

中远海运特种运输股份有限公司

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 公司全体董事出席董事会会议。
- 4 瑞华会计师事务所（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 2016 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 2016 年度未分配利润不进行分配。

本分配方案尚需提交公司 2016 年年度股东大会审议。

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	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	李建雄	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	lijianxiong@coscol.com.cn	wangjian@coscol.com.cn

2 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，以“举重若轻的实力，举轻若重的精神”为经营理念，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、多用途重吊船、汽车船、木材船和沥青船等各类型船舶 100 多艘近 300 万载重吨。公司形成了以中国本土为依托，辐射全球业务的经营服务网络，在远东至地中海、远东至欧洲、远东至波斯湾、远东至美洲、远东至非洲等航线上，形成了稳定可靠的班轮运输优势。

中远海特的船舶节能环保、适货性强，长期从事包括钻井平台、舰艇、挖泥船、机车及火车车厢、风电设备、桥吊、成套设备等远洋运输市场中超长、超重、超大件、不适箱以及有特殊运载和装卸要求的货载运输。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。同时，通过多用途船、重吊船和半潜船队的合理构成，货物承运能力实现了从 1 吨至 10 万吨的全覆盖，可为广大客户提供安全、快捷、环保的运输服务，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。

中远海特努力开展服务创新，不断完善全球营销网络,提升服务水平，推动从“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”转变。中远海特拥有亚洲首个货运技术中心，可为客户提供优质的货运技术服务。公司瞄准市场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，研究开发高技术高难度的运输服务解决方案，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。

中远海特拥有一支素质优良、技术精湛的船员队伍，他们经过良好的教育和培训，具有丰富的航海经验，能操纵各类型船舶，专业水平在业界有口皆碑。

中远海特开拓进取，多元发展，拥有航运相关产业，包括船舶通信导航设备修理及代理、船舶及技术咨询服务、船舶物资供应、海员履约培训等业务，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，对外开拓专业市场,和航运主业形成有益互补。

（2）公司行业情况说明

金融危机以来，全球经贸增长乏力，国际航运市场需求长期低迷，运力供应过剩，衰退周期拉长，运价低位波动已成为航运界“新常态”。航运经纪集团克拉克森认为 2016 年为航运业经历金融危机以来最为困难的时期，克拉克森的交易报告中指出，2016 年，克拉克森综合运价指数 (ClarkSea Index) 均值为 9441 美元/天，已跌至历史最低水平，较上年同期大幅减少 34.5%。干散货运输方面，受原料行业不景气及大宗商品交易与价格萎缩的影响，2016 年 2 月 10 日波罗的海干散货指数 (BDI) 跌至 290 点历史低位，全年均值仅 673 点，同比下滑 6.27%；集装箱运输市场，迫于经营压力，多家班轮公司出现并购重组。中国出口集装箱运价指数 (CCFI) 均值为 711 点，同比减少 18.9 %；波罗的海油轮运价指数 (BDTI) 均值为 726 点，同比下降 11.6%。受航运市场总体形式影响，公司所从事的特种船运输市场也呈现持续低迷态势，但其中细分市场仍不乏亮点。

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	21,290,148,441.52	17,943,077,721.76	18.65	17,891,020,104.67
营业收入	5,883,170,356.76	6,840,502,485.65	-14.00	7,663,322,619.50
归属于上市公司股东的净利润	50,260,945.94	145,581,381.88	-65.48	197,825,595.05
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-55,160,542.36	-87,795,321.86	37.17	37,464,871.68
归属于上市公司股东的净资产	9,367,200,139.44	6,666,192,473.64	40.52	6,528,478,521.62
经营活动产生的现金流量净额	638,959,782.32	1,029,170,661.73	-37.92	779,844,208.83
基本每股收益 (元/股)	0.024	0.086	-72.32	0.117
稀释每股收益 (元/股)	0.024	0.086	-72.32	0.117
加权平均净资产收益率 (%)	0.56	2.21	减少1.65个百分点	3.04

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	1,360,543,626.77	1,479,319,990.80	1,475,250,335.75	1,568,056,403.44

归属于上市公司股东的净利润	918,440.82	3,491,930.91	28,780,573.86	17,070,000.35
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	-346,196.92	-17,203,815.11	-29,548,122.53	-8,062,407.80
经营活动产生的现金流量净额	101,511,912.01	188,309,781.32	35,389,484.49	313,748,604.50

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

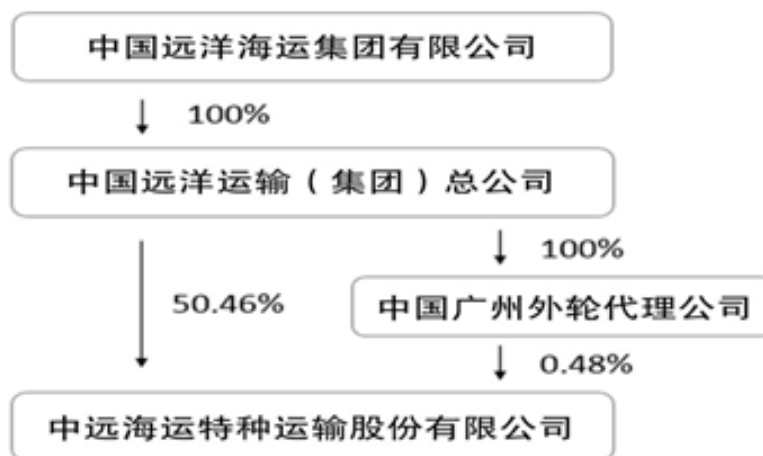
单位：股

截止报告期末普通股股东总数（户）					136,432		
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户）					133,842		
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 （集团）总公司	228,102,189	1,083,147,344	50.46	228,102,189	无	无	国有 法人
前海开源基金 —包商银行— 前海开源定增 11号资产管理 计划	228,102,189	228,102,189	10.63	228,102,189	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	48,347,200	2.25	0	未知	未知	其他
中国工商银行 —华安中小盘 成长混合型证 券投资基金	15,811,360	15,811,360	0.74	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	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	11,220,948	0.52	0	未知	未知	其他
中国广州外轮	0	10,256,301	0.48	0	未知	未知	其他

代理公司							
大成基金－农业银行－大成中证金融资产管理计划	8,195,732	8,195,732	0.38	0	未知	未知	其他
中国银行－嘉实增长开放式证券投资基金	8,032,000	8,032,000	0.37	0	未知	未知	其他
全国社保基金四一三组合	6,547,159	6,547,159	0.30	0	未知	未知	其他
上述股东关联关系或一致行动的说明	<p>1、报告期，持有公司股份 5%以上的股东为中国远洋运输（集团）总公司（以下简称中远集团），中远集团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。</p> <p>2、中国广州外轮代理公司与本公司属同一控股股东中远集团，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。</p>						

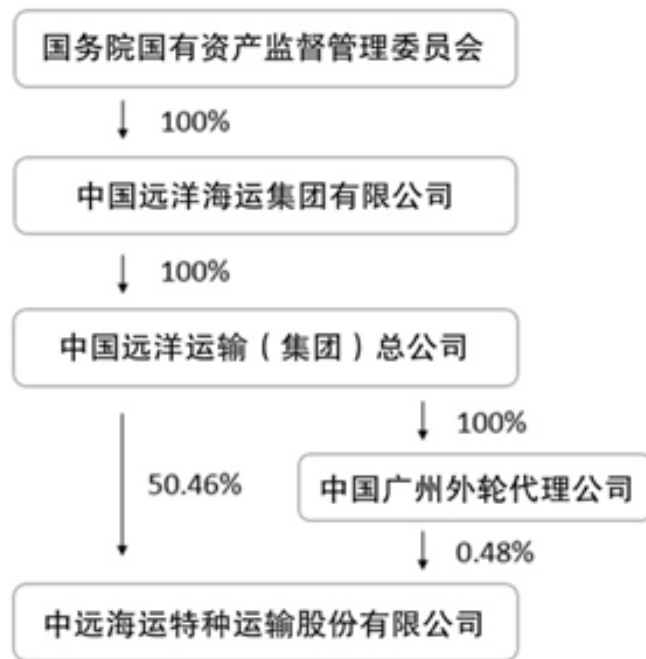
4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√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



三 经营情况讨论与分析

在国际航运市场长期低迷的大环境下，2016年，特种船运输市场也举步维艰，市场需求持续下滑，运价下跌，特种船运输市场步入了历史的低位，但不同的细分市场继续呈现出多元化和差异性的趋势。

报告期，公司共接入10艘船舶计38.62万载重吨，无退役老旧船舶。同时新签订了3艘3.6万吨冰级多用途船及4艘7500吨沥青船建造合同。2008年至2016年底，公司抓住造船市场低位，加快船队转型升级，新签船舶订造和购买合同46艘，接入船舶59艘，退役老旧船73艘，目前在建船舶13艘，公司船队整体实力和单船实力都得到显著增强。截至报告期末，公司自有船舶94艘计238.91万载重吨，同比增加10艘计39.92万载重吨，自有船队平均船龄9年。

1. 多用途船和重吊船

报告期，多用途船和重吊船市场整体仍维持弱势。据克拉克森统计，2.1万和1.7万吨多用途船2016年租金均值分别为8,983美元/天和7,858美元/天，同比分别下降9.49%和7.15%，处于历史低位。多用途船和重吊船市场运量和运价均大幅下滑，但在中国“一带一路”、“国际产能合作”等战略的推动下，2016年中国对外承包工程业务仍维持增势，东盟、非洲等国家大力推动基础建设，新能源市场中的风电、核电、高铁等高端装备保持相对较好的增长态势，给萎靡的市场带来一定的货源支撑。

报告期，公司部分固定航线和多用途船业务受市场下滑影响较大。面对市场需求不足的局面，

公司减少租入船舶规模，同时，由于运价下跌，导致报告期运输收入和运输利润同比下降。报告期，公司共接入 6 艘 3.6 万载重吨多用途船。截至报告期末，公司拥有多用途船共 38 艘，计 103.44 万载重吨；拥有 20 艘重吊船，计 52.49 万载重吨。公司多用途船、以及租入经营的杂货船等共实现船队营业收入人民币 2,283,971,168.58 元，同比下降 20.69%，占公司船队营业收入 42.85%；实现船队营业利润人民币-469,687,033.71 元，同比下降 74.34%。重吊船共实现船队营业收入人民币 1,014,406,290.21 元，同比下降 12.68%，占船队营业收入 19.03%；实现船队营业利润人民币-108,736,658.20 元，同比下降 8.82%。

2. 半潜船

报告期，受国际油价低迷影响，海工行业续显疲态。据统计，截止 2016 年底，全球钻井平台利用率仅在 68%左右，同比下降 12.8%。石油公司推迟或取消勘探开发项目，大量海洋工程装备闲置封存，半潜船现货市场运输需求及运价受到较大幅度影响。据中国船舶工业经济与市场研究中心统计，2016 年全球共成交各类海洋工程装备 81 艘/座，同比下滑 56%，继 2015 年萎缩七成的基础上再次重度下挫，成交额不足 2012 年的十分之一。

公司自 2012 年成功启动运作了世界首个半潜船 P00L 项目，通过几年的运营，半潜船队抵抗周期、抵御风险及创效能力得到进一步显现。2016 年，是公司北极项目执行的首年，此外，公司于 2016 年 10 月成功中标物流海运服务的总包合同，大项目的相继中标和顺利执行，对确立公司在全球半潜船高端市场的领先地位，实现公司从单纯的海运承运人到项目承包商的转型升级等方面具有重要意义。报告期，公司共接入 1 艘 5 万载重吨及 1 艘 10 万载重吨半潜船。截至报告期末，公司拥有 6 艘半潜船，计 28.38 万载重吨。公司半潜船共实现船队营业收入人民币 868,101,779.30 元，同比增长 10.21%，占船队营业收入 16.29%；实现船队营业利润人民币 314,264,568.16 元，同比增长 61.15%。

3. 汽车船

报告期，汽车船市场维持“内强外弱”格局。2016 年中国汽车产销继续蝉联全球第一，给汽车船内贸沿海运输货量形成稳定有效的支持。汽车船市场的挑战主要来自外贸，近年来非洲、南美、中东等传统主力市场由于经济疲软及政局不稳等因素，整车贸易持续低迷，目前仅东南亚地区对车企出口的支撑相对较强。

报告期，公司抓住 2016 年 9 月汽车陆运政策限制的机遇，及时调整汽车船内外航线策略，并购入 2 艘二手汽车船投入国内沿海汽车运输市场，实现了较好的效益。截至报告期末，公司拥有 6 艘汽车船，计 7.97 万载重吨。公司汽车船共实现船队营业收入人民币 237,247,088.03 元，同

比下降 3.02%，占船队营业收入 4.45%；实现船队营业利润人民币 12,934,378.15 元，同比增长 2,203.02%。

4. 木材船

报告期，因国家加大基础设施建设力度以及房地产市场持续升温，带动木材消费明显增加。据海关统计数据显示，2016 年中国原木及锯材较去年同期上涨 13%，其中澳洲木材成交量呈现增长趋势，非洲国家由于出口政策限制贸易总量有所下滑，但目前货运量维持相对稳定。

报告期，公司紧抓木材船市场回暖的有利时机，加大市场拓展力度，并成功开发澳新航线，木材货种的运量同比增长 47%。截至报告期末，公司拥有 13 艘木材船，计 39.51 万载重吨。报告期，公司木材船共实现船队营业收入人民币 512,708,061.13 元，同比下降 25.99%，占船队营业收入 9.62%；实现船队营业利润人民币-4,670,560.18 元，同比增长 90.88%。

5. 沥青船

报告期，前三季度中国石油沥青进口迎来爆发式增长，1-9 月进口量累计同比增长 22.7%。第四季度，海外炼厂在高收益的驱使下纷纷转产燃料油，沥青价格水涨船高，同时，因前三季度进口量迅猛增长已提前透支需求，以及沥青船运力供应加快增长，导致四季度中国石油沥青贸易急剧下滑，沥青进口量全年同比仅增长 5.2%。

报告期，公司积极做好沥青大客户维护、区域性的营销和市场开拓工作，船队年度效益创历史新高。截至报告期末，公司拥有 11 艘沥青船，计 7.23 万载重吨。公司沥青船共实现船队营业收入人民币 414,196,573.60 元，同比下降 12.43%，占船队营业收入 7.77%；实现船队营业利润人民币 109,755,754.82 元，同比增长 31.91%。

四 公司关于未来发展的讨论与分析

展望 2017 年，世界经济发展环境仍将严峻复杂，贸易走软，低通胀，全球经济复苏乏力，国际航运市场供需矛盾将依然存在，但总体上将有所缓解。Clarkson 预测 2017 年海运需求增幅为 2.1%，9 年来首次高于供给增速的 0.6%。从多方面来看，航运市场最困难的时候或已过去，2017 年，特种船运输市场整体形势预计将好于 2016 年，从长远来看，公司仍然坚持特种杂货船市场未来将呈现“短期低位调整，局部市场回暖，长期前景向好”的态势。

1. 多用途及重吊船市场

咨询公司德路里（Drewry）预测，2017 年年底多用途船市场将率先复苏，成为航运市场上运价最先恢复的船型。Drewry 表示，多用途船市场份额预计到 2020 年增长 2%。而运量方面，据统

计 2017 年预计增长 4%。根据 Clarkson 预计，2017 年全球干散货运供给和需求同比分别增长 1% 和 1.9%，供需边际改善，支撑 BDI 指数回升，随着 BDI 指数回升，多用途船和重吊船回程业绩确定性改善。虽然跨界竞争仍将继续蚕食市场份额，但当前市场已处在历史低位，预计 2017 年多用途及重吊船市场将触底反弹，弱势盘整，市场存在一定的结构性机会。

2. 半潜船市场

2017 年，在油价难以出现持续回升，全球海洋工程装备供给过剩，以及运力增长压力的背景下，2017 年全球海洋工程装备建造市场困境难破，现货市场形势严峻，但细分市场仍存机会。据中国重工经济研究中心分析，在海洋工程装备市场总体低迷的大格局下各型装备表现将会出现较大差异，预计钻井装备一蹶不振，生产装备有望出现增长，海洋工程船表现平平。另一方面，随着清洁能源得到重视和海洋开发提速，一些天然气利用装备和新兴能源开发装备将会得到发展。英国能源咨询机构道格拉斯威斯伍德（Douglas-Westwood）报告认为，在油价一定程度上涨、海上油气开发成本压缩和项目开发方案重新优化等因素的驱动下，预计全球浮式生产平台市场将从 2017 年开始逐步好转。克拉克森也预计 2017 年半潜船市场延续下跌态势但降幅有望适当收窄。

3. 汽车船市场

受益于《车辆运输车治理工作方案》的正式实施，预计 2017 年汽车船运输将延续内外贸分化走势。“公路+船运”的多式联运模式有望迎来战略机遇，汽车船内贸运输发展潜力较大；根据中汽协预计，2017 年我国汽车出口约达到 75 万辆，同比增长 5%，但就行业出口环境和竞争力而言，外贸市场下行压力依然较大。

4. 木材船市场

2017 年，预计随着中国加大基础设施建设力度以及房地产市场持续升温，将带动木材消费将继续增加。中国《国有林场改革方案》提出加强天然林区保护，2017 年将全面停止商业性采伐，未来国内木材供需缺口及对外依存度进一步攀升。但另一方面环境问题日渐受到国际化重视，越来越多国家打击非法砍伐和实施木材出口禁令。2017 年，尽管我国木材消费及进口需求高企，但面对产材国严控出口和运力富余的双重压力，预计木材船市场逐步回暖但压力犹存。

5. 沥青船市场

目前国内沥青生产、库存均处于高位，对后市构成较大压力，加上受到国内外沥青价差和人民币贬值影响，预计 2017 年中国石油沥青进口量可能走低。道路沥青需求端以高速公路建设为主导的格局将逐渐转移至等级公路，沥青产能可能出现过剩局面。此外，新造沥青船运力在未来两年增速迅猛，运力扩张和竞争加剧将给市场带来一定冲击。尽管中国市场预期较为谨慎，但海外

沥青需求仍不乏亮点，亚太地区公路建设加码未来有望利好第三国沥青需求及运量增长。

五 报告期内主要经营情况

2016年，航运市场经历了金融危机以来最低迷的时期，给公司带来了前所未有的挑战。在董事会的正确领导下，公司全体船岸员工以顽强拼搏的精神和攻坚克难的决心，紧紧围绕“保盈利、控风险、强内功、促发展”的主线，全力开展提质增效，积极推动改革发展，取得了良好的成绩。主要工作有：

一是抓住市场机遇，提升经营成效。报告期，公司首次中标物流海运服务的总包合同，实现了从承运人向“总承包方+主要承运人”的转变；北极航线实现了规模化航行，南极运输首个项目顺利执行，公司成为全球唯一一家具备两个极地项目运输经验的航运公司；纸浆运输市场开发取得重大突破，将有效改善公司回程货源结构和回程航次效益；成功抓住汽车内贸市场机遇，并新设滚装船公司。此外，公司COA合同及风电运输等专业货源市场承运量均大幅增长，公司营销机制建设也得到进一步加强；

二是明确发展战略，推进结构调整。公司进一步完善发展战略，深化航运主业结构调整，持续推动业务拓展和转型升级；

三是深化企业改革，促进管理提升。公司扎实推进汽车船业务整合，落实本部组织机构优化事项，统筹协调做好公司更名工作，成功完成非公开发行股票项目，募集资金25亿元人民币；

四是加强队伍建设，完善激励机制。顺利实施本部和下属单位领导班子薪酬体系改革，加大人才培养力度，持续加强船员队伍建设。

五是控成本提效率，切实降本增效。公司高度重视成本控制工作，提出了“全员参与、全面覆盖”的工作要求，明确责任，分工落实。

六是强化安全措施，保持安全平稳，QHSE管理体系得到进一步完善。

七是加强岸产管理，以创效和发展为目标，加大工作力度，促进提质增效。

六 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

经公司第六届董事会第十七次会议审议通过，公司根据市场变化将船舶预计净残值由380美元/轻吨变更为280美元/轻吨。二手船舶的折旧年限从剩余折旧年限大于5年的按剩余折旧年限计提折旧，不足5年的按5年计提折旧，变更为按剩余折旧年限计提折旧。上述会计估计变更采

用未来适用法，从 2016 年 12 月 1 日起执行。

本次会计估计变更增加公司 2016 年折旧费用 331.61 万元，相应减少公司 2016 年归属母公司所有者的净利润 267.85 万元。

七 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

八 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 2016 年度纳入合并范围的二级子公司共 5 户，详见本公司年报全文第九节财务报告附注八“在其他主体中的权益”。