

招商局能源运输股份有限公司

2016 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 未出席董事情况

未出席董事职务	未出席董事姓名	未出席董事的原因说明	被委托人姓名
董事	华立	身体原因	刘威武

- 4 信永中和会计师事务所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

- 1、按母公司净利润计提 10%法定盈余公积，提取法定盈余公积 80,874,762.47 元；2、以现金的方式派发股利 529,945,811.20 元（按公司 2016 年底全部已发行股份 5,299,458,112 股计算，每股派发现金股利 0.10 元（含税））。

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	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
办公地址	上海市中山东一路9号三楼、香港干诺道中168-200号信德中心招商局大厦32楼	上海市中山东一路9号三楼、香港干诺道中168-200号信德中心招商局大厦32楼
电话	021-63217396 00852-28597361	021-63217396 00852-28597361
电子信箱	IR@cmhk.com	IR@cmhk.com

2 报告期公司主要业务简介

报告期公司继续主要从事国际原油运输、国际干散货运输业务，并通过持股 50% 的 CLNG 公司（另一持股 50% 的股东为中远海能下属的大连中远海运油品运输有限公司）投资经营国际 LNG 运输业务。公司油轮和散货船队根据市场情况，主要通过即期市场租船、期租租船、与货主签署 COA 合同、参与市场联营体（POOL）运作等多种方式灵活开展生产经营活动。

国际原油海运行业的基本情况 由于石油主要产地和消费地的地理分布原因，产生了原油海洋运输行业，海运也是最大量、高效和成本最低的石油运输方式。从长期趋势看，虽然有所波动，但全球原油消费和贸易总体呈现持续且相对稳定的低单位数字增长趋势，海运贸易量的增速略高于消费量的增速，非 OECD 地区的需求近年已经超越 OECD 地区。由于需求和供应结构的变化，全球海上原油贸易和运输的格局也在相应发生变化，近年平均运距也在不断发生变化，短期波动有时比较剧烈（比如 2016 年二季度的显著下降）。海运有效需求（吨海里）=海运贸易量*平均运距，因此原油海上贸易格局和运距的变化与运量的变化一样值得关注。此外，由于原油消费国集中在北半球，国际原油运输的季节性体现在一季度和四季度需求通常较为旺盛，二季度和三季度通常则为淡季。

2014 年以来，全球原油市场持续呈现供大于求的状况。2017 年初 OPEC 及部分非 OPEC 石油出口国达成减产，全球市场供大于求的状态可能趋于改善。由于近年全球原油陆上可用储存空间的日益减少，大型油轮等海上设施可以用于大规模储油用途，原油期现价差出现套利空间的 contango 效应，往往刺激 VLCC 等大型油轮被租用作海上浮仓的套利需求。2008 年金融危机后国际油价回升期间，海上浮仓一度曾经高达 1.1 亿桶，租用了 55 艘 VLCC，占当时总运力近 10%，对当时的 VLCC 运价构成了强力

支撑。近年来，由于欧美制裁等原因，相当一部分伊朗老龄油轮长期用于储油（2016年3月以来该部分运力明显释放）；市场上使用VLCC等油轮用作原油/燃料油浮仓的情况也一直存在，整体规模视乎油价contango效应带来投机需求的变化。目前VLCC被较长时间部署用作浮仓的数量暂时处在多年来低位（22艘），按载重吨计，仅约占总运力的3.1%（2017年3月第二周数据，SSY）。

2010年以来，中国原油进口量继续呈高速上涨趋势，年均上涨约8%，2013年油价下跌以来，中国石油进口加速，2014-2016年上升至10.1%，9.3%和15.6%，2017年前两个月仍然保持着12%以上的高增速；中国进口原油在保持中东原油为主的情况下持续呈多样化趋势，在进口结构中，从中东进口原油的比重基本保持在50%左右，从非洲地区进口原油的比重下降，拉美、哈萨克斯坦等其他国家进口的原油比重增加。与此相适应，中国石油公司近年来成为油轮市场需求的主力，其中中石化在油轮及VLCC油轮租船市场规模均为全球第一。但由于中国船东控制的运力有限等多种原因，中国船东的承运中国进口原油份额近年增长缓慢，所占比例较低，仍然具备巨大的增长空间。

油轮运力供应方面，据Drewry预计，至2019年，全球油轮船队总载重吨将接近5亿吨，年复合增长率保持3%左右。2016年以来，随着市场运费率的下跌，油轮新增订单明显减少，但从手持订单看，2017及2018年之前仍将是新运力交付的高峰期（部分属于替代老龄油轮退出的订单），具体交付量/实际交付比率则不同的研究机构有不同的判断，部分取决于市场运费率的表现。全球油轮的建造则集中在韩国、中国和日本，总订单数接近全球订单数的90%。

国际干散货海运行业的基本情况全球干散货海运需求主要来自铁矿石、煤炭、粮食等大宗商品的海外贸易需求，市场规模庞大，多年来（即使是2008/09年金融危机时期）持续增长，2016年已经达到了48.8亿吨/年，比2006年的32.6亿吨大幅增长。据Clarkson最近出版的相关研究报告数据，2016年全球干散货总贸易量仍然录得增长。运力方面，2016年末，全球干散货船合计约7.9亿载重吨，增速已经明显放缓，但仍比2015年底增长了2.2%，订单占现有运力的比例多年来继2015年后第二次降至20%以下，约为12%，当年新签订单除主要用作替代老龄VLCC（其中大部分为单壳VLCC

改造)的中国船东订造的30艘40万吨级VLCC外非常稀少。与此同时,2016年拆船数量稍有回落,由2015年的3,050万载重吨下降到2,910万载重吨(2014年拆解了1,630万载重吨)。

国际干散货运输通常也具有明显的季节性。主要大宗散货供应集中在南半球、需求则集中在北半球,干散货海运运输经常受到季节性的影响(如粮食收获、雨季等)。

LNG 运输市场 LNG是液化天然气(Liquefied Natural Gas)的缩写,是天然气在超低温(-163℃)条件下液化形成的,主要成分为甲烷。LNG体积是同质量的天然气的1/625。LNG作为清洁能源,是传统能源的有效替代。世界LNG工业虽然已经历了40年的发展历程,正如50年前的石油工业一样,今天的世界LNG工业仍处于大发展时期。

LNG运输是指通过LNG运输专用船、铁路和公路等方式,将LNG运送至终端站。目前海上运输LNG运量占世界LNG运量的80%以上。BP公司在《2035世界能源展望》中预计:到2035年,LNG将成为天然气贸易的主导形式。全球前三大LNG进口国为日本、韩国及中国,2015年的LNG进口量占全球总量的60%,达到3,290亿立方米。

低油价目前对国际LNG市场的影响主要有两方面:一方面可能导致需求量减少;另一方面推动贸易格局的改变。在环境问题日益得到重视的背景下,尽管LNG短期需求可能减少,但行业中长期前景仍然乐观。

目前亚太地区的LNG进口价格相对于欧美存在明显溢价。

LNG海运市场包括长期期租市场和现货租船市场。截止2017年3月9日,全球LNG专用船舶共481艘,其中比较主流的10-20万立方舱容的大型LNG船约395艘,尚未交付的新船订单约125艘。

由于LNG资源价格倒挂,上游开发商/贸易商如持续严重亏损,LNG长期运输合同的执行可能存在风险。

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

	2016年	2015年	本年比上年 增减(%)	2014年
总资产	38,616,622,157.23	31,240,119,773.87	23.61	28,138,043,145.16
营业收入	6,025,067,278.81	6,157,025,503.45	-2.14	2,602,150,349.41
归属于上市公司股东的净利润	1,729,968,663.63	1,153,680,092.22	49.95	200,264,205.26
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	916,846,480.19	464,819,024.58	97.25	-154,868,353.04
归属于上市公司股东的净资产	15,969,159,585.94	13,697,609,560.80	16.58	10,090,282,795.04
经营活动产生的现金流量净额	3,513,929,770.07	2,292,155,880.94	53.30	1,066,406,047.95
基本每股收益 (元/股)	0.33	0.23	43.48	0.04
稀释每股收益 (元/股)	0.33	0.23	43.48	0.04
加权平均净资产收益率(%)	11.91	10.01	增加1.90个百分点	2.00

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	1,654,428,076.74	1,508,748,717.09	1,305,253,000.94	1,556,637,484.04
归属于上市公司股东的净利润	419,838,303.75	1,152,332,874.82	197,097,999.93	-39,300,514.87
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	419,612,848.83	351,371,243.69	195,339,881.80	-49,477,494.13
经营活动产生的现金流量净额	1,157,551,991.37	1,227,740,487.14	669,598,747.80	459,038,543.76

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

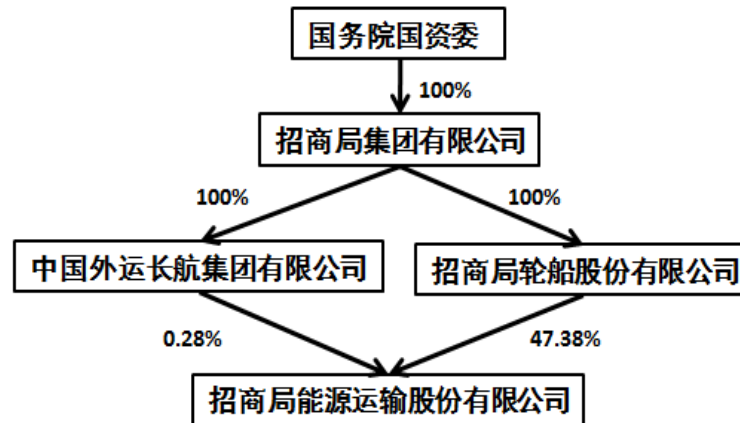
截止报告期末普通股股东总数（户）					205,562		
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户）					202,907		
前 10 名股东持股情况							
股东名称 （全称）	报告期内增减	期末持股数量	比例 （%）	持有有限售 条件的股份 数量	质押或冻结 情况		股东 性质
					股份 状态	数量	
招商局轮船股份有限公司		2,511,018,262	47.38	578,536,303	无		国有法人
中国石油化工集团公司		912,886,426	17.23		无		国家
中国人寿保险股份有限公司—分红—个人分红—005L—FH002 沪	-125,919,084	109,843,916	2.07		无		国有法人
中国石化集团资产经营管理有限公司		32,297,936	0.61		无		国有法人
平安信托有限责任公司—投资精英之淡水泉	20,167,994	20,167,994	0.38		无		其他
中国证券金融股份有限公司	19,317,620	19,317,620	0.36		无		其他
淡水泉（北京）投资管理有限公司—淡水泉成长基金 1 期	18,594,207	18,594,207	0.35		无		其他
中国对外经济贸易信托有限公司—淡水泉精选 1 期	17,797,603	17,797,603	0.34		无		其他
中国外运长航集团有限公司		14,700,000	0.28		无		国有法人
恒大人寿保险有限公司—万能组合 B	14,258,255	14,258,255	0.27		无		其他

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全资子公司，存在关联关系，属于一致行动人。

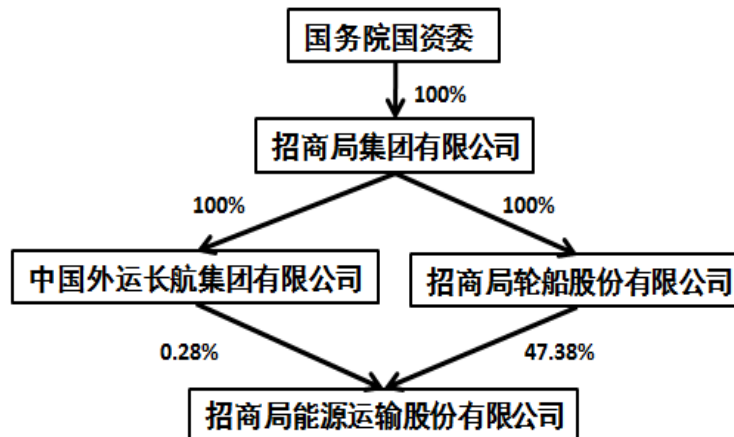
4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√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



5 公司债券情况

三 经营情况讨论与分析

1 报告期内主要经营情况

面对复杂多变的航运市场，公司全体船岸员工认真贯彻董事会的工作部署，积极应对

市场，充分发挥公司船队的优势和特点，攻坚克难，取得了较好的经营业绩，油轮和散货船队再次逆势双双实现较好的盈利，为“十三五”奠定良好开局。报告期末公司船队结构及报告期变化情况（不包括短期租入船）：

		数量	万载重吨	平均船龄	新订单/待交船
自有船队	油轮船队	44	1,251	5.4	14
	其中:VLCC	39	1,197	5.0	14
	Aframax	5	54	8.2	0
	干散货船队	23	496	3.3	24
	其中:VLOC	8	320	3.6	20
	Capesize	7	126	5.7	0
	Ultramax	8	50	0.8	4
	LNG 船队	6	50	7.3	15
	小计	73	1,797	4.9	53
管理船队	散货船队	4	126	—	0
合计		77	1,923	—	53

报告期公司油轮船队新交付 VLCC 油轮 5 艘，拆售 Aframax 油轮 2 艘；干散货船队 VLOC 增加 4 艘，Ultramax 增加 5 艘，LNG 船队运力无变化。报告期公司自有运力增加 329 万载重吨。

报告期船队部分业务指标情况

业务	单位	本年累计	同比%
油轮货运量	万吨	6,003	9.09
散货货运量	万吨	2,499	121.35
LNG 货运量	万立方米	1,633	2.58
油轮周转量-完成航次口径	亿吨海里	4,467	24
散货周转量-完成航次口径	亿吨海里	2,274	282
油轮营运率	%	97.36	-0.35
散货营运率	%	98.50	0

2016 年，公司旗下三支船队共完成货运量 9,270 万吨，增长 25.61%(同比，下同)。其中，油轮船队完成货运量 6,003 万吨，增长 9.09%，(其中承运中国进口原油约 3,511 万吨，增长 12.71%)，营运率 97.36%；散货船队完成货运量 2,499 万吨，增长 121.35%，营运率 98.50%；LNG 船队完成货运量 1,633 万立方米（约 768 万吨），增长 2.58%，营运率 100%。

1、船队经营情况

2016年，公司积极研判市场形势、抢抓机遇、高效部署，实现了经营效益的持续增长。

油轮船队积极应对市场剧烈波动、妥善布局，努力把握市场机会，积极推进进口原油运输，取得了良好业绩和社会效益。

一是积极推进中国进口原油运输，数量比例均再创新高。2016年，公司油轮船队承运石油石化央企原油128个航次，同比增加14%，占油轮船队总订载158个航次的81%。全年承运中国进口原油3,511万吨，约占中国原油海运进口量的10%，凸显了作为国家进口能源运输主力船队的地位和作用。

二是贯彻落实大客户战略，坚持稳健经营。采取“聚焦策略”，重点拓展和巩固与核心客户、各主要航线上最大租家的合作。继续深化与四大央企石油公司的合作，在保障与中石化长期COA良好稳定执行的同时，进一步提升与中石油、中化、中海油等的合作层次。通过多层次互访互动，与国际大石油公司的合作实现多点突破。报告期公司与艾克森美孚（ExxonMobil）航次订载数量大幅增长，互相成为中东至美湾航线上的第一大合作伙伴；巩固深化与壳牌石油（SHELL）的合作，报告期末有2艘VLCC、1艘AFRAMAX期租给SHELL。报告期公司还与SHELL、中海油等签订了VLCC松散型COA。

三是发挥大船队规模优势，继续拓展全球化经营。采取“倾斜策略”集中资源大力拓展全球大三角航线经营，有力提升了VLCC船队的运营效率和经济效益。AFRAMAX船队方面，继续推行“三角航线”经营策略，即期市场重载率达78.2%，显著提升经营效益。

四是尝试开展租入船经营。公司依托核心客户，合作开展AFRAMAX租入船业务，在有效控制经营风险基础上，增加了营业收入，增强了市场影响，提升了经营能力，为公司今后适当扩大油轮租入船经营积累了经验。

散货船队加强客户开拓，发挥船队结构和经营灵活等优势，依托长期COA和创新经营方式，超额完成经营目标，实现全面盈利，收益水平好于大部分同行。

一是坚决执行大客户战略。散货船队形成了以VLOC稳定回报经营、好望角型和超灵便型船队灵活市场经营，同时发挥品牌优势，通过输出管理，形成自有、合资和外管船多元化经营的鲜明特色，为公司持续发展奠定了坚实的基础。

二是继续加强市场研判，做好各船型的订载。好望角船队，灵活采用长短航线及摆位航线安排，丰富订载方式，多次采用指数平均价订载，取得良好效果。随着下半年市场回升，逐步分批次锁定长航线或中短期期租。超灵便船队，贯彻全球化经营，经营范围遍布全球各主要航线。年初市场低位时坚决执行摆位策略，将主要运力布置到租金水平较高的大西洋市场，同时尝试以指数加点方式锁定中短期期租，执行效果高于市场期租水平 1,000 美元/天。

三是积极开发新客户。为应对严峻的市场形势，一方面，加大战略型客户的开发力度，推进和落实国资委相关要求。经营团队积极拜访货主、贸易商，商谈合作方案，寻求深层次的互利合作。另一方面，重点做好客户尽职调查、防范违约风险；完善船队全球经营布局，重点开发高附加值货种的客户。2016 年新增客户数量 26 个。

散货船队承运的主要货种

2015 年			2016 年		
1	铁矿石	8,161,294	1	铁矿石	22,054,737
2	钢材	685,986	2	煤炭	1,011,777
3	煤炭	417,071	3	镍矿	639,705
4	镍矿	404,844	4	钢材	345,184
5	铝矾土	395,693	5	铝矾土	275,641
总计（吨）		10,064,888	总计（吨）		24,327,044

2、船队结构和资产质量继续优化

油轮船队方面，报告期公司根据既定的船队结构调整计划，提前拆售了 2 艘 18 岁 AFRAMAX，接收了 5 艘新造 VLCC，并继续跟踪二手船市场，研究采取多种方式进一步优化公司船队结构。油轮船队船型船龄结构进一步优化的当年目标基本实现。

散货船队方面，香港明华通过淡水河谷项目购买了 4 艘 40 万吨营运 VLOC，在外高桥造船、青岛北船重工和招商重工 3 家船厂订造了 10 艘 40 万吨 VLOC；通过工银租赁项目，参与投资工银租赁“4+10”艘 40 万吨 VLOC，持有其 30% 权益并接手管理该批船舶；通过工银国际项目，管理其 3 艘 40 万吨 VLOC。通过这一系列运作，形成了自有船、合资船和管理船三头并举的经营模式。至此，公司经营管理的 40 万吨 VLOC 增至 11 艘，一跃成为规模世界第一的 40 万吨 VLOC 运营商。预计至 2019 年，公司拥有和控制的 40 万吨 VLOC 将达 28 艘，管理规模 31 艘，稳居世界第一。此外，在完成拆售全部 12 艘老龄 HANDYMAX 散货船后，公司还接收了 5 艘新造节能环保型 ULTRAMAX，适时稳妥开展租入船经营，继续发挥公司在中小船型市场的竞争优势。

3、产网融合持续升级

2016年，公司的信息化工作进入到加强覆盖、集成融合、智能提升的新阶段，结合“船舶智能化、航运智能化”的思路持续推进产网融合。

智能船舶研发方面，在“明勇”轮、“凯恒”轮建立船舶智能感知物联网，与中船系统院合作开展试验型智能运行维护系统（SOMS系统）。通过“明勇”轮1个实际跨洋航段的测试结果验证，达到了预计的燃油节省，取得了阶段性成果。目前，智能船舶1.0专项研发项目已获得工信部、财政部批复。智能化研究应用迈向参与国家级专项研究与示范应用的新层级。

智能航运建设方面，以全方位船舶管理集成应用为重点，充分结合海图、气象等专业数据的采用，通过高标准、高性能的电子大屏统一展现，建设先进、高效和实用的可视化平台，主要功能包括船位和航迹统一监控、在线视频可视化监控、营运生产信息在线监控、船体设备综合数据实时监控和预警信息安全监控，并逐步建设成为具有招商轮船特色的岸海一体化智能航运服务中心，简称“五控一体”可视化平台，将为公司决策提供高效和可靠的数据支持，进一步推进船队智能化发展和提升公司管理水平。

4、管理水平持续提升

2016年，公司完善管理体系、加强制度建设、企业管理和财务管理，不断提升管理水平。

船舶管理方面，油轮船队持续进行油轮管理自我评估（TMSA），通过安全、质量及环保管理评估、内外审核和国际大石油公司TMSA审核，促进管理提升；散货船队与中国船级社紧密合作，不断完善IMMS，并按计划推进英文版本开发，为公司后续管理水平持续提升奠定基础。

制度建设方面，2016年新制定风险管控类制度5个，修订行政类制度4个、安全类制度1个。截至2016年底，公司共有6大类72个规章制度，为进一步规范管理奠定基础。

企业管理方面，继续推行KPI指标考虑体系，落实到公司各职能部门和下属公司。从KPI考核来看，全面完成了业绩考核目标。

财务管理方面，持续优化资金管控，凭借良好的财务状况和境外融资的优势，继续以较低成本获得船舶融资；提升精益财务管理，建设和完善财务共享服务中心；完善财务基础工作，建立和修订船队财务模型，加强投资项目的财务测算。

5、风险管控持续完善

2016年，公司不断完善内控体系建设、强化法律管理、加强组织保障，风险管控工作迈上新台阶。

内控体系建设方面，公司颁布了《招投标和采购管理办法（试行）》、《内部审计规定》、《投资项目后评价管理办法》、《经济责任审计办法》等制度，形成决策、执行、管控、监督的风控闭环，并于年内首次开展公司信息化应用专项审计和CLNG投资后评价工作。

法律管理方面，推行“七五”普法规划，通过开展内容丰富、形式多样的普法活动进行法制教育宣传，全面开展合同审核和制度审核工作，参与重大合同的履行监督，实现合同及规章制度法律审核率达100%的目标。

组织保障方面，公司在继续强化法律事务部职能的同时，将审计部和监察部升级为一级部门，形成了法律、审计和监察三头并举的大风险管控线，为进一步完善风险管理奠定了基础。

6、人才队伍建设持续加强

在前两年人员扩张的基础上，2016年公司的人力资源管理注重质量提升，坚持优中选优、完善激励机制和建设培养体系。

一是实施全球公开招聘。为加快推进企业经营管理人才专业化、职业化、市场化和国际化，2016年共录用财务核算、企业宣传、海务监督、机务总管、租船和市场研究主管等岗位31人。

二是完善人才激励机制。结合航运企业的经营特点及行业特性，区分细化市场营销、专业技术和协调保障等工作岗位，通过综合考量工作任务、责任大小等因素，不断完善薪酬结构、细化职级设置与现实需求的匹配度，建立专业序列职业发展通道，力争形成“与市场接轨、与行业相符、与地域相适、与业绩匹配”的激励与约束机制。

三是建设人才培养体系。通过组织新员工培训、管理公司业务交流培训、开展“明华课堂”、邀请外部专家围绕航运新业态授课等多种方式，逐步完善公司人才培养体系建设。同时，积极开展船员培训，油轮船队开展了4期船员培训和安排123名管理级船员岗前培训，散货船队举办2期高级船员培训班和8期资浅船员培训。

7、企业文化建设持续深化

一是召开公司企业文化宣传专题会。总结宣传工作，对表现突出的15名员工授予“招

商轮船文宣工作积极分子”荣誉称号，并要求在宣传公司战略、丰富企业文化内涵、提升公司影响力、展现公司风采等方面多做文章。

二是加强品牌建设。公司建立了包括网站、微信公众号（cmes601872）、报纸和期刊等一系列的宣传媒介，尤其是公司微信公众号报告期正式开通，信息发布数量、关注人数、点击率大幅增加；同时，还推出了内部刊物《海之梦》和上市十周年纪念征文活动、座谈和纪念登轮参观等活动。此外，公司 VLCC 重组整合的改革实践，还被央视进行了采访报道，相关内容收入《国企改革的十二个样本》中，进一步扩大了招商品牌影响力。

三是进一步丰富船岸员工文化生活。2016 年完成了 7 艘船上“员工之家”的建设。在文体活动方面，公司员工积极参加招商局集团“健康伴我行”系列活动并取得优异成绩，展现了奋勇拼搏、敢于争先的精神风貌。

值得一提的是，“明誉”轮在印度洋上成功营救一名失事动力帆船上的德国籍航海探险家，并将其安全送岸。此次海上救助行动，不仅反映公司在面对突发事件时启动应急预案的及时性、有效性，也体现出公司船员见义勇为、不畏艰难、训练有素的良好道德风尚和职业素养，是招商轮船企业文化建设的突出体现。

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

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

本集团合并财务报表范围包括招商局能源运输投资有限公司、招商轮船散货船控股有限公司、招商轮船 LNG 运输投资有限公司、招商轮船油轮控股有限公司、招商局能源运输（香港）有限公司、明海置业有限公司、招商轮船船贸投资有限公司等 124 家子公司。与上年相比，本年因投资新设增加 1 家子公司中国超大型矿砂船投资有限公司，本年因注销清算减少明丰投资有限公司等 16 家子公司。详见本附注“八、合并范围的变化”及本附注“九、在其他主体中的权益”相关内容。