全球贸易回暖，集装箱运输需求显著回升。根据上海国际航运研究中心数据，2024 年全球集装箱海运量达到 2.11 亿 TEU，同比增长 5.4%，计入运输距离后的 TEU 海里同比增速升至 17.7%。

2024 年上半年，地缘政治紧张导致亚欧航线船舶绕行，集运市场运价大幅上涨。红海绕行和欧美加征关税预期加剧供应链紧张，推动集运旺季提前，仅 2024 年第二季度全球集装箱运量高达 4,655.5 万 TEU。进入下半年，随着地缘局势对运输市场的影响逐渐趋稳，市场需求由旺转淡，运价出现波动，各航运公司不断调降运价以此维持船舶装载率。第四季度，市场进入年底集中签约的关键时期，叠加年前需求提升，运输市场企稳反弹，运价逐步回升。

国内市场方面，各地区各部门扎实推动扩内需促消费政策落实落细，各消费市场规模持续增长，社会消费品零售总额达 48.79 万亿元，同比增长 3.5%。企业补库存和能源进口价格改善，进一步支撑了国内物资运输需求。根据交通运输部数据，2024 年前 11 个月，全国港口集装箱吞吐量完成 30,455 万 TEU，同比增长 7.3%，其中沿海港口集装箱吞吐量完成 26,753 万 TEU，同比增长 7.6%，内河港口集装箱吞吐量达到 3,702 万 TEU，同比增长 5.2%。

图 3

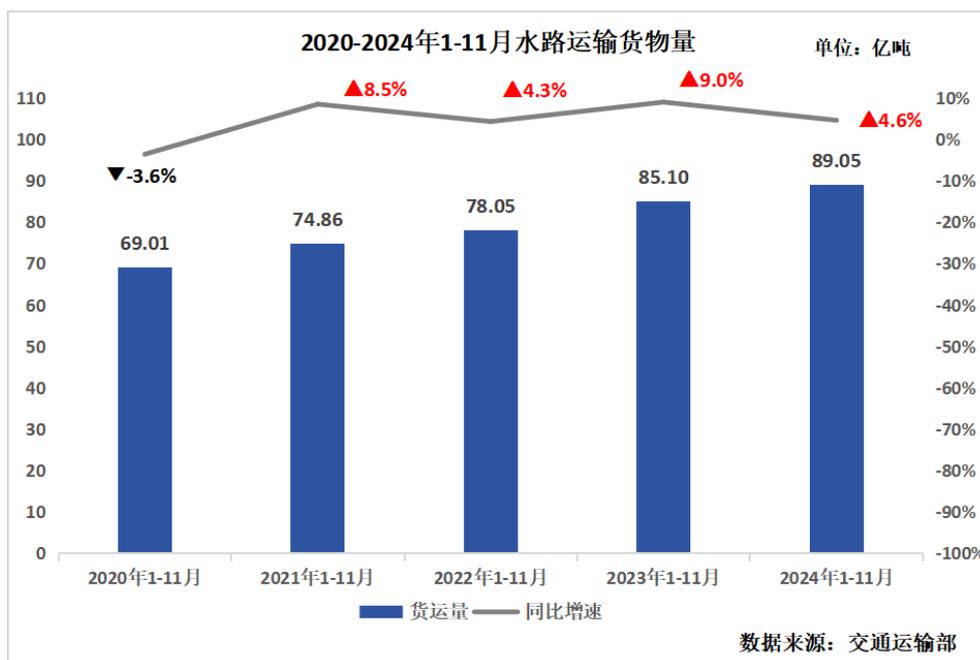
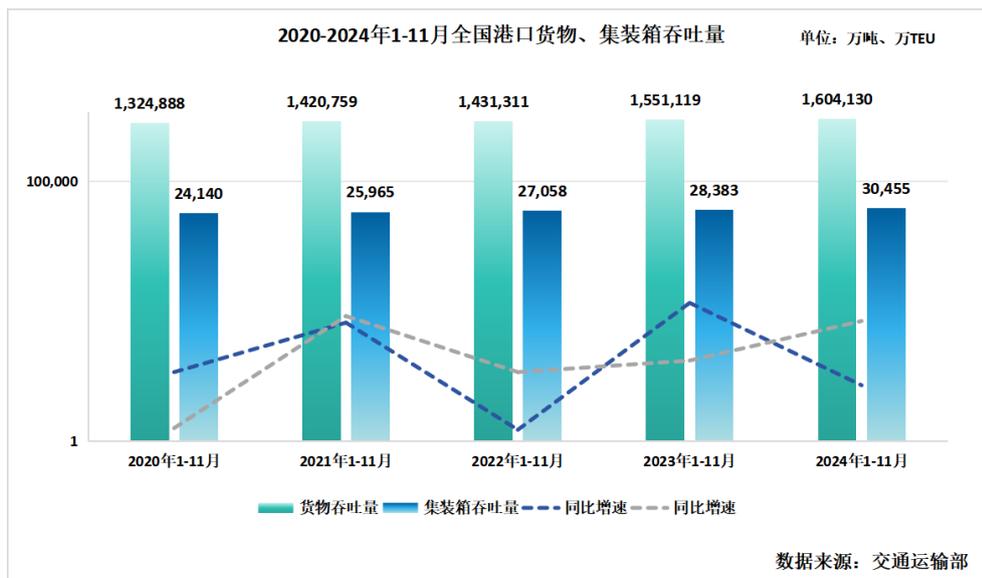


图 4

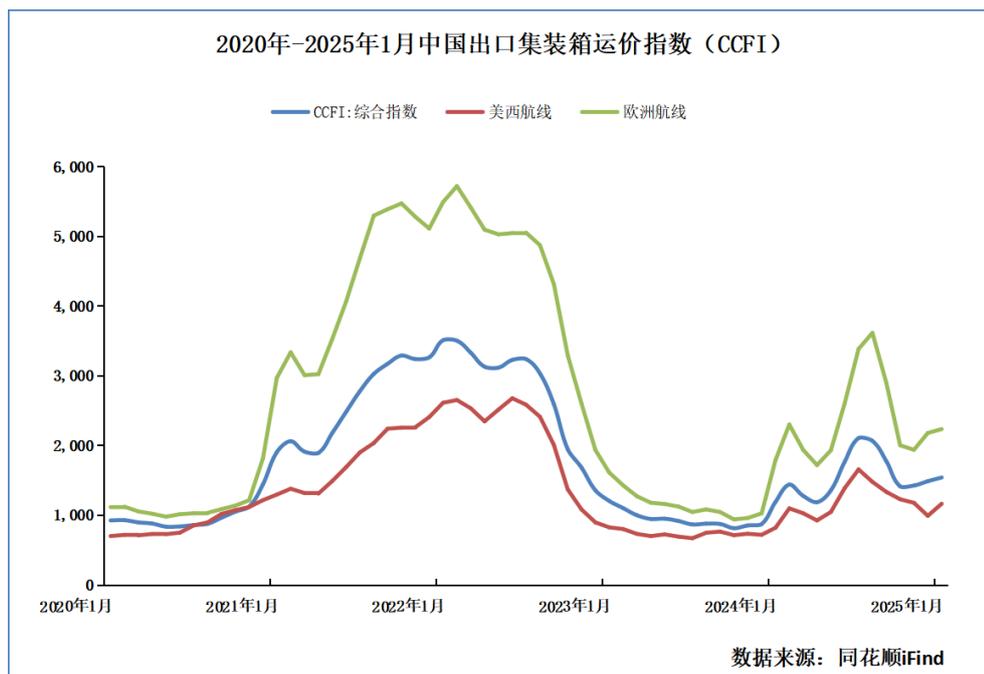


（三）供需两端差异显著，运价走势分化明显

2024 年，全球经济复苏趋缓，贸易保护主义加剧，但中国外贸展现出较强韧性，推动集装箱运输市场供需两端呈现显著差异，运价走势分化明显。外贸市场在需求强劲和运力紧张的背景下，运价大幅回暖；而内贸市场则因市场竞争和季节性波动，运价表现相对疲软。

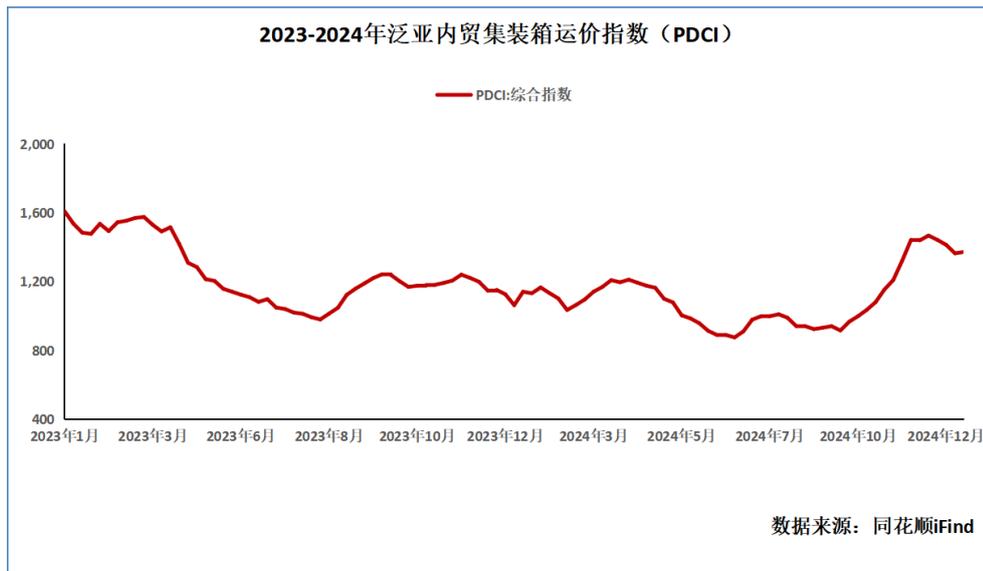
根据德路里预测，2024 年集运市场货运量需求较 2023 年增长 6.9%，而有效运力同比下降 1%。供需错配推动外贸集运市场运价整体回暖。上半年，欧美补库存需求回升，叠加红海危机和地缘政治冲突导致供应链紧张，市场有效运力不足，集运旺季提前到来，运价持续上涨。第三季度，随着红海效应减弱，大量兼营船舶逐步转移至外贸市场，市场需求回落，运价回调；第四季度传统旺季来临，运价企稳回升，全年保持相对高位运行。2024 年中国出口集装箱运价综合指数(CCFI)均值为 1,550.59 点，同比大幅上升 65.43%，欧洲航线和美西航线运价亦大幅上涨。外贸市场的强劲表现也带动了集装箱租船市场的繁荣，集装箱租船市场行情亦总体持续向好，各船型市场租金水平较年初均有较大幅度上涨。

图 5



与外贸市场相比，内贸集运市场供需矛盾较为突出。尽管扩内需政策带动需求增长，但大量新增运力集中交付导致市场供给过剩，运价承压。2024年上半年，内贸集运市场竞争加剧，运价持续走低。同时，沿海干散货市场低迷的走势传导至内贸集运市场，加之房地产、基建等行业增速放缓，建材等商品贸易价格下滑，进一步加剧了内贸市场的压力。根据泛亚内贸集装箱运价指数（PDCI），前三季度国内集装箱综合运价指数均值仅为 1,039.41 点，较 2023 年下滑 17.34%。运价的下跌直接导致了集运企业收益的大幅降低。四季度，随着传统旺季到来，北方地区运价大幅回升，带动整体市场运价上涨。截至 12 月底，PDCI 指数升至 1,372.00 点，较 2024 年初 1,063.00 点，上涨 29.07%。然而，整体来看，由于受上半年淡季运价持续走低拖累，旺季反弹时间推迟，全年运价均值仅为 1,101.42 点，较 2023 年仍下滑 12.41%，为 2016 年以来的最低平均运价水平，内贸集运企业收益受到明显影响。

图 6

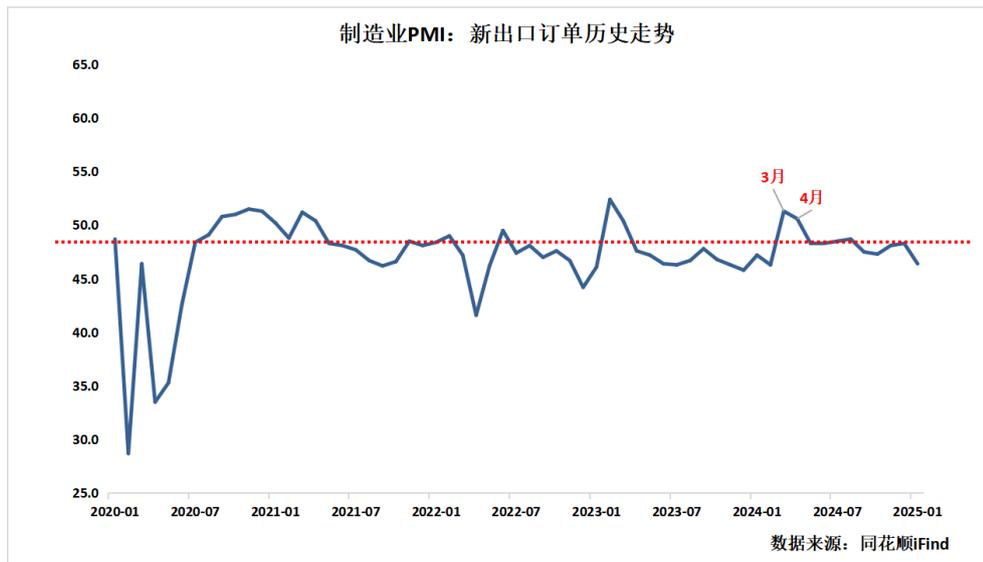


(四) 通胀缓降制造回暖，运价有望触底反弹

根据国际货币基金组织 (IMF) 的预测，2024 年全球通胀率将从去年的 6.7% 放缓至 5.8%，标志着通胀压力将逐步缓解。通胀水平的回落使得高成本对生产、消费等领域的冲击将逐渐消退，进而促进全球供需状况的持续向好。在此背景下，制造业展现出了强劲的复苏势头，制造业产出预计将持续稳步增长，且当前已经出现补库存迹象。世界贸易组织 (WTO) 统计显示，2023 年全球货物贸易量出现 1.1% 的衰退，2024 年全年增长约 2.7%。

具体到我国，制造业 PMI 中的新出口订单指数在今年 3 月和 4 月分别达到了 51.3% 和 50.6%，这是自去年 3 月以来首次重新站上荣枯线之上，并且显著高于去年年末的数据 (45.8%)，反映了国内生产活动的显著扩张和外贸市场的积极回暖，需求的回升将为中国出口集装箱运输需求提供有力支撑。三季度通胀延续回落态势，商品供需形势改善推动商品价格回落，2024 年下半年，制造业 PMI 重回荣枯线以下，10 月 PMI 仅为 47.30%，经济和消费情况仍处于弱恢复状态。

图 7



此外，美债利率见顶以及多个经济体出台制造业支持政策，全球制造业采购经理人指数（PMI）整体呈现回暖态势，释放出行业复苏的强烈信号。美国 2024 年前三季度制造业 PMI 均值达 48.3%，同比上升 1.2 个百分点，经济状况保持相对稳定，在软着陆轨道上。9 月美联储通过降息 50bp 的决议，将联邦基金利率区间降至 4.75%-5.00%，为 2022 年 3 月加息以来的首次降息，有望成为推动国际航运市场的积极因素。在国内，政府积极实施稳增长政策，通过减税降费、加大基础设施投资等手段，有效减轻制造业企业运营负担，加之央行推行支持性货币政策，为制造业回暖筑牢根基，有力拉动内贸航运市场需求。2024 年交通运输部和国家发展改革委联合印发的《交通物流降本提质增效行动计划》，进一步推动运输结构优化、物流成本降低以及多式联运与绿色物流发展。这些政策效应逐步显现，内贸航运市场有望迎来新的增长机遇。

二、报告期内公司从事的业务情况

安通控股以市场需求为中心，以集装箱航运物流为核心，通过整合水路、公路、铁路等运输资源，以数字智能科技驱动，致力于为客户提供绿色、经济、高效、安全的集装箱全程物流解决方案，推动产业链、供应链生态圈的共建共享、互惠互通，促进行业高质量有序发展。公司现已形成覆盖“沿江、沿海、纵深内陆”的业务网络布局形态，2024 年在全国各港口集装箱总吞吐量超过 1,580.12 万 TEU，在数十个内贸港口吞吐量排名前三。具体如下：

（1）海运板块

国内海运方面：

本报告期内，为了提升客户服务体验、全面增强营销能力，并实现片区对网点管理和业务开发的高效协同，公司对现有网点口岸进行了区域化整合。通过整合重叠的业务货源腹地、加强区域化业务开发及维护、优化资源调配以及实施集中管理策略，公司构建了一个更加高效、协同紧

密的物流网络。截至 2024 年 12 月 31 日，在内贸业务方面公司在全国设立了 43 个海运网点，覆盖 161 个业务口岸，内贸集装箱吞吐量在国内 95 个主要港口位列前三。目前，公司主营国内航线干线 34 条，国内航线基本覆盖国内主要干线港口。

在国家“双循环”战略纵深推进背景下，行业加速向产业链深度协同与价值共创转型。报告期内，公司持续优化内贸精品航线，不断提高内贸集装箱航运服务品质，为广大客户提供覆盖更广、班期更密、交货更快、效率更优的航线产品；进一步加强了与国内主要航线公司的合作，通过内贸航线的融舱合作实现优势互补，提高资源利用率与彼此竞争力。此外，报告期内公司与国内大宗商品供应链龙头厦门象屿股份有限公司达成了战略合作伙伴关系，通过加强信息资源共享，进一步深挖合作潜能，探索商业发展新模式，携手提升供应链服务水平与数智赋能效率，共同构建更加高效、畅通的多式联运服务体系。

国际海运方面：

截至报告期末，公司在国际航线上共运营 16 艘集装箱船舶，总运力达 71.66 万载重吨，主要用于对外期租。在国际海运业务方面公司一直致力于提升国际业务团队专业能力，不断完善国际业务运作体系，未来公司将充分利用内陆物流网络资源，探索内外贸融合联动运作模式。通过整合内外贸资源和优势，公司将进一步提升整体运作效率，为客户提供更全面、更优质的服务体验。

(2) 公路板块

公司以水路运输为核心向公路延伸，基于港口、航线网络资源，整合集装箱卡车资源，灵活调配分布全国的集装箱卡车运力，依托广泛覆盖的密集网点，实现公路运输的“点对点”高效传递与中转服务，满足客户对于“最后一公里”的物流需求。“干支一体”模式下，码头、船舶、铁路、集卡多方资源有效整合，实现了“一次承接，一票到底”，省去客户每个环节对接的繁重工作，真正帮助客户降低了成本，提高了运输效率。

(3) 铁路板块

本报告期内，为提升运营效率和集中资源发展核心优势，公司进一步对现有铁路网点进行了优化和整合。通过这一策略调整将铁路网点统一划归片区管理，极大地促进了资源的合理调配和业务的高效统筹。截至 2024 年底，公司设有铁路网点 8 个，覆盖哈尔滨、吉林、长春、通辽、包头、西安等关键节点。同时，直发线路 55 条，海铁线路 185 条，涉及业务铁路站点 237 个，铁路服务覆盖 31 个省级行政区 293 个城市。未来公司将紧密围绕现有航线，积极拓展联运业务，专注于提升有价值联运服务的资源分配，确保高效运营，从而更好地满足客户需求。

为进一步扩大服务半径并满足客户的潜在物流需求，公司还与铁路部门、铁路场站建立了紧

密的协议合作关系，充分利用铁路场站周边资源，并通过“铁路+公路+水路”的复合运输方式实现服务范围的拓展。2024年，公司与中铁集装箱运输有限责任公司进一步签订战略合作协议，确立为战略合作伙伴，共同构建以铁路集装箱班列与海运班轮为基础的“一单制”“班列+班轮”多式联运平台，推出多式联运产品，实现铁路与海运的无缝对接，极大提升物流效率与服务质量。同时，公司与港口单位高效连接，合力为客户提供铁路集装箱下水多式联运新模式，实现“一次托运、一个运单、一次投保、一箱到底、一票到门”的便捷服务。以铁路箱为载体的全程运输模式不仅提升了海铁运输用箱的标准度和匹配度，更切实降低了客户的综合物流成本，为公司的持续发展和客户的长期满意奠定了坚实基础。

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

	2024年	2023年	本年比上年增减 (%)	2022年	
				调整后	调整前
总资产	13,635,867,376.95	13,865,640,607.62	-1.66	12,904,815,651.37	12,904,815,651.37
归属于上市公司股东的净资产	10,772,015,620.64	10,161,579,121.25	6.01	9,575,095,328.29	9,575,095,328.29
营业收入	7,549,237,121.36	7,343,774,710.66	2.80	9,176,420,083.51	9,176,420,083.51
归属于上市公司股东的净利润	610,436,499.39	567,676,960.40	7.53	2,366,692,394.36	2,342,070,474.54
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	462,851,435.13	325,736,566.17	42.09	1,861,043,509.47	1,836,421,589.65
经营活动产生的现金流量净额	1,089,275,611.79	1,072,529,297.23	1.56	3,769,084,466.68	3,769,084,466.68
加权平均净资产收益率(%)	5.83	5.75	增加0.08个百分点	27.16	26.90
基本每股收益(元/股)	0.1443	0.1342	7.53	0.5495	0.5438
稀释每股收益(元/股)	0.1443	0.1342	7.53	0.5495	0.5438

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	1,616,233,168.03	1,902,441,682.90	1,810,794,890.04	2,219,767,380.39

归属于上市公司股东的净利润	51,204,491.13	103,293,472.96	6,728,046.79	449,210,488.51
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	21,393,871.29	42,607,383.83	-28,532,915.14	427,383,095.15
经营活动产生的现金流量净额	74,359,118.70	452,217,529.77	20,651,786.23	542,047,177.09

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

适用 不适用

注：受年初新增运力投入和沿海干散货市场低迷影响，内贸集装箱物流市场竞争加剧，导致公司 2024 年内贸集装箱平均运价较 2023 年同比下降 6.15%，其中：2024 年公司前三季度内贸集装箱平均运价较年初下降 11.67%，显著影响公司前三季度国内物流相关业务经营效益；随着第四季度航运业传统旺季的到来，市场需求有所回暖，加之公司有效的运营管理和市场拓展，公司第四季度内贸集装箱平均运价较 2024 年前三季度增长 55.89%，带动了公司整体盈利能力的提升。

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

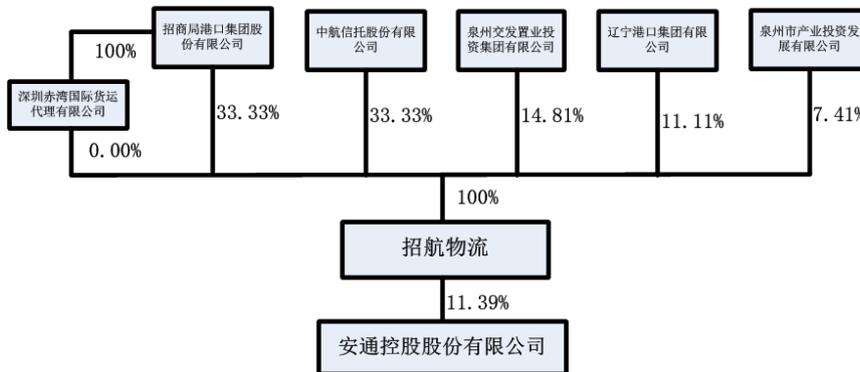
单位：股

截至报告期末普通股股东总数（户）						35,685	
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户）						42,667	
截至报告期末表决权恢复的优先股股东总数（户）						0	
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）						0	
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	
福建省招航物流管理合伙企业（有限合伙）		482,142,858	11.39		无		其他
安通控股股份有限公司破产企业财产	-5,914,828	352,288,356	8.33		无		其他

处置专用账户							
招商局港口集团股份有限公司		288,817,293	6.83	114,646,000	无		国有法人
一润供应链管理（上海）有限公司		200,000,000	4.73		无		境内非国有法人
国新证券—招商银行—国新股票宝 33 号集合资产管理计划		178,500,000	4.22		无		其他
郭东圣	-10,000,000	164,186,851	3.88	164,186,851	冻结	164,186,851	境内自然人
深圳前海航慧投资管理有限公司		116,666,667	2.76		无		境内非国有法人
郭东泽	-5,600,000	101,225,933	2.39	101,225,933	冻结	101,225,933	境内自然人
四川信托有限公司—四川信托—锦信 1 号单一资金信托		100,442,000	2.37	100,442,000	无		其他
海南博时创新管理有限公司—广东博资二号股权投资合伙企业（有限合伙）		100,000,001	2.36		无		其他
上述股东关联关系或一致行动的说明	1. 公司股东郭东泽先生和股东郭东圣先生为兄弟关系，为一致行动人。2. 公司未知其他股东之间是否存在关联关系或是否为一致行动人。						
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明	无						

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 重要事项

1、公司应当根据重要性原则，披露报告期内公司经营情况的重大变化，以及报告期内发生的对公司经营情况有重大影响和预计未来会有重大影响的事项。

(一) 报告期内公司的主要经营情况

2024 年公司实现营业收入 75.49 亿元,较 2023 年的 73.44 亿元增长 2.80%;营业成本为 66.40 亿元,较 2023 年的 65.95 亿元增长 0.68%;2024 年公司实现利润总额 7.63 亿元,较 2023 年的 7.35 亿元增长 3.86%;实现归属于上市公司股东的净利润 6.10 亿元,较 2023 年的 5.68 亿元增长 7.53%。

(二) 报告期内发生的重大事项

2024 年 6 月 12 日,公司召开第八届董事会 2024 年第三次临时会议及第八届监事会 2024 年第三次临时会议,审议通过了《关于本次发行股份购买资产暨关联交易具体方案的议案》《关于〈安通控股股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易预案〉及其摘要的议案》等相关议案,公司拟发行股份购买招商局能源运输股份有限公司旗下的中外运集装箱运输有限公司 100%股权以及广

州招商滚装运输有限公司 70%股权，具体内容详见公司于 2024 年 6 月 13 日在上海证券交易所网站披露的相关公告。

截至本报告披露日，公司正在积极推进本次交易的相关工作。本次交易尚需相关方就相关事项进行进一步决策并达成一致，并尚需经公司董事会再次审议及股东大会审议批准、有权监管机构批准、核准或同意注册后方可正式实施，本次交易最终能否达成和实施存在不确定性。

2、公司年度报告披露后存在退市风险警示或终止上市情形的，应当披露导致退市风险警示或终止上市情形的原因。

适用 不适用