

---

公司代码：601872

公司简称：招商轮船

**招商局能源运输股份有限公司**  
**2020 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	赵耀铭	工作原因	王永新
董事	邓伟栋	工作原因	王永新

- 4 信永中和会计师事务所（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

- 1、按母公司净利润计提10%的法定盈余公积32,992,974.77元；
- 2、以2020年12月31日发行在外的总股份数6,740,120,114股为基数，向全体股东按每10股派发现金股利人民币1.24元（含税），合计派发现金股利为人民币835,774,894.14元（含税），现金分红占合并报表口径当期实现的归属母公司股东净利润的30.09%；
- 3、以资本公积金向全体股东每10股转增2股，共计转增1,348,024,023股，转增后总股本增加至8,088,144,137股。

## 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

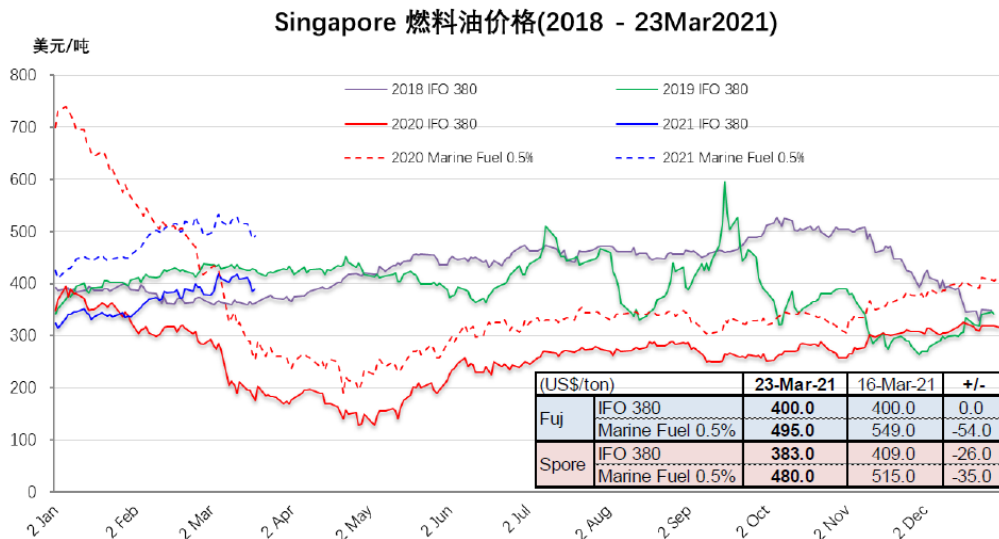
联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	孔康	赵娟、徐安安
办公地址	上海市浦东新区国展路777号中外运上海大厦7楼、香港干诺道中168-200号信德中心招商局大厦32楼	上海市浦东新区国展路777号中外运上海大厦7楼、香港干诺道中168-200号信德中心招商局大厦32楼
电话	+86-21-68301260、+852-28597361	+86-21-68301260、+852-28597361

## 2 报告期公司主要业务简介

报告期公司继续专注于从事国际原油、国际与国内干散货、国内滚装、国际与国内件杂货等海运业务，并通过持有中国液化天然气运输（控股）有限公司（CLNG，另一持股 50%的股东为中远海运能源运输股份有限公司）50%股份和持有北极亚马尔天然气运输项目 5 艘冰极 LNG 船舶 25.5%股份投资经营国际 LNG 船舶运输业务。公司油轮、干散货、滚装、件杂货等船队根据市场情况，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、对外提供船舶技术管理和商务管理服务等多种方式开展生产经营活动。

### 国际原油海运行业的基本情况

**国际原油市场概况。**2020 年伊始，经济合作与发展组织（OECD）预期全球经济增速放缓，并存在下行风险。在此背景下，国际原油需求与产能的增长已不再匹配，国际原油价格面临下行压力。加上新冠疫情爆发、需求端萎缩，国际油价下跌；3 月，产油国因未能达成减产协议而爆发原油价格战，油价突然暴跌，叠加疫情全球扩散，原油产量严重供过于求，美油期货结算价格跌至负数；但本次石油价格战非常短暂，4 月 OPEC+ 即达成有史以来最大规模的减产协议，6 月 OPEC+ 将下半年 770 万桶/日的减产量提升至 970 万桶/日，减产幅度延长至 7 月。下半年，OPEC+ 继续严格执行减产。随着世界主要石油出口国石油生产商大幅缩减资本开支，加上美国等经济体为应对疫情祭出堪称无底线的量化宽松政策影响，油价 V 型反弹后持续稳步走高。

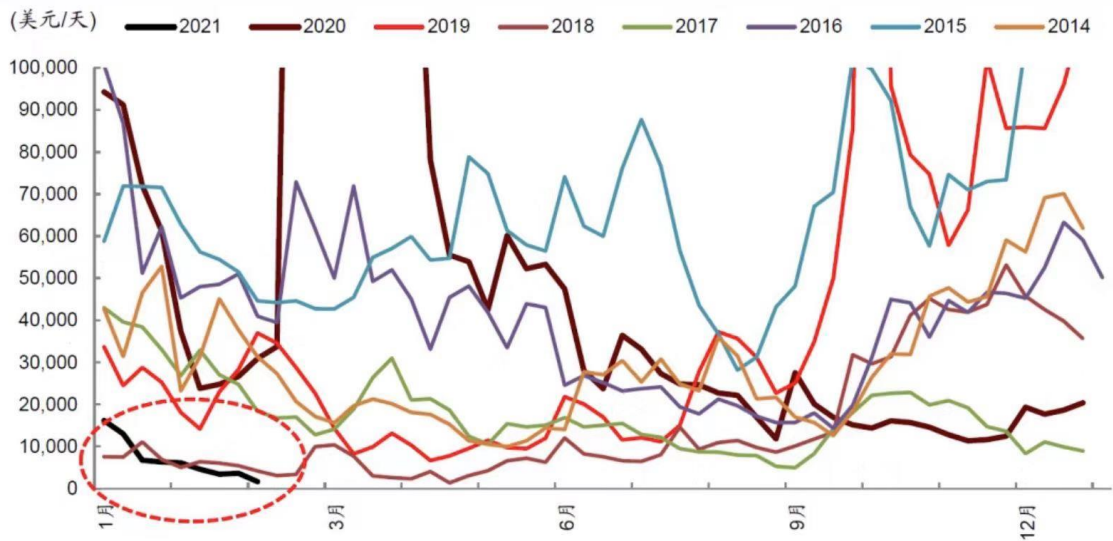


平均价格 (美元/吨)	年份	第一季	第二季	第三季	第四季	全年
IFO 380	2018	376.7	426.8	462.5	485.8	430.3
	2019	411.9	409.4	430.9	329.3	395.0
	2020	291.3	195.5	269.2	292.6	262.9
	2021	355.4 (1-2月)				
Marine Fuel Oil 0.5%	2020	489.7	268.3	333.1	361.3	363.9
	2021	469.1 (1-2月)				

数据来源：普氏，AMCL 整理

**市场供需与运价。**报告期内，VLCC 运价紧随供需关系变化而大幅波动，平均运价处于历史高位，近年 VLCC 各代表航线平均运价（TCE）走势如下图。

**图表: VLCC各航线平均TCE运价**



资料来源：Clarksons，中金公司研究部

2020年初，新冠疫情爆发后快速向全球蔓延，各国封城抗疫迫使经济停摆，全球原油需求随之骤减，叠加大连海运 26 艘 VLCC 制裁解除后回归市场，令本已供给过剩的市场雪上加霜，市场运价持续下滑至上半年低点。3 月初沙特开启原油价格战，短期逆势增产，释放创纪录的 1,230 万桶/日原油产能，加大对欧美地区的出口，在即期市场集中定载 22 艘 VLCC，即时抽空中东市场运力供给，刺激市场暴涨，VLCC 日租金再次飙升至 20 万美元/日以上。后 OPEC+达成有史以来最大规模的减产协议，减产规模达 970 万桶/日，但全球炼油需求持续萎缩导致能源市场仍然供大于求，原油价格短期暴跌，各原油市场现货贴水跌幅前所未有，原油跨月价差快速拉大，深度 Contango 结构促使大量船舶被作为浮仓定载，运载超买原油的船舶在卸港拥堵，又导致全球运力

---

短期供给吃紧，再次推升市场运价至高位震荡。下半年，OPEC+严格执行深度减产政策，中东货盘量大幅萎缩，前期超买原油去库存化进程缓慢，油运需求陷入深度低迷。四季度，欧美疫情二次爆发航空煤油等需求进一步冻结，中国前期低油价时大量进口库存充足，港口拥堵也已不再，传统旺季行情基本没有出现，市场运价跌破现金变动成本甚至进一步滑向负数。

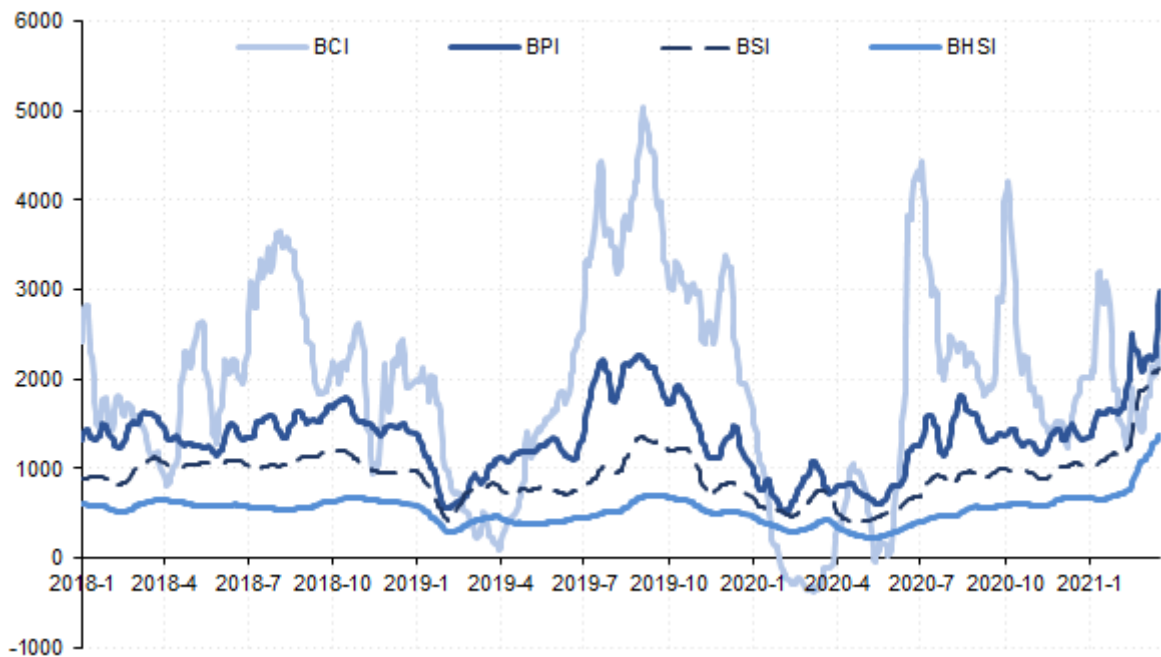
**VLCC 市场表现。**整体来看，2020 年初受疫情爆发导致全球原油需求急速萎缩的影响，VLCC 市场走弱，2 月初降至低点。3 月初，沙特发起“原油价格战”，推动 VLCC 运费暴涨。自 5 月开始，VLCC 收益回落并持续走低，主要受到 OPEC+减产协议达成后原油产量、出口量降低，以及全球炼油需求反弹乏力影响。由于运载前期超买原油的 VLCC 在中国港口压港情况严重，延缓运力释放，制约运力供给，对 VLCC 即期运费起到一定的支撑作用。11 月以后，VLCC 收益远低于前两年同期水平。全年 VLCC 日收益平均值达到 53,600 美元/天，较 2019 年全年均值上涨 30%。

**AFRAMAX 市场表现。**2020 年 AFRAMAX 市场尽管有运力供给持续增长的压力，但受到前述因素及 VLCC 市场带动，整体表现良好，代表航线租金水平达到 2 万美元/日。

**原油油轮运力变化情况。**据克拉克森数据显示，报告期内，全球原油油轮船队规模较年初增长 3.35%，总计达 4.29 亿载重吨。截至 12 月底，新船共交付 79 艘，合计 1,690 万载重吨，较去年同期交付量同比减少 36%；其中包括 37 条 VLCC，合计 1,128 万载重吨。受市场低迷和印度次大陆逐渐恢复生产影响，下半年拆解量激增，以载重吨计较去年同期同比增加 160%；全年拆解量为 14 艘（182 万载重吨）。但 VLCC 等大型油轮拆解缓慢，VLCC 仅年底录得 2 艘拆售。

## 国际干散货海运行业的基本情况

**市场需求与运价。**报告期内，国际主要大宗商品海运量表现差异较大。据克拉克森数据显示，煤炭下滑 8.7%，铁矿石和粮食海运贸易增长 3.1%和 6.4%，全球干散货海运贸易量下滑 2.5%，为近 11 年来首次下滑。报告期内，中国主要大宗商品和重点农产品进口量增加。其中，2020 年中国铁矿石进口量保持强劲增长，全年增长达 9%。整体来看，国际干散货市场与全球经济尤其是中国进出口情况有着较强的正相关。一季度：传统淡季叠加疫情在全球蔓延，澳巴铁矿石发货偏低，海运需求疲弱。二季度：疫情影响持续，季内录得年内低位，随着国内疫情受控，中国海运需求逐渐复苏。三季度：澳、巴积极发货，BDI 接近二千点，7-8 月市场冲高回落，但粮季因素对小船拉动明显。四季度：美国对华大豆、玉米出口明显增加，10 月 BDI 创年内新高，年底北半球寒冬，推动煤炭需求明显增长。波罗的海各船型指数如下图所示。



(数据来源：波交所数据，上海国际航运研究中心整理)

报告期内，分船型来看：

**好望角型船**市场指数 BCI 同比下降 35.87%，呈前低后高，阶段震荡的整体走势。上半年受新冠疫情和巴西恶劣天气等影响，市场大幅下挫后低迷运行，BCI 指数两度转负；下半年随中国疫情受控后的经济超预期复苏带动铁矿石海运需求，市场迅速大幅反弹，但两波高位持续时间短，阶段走势呈现强波动性。

**巴拿马型船**市场指数 BPI 同比下降 20.49%，前低后高，出现阶段粮食、煤炭行情，整体不及 2019 年。上半年受新冠疫情影响，市场维持低位，仅在国内疫情得到控制后出现短期反弹；下半年粮食需求转旺，叠加好望角型船拉动，年中市场反弹，持续性不强，4 季度煤炭行情及美湾粮需求再次拉动市场上调。

**超灵便型船**市场指数 BSI 同比下降 15.45%，年初国内疫情影响，灵便船市场低迷启动；2、3 月份市场短暂回升；4 月份全球疫情爆发，持续低迷；6 月份复工复产尤其是中国需求拉动下，市场震荡回升；4 季度淡季不淡，以相对高位结束本年行情。

**小灵便型船**市场指数 BHSI 同比下降 9.37%，整体走势震荡攀升，与大灵便船市场走势趋同。二季度疫情扩全球爆发，贸易停滞，市场陷入低迷。下半年疫情阶段性缓和期间，市场出现补库需求，大幅反弹。

**干散货运力变化情况。**据克拉克森数据显示，报告期内，全球干散货轮船队增长 3.6%，达到

9.1 亿载重吨。其中，好望角型干散货船队规模增长 3.3%至 3.6 亿载重吨，巴拿马干散货船队规模增长 5.3%至 2.3 亿载重吨。大灵便型增长 3.5%至 2.2 亿载重吨。

### 国内沿海干散货运输市场情况

2020 年内贸沿海市场水平低于 2019 年，呈阶梯式上涨走势。上半年极度低迷，期间出现短暂反弹下半年全面复苏；煤炭政策长期收紧以及寒冬天气导致市场四季度大幅上涨。沿海干散货代表航线运价情况如下表所示。

航线	2020 (1-12)	2019 (1-12)	同比变化
秦皇岛-张家港 (4-5 万 DWT)	27.6 元/吨	30.7 元/吨	-10.09%
秦皇岛 - 广州 (5-6 万 DWT)	35.9 元/吨	37.1 元/吨	-3.23%

(数据来源：上海航交所，香港明华整理)

### LNG 运输市场情况

由于 2020 年初遇到暖冬和之后疫情影响，全球天然气需求量下降，第三季度开始全球市场随着疫情的阶段性好转而开始整体复苏，2020 年全球天然气需求总量下降了 2.5%。中国天然气需求在 2020 年增长约 5%；全年来看，主要增长驱动力是城市燃气板块，进入下半年后，发电、工业用气和冬季供暖等行业和板块进一步推动了需求增长。

全球 LNG 贸易总量在 2020 年增长约 2%，全球天然气市场的流动性进一步增长，短期或现货 LNG 交易量占到全球 LNG 贸易量的 37%，其中中国作为全球主要的 LNG 现货买家占市场份额的 20%，而短期或现货市场的供应端主要来自美国出口的 LNG。2020 年 LNG 进口增长幅度上，中国增长 12%，印度增长 15%。

因全球疫情影响，2020 年全年新 FID 仅有墨西哥的 Energia Costa Azul 项目；天然气上游勘探开发的投资减少；LNG 运输船下单频繁，其中卡塔尔石油公司 QP 下订超级大订单；LNG 接收站等基础设施建设投资需求仍强劲。

此外，天然气市场化改革和清洁政策在 2020 年启动，包括巴西（剥离巴西国家石油公司中游资产）、中国（国家管网公司正式运营）和印度（建立天然气交易中心）均启动和推进了本国的天

然气市场化改革。

### 内贸滚装市场情况

**中国汽车产销量。**为防疫抗疫，武汉实行封城管理，作为中国汽车工业重镇，武汉封城对汽车产业链影响很大，中国汽车产销量经历断崖式下降。伴随复工、复产，各地促进汽车消费政策的持续发力，汽车市场逐步回暖，汽车产销分别完成 2522.5 万辆和 2531.1 万辆，同比分别下降 2%和 1.9%，比上年收窄 5.5 和 6.3 个百分点，总体表现好于预期。

**滚装运力和整车物流情况。**国内滚装运力结构整体保持稳定。2020 年市场低迷期间，有 5 艘老旧运力（沿海 4 艘，长江 1 艘）退出市场。整车物流运输模式中，报告期内公路运输（63%）比上年增加 3%，铁路运输（24%）比上年减少 3%，水路运输（13%）与上年持平。

## 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

	2020年	2019年		本年比上年增减 (%)	2018年	
		调整后	调整前		调整后	调整前
总资产	58,634,669,141.44	62,082,526,118.66	54,817,643,675.14	-5.55	57,353,465,619.66	49,955,553,366.07
营业收入	18,072,932,622.13	18,609,358,690.57	14,556,413,048.37	-2.88	14,923,656,178.63	10,931,097,409.67
归属于上市公司股东的净利润	2,777,489,422.93	1,932,766,598.72	1,612,975,361.52	43.71	331,137,778.18	1,166,993,927.15
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	2,768,382,965.57	1,533,598,195.05	1,533,598,195.05	80.51	846,396,693.22	846,396,693.22
归属于上市公司股东的净资产	25,562,623,364.76	27,314,686,597.83	25,319,782,347.32	-6.41	21,853,906,227.23	20,262,118,427.24
经营活动产生	7,564,707,735.73	4,683,665,408.22	4,624,005,012.93	61.51	4,209,999,362.33	4,122,254,821.11



的现金流量净额						
基本每股收益 (元/股)	0.41	0.32	0.27	28.13	0.06	0.19
稀释每股收益 (元/股)	0.41	0.32	0.27	28.13	0.06	0.19
加权平均净资产收益率(%)	10.73	8.48	7.68	增加2.25个百分点	1.62	6.4

### 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	4,579,583,914.40	5,099,553,024.32	4,526,087,124.73	3,867,708,558.68
归属于上市公司股东的净利润	1,266,453,532.48	1,780,828,878.81	932,915,553.60	-1,202,708,541.96
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	1,238,571,102.34	1,807,905,519.03	919,595,892.19	-1,197,689,547.99
经营活动产生的现金流量净额	1,474,870,000.82	1,995,771,759.56	2,314,146,246.67	1,779,919,728.68

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

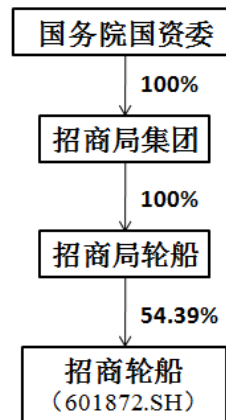
单位：股

截止报告期末普通股股东总数（户）				177,839		
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户）				171,998		
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

					股份 状态	数 量	质
招商局轮船有限公司	373,134,328	3,666,007,135	54.39	1,140,288,873	无		国有法人
中国石油化工集团有限公司		912,886,426	13.54		无		国家
香港中央结算有限公司	50,036,686	133,333,874	1.98		无		境外法人
大连船舶重工集团有限公司	130,597,014	130,597,014	1.94	130,597,014	无		其他
四川璞信产融投资有限责任公司	37,313,432	37,313,432	0.55	37,313,432	无		国有法人
中国石化集团资产经营管理有限公司		32,297,936	0.48		无		国有法人
吴懿兵	2,102,950	24,827,130	0.37		无		境内自然人
中国工商银行股份有限公司企业年金计划—中国建设银行股份有限公司	23,694,029	23,694,029	0.35	23,694,029	无		其他
J. P. Morgan Securities PLC—自有资金	16,791,044	16,791,044	0.25	16,791,044	无		境外法人
中信保诚人寿保险有限公司	14,472,270	14,472,270	0.21		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有限公司的全资子公司，属于一致行动人。其它股东之间未知是否存在关联关系或属于《上市公司收购管理办法》规定的一致行动人。						

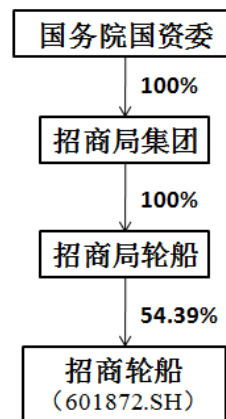
#### 4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

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



#### 4.4 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

### 5 公司债券情况

适用 不适用

## 三 经营情况讨论与分析

### 1 报告期内主要经营情况

#### 油轮船队经营情况

油轮船队继续坚持“低成本、大客户”战略，继续巩固和拓展大客户和长期客户，同时在长期

---

利益和短期利益中寻求平衡，逐步增加期租，在市场高位果断锁定了一部分运力。

报告期，在巩固与国际大油公司战略合作的基础上，积极开发新客户，拓展新货源，进一步优化大客户战略。充分利用船队的规模优势，在维护好现有客户业务合作的基础上，积极拓展与新兴民营炼厂客户的合作，构建多元化的客户群，平衡和分散风险，为公司长远发展寻求新的业务增长点。

继续贯彻大船队经营策略，灵活调整航线布局，抢抓市场高点，在保障进口能源运输安全的同时，积极争取西部长航线锁定高收益，优化资源配置。注重航线多元化，货种多元化，提升抗风险能力和盈利水平。加强市场预判，把握趋势，提高营运率，变高市场为高收益。船队建设方面，为响应减碳政策，利用新技术切实降低船舶碳排放，公司 VLCC 船队正在建造 1 艘风帆实验船和 1 艘气泡减阻实验船，目前在建 VLCC 为 6 艘。

### 干散货船队经营情况

公司各项深度整合工作深入推进，管理体系进一步融合，整合协同效益日渐凸显。32.5 万吨 VLOC 新船陆续交付，报告期公司拥有和控制的 VLOC 达到 33 艘（含参股、不含订单），船队规模稳居世界第一，船队运营持续保持安全、稳定。至本报告发布之日，本公司拥有和控制营运中的 VLOC 共 37 艘（其中，100%股权 40 万吨级 14 艘，30%股权 40 万吨级 14 艘；30%股权 32.5 万吨级 6 艘；代管 40 万吨级 3 艘）。其他主力船队，利用集中经营的规模优势，强化全球化运营和航线布局，努力开拓新货源，进一步提升经营能力。新兴业务危中显机，风电安装进度逐步复苏，前景看好；活畜运输船加强防控管理，未受疫情冲击，效益稳中有升。

受疫情影响，干散货航运市场持续低迷，租金和运价大幅下降，虽然 VLOC 船队收益稳定，但其它船型经营经营效益总体低于预期。鉴此，公司继续坚持“大客户、低成本”战略，一方面，跟随“一带一路”项目拓展中长期业务发展机会，提升抗风险能力；另一方面，运用质效提升方法论，从“聚焦成本端，深挖提升潜力”方面入手，强化精细化管理，将疫情对船舶安全生产管理带来的影响降至最低。并通过创新经营模式，利用市场波动进行船货操作，降低风险敞口；强化全球网点经营协同，突出国际化经营布局，加强现货市场操作力度，最大限度挖掘市场潜力。

船队建设方面，专业船队建设朝着散、杂兼用方向发展，报告期内经董事会批准，订造 4 艘 62,000 吨级新型多用途船，提升散杂联动、全球航线的经营能力。

### 滚装船队经营情况

2020 年，我国汽车产销分别完成 2,522.5 万辆和 2,531.1 万辆，同比分别下降 2% 和 1.9%，比上年收窄 5.5 和 6.3 个百分点。我国汽车工业恢复的速度和恢复的程度，表现出较强的韧性和恢复

---

动力，主要是因为中央和地方政府及时、准确地出台了一系列促进汽车发展的政策，汽车行业企业多措并举，全力复工复产，积极促进汽车消费。

报告期内，公司共完成滚装运量 109.8 万辆，同比下降 4%，其中沿海与长江分别完成 66.3 万辆和 43.5 万辆，同比分别+0.1%和-8%。运量下降主要是受一季度疫情影响。二季度起国内汽车产销稳步恢复的背景下，公司开发新市场、新客户与优化运输组织双措并举，滚装运量显著上升。

报告期，招商滚装顺应汽车行业变革趋势，积极拓展新能源客户，完成承运广汽埃安、特斯拉、小鹏、威马、蔚来等新能源汽车 2.06 万辆，2021 年将进一步加大力度开拓新能源汽车市场，力争取得高增长。

## 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

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。本公司自 2020 年 1 月 1 日起执行新收入准则。根据衔接规定，企业无需重述前期可比数，但应当对期初留存收益或其他综合收益进行追溯调整。本公司自 2020 年 1 月 1 日变更会计政策，不重述 2019 年比较期间数据，新旧准则转换对期初留存收益或其他综合收益没有影响，对符合条件的期初应收账款 1,666,341,043.87 元重分类为合同资产，与合同相关的期初预收款 374,695,866.92 元重分类至合同负债。

## 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、中国经贸船务（香港）有限公司、广州招商滚装运输有限公司、中外运航运（北京）有限公司、恒祥控股有限公司、上海招商明华船务有限公司等 196 家子公司。与上年相比，本年新设全资子公司及同一控制下合并 Double Strong International Ltd、Marine Peace Shipowning Ltd、中外运航运(北京)有限公司、Sinotrans Ship Management Ltd、招商局能源贸易有限公司等 63 家公司。