

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 2019 年年度报告摘要



2020 年 4 月

一 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、天职国际会计师事务所（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

根据 2019 年度公司盈利状况及往年未分配利润积累情况，在充分考虑公司未来业务发展及资金需求的基础上，董事会同意对 2019 年度未分配利润不进行分配。本分配方案尚需提交公司 2019 年年度股东大会审议。

二 公司基本情况

(一) 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	dong.yuhang1@coscoshipping.com	wang.jian10@coscoshipping.com

(二) 报告期公司主要业务简介

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及相关业务，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，本着“举重若轻的实力，举轻若重的精神”的理念，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 300 多万载重吨。

中远海特的船舶结构合理、运载能力和适货性强、节能环保，能够承运包括钻井平台、机车及火车车厢、风电设备、桥吊、成套设备等超长、超重、超大件、不适箱以及有特殊运载和装卸要求的货物。承运能力从 1 吨至 10 万吨全覆盖，可为广大客户提供安全、高效的运输服务。

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。以远东为依托，在欧洲航线、美洲航线、非洲航线、泛印度洋航线、泛太平洋航线上，已经形成了较强的优势。并积极开拓了大西洋航线、澳新航线等新航线。同时，公司是全球唯一的具备北极和南极两个极地航线成功运

营经验的航运公司。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。

中远海特积极开展服务创新，提升服务水平，实现从“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”的拓展。公司的货运技术水平全球领先，瞄准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，研发高技术、高难度的货物装卸和运输解决方案，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，包括船舶技术工程服务、船舶物资供应、船舶通信导航服务等业务，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，对外打造专业品牌，和航运主业形成有益互补和协调发展。

2、公司行业情况说明

航运业与全球经济贸易密不可分，海洋运输是国际物流中最主要的运输方式，是反映经济兴衰的一个“晴雨表”。虽然受到经济贸易形势变化的影响，航运业呈现周期性特点，但从远期看，全球航运业的长期需求仍然旺盛，特别是中国仍处于工业化和城市化进程当中，未来中国将继续着力推动重大基础设施建设，也必然会刺激对大宗物资的消费，进而产生大量的海运需求，这一拉动效应将会随着时间的推移显现出来，中国海运业的发展前景光明。

国际航运业按船型可分为集装箱船业务、干散货船业务、油轮业务等多个分支，公司从事的特种船运输业务是国际航运业的一个重要的细分领域，具体包括多用途船、重吊船、半潜船、木材船、沥青船、汽车船等多种专业特种船业务。特种船市场既受到整体经济贸易环境的影响，也受其自身细分市场独有的供求关系影响，与集装箱船、干散货船等市场相比，特种船市场总体上呈现规模相对较小、市场波动相对稳定等特点。随着近些年的国际航运市场的优胜劣汰和行业整合，各特种船细分领域已形成了一些竞争力强的龙头企业。中远海特在多个细分领域占有领先地位。

2019 年以来，全球经济环境复杂多变，新兴经济体增长动能明显减弱，国际航运市场依然低位震荡，在复苏之路上努力前行，依然呈现出强周期性、不确定性等特点，同时各船型走势的分化性进一步加大。据克拉克森统计数据，2019 年全球海运贸易增势有所放缓，全年海运贸易量以吨计同比增长 2.2%，全球船队运力增速为 1.9%，低于自 2008 年国际金融危机爆发以来的平均值。国际散货运输市场全年跌宕起伏，年初受巴西 Brumadinho 水坝溃决事故等事件影响下挫，波罗的海干散货运价指数（BDI）指数在 2 月 11 日跌至 595 点，进入二三季度后巴西铁矿石供应修复，叠加南美粮食抢运需求，BDI 从低位反弹，9 月 4 日一度攀升至 2518 点，创下 2013 年 12 月以来新高，之后受年末需求下滑影响再次回落。2019 年 BDI 均值 1353 点，较 2018 年持平；2019 年集运行业整体需求增速保持微弱增长，市场旺季不旺特征明显，全年中国出口集装箱运价指数（CCFI）均值 823 点，同比微增 0.5%；全球油运市场受益于能源消费的增长景气上行，2019 年波罗的海原油运价指数（BDTI）为 855 点，同比提升 7.2%。公司所从事的特种船运输市场总体延续低位调整，但细分市场所呈现的多元化和差异性为中长期发展带来新的机遇。

(三) 公司主要会计数据和财务指标

1、近 3 年的主要会计数据和财务指标

单位：元 币种：人民币

	2019年	2018年		本年比上年 增减(%)	2017年	
		调整后	调整前		调整后	调整前
总资产	22,249,133,998.09	21,695,327,273.90	21,666,421,461.06	2.55	21,283,069,634.06	21,250,771,066.48
营业收入	8,266,236,025.56	7,579,318,633.61	7,576,116,168.03	9.06	6,512,793,259.75	6,508,692,188.32
归属于上市公司股东的净利润	100,928,932.07	86,066,557.49	86,066,557.49	17.27	237,560,541.70	237,560,541.70
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-270,794,122.38	-64,324,661.86	-64,324,661.86	不适用	241,434,915.89	241,434,915.89
归属于上市公司股东的净资产	9,642,177,376.80	9,578,070,445.56	9,578,070,445.56	0.67	9,503,310,165.04	9,503,310,165.04
经营活动产生的现金流量净额	1,264,621,568.49	898,532,210.00	895,235,843.12	40.74	1,427,865,726.46	1,425,774,288.60
基本每股收益(元/股)	0.047	0.040	0.040	17.27	0.111	0.111
稀释每股收益(元/股)	0.047	0.040	0.040	17.27	0.111	0.111
加权平均净资产收益率(%)	1.05	0.90	0.90	增加0.15个百分点	2.52	2.52

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	1,960,498,780.06	2,025,980,858.40	2,093,325,873.95	2,186,430,513.15
归属于上市公司股东的净利润	30,900,422.21	68,530,860.59	47,440,932.06	-45,943,282.79
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	31,738,039.89	61,588,580.73	79,745,462.73	-443,866,205.73
经营活动产生的现金流量净额	197,524,024.08	139,688,172.30	363,783,904.34	563,625,467.77

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

适用 不适用

3、股本及股东情况

(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

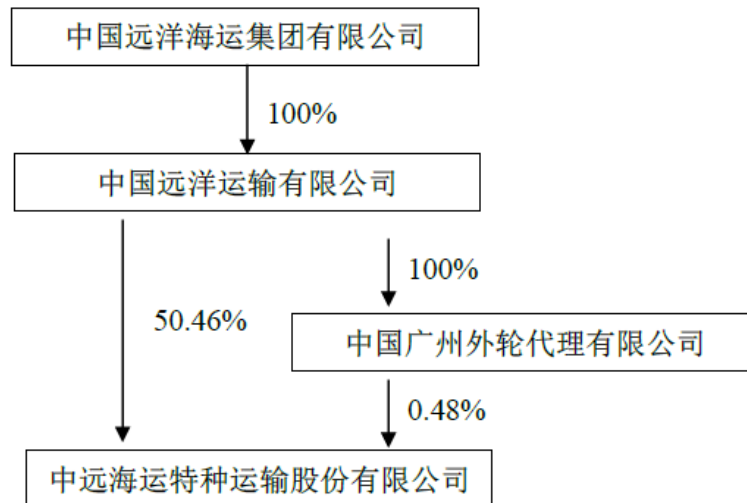
单位：股

截止报告期末普通股股东总数(户)							101,067
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数(户)							98,137
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	
中国远洋运输有限公司		1,083,147,344	50.46	0	无	无	国有法人
前海开源基金一包商银行-前海开源定增11号资产管理计划		228,102,189	10.63	0	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		48,347,200	2.25	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		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		11,220,948	0.52	0	未知	未知	其他
中国广州外轮代理有限公司		10,256,301	0.48	0	未知	未知	国有法人
中国农业银行股份有限公司—中证500交易型开放式指数证券投资基金	372,518	9,671,172	0.45	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		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		6,263,470	0.29	0	未知	未知	其他
王雪艳	2,500,000	2,500,000	0.12	0	未知	未知	境内自然人
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和前海开源基金，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。						
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明							

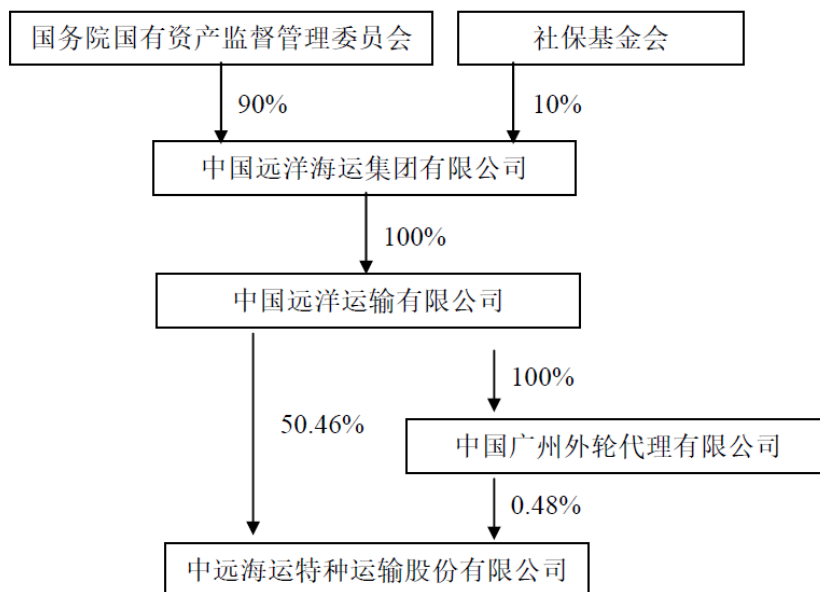
(2) 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√适用 □不适用



(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) 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

4、公司债券情况

适用 不适用

三、经营情况讨论与分析

2019年，公司以“跑赢市场、跑赢变革、跑赢时代”为目标，秉承“举重若轻的实力，举轻若重的精神”，坚定“特”字发展战略，深入推进国有企业改革，提升公司可持续发展动能。报告期，公司实现营业收入 826,623.60 万元，同比增长 9.06%，创下近十年来最高水平；实现利润总额 20,048.05 万元，同比增长 60.95%；实现净利润 10,285.11 万元，同比增加 18.09%。

报告期，公司共新增 5 艘船舶计 31.0 万载重吨，退役 6 艘老旧船舶计 11.0 万载重吨，新签订了 1 艘 50,000 吨半潜船造船合同，行使 4 艘 62,000 吨纸浆船订单选择权。截至报告期末，公司自有船舶 103 艘计 281.1 万载重吨，同比减少 1 艘船舶，增加约 20 万载重吨，自有船队平均船龄 9.3 年。

报告期，公司抓住机遇，拓展营销，精益营运，着力提高航运主业经营质量，各船队竞争力得到有效提升，取得良好经营成效：

(一) 多用途船和重吊船业务

报告期，多用途船及重吊船市场整体维持低位盘整，克拉克森 2.1 万和 1.7 吨 MPP 租金分别为 10542 美元/天、8858 美元/天，同比下跌 1.7%和 1.5%。主要货源市场有升有降：2019 年中国钢材出口同比下降 7.3%；机械设备出口额下降 2.9%，但其中工程机械和风电设备等货种仍然保持良好的增势；我国对外承包工程工程项目完成额同比下降 2.3%，但在“一带一路”框架下中国企业承揽大项目的的能力持续增强，全年对外承包工程新签合同额累计同比增长 7.6%；中国纸浆进口完成量同比增长 9.7%。

按多用途船和重吊船的合计载重吨计算，公司是全球最大的多用途船运营商（参考荷兰船舶行业分析机构 Dynama 于 2018 年 5 月的研究报告）。报告期，公司主动作为，抓住经营重点，持续提高“一带一路”沿线国家服务能力，积极应对中美贸易摩擦与全球产业转移带来的新挑战；公司不断加大行业专业化营销力度，在木材、纸浆、风电设备运输市场的份额不断提高；公司在欧洲成立海外首个经营平台，推进大西洋、东南亚地区的第三国航线建设，完善公司全球化经营能力；同时，公司以项目货和基础货

源为核心，打破航线壁垒，积极发挥整合优势，优化运力布局，有效提升运价。通过多措并举，公司多用途船和重吊船营业利润同比提升 25.93%。

2019 年，公司确定以产业链经营为方向做强纸浆运输业务，延伸开展纸浆分拨与仓储，引领行业发展。报告期，公司共新接入 5 艘 62000 吨专业多用途纸浆船，加上 11 艘适合装运纸浆的 38000 吨多用途船，公司多用途纸浆船队规模已经达到 16 艘，近 73 万载重吨，位居世界第三。

截至 2019 年末，公司拥有多用途船共 35 艘计 101.50 万载重吨；24 艘重吊船计 63.93 万载重吨。2019 年，公司自有及租入的多用途船共实现营业收入人民币 29.26 亿元，同比上升 0.55%，占公司船队营业收入 38.10%；实现船队营业利润人民币-0.93 亿元。重吊船共实现营业收入人民币 13.92 亿元，同比上升 0.88%，占船队营业收入 18.13%；重吊船实现营业利润人民币 0.20 亿元，同比减少 64.13%。

（二）半潜船业务

报告期，国际油价整体上行，海洋油气勘探开发进一步活跃，海洋工程装备供给过剩矛盾随着市场需求增长有所缓和。截至 2019 年年末，全球钻井平台利用率达到 84%，较年初提升约 7 个百分点。但整体来看，海工市场仍为温和复苏，上游油气勘探活动对新建市场的拉动作用仍然有限，半潜船现货市场依然面临货源不足及运力过剩的处境。

公司的半潜船业务依靠先进技术和卓越的安全运营品牌，进一步巩固了全球市场的领先地位。2019 年是哈萨克斯坦 TCO 项目执行高峰年，项目团队精心组织，带领分包商圆满完成 36 个航次，安全运抵 95 件模块，实现了与客户双赢效果。公司掌控海工平台“运输+安装”市场，年内完成了全球唯一一个半潜船浮托安装项目。报告期，公司以项目为依托，注重造船、租船以及与其他船东的合作，有效整合市场运力。公司与多家船东开展运力合作，并于第七届董事会第六次会议审议通过 5 万吨半潜船项目造船，进一步增强市场控制权。截至 2019 年末，公司共有半潜船 7 艘，总载重吨为 32.18 万载重吨。2019 年，公司半潜船共实现营业收入人民币 19.97 亿元，同比增长 31.18%，占船队营业收入 26.01%；实现营业利润人民币 2.83 亿元，同比减少 9.34%。

（三）汽车船业务

2019 年，国内经济增速回落，加上“国五”车型促销透支需求、新能源车补贴退坡，消费者购买欲望下降，中国汽车销量同比下降 8.2%，其中新能源车降幅 2.3%，这是自 2009 年推行新能源汽车产业以来出现首次下降，同期中国汽车企业出口同比下降 1.6%。

报告期，公司深耕内贸汽车船市场，推进物流延伸服务，加强与客户紧密合作，拓展汽车产业链的资本合作，经营效益成功实现了扭亏为盈。报告期，公司共退役 1 艘汽车船计 1.17 万载重吨。截至报告期末，公司拥有 5 艘汽车船，计 6.80 万载重吨。2019 年，公司汽车船共实现船队营业收入人民币 3.91 亿元，同比上升 13.67%，占公司船队营业收入 5.10%；实现营业利润人民币 0.01 亿元。

（四）木材船业务

海关数据显示，2019 年中国木材进口同比微增 0.6%，增幅较上年收窄。一方面在房市不景气的大环境下，与木材密切相关的家装建材市场受到一定冲击，另一方面环保严查导致木材加工企业开工率下滑，下游市场需求疲软。除销售行情不佳，木材船市场还面临产材国政策限制及压港严重等压力，运价上涨乏力。

2019 年，公司木材船对内强化公司其他船型协同经营，对外注重产业链拓展，加强与船东的合作力度和深度，推进市场有序发展。截至报告期末，公司拥有 11 艘木材船，计 33.82 万载重吨。2019 年，公司木材船共实现营业收入人民币 5.21 亿元，同比增加 1.04%，占公司船队营业收入 6.79%；实现营业利润人民币-0.03 亿元。

（五）沥青船业务

近年来，中国沥青供应处于过剩状态，国内道路建设增速放缓，行业开工率低，进口沥青供应至中国的量持续下降，2019 年中国石油沥青累计进口同比下降 6.9%。沥青船市场多货少局面没有明显改观，货量不足仍是当前面临的主要问题。

2019 年，公司巩固沥青市场基础货源，立足亚太，开辟欧洲市场，开拓新客户，持续推进船队结构调整，

提高运营效率。报告期，公司共退役1艘沥青船船计1.08万载重吨。截至报告期末，共拥有16艘沥青船，计11.89万载重吨。2019年，公司沥青船实现营业收入人民币4.52亿元，同比增加13.74%，占公司船队营业收入5.88%；实现营业利润人民币-1.26亿元。

四、报告期内主要经营情况

2019年，公司实现营业收入8,266,236,025.56元，同比增长9.06%。因燃油成本上升、船舶租赁费增加等因素影响，营业成本同比增加9.30%。船队期租水平同比上升14.35%。2019年，公司实现归属于母公司所有者的净利润100,928,932.07元，同比增加17.27%。

(一) 主营业务分析

1、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	8,266,236,025.56	7,579,318,633.61	9.06
营业成本	7,062,365,719.79	6,461,613,133.75	9.30
税金及附加	36,507,940.51	25,837,798.97	41.30
销售费用	58,589,305.38	49,603,057.64	18.12
管理费用	584,318,767.47	511,759,729.78	14.18
研发费用	5,305,997.57	746,792.27	610.51
财务费用	363,400,365.24	381,407,152.98	-4.72
资产减值损失	471,131,288.11	212,313,183.71	121.90
信用减值损失	44,066,992.70	0.00	不适用
公允价值变动收益	25,519,051.42	0.00	不适用
投资收益	651,772,624.04	152,080,517.61	328.57
营业外收入	9,065,754.16	52,634,310.92	-82.78
营业外支出	115,811,369.08	263,913.41	43,782.34
所得税费用	97,629,396.81	37,467,091.03	160.57
经营活动产生的现金流量净额	1,264,621,568.49	898,532,210.00	40.74
投资活动产生的现金流量净额	-1,109,977,071.99	-1,018,187,444.53	不适用
筹资活动产生的现金流量净额	-377,432,739.33	-238,257,261.14	不适用

营业收入变动原因说明：主要是报告期公司持续优化货源结构，航运业务收入增加。

营业成本变动原因说明：主要是报告期公司为项目租入的船舶增加，相应增加船舶租赁费等航运业务成本。

销售费用变动原因说明：主要是报告期销售业务规模增加，销售业务费用相应增加。

管理费用变动原因说明：主要是报告期人工成本增加。

研发费用变动原因说明：主要是报告期研发项目投入支出增加。

财务费用变动原因说明：主要是报告期因外币汇率变动导致汇兑收益同比增加。

资产减值损失变动原因说明：主要是报告期对部分船舶计提了资产减值准备。

信用减值损失变动原因说明：主要是报告期公司开始执行新金融工具准则，计提的应收款项预期信用损失在信用减值损失项目反映。

公允价值变动收益变动原因说明：主要是报告期公司开始执行新金融工具准则，确认的非流动金融资产公允价值变动收益。

投资收益变动原因说明：主要是报告期下属公司广远公司确认子公司股权处置收益5.94亿元。

营业外收入变动原因说明:主要是上年同期公司收到船舶报废更新补助资金,本报告期无此项收益。

营业外支出变动原因说明:主要是报告期公司处置报废老旧船舶产生损失及支付了租入船提前退租赔偿金,上年同期无此项支出。

所得税费用变动原因说明:主要是处置广州特运股权增加的所得税费用。

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,经营活动现金流入同比增加。

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增加。

筹资活动产生的现金流量净额变动原因说明:主要是报告期偿还银行贷款同比增加。

2、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(%)
航运业务	7,679,055,751.64	6,730,502,559.05	12.35	8.63	8.75	减少 0.10 个百分点
非航运业务	587,180,273.92	331,863,160.74	43.48	15.10	21.70	减少 3.06 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	2,925,592,991.20	2,629,860,903.11	10.11	0.55	-2.90	增加 3.19 个百分点
重吊船	1,391,980,124.66	1,207,957,652.75	13.22	0.88	3.22	减少 1.96 个百分点
半潜船	1,997,337,132.75	1,564,171,566.04	21.69	31.18	40.56	减少 5.22 个百分点
木材船	521,230,796.96	502,014,912.01	3.69	1.04	6.21	减少 4.69 个百分点
沥青船	451,527,048.90	516,780,678.96	-14.45	13.74	19.04	减少 5.09 个百分点
汽车船	391,387,657.17	309,716,846.18	20.87	13.67	6.60	增加 5.26 个百分点
合计	7,679,055,751.64	6,730,502,559.05	12.35	8.63	8.75	减少 0.10 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	1,761,778,538.30	1,782,066,054.98	-1.15	-12.44	-10.59	减少 2.09 个百分点
出口运输	2,499,148,998.16	2,032,442,092.82	18.67	-6.23	-4.23	减少 1.70 个百分点
沿海运输	433,813,498.28	390,609,262.99	9.96	-7.22	-16.02	增加 9.44 个百分点
第三国运输	2,984,314,716.90	2,525,385,148.25	15.38	55.07	57.01	减少 1.04 个百分点
合计	7,679,055,751.64	6,730,502,559.05	12.35	8.63	8.75	减少 0.10 个百分点

船型	2019 年期租水平 (美元/营运天)	2018 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	9,784.17	9,398.03	4.11
重吊船	11,210.31	11,430.26	-1.92

半潜船	33,326.80	34,698.94	-3.95
木材船	8,144.05	9,126.90	-10.77
沥青船	4,992.82	6,561.24	-23.90
汽车船	11,839.14	10,650.73	11.16
合计	12,528.95	10,956.33	14.35

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
航运业务	燃油	1,783,928,421.31	25.26	1,722,008,171.80	26.65	3.60	燃油价格有所上升, 燃油成本增加
	港口使费	1,249,718,767.20	17.70	1,285,207,544.07	19.89	-2.76	货运量减少导致货物费减少
	船员费用	869,282,646.93	12.31	852,987,613.53	13.20	1.91	平均船舶数量增加导致船员成本增加
	折旧费	841,616,039.67	11.92	838,459,479.74	12.98	0.38	新造船舶投入运营
	船舶租赁费	940,207,063.17	13.31	747,315,073.35	11.57	25.81	为项目租入的船舶增加

(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
应收账款	967,691,260.34	4.35	715,947,445.33	3.30	35.16	报告期末未到收款期的运费增加所致
其他应收款	161,826,802.54	0.73	82,426,553.36	0.38	96.33	报告期末应收船厂船台合同退款所致
持有待售资产	0.00	0.00	24,678,679.32	0.11	-100.00	报告期末无持有待售资产
长期股权投资	1,530,979,947.87	6.88	777,945,033.93	3.59	96.80	报告期以广州特运股权评估增值增资入股建设实业所致
其他权益工具投资	0.00	0.00	31,354,075.00	0.14	-100.00	报告期持有的广东重工股权公允价值下降所致
在建工程	428,140,598.50	1.92	307,375,828.56	1.42	39.29	报告期末在建船舶增加
长期待摊费用	19,609,813.45	0.09	29,913,303.87	0.14	-34.44	报告期费用摊销导致净额减少
递延所得税资产	139,626,893.89	0.63	56,568,475.25	0.26	146.83	报告期末确认船舶资产减值准备对应的递延所得税资产
预收款项	187,310,732.37	0.84	120,277,133.88	0.55	55.73	报告期末预收未完航次运费增加

应付职工薪酬	311,596,688.60	1.40	208,632,890.60	0.96	49.35	报告期末计提的递延发放绩效薪金增加
应交税费	52,282,781.32	0.23	17,755,718.34	0.08	194.46	报告期末应交企业所得税和增值税增加
其他应付款	464,922,982.06	2.09	274,002,867.21	1.26	69.68	报告期新增公司间借入资金增加
长期应付款	165,169,963.41	0.74	9,573,706.00	0.04	1,625.65	报告期新增船舶融资租赁款

五、公司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

进入 2020 年，新型冠状病毒疫情爆发成为开年最大的“黑天鹅”事件，给处于脆弱复苏状态的全球经济施加更多的下行压力，2020 年全球 GDP 增速下降已成定局。受传统淡季影响和新型冠状病毒肺炎疫情的叠加因素影响，给经济、贸易、运输生产等带来负面冲击，导致航运业需求不足，进一步加剧了各航运细分市场的压力。但是，相信在多方共同努力下，疫情对世界经济带来的负面冲击是阶段性的，各国的积极政策将逐步使经济有所改善。作为全球第二大经济体，中国经济长期向好、高质量增长的基本面没有改变，当前国内疫情防控积极向好，随着全面复工复产，国民经济运行逐渐企稳，中国经济内生韧性和逆周期宏观政策有机结合，将支持和保障中国经济回到正常的运行轨道。全年来看，航运市场将呈现“前低后高”的走势。特种船各细分市场短期受到一定冲击，但危机中不乏结构性机会，中长期发展前景仍然看好。

1、多用途船重吊船市场市场压力增加但不乏结构性机会

年初突发的新冠病毒肺炎令处于传统春节淡季的多用途船重吊船市场愈显冷清，1—2 月中国进出口贸易大幅下滑，多省市面临长时间停工，出口货量减少，部分项目货出现推迟，现货市场低迷。如果全球疫情在年中出现拐点，对多用途船重吊船市场的负面影响将集中体现在一二季度。下半年，全球经济和航运生产经营有望逐渐企稳修复，将多用途船重吊船市场带来一定机遇。具体来看：一是新增运力大幅减少将一定程度缓解市场压力，目前新船订单占现有运力比重仅 2%，处于低位水平，加上疫情防控推迟复工，新船交付计划可能进一步延后；二是“一带一路”框架下国际交流与合作进一步增强，将大力推动沿线国家双边贸易往来，区域基础设施间互联互通建设也有望带动中国对外承包工程业务发展；三是清洁能源强势增长将支撑相关设备的运输需求，2019 年至 2023 年全球风电新增装机容量将达到 330GW，国际能源署预测到 2040 年核电占全球总发电量的比重将达到 14%。

2、半潜船市场面临低油价压力

受多重利空因素影响，2020 年 3 月以来国际油价接连上演暴跌行情，WTI 和 Brent 原油双双跌破 25 美元/桶关口。受油价大幅下滑影响，石油公司将削减资本支出，项目出现推迟迹象，新项目谈判进度也遇到阻力，海工装备运营商出现推迟接船情况，半潜船市场短期面临油价下行的压力。Rystad Energy 预测，2020 年疫情可能导致全球勘探和生产投资减少约 300 亿美元。短期看，半潜船市场受到了疫情和油价的影响。

半潜船市场长期向好的趋势不会改变。随着老旧船舶退出市场和新建规模的收缩，预计未来几年半潜船运力增速放缓至 2%—3%。IHS 预测 2019—2023 年全球油气勘探开发投资的年复合增速将达 5.9%，市场规模保持回升势头，全球油服市场规模有望恢复到 2015 年水平（3100-3300 亿美元）。随着海洋油气开发向深水进军，海工市场规模有望进一步扩大。此外，废旧平台拆除市场也存在较大商机，2018—2022 年，全球约有 700 个油田将停止生产，平均每年停产油田将达到 140 个，总弃置费预计将高达 386 亿美元，有望带动半潜船的运输需求。

3、木材船市场以修复性行情为主

目前新冠病毒肺炎疫情对中国木材进口贸易产生一定冲击，新西兰的原木出口商已经开始降低采伐率，但预计这种贸易中断是阶段性的，目前中国和传统木材市场大洋洲、非洲并非重点疫区，随着疫情

形势得到有效控制，相关国家的木材贸易限制将得到解除。随着下游建筑家装行业恢复正常生产，中国木材需求有望低位回升。

预计 2020 年木材船市场以修复性行情为主。克拉克森预测，2020 年全球林产品海运贸易量 3.91 亿吨，较 2019 年增长约 2%。从国内看，2020 年国民经济下行压力加大，中央经济工作会坚持“住房不炒”的定位，房地产退潮不利于装修、家具行业，进而也会影响木材等原材料的需求。但考虑到城镇化发展、居民生活消费、森林资源匮乏、天保工程实施等因素，中国木材长期依赖进口的趋势不会改变。由于非洲多国实施木材禁出口政策，大洋洲人工林发展成熟，未来澳新木材市场有望成为增长亮点。

4、汽车船市场下行压力加大

疫情爆发以来，消费者出行受限，购车需求受到明显抑制，加上全球汽车产业链链条长、范围广，国内外先后停工减产带来供给端的限制。中汽协预测，2020 年上半年国内汽车产销降幅约达到 25%，全年恐难以实现正增长。据克拉克森预测，2020 年全球汽车海运贸易量将下降 5%。预计 2020 年汽车市场整体下行压力较大，但内贸市场形势整体略好于外贸市场。

长远看，中国汽车行业未来仍持向好趋势。随着国民经济稳步增长和居民生活水平的提升，中国汽车消费的刚性需求长期存在，水运的经济性和安全性也已经获得汽车厂商的认可，未来“水运+大型分拨中心”的模式得到发展，将进一步提升滚装运量的比重。外贸方面，一是国家已正式启动二手车出口工作，业界预期非洲、东南亚、俄罗斯、南美和中东等主要目标市场二手车容量约达到 1000 亿美元，特别是“一带一路”沿线国家有望成为我国二手车出口的重要潜在市场。二是国产新能源汽车的质量性能和国际竞争力持续提升，未来新能源汽车有望成为拉动汽车出口的新兴力量。

5、沥青船市场有望逐步恢复

春节过后道路项目施工推后延迟，道路项目施工推后延迟，交通运输以及终端需求受影响较大，市场整体成交清淡，因港口提高防疫措施影响工作效率，使原有船期及运输计划受到一定延误，加上国际油价大幅下挫，贸易商观望情绪加重，短期内中国沥青贸易承压下行。

但随着疫情影响的减弱，以及炼厂纷纷转向开发低硫船用燃油，沥青的供应将有所紧张。需求方面，在《交通强国建设纲要》指导下，到 2020 年我国将完成决胜全面建成小康社会交通建设任务和“十三五”现代综合交通运输体系发展规划各项任务，预计道路项目赶工将一定程度支撑中国沥青需求并拉动进口贸易。从国际市场来看，沥青作为基建原材料也将全球基建发展热潮中受益，尤其是“一带一路”沿线国家沥青需求潜力可期。预计 2020 年沥青市场下半年好于上半年。

(二) 公司发展战略

√适用 □不适用

中远海特坚持“特”字发展战略，不断提升核心竞争力，树立并保持公司在全球特种船细分市场的领先地位。

一是打造独占优势，赢得竞争先机。通过公司独有的技术实力，为客户提供最安全高效的装卸和运输方案，摆脱低水平竞争，建立行业门槛，进而不断巩固品牌形象，提升客户粘度，最终建立起竞争对手难以超越的综合实力。

二是发挥规模优势，提升市场话语权。未来发展的重点将放在市场容量大、发展前景好的细分市场，持续推进船队结构的调整和优化，综合应用建造、购买、租船、联营等多种方式发展船队，在规模上实现全球领先，在经营上主导市场话语权。同时，继续本着“项目造船”理念，为大客户、大项目和大 COA 合同量身定造船舶，锁定收益，控制风险。

三是不断创新前行，引领特种船行业发展。公司将积极开拓思维，利用新技术、新工具、新思路，在市场营销、经营模式、客户服务等方面不断推陈出新，始终走在特种船领域的最前沿。

四是推动服务升级，拓宽发展空间。回归航运业的服务本职，坚持“以客户为中心，以市场为导向”的理念，根据客户的个性化需求，不断完善技术实力，拓展服务领域，加强产业链经营能力，提升全方位服务水平，最终实现为客户提供全产业链服务，通过提升客户价值，实现公司价值的最大化。

公司将把握机遇，加快发展，聚焦“高质量发展、突破性发展、一体化发展”，以“跑赢市场、跑赢

变革、跑赢时代”为目标，向着具有全球竞争力的世界一流特种船公司不断努力。

六、导致暂停上市的原因

适用 不适用

七、面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

（一）因执行新金融工具准则的会计政策变更

2017年,财政部发布了修订后的《企业会计准则第22号—金融工具确认和计量》(财会[2017]7号)、《企业会计准则第23号—金融资产转移》(财会[2017]8号)、《企业会计准则第24号—套期会计》(财会[2017]9号)、《企业会计准则第37号—金融工具列报》(财会[2017]14号)四项新金融工具准则,要求境内上市公司自2019年1月1日起施行。经公司第七届董事会第四次会议审议通过,公司自2019年1月1日起执行上述企业会计准则,并对会计政策相关内容进行调整。

从2019年1月1日起将原在资产负债表可供出售金融资产项目列报的股权投资,根据不同持有目的,调整至资产负债表其他权益工具投资项目列报,并指定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产;或调整至资产负债表其他非流动金融资产项目列报,并指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。受影响的报表科目具体如下:

受影响的报表科目名称	2018年12月31日	2019年1月1日	影响金额(元)
可供出售金融资产	348,012,875.00	0.00	-348,012,875.00
其他权益工具投资	0.00	31,354,075.00	31,354,075.00
其他非流动金融资产	0.00	316,658,800.00	316,658,800.00

（二）会计估计变更

公司船舶资产的预计净残值按预计废钢价确认,经公司第七届董事会第五次会议审议通过,为了更加客观地反映船舶固定资产的预计残值情况,董事会同意根据市场变化,将自有船舶的预计净残值由330美元/轻吨变更为366美元/轻吨。以上会计估计变更采用未来适用法,从2019年1月1日起执行。

本次会计估计变更减少公司2019年折旧费用2,832.09万元,相应增加公司2019年归属母公司所有者的净利润2,242.64万元。

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

本公司合并财务报表的合并范围以控制为基础确定，包括本公司及全部子公司的财务报表。子公司，是指被本公司控制的企业或主体。本公司 2019 年度纳入合并范围的二级子公司共 5 户，详见“附注六、合并范围的变更”、“附注七、在其他主体中的权益。”