

---

公司代码：600428

公司简称：中远海特

中远海运特种运输股份有限公司  
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 公司全体董事出席董事会会议。
- 4 瑞华会计师事务所（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 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

公司以 2017 年 12 月 31 日总股本 2,146,650,771 股为基数，每 10 股派发现金人民币 0.20 元（税前），共计派发人民币 42,933,015.42 元。本分配预案尚需提交公司 2017 年年度股东大会通过。

## 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	中远海特	600428	中远航运

联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	董宇航	王健
办公地址	广东省广州市天河区珠江新城花城大道20号广州远洋大厦23楼	广东省广州市天河区珠江新城花城大道20号广州远洋大厦23楼
电话	(020) 38161888	(020) 38161888
电子信箱	dongyh@coscol.com.cn	wangjian@coscol.com.cn

### 2 报告期公司主要业务简介

#### 2.1 公司所从事的主要业务、经营模式

中远海特主营特种船运输业务，以“打造全球综合竞争力最强的特种船公司，成为国际领先的工程物流服务商”为战略目标，以“举重若轻的实力，举轻若重的精神”为经营理念，致力于打造世界一流的特种船队。公司目前拥有规模和综合实力居世界前列的特种运输船队，经营管理半潜船、多用途船、重吊船、汽车船、木材船和沥青船等各类型船舶 100 多艘近 300 万载重吨。公司形成了以中国本土为依托，辐射全球业务的经营服务网络，在远东至地中海、远东至欧洲、远东至波斯湾、远东至美洲、远东至非洲等航线上，形成了稳定可靠的班轮运输优势。

---

中远海特的船舶节能环保、适货性强，长期从事包括钻井平台、舰艇、机车及火车车厢、风电设备、桥吊、成套设备等远洋运输市场中超长、超重、超大件、不适箱以及有特殊运载和装卸要求的货载运输。中远海特的航线覆盖全球，船舶航行于 160 多个国家和地区的 1600 多个港口之间。同时，通过多用途船、重吊船和半潜船队的合理构成，货物承运能力实现了从 1 吨至 10 万吨的全覆盖，可为广大客户提供安全、快捷、环保的运输服务，公司可以根据客户需要和项目具体情况，灵活安排船舶装卸港口，工程项目到哪里，公司的航线就延伸到哪里，确保货物安全到达。凭借着超群实力，打造了数百个国际重大项目的经典运输案例，频频刷新“超极限”运输记录。

中远海特努力开展服务创新，不断完善全球营销网络,提升服务水平，推动从“港到港”的运输向“门到门”的全程物流延伸,以及从“海上运输”向“海上运输加安装”转变。中远海特拥有亚洲首个货运技术中心，可为客户提供优质的货运技术服务。公司瞄准市场最先进技术水平和最高端客户要求，与科研机构、高等院校等专业研究机构结成合作伙伴关系，研究开发高技术高难度的运输服务解决方案，满足并超越客户的期望。

中远海特建立了完善的管理体系，在满足 ISM 规则、ISPS 规则、海事劳工公约 MLC2006 等国际强制性法规要求的基础上，导入了 ISO9001、ISO14001、OHSAS18001 等管理体系标准，并以满足强制性规范和标准为前提，围绕客户安全需求和管理提升需求两个重点，构建了 QHSE 管理体系。高标准的国际化、专业化管理，使中远海特形成了持续稳定的安全保障与环境保护机制，始终为客户提供稳定可靠的特种专业运输服务。

中远海特开拓进取，多元发展，拥有航运相关产业，包括船舶通信导航设备修理及代理、船舶及技术咨询服务、船舶物资供应、海员履约培训等业务，行业经验丰富，已形成一定的规模和产业链，对内为航运主业提供强有力的支持和保障，对外开拓专业市场,和航运主业形成有益互补。

## 2.2 公司行业情况说明

在经历 2008 年金融危机以来的漫长调整期后,2017 年，世界经济终于迎来久违的增长提速，周期性因素和内生增长动力增强，金融环境改善。国际经贸发展好于预期,世界海运需求显著改善，运力供给整体温和增长，航运基本面持续改善，运价底部抬升显现，全球航运业总体呈现逐步回暖趋势。2017 年，全球海运量实现了 4.1%的增长,创近五年最高增速，与此同时,由于新船交付量有所回落,加之船舶拆解市场较为活跃,全球船队运力增速降至 3.3%的历史低位。克拉克森综合运价指数(ClarkSea Index)均值为 10743 美元/天,同比上涨 14.3%。干散货运输方面，呈现触底反弹趋势，整体表现大幅好于 2016 年，2017 年波罗的海干散货运价指数（BDI）均值 1145 点，同比大幅上涨 70.1%；集装箱运输市场，供需基本面也呈现好转，拆船规模上升，运价同比改善，随着

兼并重组陆续落地，市场竞争格局进入实质优化期，但市场供给压力犹存，2017年中国出口集装箱运价指数（CCFI）均值 820 点，同比增长 15.4%；国际油运市场，需求放缓运力激增，运价表现持续受压，2017年波罗的海油轮运价指数（BDTI）为 787 点，同比小幅增长 8.4%，仍处于历史低位水平。

### 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	21,250,771,066.48	21,290,148,441.52	-0.18	17,943,077,721.76
营业收入	6,508,692,188.32	5,883,170,356.76	10.63	6,840,502,485.65
归属于上市公司股东的净利润	237,560,541.70	50,260,945.94	372.65	145,581,381.88
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	241,434,915.89	-55,160,542.36	不适用	-87,795,321.86
归属于上市公司股东的净资产	9,503,310,165.04	9,367,200,139.44	1.45	6,666,192,473.64
经营活动产生的现金流量净额	1,425,774,288.60	638,959,782.32	123.14	1,029,170,661.73
基本每股收益（元/股）	0.111	0.024	364.28	0.086
稀释每股收益（元/股）	0.111	0.024	364.28	0.086
加权平均净资产收益率（%）	2.52	0.56	增加1.96个百分点	2.21

#### 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	1,603,415,034.04	1,708,935,459.97	1,655,147,502.12	1,541,194,192.19
归属于上市公司股东的净利润	11,057,155.09	61,186,627.92	89,410,369.29	75,906,389.40
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	32,587,886.46	69,644,967.20	71,569,188.07	67,632,874.16
经营活动产生的现金流量净额	131,586,260.64	331,856,875.35	361,304,516.34	601,026,636.27

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）	121,458
------------------	---------

年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户）					118,406		
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	
中国远洋运输有限公司	0	1,083,147,344	50.46	228,102,189	无	无	国有法人
前海开源基金—包商银行—前海 开源定增11号资产管理计划	0	228,102,189	10.63	228,102,189	未知	未知	境内 非国有法人
中央汇金资产管理有限责任公司	0	48,347,200	2.25	0	未知	未知	其他
中国工商银行—华安中小盘成长 混合型证券投资基金	188,640	16,000,000	0.75	0	未知	未知	其他
银华基金—农业银行—银华中证 金融资产管理计划	0	11,510,100	0.54	0	未知	未知	其他
工银瑞信基金—农业银行—工银 瑞信中证金融资产管理计划	0	11,220,948	0.52	0	未知	未知	其他
中国广州外轮代理有限公司	0	10,256,301	0.48	0	未知	未知	其他
大成基金—农业银行—大成中证 金融资产管理计划	0	8,195,732	0.38	0	未知	未知	其他
华夏基金—农业银行—华夏中证 金融资产管理计划	0	6,263,470	0.29	0	未知	未知	其他
中国建设银行股份有限公司—华 安保本混合型证券投资基金	-3,500,000	6,000,000	0.28	0	未知	未知	其他
上述股东关联关系或一致行动的说明	1、报告期，持有公司股份5%以上的股东为中国远洋运输有限公司，中国远洋运输有限公司所持公司股份未发生质押、冻结情形。公司未知其他无限售条件股东所持有股份有无发生质押、冻结情形。2、中国广州外轮代理公司与本公司属同一控股股东中国远洋运输有限公司，除此之外，公司未知以上无限售条件股东之间的关联关系情况或属于《上市公司收购管理办法》规定的一致行动人情况。						

#### 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

2017 年，全球海运贸易需求大幅改善，中国外贸回稳向好，公司所从事的特种船运输市场也逐步走出金融危机以来最困难的时期，总体呈现市场回暖，运价上涨的态势，但不同的细分市场继续呈现出多元化和差异性的特点。

报告期，公司把握航运市场回暖的有利时机，积极采取多种措施，推进落实发展战略，夯实“特”字品牌，努力提升经营效益，实现了利润总额稳步提高，并实现了航运主业盈利，效益创下近年新高。报告期，公司共新增 9 艘船舶计 24.8 万载重吨，退役 2 艘老旧船舶。同时新签订了 3 艘 62,000 吨多用途纸浆船。截至报告期末，公司自有船舶 101 艘计 258.67 万载重吨，同比增加 7 艘计 19.76 万载重吨，自有船队平均船龄 9.2 年。

#### 1、多用途船和重吊船

报告期，多用途船和重吊船市场总体处于弱势盘整格局，据克拉克森统计，2.1 万吨和 1.7 万吨多用途船租金均值分别为 8538 美元/天、7671 美元/天，同比分别下降 4.95%和 2.38%，降幅虽有所收窄，仍在历史低位运行。但在中国供给侧结构性改革战略指引、“一带一路”建设稳步推进、我国对外承包工程业务持续增长、新兴市场开拓有力等共同作用下，给市场带来了机遇。

---

报告期，公司紧跟市场，抓住机遇，努力提升运价，实现经营效益大幅减亏。公司充分发挥船型优势，加大工程项目开发力度，全力开展风电、高铁机车和电力设备等分行业专业化营销，进一步优化公司货源结构。同时，公司强化拓展新市场、新航线和新货源，寻找新的利润增长点，开展国内沿海运输业务。2017年多用途船和重吊船运量同比提升41.8%和15.6%。报告期，公司共接入4艘28,000吨多用途船及2艘冰级36,000吨多用途船。截至报告期末，公司拥有多用途船共40艘，计110.88万载重吨；拥有24艘重吊船，计63.93万载重吨。公司多用途船、以及租入经营的杂货船等共实现船队营业收入人民币2,394,678,602.27元，同比上升4.85%，占公司船队营业收入39.80%；实现船队营业利润人民币-67,993,538.60元。重吊船共实现船队营业收入人民币1,145,209,273.24元，同比上升12.89%，占船队营业收入19.04%；实现船队营业利润人民币-9,199,218.23元。

## 2、半潜船

2017年，国际原油价格企稳上行为油气行业带来期许已久的曙光，海上油气开发热情有所复燃，海洋工程装备运营市场得以触底企稳。但目前全球钻井平台利用率在70%水平低位徘徊，海工装备日租金水平也仍处于低位盘桓，半潜船现货市场形势仍然激烈。

报告期，面对半潜船现货市场的严峻考验，公司半潜船队日趋完善营销体系，持续提高对于高端货源的掌控能力。2017年，公司各重大项目均按计划推进，其中，YAMAL项目共执行16个航次，按期按质完成了“运输+安装”项目。大项目的相继中标和顺利执行，奠定了公司在全球半潜船高端市场的领先地位，也开启了公司从单纯的海运承运人到项目承包商的转型升级。报告期，公司竞拍购入1艘二手半潜船38,000载重吨。截至报告期末，公司拥有7艘半潜船，计32.18万载重吨。公司半潜船共实现船队营业收入人民币1,281,519,424.74元，同比增长47.62%，占船队营业收入21.30%；实现船队营业利润人民币448,643,434.32元，同比增长42.76%。

## 3、汽车船

报告期，在外贸稳增长、调结构政策的落实下，我国汽车出口呈现了良好的回升态势。据中国汽车工业协会统计，2017年中国汽车企业出口89.1万辆，同比提升25.8%。但同期国内汽车市场走势趋弱，产销增速显著放缓。从供给端看，全球汽车船运力供过于求的态势未有改观，市场竞争形势严峻，运价持续低迷。

报告期，公司进一步加强汽车船业务的管控，提高汽车船业务的战略地位，2017年1月，公司完成出资设立全资子公司广州中远海运滚装运输有限公司，作为公司汽车船业务发展平台。2017年12月，公司完成了购买控股子公司中远日邮49%的股权。购买完成后，为减少法人数量，实现

---

资源有效利用和降低管理成本，公司分别于 2017 年 11 月及 2018 年 1 月召开董事会及股东大会，完成了吸收合并及注销中远日邮的相关审议程序。截至报告期末，公司拥有 6 艘汽车船，计 7.97 万载重吨。报告期，公司汽车船共实现船队营业收入人民币 303,285,635.17 元，同比上升 27.84%，占船队营业收入 5.04%；实现船队营业利润人民币-52,429,810.57 元。

#### 4、木材船

报告期，我国房地产市场持续升温，带动原木消费量增加，加上我国对天然林实施禁伐，为木材进口创造了条件。据海关统计，2017 年我国原木及锯材进口量累计完成 9279.2 万立方米，同比提高 15.7%。但由于通关新政、雨季持续等因素造成压港严重，以及激烈的市场竞争，木材船市场经营压力依然较大。

报告期，公司加大木材船营销力度，稳步提升运价，通过优化航次、优化航线和节约船期等措施降本增效。报告期，公司共退役 2 艘老旧木材船。截至报告期末，公司拥有 11 艘木材船，计 33.81 万载重吨。报告期，公司木材船共实现船队营业收入人民币 488,553,911.68 元，同比减少 4.71%，占船队营业收入 8.12%；实现船队营业利润人民币-51,797,022.30 元。

#### 5、沥青船

2017 年上半年沥青进口出现明显回落，进入三季度后，受旺季因素提振沥青贸易成交量同比、环比均有所好转，全年中国沥青进口共计 503.86 万吨，同比微增 1.8%。由于沥青船近年来万吨以上大船加速增长，运力增速远高于货运需求增长，造成各区域运力过剩，市场供需失衡。

报告期，公司加强对已有航线的营销和优化，维持现有期租业务，同时积极拓展新航线，在低迷的市场下多措并举努力维持市场份额。报告期，公司共接入 2 艘 13,000 吨沥青船。截至报告期末，公司拥有 13 艘沥青船，计 9.89 万载重吨。公司沥青船共实现船队营业收入人民币 403,018,709.27 元，同比下降 2.70%，占船队营业收入 6.70%；实现船队营业利润人民币 5,401,532.06 元，同比减少 95.08%。

### 四 报告期内主要经营情况

2017 年，面对复杂多变的航运市场，公司全体船岸员工团结一心，抓住机遇，攻坚克难，坚定不移推进发展战略，全面促进提质增效，各项工作取得良好成效，公司的综合竞争力、以及在国际市场和特种船行业内的影响力得到大幅提升。主要工作有：

一是抓住机遇，公司效益实现大幅增长。报告期，公司航运主业成功实现整体盈利人民币 272,678,172.99 元，成为公司效益的主体，反映出公司的经营能力和盈利质量得到改善和提高。



二是创新举措，航运主业经营成效不断提升。报告期，公司一方面抓住市场机遇，全面开发纸浆运输市场，大力拓展沿海内贸市场，进一步巩固北南两极的极地市场优势，多个大项目取得重要进展，获得良好经济效益。与此同时，抓住市场机遇积极推动运价上涨。另一方面，公司不断深化营销机制建设，分行业专业化营销也取得新成效。

三是战略引领，航运主业转型升级迈出新步伐。公司船队结构、货源结构和客户结构的不断优化，船队整体实力和单船实力显著提升。同时，不断巩固海上“运输+安装”业务优势，积极推进全程物流业务，综合竞争实力得到进一步提升。

四是追求精益，提高绩效管理和成本控制水平。公司以预算管理为抓手，坚持“全员参与，全面覆盖”，狠抓成本控制工作，推进实施航次效益考核，加大应收账款回收工作力度，切实做好精细化管理。

五是加强监管，安全生产形势保持平稳。公司进一步强化管理体系和制度建设，不断加强两支队伍的安全能力建设，安全生产总体保持平稳。

六是拥抱变革，积极推进改革发展和体制创新。公司全力以赴推进船员管理体制改革，促进组织机构的科学和优化，全面加强人才队伍建设工作。

七是协同并进，岸产企业发展取得新的成效。各岸产公司坚定发展战略，克服实际困难，在经营效益和管理提升等多方面取得了成绩。

## （一） 主营业务分析

利润表及现金流量表相关科目变动分析表

单位:元 币种:人民币

科目	本期数	上年同期数	变动比例 (%)
营业收入	6,508,692,188.32	5,883,170,356.76	10.63
营业成本	5,381,852,387.82	5,270,171,659.23	2.12
销售费用	52,354,472.71	51,937,640.27	0.80
管理费用	459,567,270.33	431,903,398.14	6.41
财务费用	305,952,581.73	254,202,817.05	20.36
资产减值损失	-1,431,741.87	12,903,411.95	-111.10
投资收益	42,269,968.99	120,579,013.79	-64.94
经营活动产生的现金流量净额	1,425,774,288.60	638,959,782.32	123.14
投资活动产生的现金流量净额	-1,420,170,786.28	-2,869,663,588.49	50.51
筹资活动产生的现金流量净额	174,629,560.58	2,216,217,835.34	-92.12

营业收入变动原因说明：主要是报告期国际航运市场有所改善，公司抓住市场机遇，积极采取有效措施推动运价提升，航运业务收入增加。

营业成本变动原因说明：主要是国际燃油价格上升影响，燃油成本增加。

销售费用变动原因说明：主要是报告期销售人员人工成本增加所致。

管理费用变动原因说明：主要是报告期人工成本增加所致。

财务费用变动原因说明：主要是报告期船舶建造贷款规模增加，相应利息支出增加。

资产减值损失变动原因说明：主要是报告期公司收回长账龄应收款项同比增加导致计提的坏账准备相应减少。

投资收益变动原因说明：主要是报告期参股公司投资收益减少。

经营活动产生的现金流量净额变动原因说明：主要是报告期收入规模上升和收到的增值税退税款增加所致。

投资活动产生的现金流量净额变动原因说明：主要是报告期按照造船合同进度支付的造船款同比减少。

筹资活动产生的现金流量净额变动原因说明：主要是上年同期收到了非公开发行股票募集资金净额 24.8 亿元。

## 1. 收入和成本分析

### (1). 主营业务分行业、分产品、分地区情况

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 (%)
航运主业	6,016,265,556.37	5,106,612,316.64	15.12	12.86	3.91	增加 7.31 个百分点
非航运主业	492,426,631.95	275,240,071.18	44.11	-10.88	-22.65	增加 8.51 个百分点
主营业务分产品情况						
分产品	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 (%)
多用途船	2,394,678,602.27	2,185,726,956.75	8.73	4.85	-10.79	增加 16 个百分点
半潜船	1,281,519,424.74	731,282,694.65	42.94	47.62	45.43	增加 0.86 个百分点
重吊船	1,145,209,273.24	1,033,171,381.40	9.78	12.89	3.12	增加 8.55 个百分点
汽车船	303,285,635.17	271,704,110.15	10.41	27.84	46.17	减少 11.24 个百分点
沥青船	403,018,709.27	360,595,495.02	10.53	-2.70	32.04	减少 23.54 个百分点
木材船	488,553,911.68	524,131,678.67	-7.28	-4.71	4.71	减少 9.65 个百分点
合计	6,016,265,556.37	5,106,612,316.64	15.12	12.86	3.91	增加 7.31 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 (%)
进口运输	1,525,133,830.41	1,592,525,593.51	-4.42	26.77	23.81	增加 2.5 个百分点

出口运输	2,480,914,809.99	2,009,362,157.67	19.01	-14.19	-21.88	增加 7.97 个百分点
沿海运输	364,939,281.70	283,924,856.66	22.20	94.40	138.74	减少 14.45 个百分点
第三国运输	1,645,277,634.27	1,220,799,708.79	25.80	56.91	30.30	增加 15.15 个百分点
合计	6,016,265,556.37	5,106,612,316.64	15.12	12.86	3.91	增加 7.31 个百分点

船型	2017 年期租水平 (美元/营运天)	2016 年期租水平 (美元/营运天)	期租水平比上年同期增减(%)
多用途船	8,503.19	5,564.46	52.81
半潜船	50,304.66	33,996.09	47.97
重吊船	9,284.67	7,965.23	16.56
汽车船	9,864.33	10,014.66	-1.50
沥青船	9,139.40	11,642.83	-21.50
木材船	6,319.79	6,318.59	0.02
合计	11,440.57	8,471.05	35.06

注 1: 上表中的多用途船含租入的杂货船, 汽车船含租入的滚装船;

注 2: 上表中数据不包括舱位租船相关数据。

## (2). 成本分析表

单位: 元

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
航运 主业	燃油	1,307,622,567.92	24.30	1,036,315,292.21	19.66	26.18	燃油价格上升, 燃油成本增加
	港口使费	1,112,546,072.44	20.67	1,298,947,610.63	24.65	-14.35	货运量减少导致使费减少
	船员费用	761,238,652.29	14.14	677,305,132.32	12.85	12.39	船舶数量增加及部分船员人工费用开支增加
	折旧费	815,727,958.16	15.16	654,952,035.46	12.43	24.55	新造船舶投入运营
	船舶租赁费	427,307,588.64	7.94	616,588,189.55	11.70	-30.70	租入船舶经营规模减少
船员 外派	船员费用	33,045,869.17	0.61	33,764,000.83	0.64	-2.13	船员外派人数略有减少

## (二) 资产、负债情况分析

适用  不适用

单位: 元

项目名称	本期期末数	本期期末数占总资产的比例 (%)	上期期末数	上期期末数占总资产的比例 (%)	本期期末金额较上期期末变动比例 (%)	情况说明

应收票据	350,485.00	0.00	6,654,746.50	0.03	-94.73	报告期末未到期汇票减少
预付款项	487,682,625.00	2.29	707,789,249.74	3.32	-31.10	报告期末预付船舶使费备用金减少
应收利息	865,678.47	0.00	2,577,932.04	0.01	-66.42	报告期末未到期的银行定期存款减少
其他应收款	58,809,291.31	0.28	142,317,145.46	0.67	-58.68	报告期租入船规模减少使代垫租入船款项减少
其他流动资产	192,463,735.59	0.91	133,613,091.66	0.63	44.05	报告期末待退增值税出口退税增加
可供出售金融资产	377,812,740.11	1.78	152,901,665.11	0.72	147.10	报告期对联营企业丧失重大影响后改按可供出售金融资产核算
在建工程	170,897,946.71	0.80	560,012,006.91	2.63	-69.48	报告期末在建船舶减少
无形资产	420,873,025.55	1.98	260,068,022.53	1.22	61.83	报告期子公司购买了土地使用权
其他非流动资产			18,069.75	0.00	-100.00	报告期末无其他非流动资产
短期借款	90,000,000.00	0.42	277,480,000.00	1.30	-67.57	报告期偿还到期短期银行借款所致
应付股利			9,264,744.16	0.04	-100.00	报告期公司子企业支付了上期宣告的少数股东股利
一年内到期的非流动负债	721,420,551.49	3.39	1,810,122,576.01	8.50	-60.15	报告期末一年内到期银行借款减少
其他综合收益	-318,144,343.00	-1.50	-220,593,921.52	-1.04	-44.22	报告期美元汇率变动导致外币报表折算差额减少
少数股东权益	6,582,525.79	0.03	52,568,789.77	0.25	-87.48	报告期收购子公司少数股东股权所致

## 五 关于公司未来发展的讨论与分析

### (一) 行业格局和趋势

适用  不适用

2018年1月，国际货币基金组织（IMF）发布了《全球经济展望报告》，再度上调2018年全球经济增长预期。世界经济环境有望继续改善，主要经济体增长提速，国际贸易恢复增长动力，金融市场信心稳定，给全球投资和贸易的增长带来动力。经过多年的低谷徘徊，航运业的格局正在重构，市场的力量推动了优胜劣汰和行业整合，非理性的运力扩张逐步减少，供需关系明显改善，各船型运力供给增速低于需求增速。预计2018年全球船队运力增长速度有望降至3%左右，持续低于海运量增速，航运业供需离差有望进一步收窄，市场基本面有望趋好。据克拉克森预测，2018年全球干散货市场需求增速稳定在2.8%，船队运力规模增速为1.4%，集装箱运输市场需求和供给增速分别约5%和4%。特种船市场的复苏存在一定滞后性，但随着供需关系的逐步转变，特种船市场也呈现出复苏向好趋势，并有望在多重因素带动下实现良好增长。

#### 1、多用途船及重吊船市场

长期以来，海运业承担了我国90%以上的外贸货物运输量。2018年，中国“引擎”将持续推

---

动国际海运贸易发展，随着“一带一路”倡议、供给侧结构性改革以及“煤改气”等一系列环保政策的推进，将为全球海运贸易市场特别是多用途及重吊船市场发展注入源源不断的动力。2018年多用途船及重吊船市场预期谨慎乐观，市场运力供给压力有望逐渐得到缓解，Drewry 预计未来五年全球多用途船运力复合增长率为-0.3%。长期而言，多用途船市场复苏不乏机遇，特别是各细分行业领域仍存在结构性机会：首先，“一带一路”、“国际产能合作”等战略将继续发挥积极作用，促进国际双边贸易和中国对外承包工程增长，推动钢铁、设备、高端装备等输出。其次，基建投资成为各国拉动经济增长的重要举措，包括美国、日本、印度、非洲等国家地区庞大的基建投资计划，有望给多用途船市场带来增长动力。再有，全球高铁远期规划将为中国高铁提供广阔市场空间，目前世界范围高铁规划里程达 3.5 万公里，将促进中国轨道交通装备走出去。此外，随着环保问题日益受到重视，清洁能源成为重点发展领域，未来几年全球新增风电装机容量有望实现 2%—9%的年均增速，特别是海上风电发展将加速，有望刺激风叶、风筒等大型设备运输需求。

## 2、半潜船市场

半潜船现货市场供需矛盾突出，船多货少的格局短时间难以缓解，但从发展前景上看，远期市场前景依然向好。据雷斯塔能公司预计，全球海上勘探和投入在 2017 年下降 9% 之后，将在 2018—2022 年有所增长，达 14%。预计海工市场将在 2017 年和 2018 年触底。首先，考虑到全球经济复苏、需求增长、联合减产、投资不足等因素，未来几年国际油价有望企稳回升，加上勘探开发成本已降至较低水平，有望带动油气项目开发逐渐回暖，上游资本支出将呈缓慢平稳的回升态势。其次，浮式生产装置市场正在逐渐复苏，研究咨询机构 Energy Maritime Associates 预测，未来五年包括 FPSO、FSRU、张力腿平台等在内的全球浮式生产装置市场需求将达到 124 艘，总开支 940 亿美元。此外，低油价虽令平台建造遇冷，但给海工装备拆解市场带来机遇，装备闲置率高企将迫使船东扩大老旧装备的拆除计划，2017—2025 年间北海地区将关闭 349 个油气田，预计拆除 200 多座平台，封堵和放弃近 2500 口油气井以及关闭近 7800 公里的管道。以上均对半潜船市场的长期发展构成利好。

## 3、木材船市场

我国是世界木材消耗大国，随着人造板、木门、家具等行业的发展，木材刚性需求逐年增加，而我国木材资源十分稀缺，特别是 2017 年国家全面停止天然林商业性采伐后，商品木材产量每年减少约 4000 万立方米，必须依靠大量进口来弥补原料供应不足，目前我国木材对外依赖度已达到 50%，木材进口超过全球贸易量的三分之一。与此同时，为保护森林资源维持生态平衡，全球越来越多的产材国提出禁止或限制原木出口的政策，CITES 公约新政、出口配额、关税调整、通关时

---

间等因素导致木材价格快速上涨、进口量也受到影响。我国木材市场遭遇较大的生存挑战，未来高度依赖进口的同时，也将持续面临资源紧缺的困境。

#### 4、汽车船市场

根据中国汽车工业协会的预测，依托“一带一路”战略的持续推进以及国际市场的进一步复苏，2018年整车出口预计达到106万辆，同比增长约15%。而在国内车市增长乏力的背景下，预计2018年乘用车销量2559万辆，同比增长约3%，而商用车增速预计回落至2%，销量约为428万辆。然而，汽车船市场在短期内仍难以出现明显回暖。一方面，相比竞争激烈、供过于求的汽车船运输市场，中国汽车出口体量仍显不足；另一方面，随着车辆运输企业对GB1589方案的消化，符合现行标准的车辆运输车陆续改装或制造完成，国内部分汽车运输逐渐向陆运回归。未来随着中国汽车自身能力和产品竞争力不断提高，加上国家对汽车行业发展的重视，有望为汽车船市场长期复苏创造良好的环境。

#### 5、沥青船市场

因国内沥青产能及产量加剧过剩，使进口沥青价格倒挂，抑制了进口沥青需求，导致短期进口道路沥青需求提升的空间相对有限。根据交通部《公路“十三五”发展规划》，2016—2020年公路网里程将低于“十二五”增量。同时，银行去杠杆措施造成资金短缺，沥青贸易短期可能进一步受到压制。但由于我国已建公路设计年限及标准较低，后期国内东部等发达地区道路养护和改扩建任务仍有望带动沥青消费。海外市场方面，随着世界经济逐渐回暖，欧美国家沥青需求量预计保持平稳，全球沥青市场亮点可能来自印度等国家。

### (二) 公司发展战略

适用  不适用

公司以“打造全球综合竞争力最强的特种船公司，成为国际领先的工程物流服务商”为愿景。

公司将坚持“特”字发展战略，专注三个市场——工程项目、重大件设备和专业货源运输市场；聚焦三种服务——为客户提供个性化海上运输、大型工程海上安装、以及工程项目整体解决方案；培育三大能力——承揽全球最大项目的能力、服务全球最大客户的能力、抗周期发展和持续盈利的能力。

“十三五”期间，公司将坚持稳健的投资策略和经营策略，更加注重体制机制建设、人才队伍建设等软实力提升，不断夯实持续盈利能力，为公司长远发展奠定更坚实的基础。

## 六 导致暂停上市的原因

适用  不适用

---

## 七 临终止上市的情况和原因

适用 不适用

## 八 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

经公司第六届董事会第二十次会议审议通过，公司从 2017 年 1 月 1 日执行新的《企业会计准则第 16 号——政府补助》，从 2017 年 5 月 28 日起执行《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》。上述会计政策变更从执行日起采用未来适用法处理。

执行《企业会计准则第 16 号-政府补助（2017 年 6 月修订）》之前，本公司政府补助计入营业外收入；执行《企业会计准则第 16 号-政府补助（2017 年 6 月修订）》后，本公司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，与公司日常活动无关的政府补助，依然计入营业外收入；收到的财政贴息资金，冲减相关借款费用。执行《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》后，若某项非流动资产在其当前状况下仅根据出售此类资产的惯常条款即可立即出售，本公司已就处置该项非流动资产作出决议，已经与受让方签订了不可撤销的转让协议，且该项转让将在一年内完成，则该非流动资产作为持有待售非流动资产核算，自划分为持有待售之日起不计提折旧或进行摊销，按照账面价值与公允价值减去处置费用后的净额孰低计量。被划分为持有待售的单项非流动资产和处置组中的资产，在资产负债表的流动资产部分单独列报；被划分为持有待售的处置组中的与转让资产相关的负债，在资产负债表的流动负债部分单独列报。

本次会计政策变更只涉及报表科目的重分类，不影响报告期损益：减少 2017 年营业外收入 147,288.56 元，增加 2017 年其他收益 147,288.56 元，对公司 2017 年净利润影响金额为 0。

## 九 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

## 十 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 2017 年度纳入合并范围的二级子公司共 6 户，详见年报附注八“在其他主体中的权益”。