

公司代码：601975

公司简称：ST 长油

中国长江航运集团南京油运股份有限公司

2018 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 信永中和会计师事务所（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

鉴于公司 2018 年末未分配利润为负值，故本次利润分配及资本公积转增股本预案为：不分配、不转增。

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	ST长油	601975	长油5

	董事会秘书	证券事务代表
姓名	曾善柱	龚晓峰
办公地址	江苏省南京市中山北路324号油运大厦	江苏省南京市中山北路324号油运大厦
电话	025-58586145；025-58586146	025-58586145；025-58586146
电子信箱	zengshanzhu@njtc.com.cn	gongxiaofeng@njtc.com.cn

2 报告期公司主要业务简介

（一）主营业务

长航油运是招商局集团旗下从事油轮运输的专业化公司。公司市场定位为全球石化产品的运输服务商，立足于液货运输主业，专注于国际成品油、内外贸原油、化学品、气体运输等具有相对优势的市场领域，同时拓展船员劳务和油品贸易等业务。油化气协同、内外贸兼营、江海洋联运、差异化发展的运营优势明显，为全球客户提供全程液货物流综合解决方案。

本报告期末，公司共拥有各类船舶 61 艘，计 224 万载重吨，年运输能力超过 4,000 万吨。公司主要经营海上原油、成品油、化工品和乙烯运输。主要通过期租租船（包括租进、租出）、参与市场联营体（POOL）运作、与主要货主签署 COA 合同、航次租船以及光船租赁等方式开展经营

活动。原油运输方面，公司主要从事国内沿海原油运输并辅以少量外贸运输。其中，内贸原油运输主要包括渤海湾地区、海进江以及长江口、宁波舟山地区等三大区域；外贸原油运输主要包括东南亚、东北亚和澳洲航线。成品油运输方面，公司主要从事外贸运输，主要营运区域包括东北亚、新加坡和澳洲以及中东和东非等；此外公司外贸成品油业务还有少量涉足美国、地中海和波罗的海等区域。化工品及气体运输经营区域为国内沿海、远东和东南亚航线。

油品贸易业务是公司拓展的航运相关业务，主要从事国内成品油及船用燃料油批发经营。业务模式为根据油品市场信息，判断市场波动趋势，分别与客户（下游）、供应商（上游）洽谈并签订油品销售和采购合同。

（二）经营模式

1、油品运输业务

公司主要从事内外贸油品运输业务。主要采取航次租船、定期租船、COA 及参与市场联营体运作（POOL）的经营模式。

（1）航次租船

航次租船（程租）是指根据船舶前一航次即将空放的时间和地点，综合考虑市场形势，选择最恰当的时机，与租家直接协商或通过经纪人进行洽谈形式，在现货市场上按照效益最大化的原则，以签订航次租船合同形式进行经营。

（2）定期租船

定期租船（期租）是指船东把船舶租予承租人在一定期限（如一年）内使用。在租约期内，承租人根据租约规定的允许航行区域自行营运，如安排揽货、订立租约、挂港、货载及调度等。在此期间船长在经营方面服从承租人的命令，租金则以每天或每载重吨为单位按固定期限支付。在期租方式下，船东将船舶出租给承租人并不涉及对船舶占有权的失去，只是向承租人提供一种租船服务。

（3）COA

COA 合同即包运合同，是承运人在约定期间内分批将约定数量货物从约定装货港运至约定目的港的海上货物运输合同。该模式有利于保证船东货源的稳定，也有利于保证货主长期运输需求的稳定，同时在市场价格波动剧烈的情况下可以避免经营收益的大幅波动。与单航次租船相比可以获取稳定的货源和相对固定的收益；与定期租船相比，参照现货市场定价，保留双方获取市场化收益的机会。

（4）POOL

Pool 是一种船东的联合组织，由数家船东将同类型船舶组建在一起，进行统一管理。Pool 在市场上作为一个整体，进行洽谈承租、期租、包运合同等业务，按照事先约定的协议统一收取运费，分配经营利润。

2、油品贸易业务

公司油品贸易主要从事成品油及船用燃料油的贸易经营业务，是公司市场化程度较高的相关多元化业务单元。油品销售模式为根据油品市场信息，判断市场波动趋势，分别与客户（下游）、供应商（上游）洽谈并签订油品销售和采购合同。目前主要通过签订长期供油协议和即期零散销售两种模式进行销售，按定价方式分为采用锁价和市价两种模式。

（三）行业分类

根据证监会行业分类标准，公司所属行业为交通运输、仓储和邮政业下的水上运输业。

水上运输业按照运送货物的不同又可以细分为干货运输、液货运输和集装箱运输：干货运输包括件杂货运输和散货运输等，液货运输包括原油运输、成品油运输、液化气运输、化学品运输和沥青运输等。

（四）行业情况

从国际油运市场运力供需看，Clarksons 最新预计 2019 年原油轮运力需求增速为 3.8%，运力供给增速为 3.6%，原油轮供给与需求很接近；成品油轮运力需求增速为 3.5%，运力供给增速为 2.9%，运力需求略大于运力供给。除运力供需基本面外，国际油运市场运价还会受国际原油价格走势、硫排放限制等阶段性因素影响而呈现波动。

从国内航运市场看，受油田减产和国内输油管道建设影响，沿海原油运输总体需求将进一步下滑，预计全年运输量低于 7,000 万吨。随着炼厂新产能的投产，预计原油加工量将继续回升，但由于成品油市场终端需求不旺，水路货运量增幅有限，运力供应总体充裕，沿海成品油运价基本保持稳定。沿海化学品运输运力结构进一步优化，需求略有增长，但增幅有限，运输市场发展平稳有序，适货性更好的不锈钢化学品船、高端化工气体船等船舶运力有望得到进一步增长。

整体来看，市场上存在一系列不确定因素，经济指标以及全球贸易风险需紧密关注，航运市场仍在继续改善，市场再平衡的过程仍将继续。

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

	2018年	2017年	本年比上年 增减(%)	2016年
总资产	7,927,151,164.70	7,219,081,577.98	9.81	7,626,115,607.07

营业收入	3,378,241,080.83	3,729,215,885.81	-9.41	5,781,236,542.11
归属于上市公司股东的净利润	360,252,987.68	410,518,986.04	-12.25	559,666,772.42
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	290,462,306.92	379,854,150.00	-23.53	528,909,646.78
归属于上市公司股东的净资产	3,765,205,602.83	3,344,327,972.91	12.58	2,995,427,689.26
经营活动产生的现金流量净额	894,991,729.11	812,557,292.88	10.15	1,301,130,894.10
基本每股收益(元/股)	0.0717	0.0817	-12.25	0.1114
稀释每股收益(元/股)	0.0717	0.0817	-12.25	0.1114
加权平均净资产收益率(%)	10.13	12.95	减少2.82个百分点	20.77

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	843,903,631.19	849,302,047.33	796,997,131.23	888,038,271.08
归属于上市公司股东的净利润	89,789,308.31	116,692,532.25	13,976,316.06	139,794,831.06
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	66,484,621.99	113,151,226.87	13,945,030.98	96,881,427.08
经营活动产生的现金流量净额	199,356,636.41	266,380,044.35	164,091,785.07	265,163,263.28

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

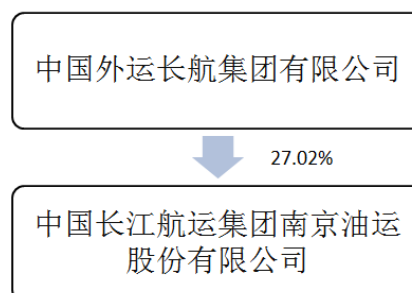
单位：股

截止报告期末普通股股东总数(户)	118,929
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数(户)	129,786

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	
中国外运长航集团有 限公司	0	1,357,425,761	27.02	1,357,425,761	无	0	国有法 人
中国建设银行股份有 限公司江苏省分行	0	387,934,815	7.72	387,934,815	无	0	国有法 人
中国银行股份有限公 司江苏省分行	0	250,221,798	4.98	250,221,798	无	0	国有法 人
中国工商银行股份有 限公司南京下关支行	0	237,847,880	4.73	237,847,880	无	0	国有法 人
中信银行股份有限公 司南京分行	0	189,095,879	3.76	189,095,879	无	0	其他
中国长城资产管理股 份有限公司	0	138,781,438	2.76	138,781,438	无	0	国有法 人
平安银行股份有限公 司	0	136,609,454	2.72	136,609,454	无	0	境内非 国有法 人
民生金融租赁股份有 限公司	0	117,683,500	2.34	117,683,500	无	0	境内非 国有法 人
中国光大银行股份有 限公司南京分行	0	76,258,202	1.52	76,258,202	无	0	国有法 人
交通银行股份有限公 司	0	75,000,000	1.49	75,000,000	无	0	国有法 人
上述股东关联关系或一致行 动的说明	未知						

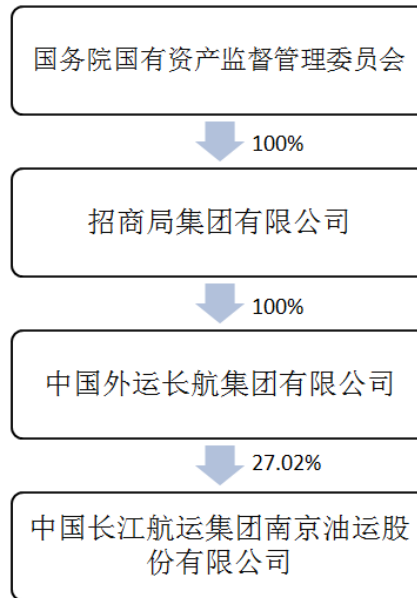
4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

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

受国际政治经济政策调整的影响，全球经济增长依然缓慢，各地贸易需求继续疲软。随着油价的持续攀升，全球各地石油增长需求放缓，贸易量下降，成本上升。另外新能源的不断发现和使用、全球对环保以及温室气体排放问题的密切关注，预计未来国际、国内油品运输市场运量的增长有限。

内贸原油运输市场

2018 年，国内沿海原油船舶运力资质没有放开，运力准入的限制使得内贸原油水路运输的参与方未发生变化，总运力几乎没有较大的变化。变化的因素体现在各船公司会根据市场情况，在内贸和外贸的运力分布上作调整。总体来说，国内原油运输市场在 2017 年下半年逐渐萎缩之后趋于稳定，各船公司之间保持适度的竞争。与上年同期相比，公司内贸原油运输货运量有所减少，其中海洋油运量减少主要由于渤海湾老油田产量衰减，近几年没有新增油田，海洋油逐年减产；进口中转油减量主要因为民营炼厂受国内环保税收政策不断从严的影响，加之国内过剩的产能，炼厂利润空间受挤压，影响着炼厂的开工率，加工需求增量较少；另一方面，山东地区的董-潍管

道开通、外贸船直送都对内贸中转运输带来冲击，使得内贸水运需求缩减。随着原油、成品油配额、环保、税收等各项政策的调整、国内各地大型民营炼厂的发展、消费市场的变化，市场后期的不确定因素增多。

面对国内原油运量明显减少的不利形势，公司着力抓好巩固客户合作、推进市场开发以及提升运行效率等重点工作。

外贸原油运输市场

2018年，世界原油海运需求继续增长，运力扩张放缓。中国原油进口仍然保持较快增速，全年原油进口量约4.6亿吨，同比增长10.1%。远东地区原油船运输市场总体来说比较低迷，由于燃油价格的上涨，相比2017年，船东收益水平有一定程度的下滑。TD14航线，2018年平均运价为WS102.9,理论TCE USD9,315.92/天，而2017年平均运价为WS105.84,理论平均TCE USD9,881/天。

由于燃料油贸易利润的下滑，交易、运输需求出现一定萎缩，加上国内地炼炼油利润不佳，加工积极性不高，尤其是MR需求主力东营地区冬季MR需求量相比去年出现下滑，使得市场缺乏上涨动力。AFRAMAX运价和收益水平较上年同期明显下降，PANAMAX和DIRTY MR市场也持续低迷。我公司1艘AFRAMAX油轮，通过期租经营，获得了相对稳定的收益。

外贸成品油运输市场

因中美贸易摩擦、OPEC减产的不确定、美元升值、全球经济偏弱等影响，造成2018年成品油贸易少于2017年；全球成品油消费需求不旺，中国成品油出口增加量上涨有限；燃油价格走高，全年平均价格420美元/吨，船舶运行成本高于2017年；澳洲、非洲等地成品油进口需求增速放缓；船舶大型化趋势日趋明显；环保压力持续加大，低硫油政策即将全球施行。各方面的影响使得东西部市场总体表现都比较低迷。2018年，TC7、亚太一揽子、大西洋一揽子平均收益分别为1.1万美元/天、0.89万美元/天和1万美元/天。

公司紧跟市场变化，调整经营思路，强化运行组织监控，做好货载衔接，争揽三角货、回程货，努力提高船舶重载率，自营船舶收益高于同期市场水平。

内贸成品油运输市场

2018年，内贸MR型成品油船的运输需求较往年有明显的减少。主要原因在于国内成品油终端消费疲弱，货物销售不旺，内贸各船型成品油运力总体长期过剩，导致国内成品油运输对MR船的补充型需求下滑。国内主要客户对船舶提出更高的要求，市场竞争更加激烈。

针对上述变化，公司积极拓展思路，开发新客户、新市场，取得了一定的成效。

化学品运输市场

2018 年上半年受原油价格走高影响，化工行业利润较好，贸易市场相对活跃，国内运输需求旺盛，船舶航次任务饱满，运行稳定；下半年随着油价的变化，化工品运价下跌。公司有包运协议支撑，稳定了收益，同时抓住中美贸易摩擦引起关税利好的机遇，组织往返航线，使效益得到显著提升。

气体运输市场

乙烯产品因国内化工品下游市场需求旺盛，石化企业惜售乙烯，转为自用加工生产化学品，导致内贸乙烯运输需求不稳定，外贸货源也较少。我公司乙烯船已与客户签订有运输协议，效益未受到太大影响。公司为调整运力结构，计划处置小型压力式 LPG 船舶。

2018 年，面对国内原油水运总量明显减少、国际成品油运价持续下行的不利形势，公司开拓进取，加大市场开发力度，巩固与优质大客户的合作关系，提高船舶运行效率，取得了优于大市的经营绩效。一是高频次、全方位、宽领域进行市场调研、项目接洽与对标取经，全面掌握市场情况、精准研判趋势，牢牢把握经营工作主动权。二是着力稳固 COA 运行，在原有 COA 客户的基础上，继续开发新的客户，有力保障了货源的稳定，COA 收入权重进一步增加。三是优化经营策略。积极探索拓展租船经营工作，拓展管船业务。持续优化内外贸兼营策略，针对内贸原油市场货源不足形势，大力开拓外贸市场。四是深入推行厉行节约、控本增效工作，强化管船成本、资金和各项费用的管控。

2018 年，公司共完成货运量 3,749 万吨，货运周转量 608 亿吨千米，实现营业收入 33.78 亿元，利润总额为 4.48 亿元，归属于母公司股东的净利润为 3.6 亿元。

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、会计政策变更及其影响

2018 年 6 月 15 日，财政部发布了“《关于修订印发 2018 年度一般企业财务报表格式的通知》”（财会〔2018〕15 号）。根据通知，本公司对财务报表格式进行了修订：在资产负债表中将“应收票据”及“应收账款”项目归并至新增的“应收票据及应收账款”项目；将“应收利息”及“应

收股利”项目归并至“其他应收款”项目；将“固定资产清理”项目归并至“固定资产”项目；将“工程物资”项目归并至“在建工程”项目；将“应付票据”及“应付账款”项目归并至新增的“应付票据及应付账款”项目；将“应付利息”及“应付股利”项目归并至“其他应付款”项目；将“专项应付款”项目归并至“长期应付款”项目。在利润表中新增“研发费用”项目，从“管理费用”项目中分拆“研发费用”项目，反映企业进行研究与开发过程中发生的费用化支出；在“财务费用”项目下增加“利息费用”和“利息收入”明细项目；将“其他收益”、“公允价值变动收益”顺序进行调整；对“其他综合收益的税后净额”的构成项目简化表述；所有者权益变动表的“（四）所有者权益内部结转”项目新增“4. 设定受益计划变动额结转留存收益”。

相关列报调整对合并报表影响如下：

受影响的科目	2017年12月31日/2017年度		
	调整前	调整数	调整后
应收票据	80,249,402.18	-80,249,402.18	-
应收账款	259,325,764.04	-259,325,764.04	-
应收票据及应收账款		339,575,166.22	339,575,166.22
固定资产	6,126,305,652.53	98,353,575.67	6,224,659,228.20
固定资产清理	98,353,575.67	-98,353,575.67	-
应付账款	265,403,273.43	-265,403,273.43	
应付票据及应付账款		265,403,273.43	265,403,273.43
应付利息	4,154,767.40	-4,154,767.40	-
应付股利	143,826.35	-143,826.35	-
其他应付款	7,273,954.15	4,298,593.75	11,572,547.90
管理费用	87,962,361.99	-1,203,874.64	86,758,487.35
研发支出	-	1,203,874.64	1,203,874.64

2、会计估计变更及影响

本公司本年未发生会计估计变更的情况。

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

本公司之主要子公司详见年报全文附注“九、1、（1）企业集团的构成”。

中国长江航运集团南京油运股份有限公司

2019年3月18日