

公司代码:600179

公司简称:安通控股

公告编号:2024-010

安通控股股份有限公司  
2023 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 大华会计师事务所（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2023年度利润分配预案为：公司2023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
办公地址	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
电子信箱	antong@renjian.cn	antong@renjian.cn

## 2 报告期公司主要业务简介

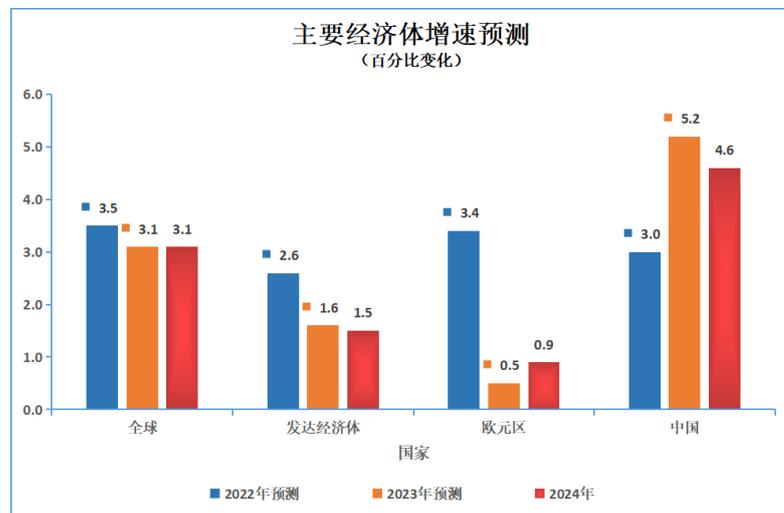
### （一）报告期内公司所处行业情况

2023年，随着全球经济增长放缓，市场呈现供需双弱的格局，集装箱运输市场的供需基本面呈现下行趋势，加之新增运力供给增速远快于运力需求，对市场运价造成了压力，各航线运价总体呈下行态势，集装箱运输企业整体盈利能力同比出现下滑。在运力过剩、运价低迷、环保政策趋紧以及宏观经济环境不确定的多重压力下，集运企业积极管理运力，不断实施降本增效，推进运输结构调整，以增强企业盈利能力。同时，叠加多式联运政策的持续助力，集运企业继续加速发展多式联运业务。

#### 1. 经济增速放缓，集运市场复苏仍需一定时间

2023年，全球经济错综复杂，国际地缘政治冲突频发，通胀压力持续，消费动能疲软，在供应链亟待重构的大环境下，市场信心未能得到全面修复，经济增长呈现缓慢且不平衡态势，相比新兴市场和发展中经济体，这一趋势在发达经济体中更为明显。国际货币基金组织（IMF）2024年1月份发布的《世界经济展望》预测，全球经济增速将从2022年的3.5%估值放缓至2023年的3.1%和2024年的3.1%，预测值低于3.8%的历史（2000-2019）平均年度增速，世界经济弱势下行。发达经济体的增速放缓将尤为明显，预计从2022年的2.6%下滑至2023年的1.6%。若在金融部门进一步承压下，2024年发达经济体的增速预计将下降至1.5%左右。全球经济复苏形势严峻，贸易增长疲软，根据联合国贸易与发展会议（UNCTAD）发布的《全球贸易更新》报告显示，预计到2023年底全球贸易额将缩减约1.5万亿美元至31万亿美元以下，商品贸易量增长亦低于预期。在这一宏观背景下，集装箱航运市场作为典型的周期性行业，其需求总量同比大概率将放缓。据克拉克森预测，2023年全球集运需求增速（含运距）为-2.1%，全球集运市场面临严峻挑战。

图1 主要经济体增速预测



数据来源：国际货币基金组织

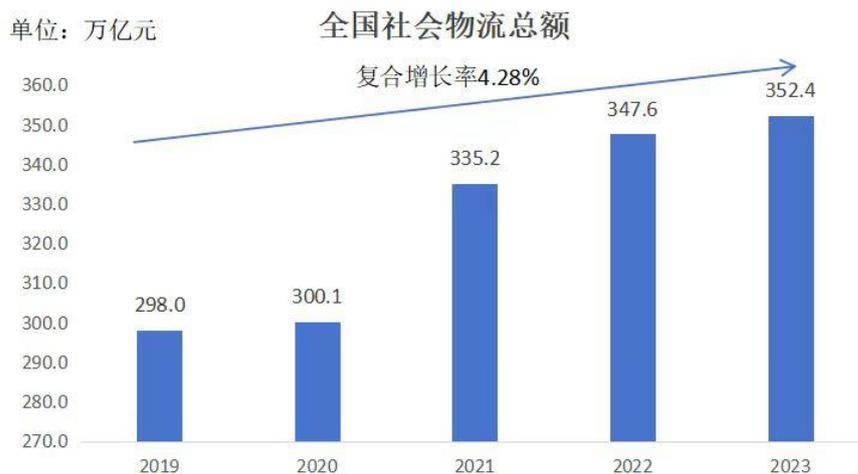
2023年，我国高效统筹经济社会发展，转型升级步伐扎实，市场活力和社会创造力持续释放，国内需求逐步复苏。2023年，中国社会消费品零售总额为471,495亿元，比上年增长7.2%，2017年至2023年年均复合增长率达到4.3%。我国一直将扩大内需作为经济发展的重要战略支撑，尽管社会物流总额的增速有所减缓，但整体呈现稳中有升的发展态势，为内贸运输需求的增长提供了有力支撑。

图2 社会消费品零售总额



数据来源：国家统计局

图3 全国社会物流总额

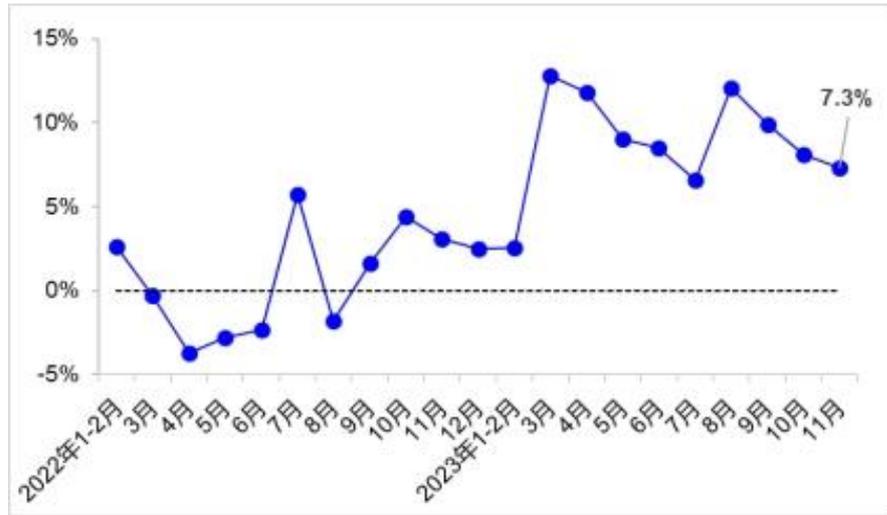


数据来源：中国物流信息中心

国际货币基金组织（IMF）2024年1月份发布的《世界经济展望》预测，中国经济增速将从2022年的3.0%增长至2023年的5.2%，我国经济基本面依然稳固。截至2023年11月份，我国港

口完成货物吞吐量 155.1 亿吨，同比增长 8.4%，其中集装箱吞吐量 2.8 亿 TEU，同比增长 4.9%。北方港口内贸业务占比较高，受内循环带动作用明显，南方港口多为外贸大港，受出口集装箱订单不及预期影响，增速低于北方。总体来看，我国港口生产维持着稳健的增长态势，集装箱航运运输需求相较于 2022 年实现了小幅增长。

图 4 港口货物吞吐量月度同比增速变化



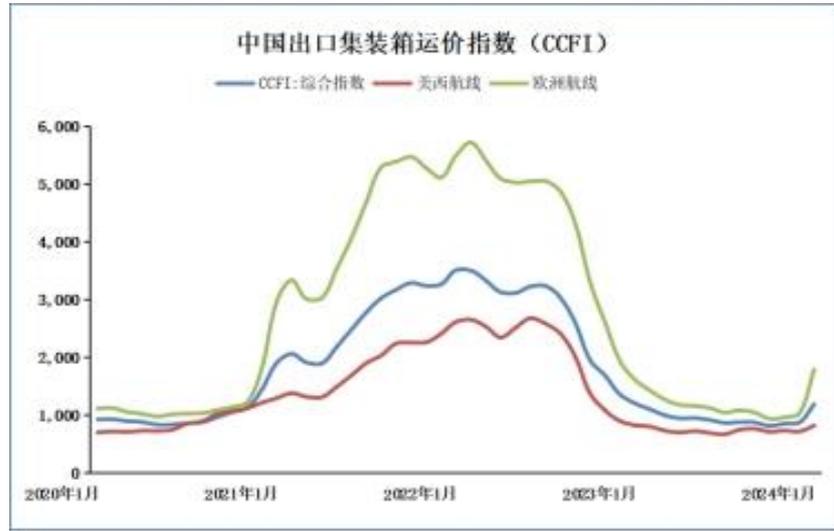
数据来源：交通运输部

## 2. 集运市场供需失衡，市场运价低位运行

经历了 2020 年和 2021 年集运市场火热和集装箱船租金上涨的行情，集运企业纷纷加码集装箱船舶建造，大量新签集装箱造船订单将于 2023-2025 年集中交付，新船交付将导致运力大幅增长。根据克拉克森预测，2023 年全球新交付运力超过 200 万 TEU，约占现有集装箱船队运力的 10%。截至 2023 年 12 月底，集装箱航运市场运力规模已高达 2,852 万 TEU，运力同比增长超过 7%，远高于近三年来的平均水平（4%左右），集装箱航运市场整体处于供大于求的环境。由于运力供给增速远快于运力需求，2023 年国际集装箱运价出现大幅跳水。2023 年，中国出口集装箱运价综合指数（CCFI）均值为 937.29 点，同比下降 66.43%，欧洲航线和美西航线运价走势相近，亦出现较大跌幅。但在 2023 年 12 月中旬后，受集运传统旺季出货量增加和红海紧张局势持续升级的双重影响，局部供需关系在短期内反转，欧洲、地中海、中东、美西等航线运价上涨明显，但这一情势的持续时间仍有待观察。此外，集运联盟的变化也将给航运市场带来变数。2023 年 1 月马士基和地中海航运宣布不再续签将于 2025 年到期的 2M 联盟，同年 10 月欧盟委员会宣布，决定不再延长《集运联营体豁免条例》（CBER）。集运联盟的变化，打破了现有国际集装箱主干航线“三足鼎立”的均势局面，标志着全球航运业的运力管理集中度将在很大程度上走弱，可能会引发市场力量的重新分配，将直接导致市场运价协调难度增加、竞争环境恶化，进而增加运价的不稳定性，

各集运企业利润或将随之降低。集运市场整体“强供给、弱需求”的局面，并未得到明显改善。

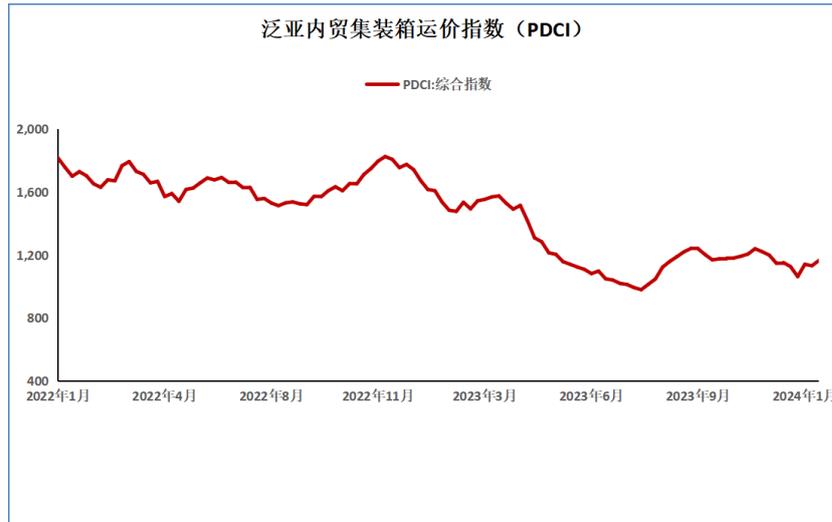
图 5 中国出口集装箱运价指数（CCFI）



数据来源：同花顺 iFinD

内贸市场方面，尽管得益于国家一系列稳经济、促发展、扩内需等一揽子政策的支持，2023年内贸吞吐量 and 集装箱吞吐量均有所增长，2023年1-11月我国港口完成货物吞吐量155.1亿吨，同比增长8.4%，集装箱吞吐量2.8亿TEU，同比增长4.9%，但内贸集装箱航运市场仍面临一系列挑战。据交通运输部统计，截至2023年12月31日，沿海省际运输集装箱船（700TEU以上，不含多用途船，下同）共计410艘、箱位数97.3万TEU，较2022年底增加60艘、载箱量增加14.3万TEU，载箱量增幅17.2%。市场正逐步进入运力集中交付期，大量新增运力涌入国内集装箱运输市场，导致市场静态运力出现大幅提升。同时，受国际集装箱运输市场运价的持续走弱，导致前期部分兼营外贸业务的船舶逐步回归内贸市场，使得内贸集运市场供给大幅增长，集运市场面临需求低迷和运力增长的双重压力，运价和租金整体大幅走低，行业在货源和市场份额上争夺激烈，合作配合变得愈发困难。此外，国内沿海干散货市场的低迷也对内贸集运市场产生了不小的冲击，截至2023年底，泛亚内贸集装箱运价指数（PDCI）显示，国内集装箱综合运价指数为1,126点，较2023年初1,616.00点，下跌30.3%，运价的下跌直接导致了集运企业收益的大幅降低。

图 6 泛亚内贸集装箱运价指数（PDCI）



数据来源：同花顺 iFinD

### 3. 政策助力多式联运发展，集运企业加速转型升级

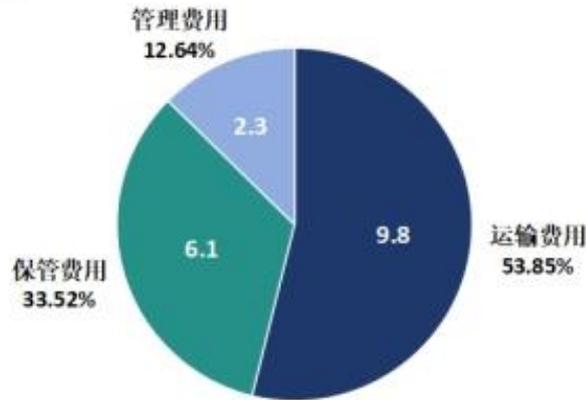
在运力过剩、运价低迷、环保政策趋紧以及宏观经济环境不确定的多重压力下，集运企业的营运能力及盈利能力面临着巨大挑战，然而，这一局面也为集运企业提供了优化运力管理和推进运输结构调整的契机。为了应对上述挑战，集运企业采取了多元化策略：一方面，通过降低航速、停航或绕航来灵活调整航班频次和运力规模，优化货物配送路径，加强市场营销以及推进数字化转型等措施降低运输成本、提升物流效益；另一方面，集运企业加速转型升级，通过淘汰老旧船舶、加装节能设备和使用替代燃料等措施，提升船舶的能效和环保性能，积极响应环保政策。

在运输结构调整方面，集运企业致力于增强核心竞争力。面对不断变化的运输需求，他们灵活调整运输方式，以适应市场新需求。据中国物流信息中心统计，2023年，我国社会物流总费用为18.2万亿元，其中运输、保管、管理费用分别为9.8万亿元、6.1万亿元、2.3万亿元，运输费用占比最高。从运输方式上看，我国公路运输占比最大，但运费最高，而低能耗、低成本的水路、铁路运输占比较低。多式联运通过将不同运输方式如陆路、海运、铁路和空运不同运输方式有机结合，提高运输效率和便利性。通过与各类运输合作伙伴建立合作关系，集运企业实现资源共享、成本分摊，为客户提供一站式综合物流服务解决方案。这不仅满足了客户对综合物流服务的需求，也推动了集运企业在多式联运领域的快速发展。

图7 2023 全国社会物流总费用

单位：万亿元

### 2023全国社会物流总费用



数据来源：中国物流信息中心

加之，我国高度重视多式联运与现代物流业发展，近年来，国家发展改革委、交通运输部、铁路总公司等部门从多个政策方面推动多式联运发展。在政策的助力下，多式联运的需求不断显现，推动了集运企业加速发展多式联运业务。2023年7月19日中国集装箱行业协会发布了《中国集装箱行业与多式联运发展报告(2022年度)》，报告中指出2022年我国铁路集装箱发送量突破3,000万标箱，同比增长19.6%，集装箱铁水联运量突破千万标箱。

时间	相关政策	具体内容
2017年1月	《关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》(交运发〔2016〕232号)	要大力发展集装箱多式联运，积极培育具有跨运输方式货运组织能力并承担全程责任的企业开展多式联运经营。
2020年2月	《关于大力推进海运业高质量发展的指导意见》(交水发〔2020〕18号)	建设现代化海运船队，支持企业协同发展，加快补齐航运服务业短板，完善海运业制度体系。
2022年1月	《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案(2021—2025年)》	到2025年，多式联运发展水平明显提升，基本形成大宗货物及集装箱中长距离运输以铁路和水路为主的发展格局，全国铁路和水路货运量比2020年分别增长10%和12%左右，集装箱铁水联运量年均增长15%以上。
2023年2月	《质量强国建设纲要》	积极发展多式联运、智慧物流、供应链物流，提升冷链物流服务质量，优化国际物流通道，提高口岸通关便利化程度。
2023年8月	《关于加快推进多式联运“一单制”“一箱制”发展的意见》(交运发〔2023〕116号)	力争通过3—5年的努力，多式联运“一单制”“一箱制”法规制度体系进一步完善，多式联运信息加快开放共享、单证服务功能深化拓展、龙头骨干企业不断发展壮大，进一步推动交通物流提质增效升级。

## （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，2023年在全国各港口集装箱总吞吐量超过1,370万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、协同紧密的口岸网络。截至2023年12月31日，在内贸业务方面公司在全国设立了51个海运网点，覆盖152个业务口岸，内贸集装箱吞吐量在国内83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“以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进”新发展格局的引领下，以及在交通运输部关于物流业降本增效的政策指导下，为了进一步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，公司升级了内贸精品航线，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，报告期内公司与中国外运股份有限公司结成战略合作伙伴关系，通过资源整合和管理创新，促进双方及下属企业之间的业务往来，共同发展国内外全方位的综合物流业务合作，实现优势互补，合作共赢。

国际海运方面：

截至报告期末，公司在国际航线上共运营14艘集装箱船舶，总运力达63.55万载重吨，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

公司累计与全国近2,000家集卡运输供应商深度合作，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复工作，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，公司对现有铁路网点进行了全面整合和优化布局。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2023年底，公司铁路网点由年初的15个精简至9个，覆盖哈尔滨、吉林、长春、通辽、包头、西安等关键节点。同时，直发线路由年初的329条减少至150条，海铁线路143条，铁海线路818条，涉及业务铁路站点235个，铁路服务覆盖31个省级行政区278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激发客户的潜在物流需求，公司与铁路部门、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”的复合运输方式实现服务范围的拓展。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

主要会计数据	2023年	2022年		本期比上年同期增减(%)	2021年
		调整前	调整后		
营业收入	7,343,774,710.66	9,176,420,083.51	9,176,420,083.51	-19.97	7,794,183,361.83
归属于上市公司股东的净利润	567,676,960.40	2,342,070,474.54	2,366,692,394.36	-76.01	1,766,340,088.70
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	325,736,566.17	1,836,421,589.65	1,861,043,509.47	-82.50	1,635,776,038.12
经营活动产生的现金流量净额	1,072,529,297.23	3,769,084,466.68	3,769,084,466.68	-71.54	2,418,747,503.77

	2023年末	2022年末		本期末比上年同期末增减(%)	2021年末
		调整前	调整后		
归属于上市公司股东的净资产	10,161,579,121.25	9,575,095,328.29	9,575,095,328.29	6.13	7,764,120,964.84
总资产	13,865,640,607.62	12,904,815,651.37	12,904,815,651.37	7.45	11,232,300,516.76

### 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	1,686,687,487.99	1,908,706,421.64	1,805,712,881.21	1,942,667,919.82
归属于上市公司股东的净利润	82,565,287.00	198,941,063.58	114,891,578.25	171,279,031.57
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	51,798,420.34	135,391,471.84	32,245,740.96	106,300,933.03
经营活动产生的现金流量净额	100,120,737.42	589,632,198.84	138,934,475.10	243,841,885.87

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

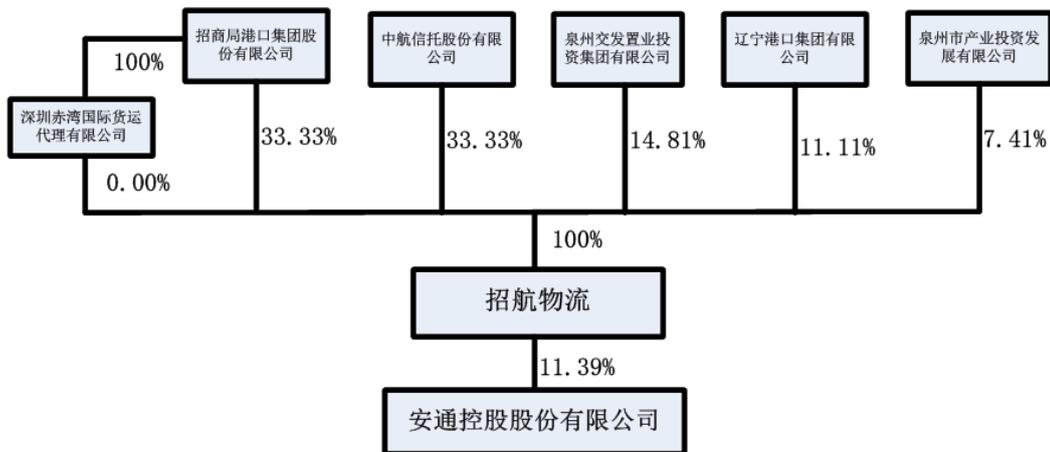
截至报告期末普通股股东总数（户）		35,485					
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户）		34,405					
截至报告期末表决权恢复的优先股股东总数（户）		0					
年度报告披露日前上一月末表决权恢复的优先股股东总数（户）		0					
前10名股东持股情况							
股东名称 (全称)	报告期内增减	期末持股数量	比例 (%)	持有有限售条件的股份数量	质押、标记或冻结情况		股东性质
					股份状态	数量	

					态		
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处置专用账户	-29,770,732	358,203,184	8.47		无		其他
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		174,186,851	4.12	174,186,851	冻结	174,186,851	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	-172,192,000	106,825,933	2.52	106,825,933	冻结	106,825,933	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	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		100,000,001	2.36		无		其他

伙)							
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。

2023 年末公司总资产为 138.66 亿元，较年初的 131.29 亿元（根据会计政策调整后）增长 5.61%；实现营业收入 73.44 亿元，较 2022 年的 91.76 亿元下降 19.97%；营业成本为 65.95 亿元，

较 2022 年的 63.71 亿元增长 3.52%；2023 年公司实现利润总额 7.35 亿元，较 2022 年的 29.62 亿元下降 75.19%；实现归属于上市公司股东的净利润 5.68 亿元，较 2022 年的 23.67 亿元下降 76.01%。

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

安通控股股份有限公司董事会  
2024 年 3 月 28 日