

## 招商局能源运输股份有限公司

### 2017 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	42,381,740,972.71	38,616,622,157.23	9.75
归属于上市公司股东的净资产	16,156,007,823.90	15,969,159,585.94	1.17
	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	2,128,295,206.39	2,385,292,478.51	-10.77
营业收入	3,267,676,320.53	3,163,176,793.83	3.30
归属于上市公司股东的净利润	517,148,286.84	1,572,171,178.57	-67.11
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	517,082,506.38	770,984,092.52	-32.93
加权平均净资产收益率(%)	3.22	10.75	减少7.53个百分点
基本每股收益(元/股)	0.0976	0.2967	-67.10
稀释每股收益(元/股)	0.0976	0.2967	-67.10

## 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)		194,904				
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—分红—个人分红—005L—FH002 沪	国有法人	2.07	109,843,916		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	
中国证券金融股份有限公司	其他	0.56	29,602,840		无	
平安信托有限责任公司—投资精英之淡水泉	其他	0.38	20,167,994		无	
淡水泉(北京)投资管理有限公司—淡水泉成长基金1期	其他	0.35	18,594,207		无	
中国对外经济贸易信托有限公司—淡水泉精选1期	其他	0.34	17,797,603		无	

中国农业银行股份有限公司 一富国中证国有企业改革指 数分级证券投资基金	其他	0.31	16,324,000		无	
全国社保基金一零五组合	其他	0.28	15,002,895		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。				
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明		不适用				

#### 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

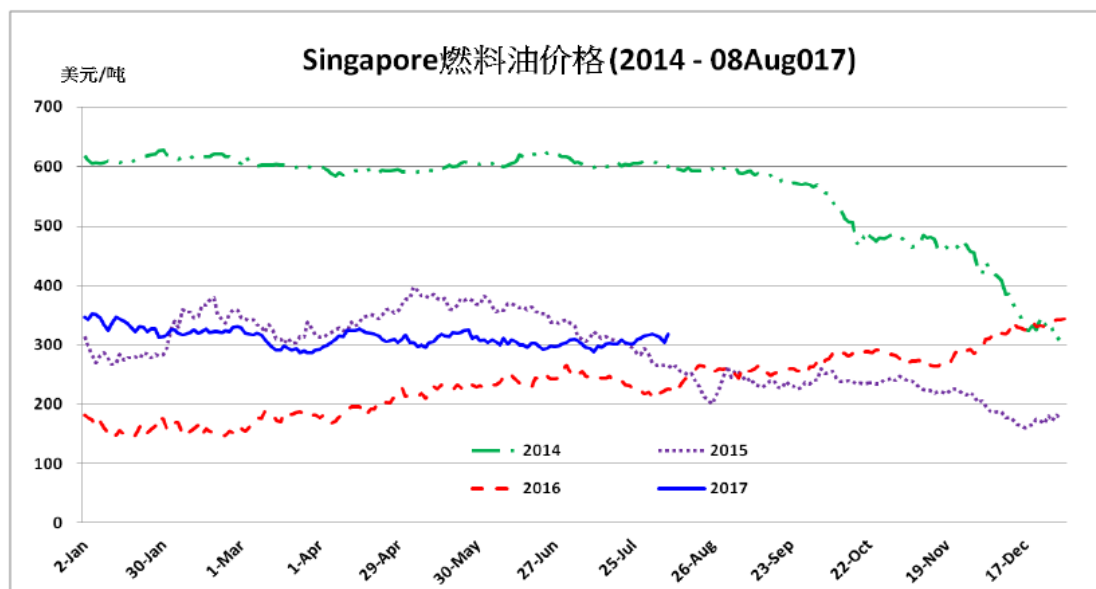
##### 航运市场宏观环境

报告期全球贸易有所回暖。根据世界贸易组织（WTO）和联合国贸易和发展会议(UNCTAD)的数据，2017年一季度货物贸易量增幅达到1.1%（2016年同期为负增长1.1%），其中亚洲进出口表现亮眼，进出口分别增长1.7%和1.9%。

航运主要子行业需求总体强劲：中国和印度原油进口继续维持高速增长，中国上半年原油进口量达2.12亿吨，同比增长达13.8%，好于市场预期。中国进口铁矿石达5.39亿吨，同比增长9.3%，预计今年将连续第二年超过10亿吨。煤炭进口继续受供给侧结构性改革控制国内落后产能影响，加上上半年水电缺乏，上半年大幅增长超过两成。

原油价格上半年大部分时间在50美元附近震荡，总体有利于航运业。国际油价受供应充足，库存去化缓慢等影响，已经跌回OPEC减产前的波动区间。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，backwardation（远期贴水）的期现价差结构则对VLCC市场构成明显短期负面影响。

船用燃料油价格：报告期国际船用燃料油价格总体维持区间震荡，但同比大幅上升，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 318.3 美元，第二季度平均价格为 313.6 美元，远高于上年同期的 165.1 和 219.8 美元的水平。



平均燃料油价格 (美元/吨)					
年份	第一季	第二季	第三季	第四季	全年
2014	610.0	601.0	593.7	443.8	562.4
2015	316.9	357.8	265.5	216.8	288.6
2016	165.1	219.8	246.1	296.1	232.6
2017	318.3	313.6			

Source: Platts Bunkerwise

对航运业影响至关重要的中国经济增长符合预期：上半年中国经济数据超预期，但回暖根基并不稳定，外围复苏提升中国出口需求，制造业投资增长乏力，下游企业的盈利情况明显弱于受惠于供给侧结构性改革和环保督查的部分上游行业（如钢铁、煤炭、有色等）；库存短周期景气或不具备持续性。继 2016 年之后，供给侧结构性改革特别是今年的环保督查等政策及其执行力度对资源品价格和供求结构带来巨大影响，再次成为中国大宗干散货进口的重要扰动因素。

航运业有触底反弹预期。从实体资产（船舶等）和虚拟资产（航运股股价等）的近期走势和市场预期看，航运业整体触底反弹的预期比较强，但不能低估市场预期过高本身带来的风险，特别是我们观察到报告期航运市场供给侧的压力持续高于市场预期。年初以来油轮新运力的大量持续投放、受低船价等刺激 VLCC 新订单大量涌现、15 岁及以上的老龄船等受限船持续争抢货源带来压力、老旧油轮退出和拆解进度缓慢。干散货市场新增运力仍在相对高峰，报告期老旧船退出速度明显低于预期。集运市场大整合和联盟重组继续；干线市场需求有所复苏，闲置船比例大幅减少；韩进破产后部分运力进入中国内贸市场，导致内贸市场供给非线性增加，竞争短期迅速加

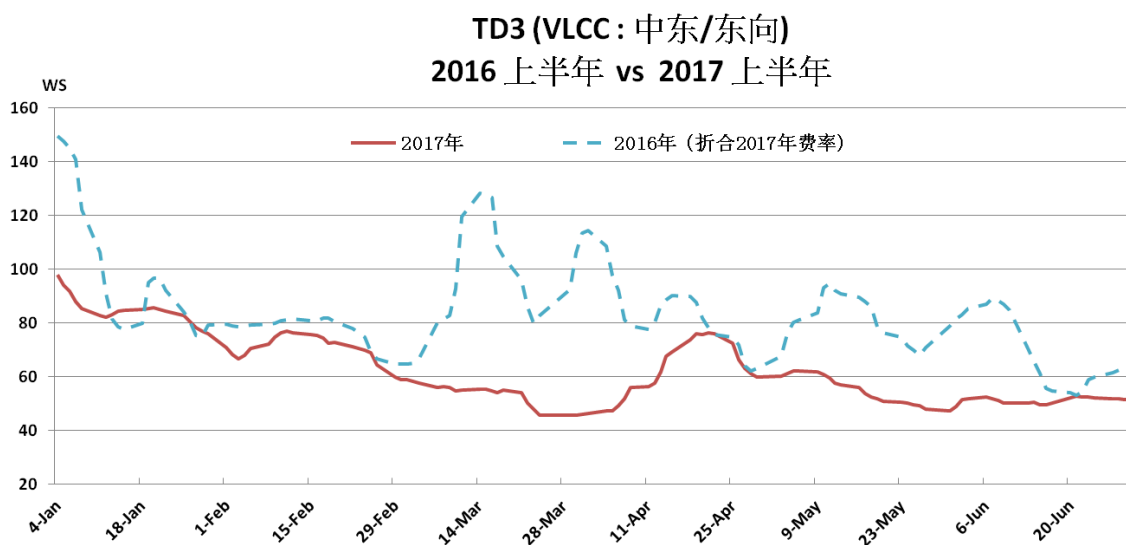
剧。

我们认为，航运业的真正复苏或需业界、各类市场参与者继续共同努力。中国拆旧造新补贴政策今年年底将到期，但压载水、氮氧化物、硫化物排放等日益严格的相关环保要求逐步实施，业界应继续坚定和加速淘汰老旧船舶，抑制低船价等带来的新造船投机冲动，维持理性平稳的运力投放，假以时日，航运市场再平衡才能真正达成、航运实业的投资回报率回复到长期均衡和合理（相对风险）的水平。

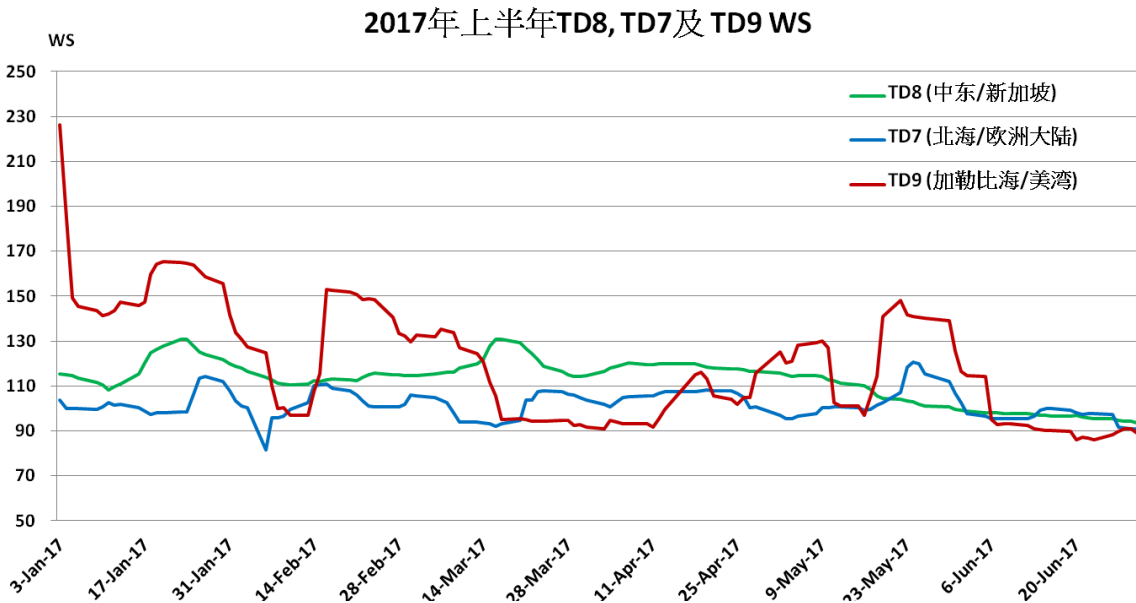
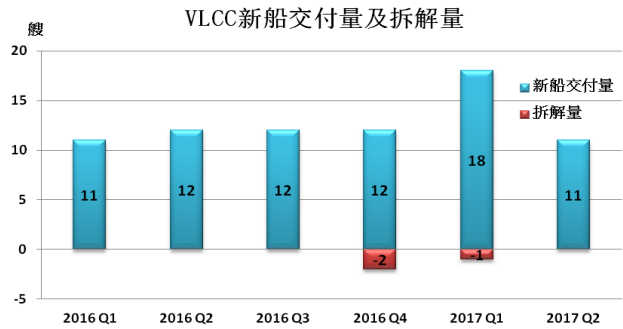
## 国际原油轮运输市场

报告期 VLCC 市场较 2016 年同期大幅下跌，总体持续低迷。年初新船集中交付，运力快速增长，同时 OPEC 减产执行率较高，短期市场供求对比恶化，运费率持续承压。OPEC 减产政策受美国页岩油等产出增加等影响，市场库存去化缓慢，油价并未得到实质提振，导致支撑 2015-2016 年市场的一个重要因素-海上浮舱需求大幅降低。根据 SSY 的统计，VLCC 用于海上浮舱的占比上半年长期维持在 3%左右的近年较低水平。反映 VLCC 运价的典型航线波交所 TD3 指数从年初接近 WS100 水平持续下跌，仅在 4 月份短暂反弹至 WS75 水平，整体市场走势呈现明显弱势特征。

报告期 AFRAMAX 市场压力更为沉重，供求严重结构失衡，持续的运力过快增长加上区域市场需求相对疲软，导致运费率水平自 2016 年四季度持续低迷并延续至今，近期达到近 3 年来最低位。相对而言，AFRAMAX 油轮西半球市场表现优于苏伊士运河以东市场。



指数	2017H1	2016H1	同比增长
BITR-TD3 WS	62.8	83.8 (折合2017年 费率)	-25.1%
BITR-TD3 TCE (美元/天)	26,787	50,178	-46.6%

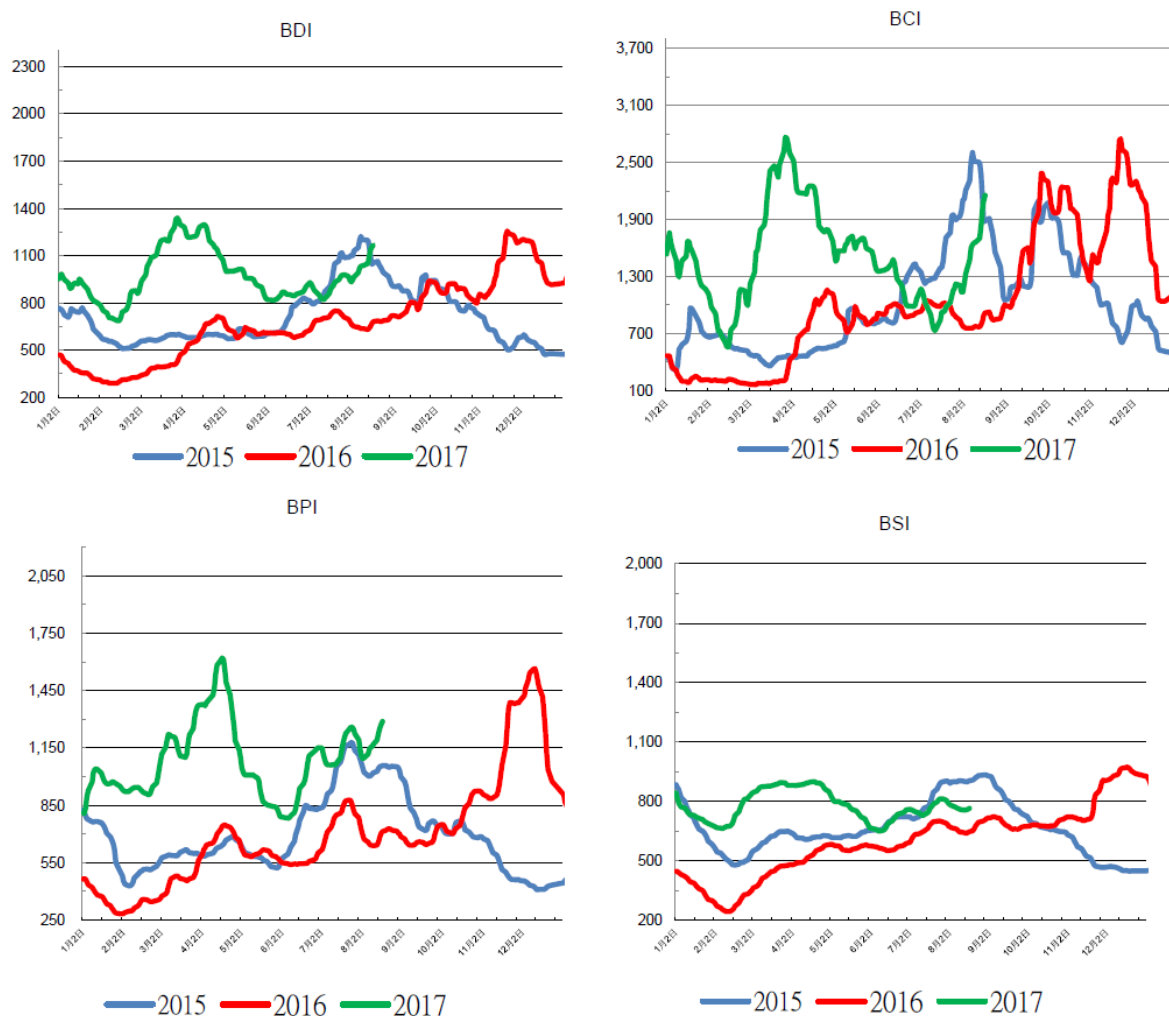


TCE (美元/天)	2017H1	2016H1	同比增长
TD8 (中东/新加坡)	8,811	23,035	-61.7%
TD7 (北海/欧洲大陆)	11,008	26,543	-58.5%
TD9 (加勒比海/美湾)	9,856	19,643	-49.8%

## 国际干散货运输市场

报告期全球大宗商品需求改善。中国需求经济表现稳健，官方制造业 PMI 保持荣枯线以上，一季度，铁矿石、煤炭进口量显著增长，提振干散货海运市场；二季度，中国进口增速放缓，库存高企，运费率大幅回落，但上半年干散货海运市场整体发展水平仍明显好于去年同期。2017 年上半年，BDI 指数平均 975 点，波动范围在 685-1,338 点区间。

三大主要货种方面，钢厂盈利水平持续大幅上升，加上取缔地条钢，铁矿石需求受到支撑，进口量同比显著增长；但步入二季度以来，补库过程趋于结束，港口库存不断攀升，铁矿石进口增速放缓。煤炭年初受国家供给侧结构性改革控制国内落后产能，加上今年水电缺乏，一季度进口放量增长 34%；二季度开始，发改委放开国内先进产能及限制二类口岸进口煤炭等稳定煤价，进口增速明显减慢。粮食方面，上半年进口大豆表现突出，一季度进口量同比增长达 20%。



指数平均	2017 H1	2016 H1	同比增长
<b>BDI</b>	<b>975</b>	<b>486</b>	<b>100.62%</b>
<b>BCI</b>	<b>1,553</b>	<b>555</b>	<b>179.82%</b>
<b>BPI</b>	<b>1,064</b>	<b>499</b>	<b>113.23%</b>
<b>BSI</b>	<b>781</b>	<b>460</b>	<b>69.78%</b>

好望角型船市场一季度高位开局，二季度震荡回落，2017年上半年市场日租金均值 11,596 美元。超灵便型市场发展相对缓慢，但总体仍好于去年，2017年上半年市场日租金均值 8,436 美元。

## 船队发展情况

报告期公司接收 3 艘 VLCC 油轮、1 艘 ultramax 散货船及租入 2 艘 ultramax 散货船（期末）等新造船，没有老龄船退出或出售。公司拥有和控制的运力首次突破 2000 万载重吨。截止报告期末，公司船队结构如下：

		数量	万 DWT	平均船龄	新订单/待交船
自有船队	油轮船队	47	1,346	5.3	11
	其中:VLCC	42	1,292	4.5	11
	Aframax	5	54	8.6	0
	散货船队	23	496	3.7	24
	其中:VLOC	8	320	4.0	20
	Capesize	7	126	6.1	
	Ultramax	8	50	1.3	4
	LNG船队	6	50	8.3	15
	小计	76	1,892	5.1	50
管理船舶	散货船队	4	126	9.0	0
租入船舶	散货船队	2	12	0.1	0
	合计	82	2,030	—	50

## 船队经营概况

报告期公司旗下三支船队共完成货运量 5,116 万吨，增加 16.4%（同比，下同）。其中，油轮船队完成货运量 3,313 万吨，增加 14.8%（承运国油 2,037 万吨，增加 16.3%）；干散货船队完成货运量 1,442 万吨，增加 26.6%；LNG 船队完成货运量 763 万立方米（折合 361 万吨），减少 2.7%。

## 油轮船队经营情况

积极开拓央企客户，持续推进中国进口原油运输。2017年上半年，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，占总订载航次比例超过七成。



**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 年上半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。

**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，进一步加强西部市场开拓，中东西向航线和全球大三角航线运营继续对稳定和提升公司经营效益起到关键作用。

## **干散货船队经营情况**

**继续拓展战略客户。**依托控股股东招商局集团与各大货主央企签署的战略合作协议，进一步加强与国内大型粮食、煤炭及铁矿等货主企业的沟通往来，深化与国内大型货主企业的合作。2017 年上半年，公司与央企中钢集团订载占好望角船队订载总数的 40%。

**创新经营，稳健扩张。**与招银租赁完成 2 艘超灵便型船的合作项目，报告期末长期租入招银租赁两艘 61000 载重吨的超灵便型船，采取经营+管理的模式，扩大经营、管理规模，提升收益。

**灵活订载，提高效益。**根据市场研判制定相应订载策略，采取多元化订载手段，指数与固定价相结合，短期与近期相结合，长期与短期相结合的方式，提高船队经营效益。

**合理分布船位，加大对大西洋市场开发。**布局全球航线，调整摆位航线和货种，增加大西洋市场船位比重，依靠环形航线提升经营效益。

## **下半年市场展望**

### **油轮**

预计 2017 年下半年油轮市场将继续承压，利空因素仍需要消化，利多因素或在累积但存在较多不确定性，市场形势比较严峻，总体不乐观。

第三季度，OPEC 减产延续，新运力继续大量投入使用，船舶老龄化导致受限船舶增多等因素，造成市场整体供需结构恶化，不足以支撑市场实质性反弹，预计市场将继续延续低迷走势。

第四季度，对于传统冬季市场反弹的力度，目前市场普遍持谨慎态度。主要取决于如下因素：中国战略储备原油增量；西非、美湾、欧洲至远东长航线货载量；原油期货贸易机会促成 VLCC 浮舱需求。供应方面，市场长期低迷叠加日益严格的环保要求下，老旧船的退出/拆解预计可望明显增加。

## 干散货

2017 年下半年市场继续复苏力度和旺季需求存在不确定性，总体运力供应依旧过剩。按往年市场走势，下半年市场表现总体好于上半年。但铁矿石、煤炭、粮食运输需求上半年已超预期发展，下半年的旺季需求是否能够符合甚至超过市场预期我们持谨慎态度。

第三季度，铁矿石创纪录港口库存尚待消化，中国进口煤炭政策趋紧等也可能限制市场反弹空间。

第四季度，季节性需求给市场带来炒作空间，市场上行力度取决于铁矿石、煤炭等主要货种海运需求等变化。

### 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

财政部于 2017 年 4 月及 5 月分别颁布了《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》(以下简称“准则 42 号”)和修订的《企业会计准则第 16 号——政府补助》(以下简称“准则 16 号(2017)”)，其中准则 42 号自 2017 年 5 月 28 日起施行；准则 16 号(2017)自 2017 年 6 月 12 日起施行。

本公司及其子公司采用上述企业会计准则的主要影响如下：

1. 持有待售的非流动资产、处置组和终止经营  
准则 42 号规范了持有待售的非流动资产或处置组的分类、计量和列报，以及终止经营的列报。
2. 政府补助  
执行准则 16 号 (2017)之前，本公司将取得的政府补助计入营业外收入。执行之后，对 2017 年 1 月 1 日之后发生的与日常活动相关的政府补助，计入其他收益；与日常活动无关的政府补助，计入营业外收支。

上述规定涉及的会计政策变更对公司 2017 年 1 至 6 月财务报表无实质性影响，不会对公司的财务状况、经营成果和现金流量产生重大影响。

### 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