
公司代码：601872

公司简称：招商轮船

招商局能源运输股份有限公司
2017 年年度报告摘要

一 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，投资者应当到上海证券交易所网站等中国证监会指定媒体上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、准确、完整，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 未出席董事情况

未出席董事职务	未出席董事姓名	未出席董事的原因说明	被委托人姓名
董事	田晓燕	身体原因	解正林

- 4 信永中和会计师事务所为本公司出具了标准无保留意见的审计报告。

5 经董事会审议的报告期利润分配预案或公积金转增股本预案

- 1、按母公司净利润计提 10% 的法定盈余公积 32,470,223.91 元；
- 2、以现金方式派发股利 185,481,033.92 元（按公司 2017 年底全部已发行股份 5,299,458,112 股计算，每股派发现金股利 0.035 元（含税））。

二 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	招商轮船	601872	不适用

联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	孔康	赵娟、徐安安
办公地址	上海市浦东新区国展路777号中外运上海大厦7楼、香港干诺道中168-200号信德中心招商局大厦32楼	上海市浦东新区国展路777号中外运上海大厦7楼、香港干诺道中168-200号信德中心招商局大厦32楼
电话	021-68301260、00852-28597361	021-68301260、00852-28597361
电子信箱	IR@cmhk.com	IR@cmhk.com

2 报告期公司主要业务简介

报告期公司继续主要从事国际原油运输、国际干散货运输业务，并通过持股 50% 的 CLNG 公司（另一持股 50% 的股东为中远海能下属的大连中远海运油品运输有限公司）投资经营国际 LNG 运输业务。公司油轮和散货船队根据市场情况，主要通过即期市场租船、期租租船、与货主签署 COA 合同、参与市场联营体（POOL）运作等多种方式灵活开展生产经营活动。

国际原油海运行业的基本情况 由于石油主要产地和消费地的地理分布原因，产生了原油海洋运输行业，海运也是最大量、高效和成本最低的石油运输方式。从长期趋势看，虽然有所波动，但全球原油消费和贸易总体呈现持续且相对稳定的低单位数字增长趋势，海运贸易量的增速略高于消费量的增速，非 OECD 地区的需求近年已经超越 OECD 地区。由于需求和供应结构的变化，全球海上原油贸易和运输的格局也在相应发生变化，近年平均运距也在不断发生变化，短期波动有时比较剧烈。海运有效需求（吨海里）=海运贸易量*平均运距，因此原油海上贸易格局和运距的变化与运量的变化一样值得关注。此外，由于原油消费国集中在北半球，国际原油运输的季节性体现在一季度和四季度需求通常较为旺盛，二三季度通常则为淡季。

2014 年以来，全球原油市场持续呈现供大于求的状况。2017 年初 OPEC 及部分非 OPEC 石油出口国达成减产，全球市场供大于求的状态趋于改善。近年全球原油陆上可用储存空间的日益减少，大型油轮等海上设施可以用于大规模储油用途，在原油期现正价差较大（能够覆盖租船及融资成本）、出现套利空间时，往往刺激 VLCC 等大型油轮被较长期租用作海上浮仓的需求。2008 年金融危机后国际油价回升期间，海上浮仓一度曾经高达 1.1 亿桶，租用了 55 艘 VLCC，占当时总运力近 10%，对当时的 VLCC 运价构成了强力支撑。近年来，由于欧美制裁等原因，相当一部分伊朗老龄油轮长期用于储油（2016 年 3 月以来该部分运力明显释放）；市场上使用 VLCC 等油轮用作原油/燃料油浮仓的情况也一直存在，整体规模视乎油价期现正价差（contango 效应）带来套利需求的变化。2017 年二季度以来，VLCC 被较长时间部署用作浮仓的数量持续下滑，目前处在多年来低位（Clarkson 统计约 480 万载重吨），按载重吨计，仅约占总运力的 2%。大量原用于储油的 VLCC 重新回到运输市场，这也是造成 2017 年下半年以来市场供求关系进一步失衡的重要原因之一。

2010 年以来，中国原油进口量继续呈高速上涨趋势，年均上涨约 8.5%，2013 年油价下跌以来，中国石油进口加速，2015-2017 年上升至 9.3%、15.3% 和 9.5%，2018 年前两个月仍然保持着 10.8% 以上的高增速；中国进口原油在保持中东原油为主的情况下持续呈多样化趋势，在进口结构中，从中东进口原油的比重基本保持在 50% 左右，从非洲地区进口原油的比重下降，拉美、哈萨克斯坦等其他国家进口的原油比重增加。与此相适应，中国石油公司近年来成为油轮市场需求的主力，其中中石化在油轮及

VLCC 油轮租船市场规模均为全球第一。但由于中国船东控制的运力有限等多种原因，中国船东的承运中国进口原油份额近年增长缓慢甚至出现负增长，所占比例偏低，具备巨大的增长空间。

油轮运力供应方面，据 Drewry 预计，至 2019 年，全球油轮船队总载重吨将接近 5 亿吨，年复合增长率保持 3% 左右。2016 年以来，随着市场运费率的下跌，油轮新增订单一度明显减少，但 2017 年受低船价、节能环保替代需求等多种因素刺激，新造船订单再次放量，据 Clarkson 统计当年 VLCC 新造船订单达 53 艘，创 2011 年以来第二高水平，同比上涨 279%。从手持订单看，2017 及 2018 年之前仍将是新运力交付的高峰期（部分属于替代老龄油轮退出的订单），具体交付量/实际交付比率则不同的研究机构有不同的判断，部分取决于市场运费率的表现。全球油轮的建造则集中在韩国、中国和日本，总订单数接近全球订单数的 90%。老龄油轮拆解方面，2017 年下半年以来开始提速，2018 年以来更是显著增加，以 VLCC 为例，根据 Pareto 追踪统计的数据，2015-2017 年共拆解了 17 艘 VLCC（其中 13 艘在 2017 年下半年拆解），2018 年截止 3 月 20 日拆解和出售送拆的老龄 VLCC 已经达到 19 艘，其中部分船舶船龄低于 18 岁。老龄油轮的拆解趋势如果持续，可望明显缓解运力供应方面的压力。

国际干散货海运行业的基本情况 全球干散货海运需求主要来自铁矿石、煤炭、粮食等大宗商品的海外贸易需求，市场规模庞大，多年来（即使是 2008/09 年金融危机时期）持续增长，2017 年已经达到了 50.98 亿吨/年，比 2006 年的 32.6 亿吨大幅增长。据 Clarkson 最近出版的相关研究报告数据，未来全球干散货总贸易量仍将继续稳步增长。运力方面，2017 年末，全球干散货船合计约 8.2 亿载重吨，增速已经明显放缓，但仍比 2016 年底增长了 3%，订单占现有运力的比例连续第三年降至 20% 以下，约为 10%。与此同时，2017 年拆船数量继续回落，由 2016 年的 2,920 万载重吨下降至 1,450 万载重吨（2015 年拆解了 3,070 万载重吨）。

国际干散货运输通常也具有明显的季节性。主要大宗散货供应集中在南半球、需求则集中在北半球，干散货海运运输经常受到季节性的影响（如粮食收获、雨季等）。

LNG 运输市场 LNG 是液化天然气（Liquefied Natural Gas）的缩写，是天然气在超低温（-163℃）条件下液化形成的，主要成分为甲烷。LNG 体积是同质量的天然气的 1/625。LNG 作为清洁能源，是传统能源的有效替代。世界 LNG 工业虽然已经历了 40 年的发展历程，正如 50 年前的石油工业一样，今天的世界 LNG 工业仍处于大发展时期。

LNG 运输是指通过 LNG 运输专用船、铁路和公路等方式，将 LNG 运送至终端站。目前海上运输 LNG 运量占世界 LNG 运量的 80% 以上。BP 公司在《2035 世界能源展望》中预计：到 2035 年，LNG 将成为天然气贸易的主导形式。全球前三大 LNG 进口国为日本、韩国及中国，2015 年的 LNG 进口量占全球总量的 60%，达到 3,290

亿立方米。

低油价目前对国际 LNG 市场的影响主要有两方面：一方面可能导致需求量减少；另一方面推动贸易格局的改变。在环境问题日益得到重视的背景下，尽管 LNG 短期需求可能减少，但行业中长期前景仍然乐观。

目前亚太地区的 LNG 进口价格相对于欧美存在明显溢价。

LNG 海运市场包括长期期租市场和现货租船市场。截止 2018 年 3 月初，全球 LNG 专用船舶共 516 艘，其中比较主流的 10 万立方舱容以上的大型 LNG 船约 469 艘，尚未交付的新船订单约 114 艘。

2017 年以来，受石油价格上涨影响，LNG 价格上涨，上有开发商/贸易商状况有所改善，LNG 长期运输合约的执行风险下降。

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

	2017年	2016年	本年比上年 增减(%)	2015年
总资产	37,790,890,776.76	38,616,622,157.23	-2.14	31,240,119,773.87
营业收入	6,095,349,579.29	6,025,067,278.81	1.17	6,157,025,503.45
归属于上市公司股东的净利润	614,432,922.94	1,729,968,663.63	-64.48	1,153,680,092.22
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	328,992,931.11	916,846,480.19	-64.12	464,819,024.58
归属于上市公司股东的净资产	15,216,447,821.04	15,969,159,585.94	-4.71	13,697,609,560.80
经营活动产生的现金流量净额	2,953,147,044.90	3,513,929,770.07	-15.96	2,292,155,880.94
基本每股收益 (元/股)	0.12	0.33	-63.64	0.23
稀释每股收益 (元/股)	0.12	0.33	-63.64	0.23
加权平均净资产收益率(%)	3.89	11.91	减少8.02个百分点	10.01

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	1,760,484,406.16	1,507,191,914.37	1,328,963,937.03	1,498,709,321.73
归属于上市公司股东的净利润	302,308,151.97	214,840,134.87	184,798,697.75	-87,514,061.65
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	302,256,419.87	214,826,086.51	82,366,472.29	-270,456,047.56
经营活动产生的现金流量净额	1,197,333,127.49	930,962,078.90	372,831,498.28	452,020,340.23

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

适用 不适用

4 股本及股东情况

4.1 普通股股东和表决权恢复的优先股股东数量及前 10 名股东持股情况表

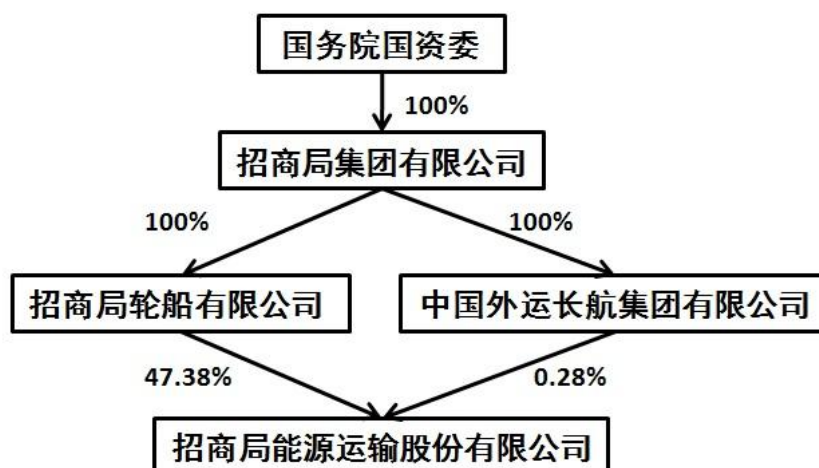
单位：股

截止报告期末普通股股东总数（户）		187,239					
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户）		180,667					
截止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 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	质押或冻结情 况		股东 性质
					股份 状态	数量	
招商局轮船有限公司		2,511,018,262	47.38	578,536,303	无		国有法人
中国石油化工集团公司		912,886,426	17.23		无		国家
中国人寿保险股份有限公司—分红—个人分红—005L—FH002沪		109,843,916	2.07		无		国有法人
中国石化集团资产经营管理有限公司		32,297,936	0.61		无		国有法人
中国证券金融股份有限公司	6,902,320	26,219,940	0.49		无		其他
平安信托有限责任公	3,414,300	23,582,294	0.44		无		其他

司一投资精英之淡水泉							
中国对外经济贸易信托有限公司一淡水泉精选1期	3,378,507	21,176,110	0.40		无		其他
淡水泉（北京）投资管理有限公司一淡水泉成长基金1期	2,113,410	20,707,617	0.39		无		其他
中国工商银行股份有限公司一诺安价值增长混合型证券投资基金	19,543,903	19,543,903	0.37		无		其他
中国外运长航集团有限公司		14,700,000	0.28		无		国有法人
上述股东关联关系或一致行动的说明	中国石化资产经营管理有限公司为中国石油化工集团公司全资子公司，存在关联关系，属于一致行动人。中国外运长航集团有限公司与本公司为同一实际控制人下的关联方。其它股东之间未知是否存在关联关系或属于《上市公司收购管理办法》规定的一致行动人。						

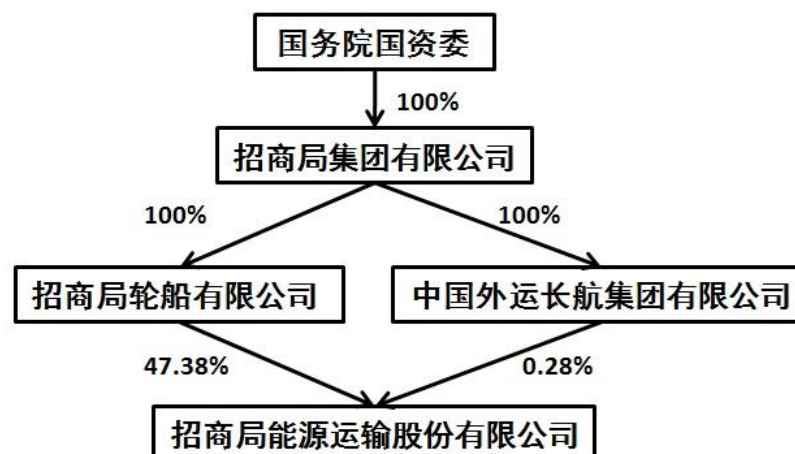
4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√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

三 经营情况讨论与分析

1 报告期内主要经营情况

面对复杂多变的航运市场，公司全体船岸员工认真贯彻董事会的工作部署，积极应对市场，充分发挥公司船队的优势和特点，攻坚克难，取得了较好的经营业绩，油轮和散货船队再次逆势双双实现较好的盈利，为“十三五”奠定良好开局。

公司船队结构及变化情况（不包括短期租入船）：

招商轮船船队概况

（截至 2018 年 3 月）

		数量	万载重吨	平均船龄	新订单/待交船
自有船队	油轮船队	49	1,409	5.8	9
	其中:VLCC	44	1,355	5.4	9
	Aframax	5	54	9.2	-
	干散货船队	27	521	3.6	20

	其中:VLCC	8	320	4.6	20
	Capesize	7	126	6.6	-
	Ultramax	12	75	1.2	-
	LNG 船队	11	91	4.9	10
	小计	87	2,021	5.0	39
中长期租入	干散货船队 ultramax	2	12.8	0.5	
管理船舶总计		5	132	3.8	0
合计		94	2,165.8	—	39

报告期公司油轮船队新交付 VLCC 油轮 4 艘，干散货船队 Ultramax 增加 5 艘（含租入新船 2 艘），LNG 船队增加 2 艘。报告期公司自有运力增加约 163 万载重吨。

报告期船队部分业务指标情况

业务	单位	本年累计	同比%
油轮货运量	万吨	6,306	5.0
散货货运量	万吨	3,035	21.4
LNG 货运量	万立方米	1,526	-6.6
油轮周转量-完成航次口径	亿吨海里	4,614	3.3
散货周转量-完成航次口径	亿吨海里	2,491	9.5
油轮营运率	%	96.9	-0.46
散货营运率	%	98.6	0.1

2017 年,公司旗下三支船队共完成货运量 10,063 万吨,增长 8.6% (同比,下同)。其中,油轮船队完成货运量 6,306 万吨,增长 5.0%, (其中承运中国进口原油约 3,992 万吨,增长 13.7%),完成周转量 4,614 亿吨海里,增长 3.3%,营运率 96.9%;散货船队完成货运量 3,035 万吨,增长 21.4%,完成周转量 2,491 亿吨海里,增长 9.5%,营运率 98.6%;LNG 船队完成货运量 1,526 万立方米(约 722 万吨),营运率 100%。

2017 年,公司积极研判市场形势、合理部署运力,积极应对市场变化,抵御油轮市场下滑对公司业绩的冲击,积极抓住干散货市场上行机遇,提升干散货板块的经营效益。

1、油轮船队经营

1) 积极开拓央企客户,持续推进中国进口原油运输,数量再创新高。2017 年,公司与中石化的长期原油运输合同执行情况良好,与其他央企石油公司合作也不断巩固加强,公司 VLCC 船队与央企石油公司在即期市场上订载同比继续增加,占总订载航次比例接近 8 成。全年承运中国进口原油 3,992 万吨,占中国原油海运进口量超过

10%，凸显了作为国家进口能源运输主力船队的地位和作用。

2) 低迷市况下稳健多元经营，继续拓展期租及 COA。继续奉行期租与程租（包括 COA）相结合的经营模式，抓住市场机会，优化期租布局，锁定长期收益，提升效益。为稳定货源，巩固加强与重要客户的长期合作关系，2017 年公司继续与国内外石油公司/贸易商加强业务合作，为船队奠定稳定的货源基础。

3) 发挥规模和管理优势，深化全球运营，提升船队效益。报告期公司继续发挥品牌、服务质量效率、船队规模、长期客户、经营管理等优势，深化全球运营，加强西部市场开拓，平衡船队运力分布，稳定和提升公司经营效益。

2、干散货船队经营

抓住市场回暖良机，公司经营水平再上新台阶。利用国家“一带一路”战略契机，广泛开发大客户，为公司长期、稳健发展打下坚实基础。

1) 大客户战略执行顺利

稳步推进大客户战略，与巴西淡水河谷合作顺利，长期 COA 执行情况达到预期，为公司获得稳定的回报。新造船计划稳步推进，将于 2018、2019 年按照计划顺利下水。

2) 智慧经营继续推进

建立更加科学全面的研判体系，开拓视野，密切关注上下游市场走向，从更高的水平和不同的角度反观航运，提高研判准确度。注重实际情况与市场预判之间的差异，不断校验市场预判，调整经营方案，总结市场变量与走势的相关性。

3) 经营策略灵活多样

2017 年，自有船队经营策略制定得当，符合市场发展趋势，经营效果良好。好望角船型把握市场波段，通过期租与现货相结合，期货与即期订载相结合等方式锁定盈利，稳步前行。灵便船队坚持全球经营，平衡不同洋区的运力分布，形成稳定的全球航线操作。加强与招商系企业的业务交流与协作

利用收购、整合等契机，加强与招商局航运板块各主体之间的合作，共同研讨市场、拜访客户，交流船、货经营经验，提升综合服务能力、服务质量和客户满意度。深入了解客户具体需求，为客户量身打造服务方案，提供全流程物流服务。与招银租赁签订中长期合约，采取代管加租赁的形式进行合作，扩展业务范围。

2 导致暂停上市的原因

适用 不适用

3 面临终止上市的情况和原因

适用 不适用

4 公司对会计政策、会计估计变更原因及影响的分析说明

√适用□不适用

(1) 2017年4月28日财政部发布了“关于印发《企业会计准则第42号——持有待售的非流动资产、处置组和终止经营》的通知”财会〔2017〕13号，该准则自2017年5月28日起施行。对于该准则施行日存在的持有待售的非流动资产、处置组和终止经营，采用未来适用法处理。本公司已于2017年5月28日起执行新准则。

(2) 根据财政部2017年5月10日颁布的修订后的《企业会计准则第16号——政府补助》(以下简称“修订后的16号准则”)的相关规定，对2017年1月1日存在的政府补助采用未来适用法处理，对2017年1月1日至该准则施行日之间新增的政府补助根据该准则进行调整。本公司自2017年1月1日起将与日常活动相关的政府补助，按照经济业务实质，计入其他收益或冲减相关成本费用，并在利润表中的“营业利润”项目之上单独列报“其他收益”项目；与经营活动无关的政府补助，计入营业外收入。本年利润表中“其他收益”项目增加109,949.12元、“营业外收入”减少109,949.12元，不对以前年度进行追溯调整。

(3) 根据2017年12月25日财政部发布的“关于修订印发一般企业财务报表格式的通知”(财会[2017]30号)，在资产负债表中将“划分为持有待售的资产”修改为“持有待售资产”，将“划分为持有待售的负债”修改为“持有待售负债”。在利润表中新增“资产处置收益”项目，反映本集团出售划分为持有待售的非流动资产(金融工具、长期股权投资和投资性房地产除外)或处置组时确认的处置利得或损失，以及处置未划分为持有待售的固定资产、在建工程、生产性生物资产及无形资产而产生的处置利得或损失，债务重组中因处置非流动资产产生的利得或损失和非货币性资产交换产生的利得或损失也包括在本项目内。在“营业利润”项目之上单独列报“其他收益”项目，计入其他收益的政府补助在该项目中反映。在“净利润”项目下新增“(一)持续经营净利润”和“(二)终止经营净利润”行项目，分别反映净利润中与持续经营相关的净利润和与终止经营相关的净利润。本公司将原列报于“营业外收入”和“营业外支出”的非流动资产处置利得和损失和非货币性资产交换利得和损失变更为列报于“资产处置收益”，该变更对本年利润表无影响，采用追溯调整法对比较数据进行调整，调增上年度“资产处置收益”9,152,778.28元，调减上年度“营业外收入-非流动资产处置利得”9,318,874.91元，“营业外支出-非流动资产处置损失”166,096.63元，对资产总额和

净利润无影响。

5 公司对重大会计差错更正原因及影响的分析说明

适用不适用

6 与上年度财务报告相比，对财务报表合并范围发生变化的，公司应当作出具体说明

适用不适用

本公司合并财务报表范围包括招商局能源运输投资有限公司、招商轮船散货船控股有限公司、招商轮船 LNG 运输投资有限公司、招商轮船油轮控股有限公司、招商局能源运输（香港）有限公司、明海置业有限公司、招商轮船船贸投资有限公司等 115 家子公司。与上年相比，本年因注销清算减少集益企业有限公司等 9 家子公司。

详见本附注“八、合并范围的变更”及本附注“九、在其他主体中的权益”相关内容。