

公司代码：601975

公司简称：招商南油

招商局南京油运股份有限公司

2020 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	招商南油	601975	长航油运

联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	曾善柱	龚晓峰
电话	025-58586145；025-58586146	025-58586145；025-58586146
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
电子信箱	zengshanzhu@njtc.com.cn	gongxiaofeng@njtc.com.cn

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	8,720,624,113.72	7,937,461,497.90	9.87
归属于上市公司股东的净资产	5,665,714,739.88	4,673,300,482.18	21.24
	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	1,137,472,312.71	461,172,231.77	146.65
营业收入	2,206,369,635.07	1,931,588,787.81	14.23

归属于上市公司股东的净利润	1,167,175,257.27	337,068,889.17	246.27
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	704,516,390.45	329,015,349.36	114.13
加权平均净资产收益率(%)	22.48	8.56	增加13.92个百分点
基本每股收益(元/股)	0.2338	0.0671	248.47
稀释每股收益(元/股)	0.2338	0.0671	248.47

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)				129,833		
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	
中国外运长航集团有限公司	国有法人	27.47	1,357,425,761	1,357,425,761	无	0
中国建设银行股份有限公司江苏省分行	国有法人	7.85	387,934,815	0	无	0
中国银行股份有限公司江苏省分行	国有法人	5.06	250,221,798	0	无	0
中国工商银行股份有限公司南京下关支行	国有法人	4.81	237,847,880	0	无	0
中信银行股份有限公司南京分行	其他	3.83	189,095,879	0	无	0
中国长城资产管理股份有限公司	国有法人	2.81	138,781,438	0	无	0
民生金融租赁股份有限公司	境内非国有法人	2.03	100,522,600	0	无	0
平安银行股份有限公司	境内非国有法人	1.78	87,999,468	0	无	0
交通银行股份有限公司	国有法人	1.52	75,000,000	0	无	0
招银金融租赁有限公司	国有法人	0.81	40,228,144	0	无	0
上述股东关联关系或一致行动的说明	无关联关系					
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明	无					

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

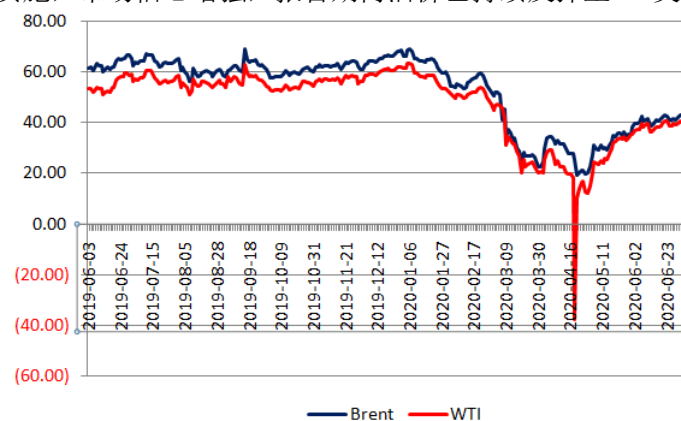
（一）2020 年上半年市场总体回顾

上半年，受新冠肺炎疫情快速蔓延，地缘政治不确定性增加以及全球贸易紧张局势进一步加剧等因素影响，全球经营生产放缓，经济出现下滑。国内有效遏制了疫情扩散，大力推进复工复产，加之相对宽松的货币政策，经济回升明显。

面对市场变化，公司因势利导、精准施策，依托“油化气协同、内外贸兼营、江海洋直达”的独特竞争优势，灵活调整内外贸航次、长短线航次和修船计划，克服船舶转关困难，抢抓国际国内两个市场的高点机遇。本报告期，公司共完成货运量 2,246 万吨，货运周转量 332 亿吨千米，实现营业收入 22.06 亿元，归属于上市公司股东的净利润 11.67 亿元。

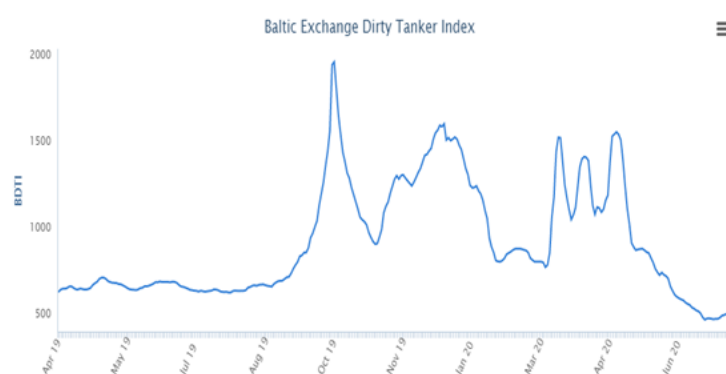
1、原油运输市场

受疫情冲击，世界各国经济停滞，石油需求遭遇重创。OPEC 与俄罗斯减产计划的破产，导致国际油价持续性下跌，一度跌至 20 美元/桶左右，而后随着全球复工复产的推进，叠加 OPEC+新一轮减产计划的实施，市场信心增强，报告期内油价已持续反弹至 40 美元/桶以上。



国际市场方面。油价的暴跌推升了全球储油的热情，原油运力短期供不应求，运费持续上涨。但随着新冠肺炎疫情在全球的扩散持续加剧，石油需求相较于疫情之前仍处于相对低位。原油价

BDTI 指数趋势图



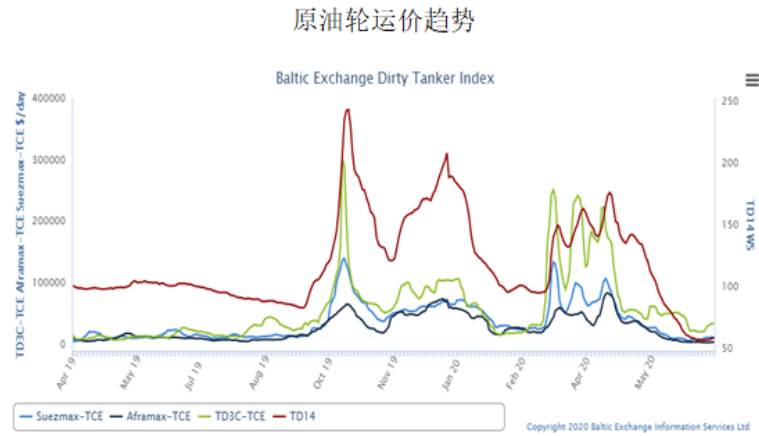
格的反弹促使原油库存的消耗，加大了原油轮储油浮舱运力的释放，导致市场运力供需关系逐步转变为供过于求。上半年波罗的海原油运价指数 BDTI 均值为 987 点，同比上涨 34.28%，最高为 1,550 点。

国内市场方面。随着国内疫情的遏制，复工复产的快速推进，国内原油运输需求增加，上半年内贸原油市场运输总量为 4,061 万吨，同比增加 7.2%。国际油价大幅暴跌，低油价刺激了国内炼厂加工积极性，带动水运需求旺盛，内贸原油运价也稳中有升。

针对疫情困难形势，公司全力争取新客户货源和市场阶段性增量，在保持海进江优势地位的同时，积极开发新客户，有效弥补受疫情影响减少的货源，公司原油船队货运量与上年基本持平。上半年实现运输收入 7.35 亿元，同比增长 8.01%。

2、成品油运输市场

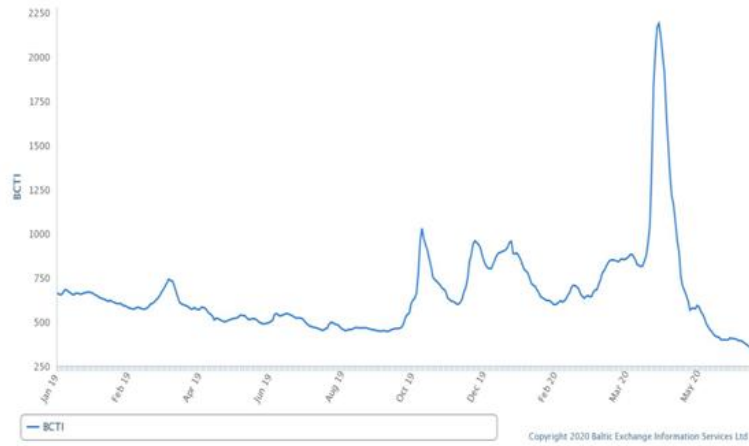
国内市场方面。自国内疫情得到有效遏制后，国内积极复工复产，推进各项经济生产，成品



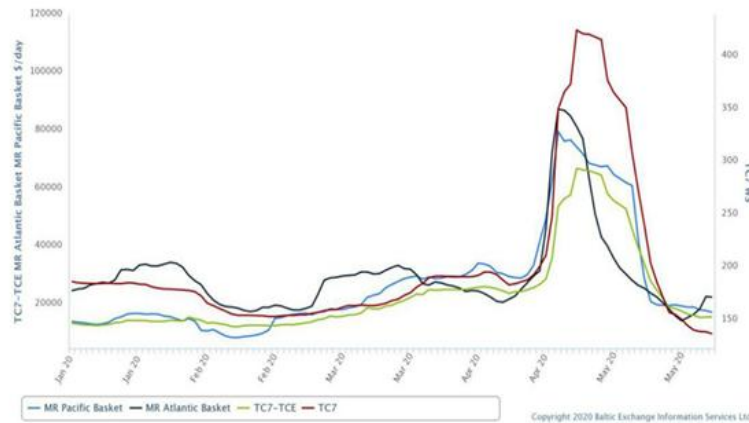
油消费需求缓慢上升，国内炼化产能经历了大幅下跌后的快速反弹，主营炼厂开工率稳定，高于去年同期水平。由于新冠疫情国际形势仍较为严峻，成品油主要出口目的地减少，加之出口套利空间大减，成品油出口资源转内销，直接增加国内资源供应，推升了国内成品油运输市场行情。

国际市场方面。国际成品油运输市场经历了过山车式的振荡运行，疫情初期，出行需求的降低，直接拉低了汽、柴油、航煤等的需求；生产的停滞进一步加大了石油需求的下降，炼厂开工率急剧下降。随着疫情发展势头的趋缓，炼厂抓紧出货，全球炼厂开工率缓慢提升，成品油运价短期内一路高涨，部分油轮成为浮舱储油，成品油轮供不应求。但随着疫情的持续影响，全球炼能下降、石油消费需求降低，运输需求疲软，随着油轮浮舱的释放，市场供给压力进一步增，运价高位运行后也持续走低。上半年度 BCTI 指数平均为 793 点，同比上涨 33.7%，最高为 2193 点，并在本报告期末创出年内新低 396 点。

BCTI 指数趋势图⁴⁷



成品油主要航线运价情况



针对跌宕起伏的市场形势，公司发挥“内外贸兼营”优势，积极拓展新货种、新市场，有效抓住国际国内两个市场阶段性高点。上半年，成品油船队在货运量仅增长 2% 的情况下，运输收入为 10.63 亿元，同比增长 22.08%。

3、化工品运输市场

疫情初期，各生产企业停工停产，化工消费需求急剧下降，各地库存高企；随着疫情的有效遏制，复工复产全面开展以及国际油价的下跌反弹后，下游工厂及贸易商表现积极，推动化工品供需两端复苏，以内供替代部分进口，国内大宗基础化工品自给自足比例大幅提高，导致国内大批量运输需求旺盛，供需相对平衡，内贸形势较为乐观，化工品市场整体复苏上行趋势不变。

公司外拓市场、内挖潜能，上半年实现化工品运输收入 1.60 亿元，船队效益逆势上扬。

4、气体运输市场

乙烯运输市场在震荡中保持相对稳定。疫情下，欧美地区乙烯单体大量转向亚洲地区销售，对大型乙烯船舶运输市场产生利好。随着国际油价的反弹，乙烯价格伴随性上涨，近期部分一体化装置降低生产负荷，出售中游乙烯以获取利润，市场资源总量总体小幅上涨，对区域内小型乙

烯运输船舶形成利好。

公司坚持稳健经营，积极抢抓市场货源，通过期租、COA 运作的经营策略，稳定主营利润。上半年，在船效因疫情受到较大影响的情况下，实现气体运输收入 6,587 万元。

（三）下半年形势展望

在疫情的催化下，下半年国际秩序和全球化结构面临深度调整，全球经济形势预计更加错综复杂。我国经济正处在周期性减速和结构性转型的阶段，也将逐步形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。

1、**原油运输市场：**目前国内炼厂高负荷加工，国外由于疫情的影响成品油需求下降，国内实际消费能力低于供应节奏，成品油库存将逐渐增加，炼厂开工率也随之下调，原油运输需求下降，下半年国内运输量将基本保持稳定并呈现下降趋势；东营、盘锦地区外贸转水量维持相对稳定，日韩燃料油进口量预计下滑。

2、**成品油运输市场：**根据 CLARKSON 报告预测，全球石油消费需求的降低、出口减少、炼厂相对较低的开工率将导致 2020 年度成品油运输需求下降 7%左右。地缘政治冲突不断、自然灾害、意外事件等因素等给未来成品油运输市场带来更多不确定性，影响将会延续到 2021 年，国际市场短期内很难恢复到新冠疫情之前的水平。由于疫情对中国以外全球市场影响仍然持续以及国际原油价格近期的相对低位运行，部分国内成品油出口资源转向内销，国内成品油运输市场将逐步恢复到整体供需平衡状态。

3、**化工品运输市场：**后疫情时代，随着一批大型炼化企业及其下游配套化工装置的陆续落地投产，国内区域内短途运输将成为未来化工运输主流，跨区域长途海运需求将会逐渐减少；另外石化产业的升级，下游精细化工品运输空间凸显。

4、**气体运输市场：**东北亚冷冻气体运输市场未来依然是以贸易商为主导的运输市场，船东与贸易商长期绑定，货源及运价在市场大环境不变的情况下基本维持稳定。

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

2017 年 7 月 5 日，财政部发布了《关于修订印发<企业会计准则第 14 号—收入>的通知》（财会[2017]22 号），规定在境内外同时上市的企业以及在境外上市并采用国际财务报告准则或企业会计准则编制财务报表的企业，自 2018 年 1 月 1 日起施行；对于其他在境内上市的企业，自 2020 年 1 月 1 日起施行。因此本公司决定自 2020 年 1 月 1 日起施行。

本次会计政策变更已经于 2020 年 3 月 18 日召开的第九届董事会第十三次会议和第九届监事会第八次会议审议通过。

本公司自 2020 年 1 月 1 日起执行新准则，该准则的实施不会导致公司收入确认方式发生重大变化，对公司当期及前期的净利润、总资产和净资产没有产生重大影响。本公司将符合条件的应收账款重分类为合同资产，与合同相关的预收款调整至合同负债。

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

公司名称	招商局南京油运股份有限公司
法定代表人	张保良
日期	2020年8月14日