

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
2018 年半年度报告摘要

一 重要提示

- 1 本半年度报告摘要来自半年度报告全文，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半年度报告全文。
- 2 本公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证半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 本半年度报告未经审计。
- 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
无

二 公司基本情况

2.1 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
电话	021-68301260、00852-28597361	021-68301260、00852-28597361
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
电子信箱	IR@cmhk.com	IR@cmhk.com

2.2 公司主要财务数据

单位：元 币种：人民币

	本报告期末	上年度末	本报告期末比上年度末增减(%)
总资产	40,075,785,726.75	37,790,890,776.76	6.05
归属于上市公司股东的净资产	15,494,331,623.01	15,216,447,821.04	1.83
	本报告期 (1-6月)	上年同期	本报告期比上年同期增减(%)

经营活动产生的现金流量净额	821,777,249.03	2,128,295,206.39	-61.39
营业收入	2,684,890,879.55	3,267,676,320.53	-17.83
归属于上市公司股东的净利润	105,383,950.88	517,148,286.84	-79.62
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	105,678,549.84	517,082,506.38	-79.56
加权平均净资产收益率(%)	0.69	3.22	减少78.57个百分点
基本每股收益(元/股)	0.0199	0.0976	-79.61
稀释每股收益(元/股)	0.0199	0.0976	-79.61

2.3 前十名股东持股情况表

单位: 股

截止报告期末股东总数(户)		173,250			
截止报告期末表决权恢复的优先股股东总数(户)		不适用			
前 10 名股东持股情况					
股东名称	股东性质	持股比例(%)	持股数量	持有有限售条件的股份数量	质押或冻结的股份数量
招商局轮船有限公司	国有法人	47.38	2,511,018,262	578,536,303	无
中国石油化工集团公司	国家	17.23	912,886,426		无
中国人寿保险股份有限公司一分红一个人分红一005L-FH002 沪	国有法人	2.07	109,843,916		无
富邦人寿保险股份有限公司一自有资金	其他	0.63	33,441,471		无
中国石化集团资产经营管理有限公司	国有法人	0.61	32,297,936		无
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	其他	0.56	29,548,222		无
中国证券金融股份有限公司	其他	0.49	26,219,940		无
平安信托有限责任公司一投资精英之淡水泉	其他	0.49	26,117,194		无
中国对外经济贸易信托有限公司一淡水泉精选 1 期	其他	0.43	22,773,910		无
淡水泉(北京)投资管理有限公司一淡水泉成长基金 1 期	其他	0.42	22,356,517		无
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			

	集团公司的全资子公司，存在关联关系，属于一致行动人。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。
--	--

2.4 截止报告期末的优先股股东总数、前十名优先股股东情况表

适用 不适用

2.5 控股股东或实际控制人变更情况

适用 不适用

2.6 未到期及逾期未兑付公司债情况

适用 不适用

三 经营情况讨论与分析

3.1 经营情况的讨论与分析

航运市场宏观环境

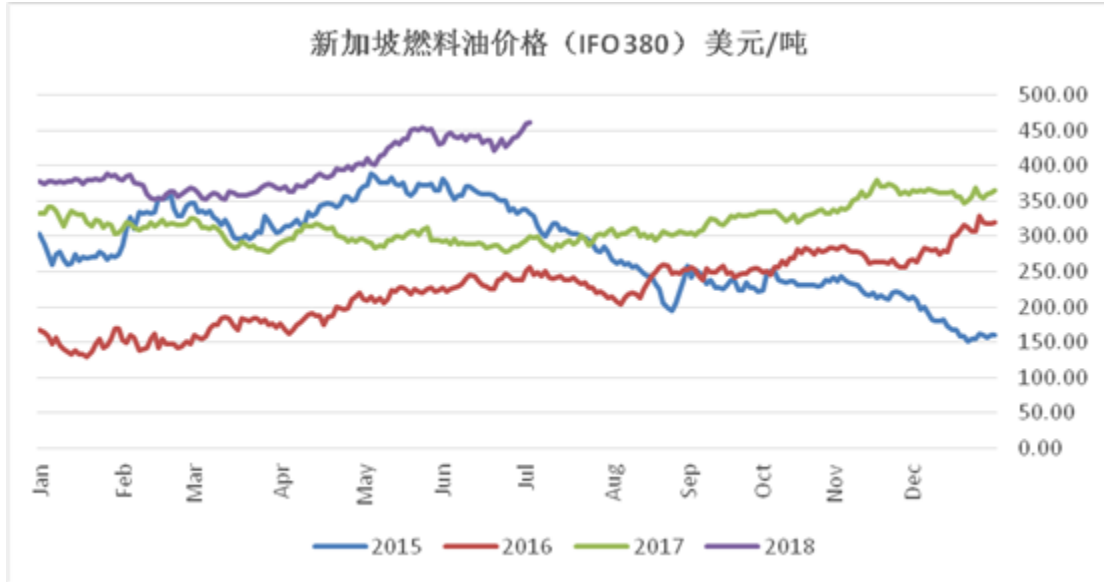
报告期全球经济总体呈现复苏态势，但各主要经济体表现不一。4 月份 IMF 将 2018 年全球经济增长从 2017 年 10 月预测的 3.7%上调修正至 3.9%，并尤其看好亚洲发展形势。多个国家加大基建投资力度，中国各项经济指标总体平稳运行，大宗商品贸易需求继续强劲。但随着全球贸易保护主义抬头，中美贸易摩擦升级，加剧了宏观经济和国际贸易的风险。根据世界贸易组织(WTO)和联合国贸易和发展会议(UNCTAD)的数据，2018 年一季度货物贸易量增幅仅 0.2%（2017 年同期增长 1.1%），其中亚洲进出口表现也令人失望，进出口仅分别增长 0.5%和 0.9%。

航运主要子行业需求总体维持稳定。在油价持续上涨的情况下，中国和印度原油进口继续维持增长，中国上半年原油进口量达 2.25 亿吨，同比增长达 5.8%。中国进口铁矿石维持高位，预计今年将连续第三年超过 10 亿吨。上半年中国铁矿石进口量达 5.3069 亿吨，同比下降 1.6%。受相关政策影响，中国国内煤炭供应继续处于紧平衡状态，而下游需求保持旺盛，加上限制进口煤的政策有所放松，煤炭进口保持活跃。上半年中国煤炭进口量达 1.4619 亿吨，同比增长 9.9%。去年表现出色的大豆受中美贸易摩擦等影响表现不及预期，上半年中国大豆进口量 4487.4 万吨，同比仅增加 0.1%。

原油价格上半年持续上涨，总体不有利于航运业。市场通常认为中低油价总体上有利于航运业，但对油轮子行业的短期和中长期影响或比较复杂，近年来持续的 backwardation（远期贴水）

的期现价差结构则对 VLCC 市场构成明显负面影响。

船用燃料油价格：报告期国际船用燃料油价格同比大幅上升，船公司航次成本明显增加。远东主要加油港新加坡 IFO380 油价第一季度平均价格为 376.7 美元，第二季度平均价格为 426.8 美元，远高于上年同期的 318.3 美元和 313.6 美元的水平。

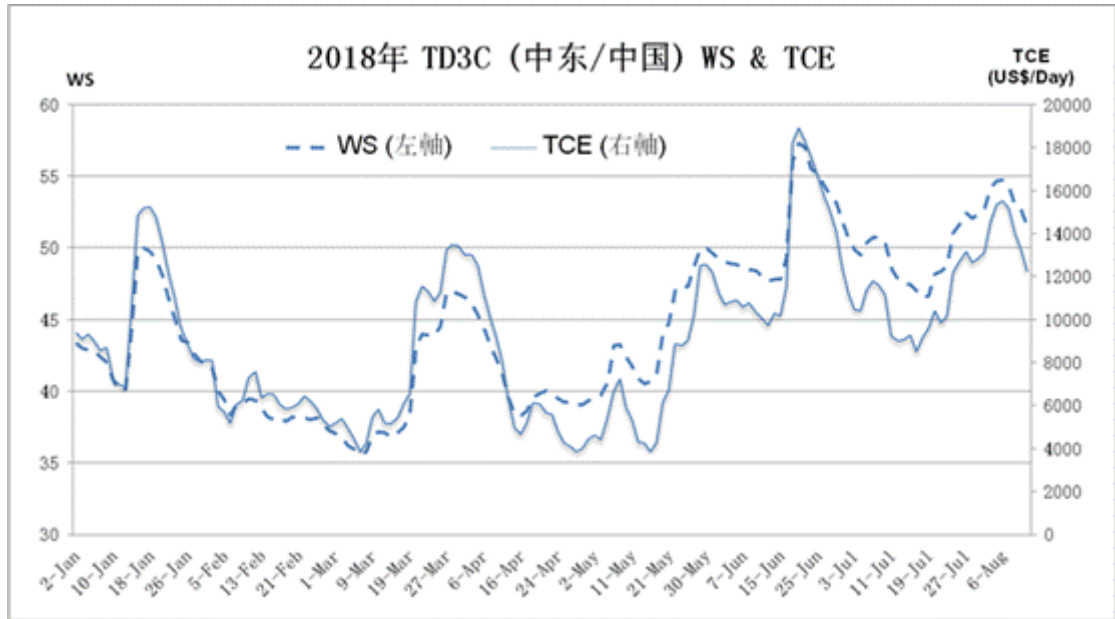


资料来源：Wind

国际原油轮运输市场

2018 年上半年国际原油运输市场持续深度低迷，其中 VLCC 油轮一季度旺季为近 20 年以来最为惨淡。VLCC 油轮市场平均收益与去年同比下降 67%，中东远东航线上半年平均 TCE 仅为 7950 美元/天，再创新低。2018 年上半年 VLCC 虽然运力增长显著减缓，但由于海上浮舱减少、欧佩克减产持续、中国海上原油进口增速放缓、OECD 原油库存继续下降等因素，运力需求于去年同期比较出现下滑，整体供求失衡局面依然严峻。

2018 年上半年 ARAMAX 市场运价相对去年同期也出现大幅下滑，TD 8 航线上半年平均 TCE 仅 3,092 美元/天，同比下跌 65%，创近年新低。



航线			2018上半年	2017上半年	同比
中东/远东	波交所WS	WS	43.22	53.04	-18.5%
	Clarkson评估TCE	美元/天	7,950	22,892	-67.4%
西非/中国	波交所WS	WS	44.36	54.64	-18.8%
	Clarkson评估TCE	美元/天	8,667	23,510	-63.1%
中东/美湾	波交所WS	WS	18.99	27.99	-32.2%
	Clarkson评估TCE	美元/天	-563	20,201	-103%
加勒比/新加坡	Clarkson评估运费	万美元	361	419	-13.8%
	Clarkson评估TCE	美元/天	36,924	54,525	-32.3%

注：所有2017年Q1 WS已折合2018年费率

波交所评估TCE (美元/天)	2018上半年	2017上半年	同比增长
TD8 (中东/新加坡)	3,092	8,811	-64.9%
TD14 (东南亚/澳大利亚)	6,343	10,942	-42.0%
TD7 (北海/欧洲大陆)	-373	9,856	-104%
TD9 (加勒比海/美湾)	6,108	9,682	-36.9%

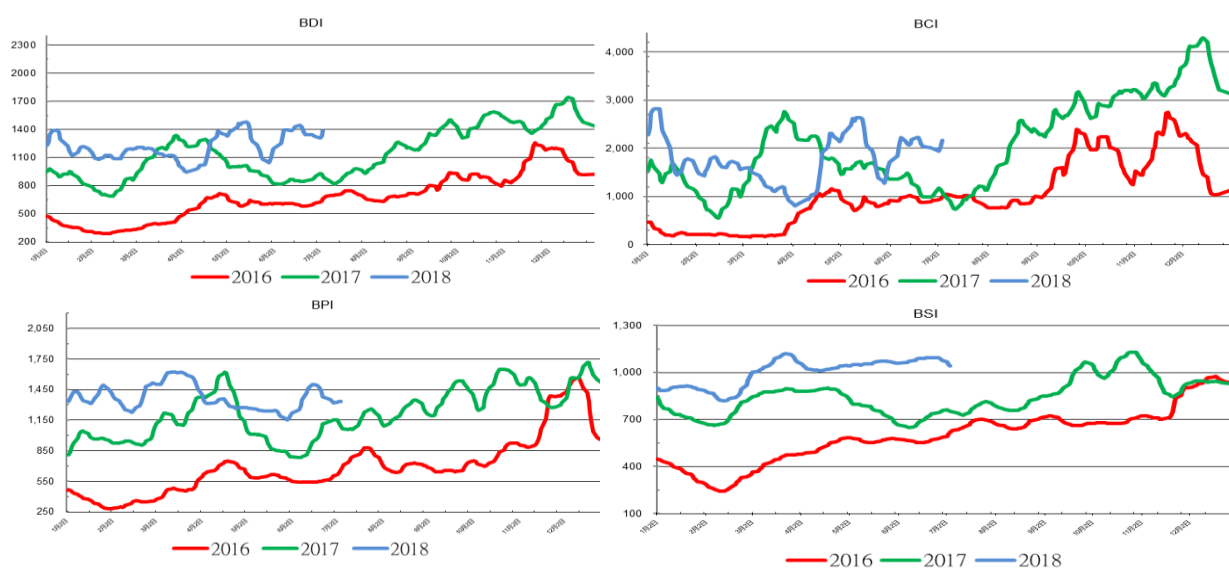
资料来源：波交所、AMCL

国际干散货运输市场

2018年上半年干散货海运市场继续复苏，整体呈高位震荡格局，淡季不淡，表现大幅好于去年同期。上半年BDI指数平均值为1,217点，波动范围在948-1476点之间。

海运需求方面：中国房地产投资增速高于预期，钢企利润可观，钢材下游需求增加，铁矿石总体需求维持稳定。但铁矿石港口库存高位徘徊，以及环保限产政策，一定程度上抑制了铁矿石的进口需求。受国内环保、安监检查影响，中国国内煤炭供应始终处于紧平衡状态，而下游用煤需求保持旺盛，4月初短暂出台限制进口煤政策，但随着国内需求强劲，政策相应放宽，总体外贸煤炭进口保持活跃。巴西大豆丰产，年初粮食贸易市场预期较好，但受中美贸易摩擦刺激，国际大豆价格高位震荡，国内压榨利润处于低位，下游需求显露疲态。上半年中国大豆进口量仅增长0.1%。

运力供应方面：2018年上半年，干散货船舶新船交付155艘（约1,440万载重吨），拆船33艘（约230万载重吨），净增运力1,210万载重吨，现存运力达11,219艘（82,880万载重吨）。



分船型市场看，好望角型船市场一季度高开低走，二季度震荡回升，2018年上半年市场日租金均值13,963美元。超灵便型市场表现大幅好于去年同期，整体高位盘整，2018年上半年市场日租金均值11,113美元。

船队发展情况

报告期公司接收1艘VLCC油轮、1艘Ultramax散货船、4艘VLOC及4艘LNG船等新造船，没有老龄船退出或出售。此外，公司7月中旬完成了发行股份购买资产的股权交割，截止报告末，包括本次发行股份购买资产完成后公司拥有和控制的船队结构如下：

		现有船舶			订单	
	公司	船舶艘数	总载重量	平均船龄	船舶艘数	总载重量
自有船舶	海宏轮船（油轮）	50	1,439.9	6.1	8	246.4
	香港明华（散货船）	31	681.6	3.6	16	640.0
	CLNG（LNG 船）	12	100.2	4.9	9	72.8
	长航国际（散货船）	21	78.1	6.4		
	深圳滚装（滚装船）	19	7.6	15.7	3	0.4
	小计	133	2,307.2	7.6	36	959.6
租入船舶	香港明华	2	12.3			
	长航国际	28	115.9			
	深圳滚装	5	1.5			
	小计	35	129.6			
代管船	香港明华	3	120.7			
	小计	3	120.7			
自有+订单合计		169	3,266.8			
自有+租入合计		168	2,436.9			
自有+租入+代管合计		171	2,557.6			

统计时间：截止 2018.7.19

船队经营概况

报告期公司旗下三支船队共完成货运量 5,637 万吨。其中，油轮船队完成货运量 3,517 万吨（承运国油 1,913 万吨）；干散货船队完成货运量 1,560 万吨；LNG 船队完成货运量 1,221 万立方米（折合 560 万吨）。

油轮船队经营情况

继续加强大客户尤其是央企客户合作，持续推动进口原油运输。2018 年上半年，油轮船队继续坚持大客户战略，与国内外主要石油公司 / 贸易商加强业务合作，深化全球营运，优化船队布局，提升公司效益。报告期公司 VLCC 船队与央企石油公司在即期市场上订载同比继续增加，占总订载航次比例近八成。

采取降本增效措施应对低迷市场，面对低迷的市场环境和不断上涨的燃油价格，油轮船队全面推行低速航行策略，同时发挥船队规模采购的优势加强燃油采购议价，努力燃油采购成本。

继续奉行稳健多元经营策略，拓展期租和加入联合体经营。

干散货船队经营情况

继续推进落实大客户战略。公司与工银租赁组成联合体，通过市场竞争，全球竞标获得淡水河谷 6+3 艘 32.5 万吨级 VLCC 运输项目，后续合资公司协议、造船合同和船舶管理协议等工作将有序展开。贯彻“国货国运”，积极寻求与国内大型货主企业的合作。

全球布局，平衡风险。坚持贯彻全球化经营策略，均衡区域运力分布，增强船队抗风险能力。

多样化订载，丰富远期锁定方式，提高船队收益。根据市场预判，采取多元化订载手段，指数与固定价相结合，长期与短期相结合的方式。好望角船队上半年准确把握市场波动，通过多种锁定方式，在震荡反复的市场波动中取得良好效果，提高了船队收益。

下半年市场展望

油轮

预计 2018 年下半年及更长期的国际油轮运输市场将面临较多变数，新造船订单及其交付情况、老旧船的拆解与退出、美国原油出口亚洲带来的运距变化、中美贸易摩擦、美国单方面退出伊朗核协议、OPEC 及其他主要产油国增加产量、OECD 库存提取周期结束、美国可能释放战略储备、压载水和硫排放公约逐步生效、油价及其期现价差结构变化等诸多利多利空因素继续交织，市场存在较多不确定性，短期市场形势预计依然严峻，但存在走出低谷的机会，北半球冬季旺季的市场或可以有所期待。

干散货

展望 2018 年下半年，从宏观基本面来看，全球经济仍处温和复苏阶段，主要经济体固定资产投资及能源消费均有望保持稳定增长，这将为大宗商品需求提供有力支撑。国际干散货运输市场下半年旺季有望维持相对景气。但市场发展也存在一定下行风险，一方面全球贸易摩擦不断加剧，商品贸易节奏及流向不确定性增加；另一方面虽然新增运力处于历史低位，但老旧船拆解速度也有所放缓，运力总体供应仍然过剩。

2018 年下半年国际干散货市场预计继续复苏，受季节性因素拉动整体水平有望高于上半年，但是依然有不确定因素，我们维持谨慎乐观的预期。国内沿海市场大宗散货供求处于相对平衡、局部偏紧状态，运力供大于求的矛盾状态有所改善。与此同时，受全球经济复苏不确定性因素增加，以及贸易保护主义抬头、中美战略贸易摩擦等影响，中国经济稳增长的任务艰巨，沿海市场将承受一定压力。

杂货及多用途船

预计随着世界经济发展、资源全球配置以及“一带一路”倡议的实施，东南亚、中东、非洲等沿线国家基础设施投资加速，海上石油生产设备、化学和炼油设备、能源生产设备、工程机械、港口和海洋设施、机车、木材以及纸浆等贸易额将进一步提升，上半年件杂货市场的下跌趋势有望在下半年得到遏制。鉴于件杂货运输的个性化、专业化和项目化的运输要求，全球对重吊船和多用途船等的运输需求逐步显现，但从运力供给来看，件杂货市场运力增速显著降低，随着老船拆解，预计未来几年件杂货运力将进入“去产能”阶段，有利于运价恢复。

此外，随着“一带一路”倡议的实施以及近几年区域经济形势的变化，未来东南亚将从设备进口区变成产品出口区，件杂货、特种货物流向将向更远的中东、非洲、南美洲延伸，货物种类，物流形势，船舶类型，经营方式将发生变化，船舶更趋大型化，出口设备、回程原料将成为主流。

滚装船

2018年上半年，大多数汽车厂家销量的全年计划未能过半，预计下半年将全力冲刺。根据乘用车市场信息联席会的预测，汽车行业景气度有望在三季度触底回升。汽车销量增速将在8月探底，三季度末和四季度将会回升。公司滚装船队的主要客户如广汽系的三大品牌（本田、丰田、传祺）等预计均可以完成年度销售计划。

GB1589于7月1日正式实施，不合规公路运力已经完全淡出市场，商品车运输模式已经发生切换，“公水铁多式联运”在下半年会成为市场主流。在汽车市场总量平稳增长的情况下，商品车水运份额的提升将是下半年乃至今后几年公司滚装船队运量提升的关键所在。

3.2 与上一会计期间相比，会计政策、会计估计和核算方法发生变化的情况、原因及其影响

适用 不适用

3.3 报告期内发生重大会计差错更正需追溯重述的情况、更正金额、原因及其影响。

适用 不适用