

---

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

## 2019 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 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 12,344,221.85 元；
  - 2) 以现金方式派发股利 674,012,011.40 元（按公司 2020 年 1 月 8 日非公开发行股份完成后全部已发行股份 6,740,120,114 股计算，每股派发现金股利 0.10 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 41.79%。

## 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	021-68301260、00852-28597361	021-68301260、00852-28597361
电子信箱	IR@cmhk.com	IR@cmhk.com
微信公众号	cmes601872	

---

## 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，并通过持股 50%的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）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。

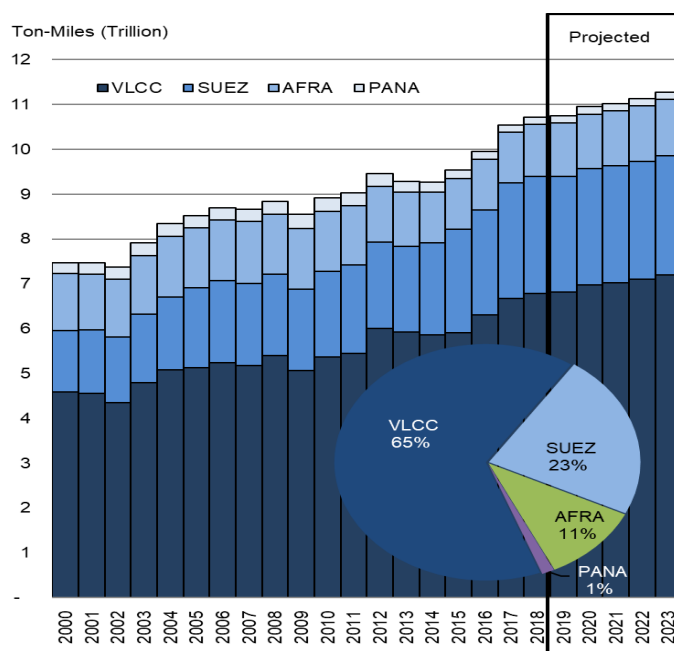
### 国际原油海运行业的基本情况

由于原油主要产地和消费地的地理分布原因，产生了原油贸易及原油海洋运输行业。海运承担国际原油最高的运输比例，也是最高效、经济、环保的石油运输方式。从长期趋势看，虽然有所波动，但全球原油消费和贸易近年总体呈现持续且相对稳定的低速增长趋势，海运贸易量的增速略高于消费量的增速。非 OECD 地区的消费需求增长已经超越 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。近年平均运距不断受突发事件影响，短期波动有时比较剧烈。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。近年来，OPEC+长期实施限产保价策略，美国页岩油生产商趁机大举增产，全球石油贸易结构发生了深刻的变化。此外，由于原油消费国集中在北半球，国际原油运输具有季节性波动，主要体现在一季度和四季度需求通常较为旺盛，二三季度和三季度通常为淡季。二、三季度，炼厂通常安排进行季节性检修，船东也相应较多安排船舶进坞修理、升级、改装等，导致航运市场成交活跃度下降。

国际能源署（IEA）发布的《世界能源展望 2019》报告预测，在 2040 年前全球能源需求将以每年 1%的速度增长，远低于 2018 年 2.3%的增长水平。另一方面，全球炼油产能激增，亚太在美欧亚全球炼化三极中的份额与分量日益凸显，成为最重要的增长动力。2020 年全球炼油产能将增加 174 万桶/日，其中 40%的新产能位于远东地区，21%在东南亚地区，呈现炼化大型化趋势，而其中又以中国民营新型大炼化一体化项目最为瞩目。值得注意的是，全球炼油厂原油的需求在 2019 与 2020 的年增长大约只维持在 70 万桶/日的水平。中东地区的炼油厂将更多地使用区域内的原油，这将大大限制该地区原油出口的能力（至苏伊士运河以西为主）。需求的低迷以及产能的增长将促使更多的石油产品库存量，这也将进一步压缩炼油边际收益，使炼油厂不得不灵活调整开工率。原油的需求量与产能的增长率将不成正比，受地缘政治冲突等突发性事件的影响较大。

近两年来美国原油出口量持续增长，2019年6月份达到320万桶/日的历史最高水平。2019年以美国为代表的非OPEC成员原油产量大幅增加，OPEC+限产保价处于守势，市场份额明显下降。随着美国进口中东原油的减少和亚洲区特别是中国大型炼化项目的上线，OPEC+特别是沙特阿拉伯更多地把原油销往亚太。

近年来美国、巴西原油出口增长强劲，主要流向亚太地区和欧洲。然而，受中美贸易战影响，2019年中国进口美国原油相比2018年出现大幅下滑。巴西原油出口流向最大地区为亚洲，中国承接了50%以上的巴西出口原油。国际原油贸易流向的变化提升了吨海里需求，VLCC吨海里数2019年比2018年增加约2.8%，提升了有效的船舶运输需求。根据著名油轮经纪商McQuillingServices的预测，2019-2023年原油船运输总需求预计呈缓慢上升态势，超过一半的原油船需求将来自VLCC市场（65%）。



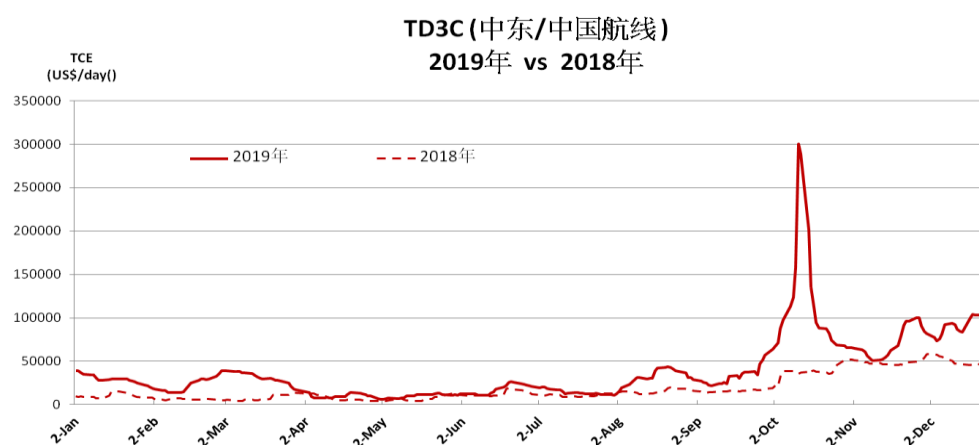
数据来源: McQuilling Services

随着中国原油进口的持续快速增长，中国的石油公司（包括国家石油公司和民营炼化企业）近年来成为油轮市场需求增长的主力。其中中石化旗下的石油贸易商联合石化在油轮市场租船规模已经连续多年保持全球第一，尤其在VLCC市场，多年保持第一大租家地位。同时，中国原油海上进口数量继续保持稳定快速增长，进口来源地结构有进一步优化的潜力，在相关政策的支持下，中国船东在承运中国海上石油运输市场的增长空间非常广阔。

从运输供给看，VLCC原油轮的交船量在2019年大幅增加，全年交付量为68艘，同时VLCC

拆船量不足 10 艘，运力稳定增长趋势未变。全球船队船龄结构呈现老化趋势，其中船龄 15 年以上 VLCC 占现有运力比例为 23%。

从市场表现看，受季节性、地缘政治等因素影响，运费市场波动加剧。2019 年初，VLCC 市场日 TCE 从 2018 年 12 月的 5 万美元/天开始回落，受突发事件及地缘政治因素影响，2019 年 10 月上旬 VLCC 市场急升，市场运价屡创新高，理论 TCE 超 30 万美元/天，但市场随后急速下跌，大量超高位成交取消，后运价又持续回升，至年底运价仍维持在高位运行，如下图、表所示。



	航线	2019 年 Q1	2019 年 Q2	2019 年 Q3	2019 年 Q4	2019 年
Clarkson 评估	中东/中国	29,546	13,456	28,633	106,866	44,625
	西非/中国	26,501	14,413	27,088	96,288	41,072

数据来源：克拉克森研究

2019 年 AFRAMAX 市场受运力供给持续增长的影响，整体运价持续低迷。苏伊士以东市场 TD8、TD14 平均 TCE 为 \$18,981 美元/天。尽管收益较去年同期上升，但整体运价依然维持在较低水平。

### 国际干散货海运行业的基本情况

从运输需求看，克拉克森统计 2019 年全球干散货海运量为 52.81 亿吨，比 2018 年增长 1.1%，增幅较 2018 年下降 1.5 个百分点。大宗商品海运量普遍出现低速增长，甚至负增长，小宗散货海运量增幅相对稳定。分货种来看：铁矿石海运量 14.53 亿吨，同比下降 1.5%；煤炭海运量 12.85 亿吨，同比增加 1.7%，但增幅下降 3.3%；大豆海运量 1.48 亿吨，同比增长 0.6%；镍矿海运量 6800

---

万吨，铝矾土海运量 1.4 亿吨，镍矿和铝矾土海运量维持较大幅度增长分别为 19.2%和 20.6%，但镍矿总体规模较小，铝矾土海运量增幅最为明显，对需求增长贡献较大。

从运输供给看，据克拉克森数据，截至 2019 年 12 月底，全球干散货运力共计 8.79 亿载重吨，较 2019 年年初增长 4.0%，增速较 2018 年提高 1.1 个百分点。分船型来看，好望角型船队 3.49 亿载重吨，同比增长 4%；巴拿马型船队 2.18 亿载重吨，同比增长 5.3%；大灵便型船队 2.08 亿载重吨，同比增长 3.5%；小灵便型船队 1.05 亿载重吨，同比增长 2.1%。另一方面，由于低硫燃油法规生效临近，一部分大型干散货船选择进坞安装洗涤塔，将导致 0.9%总运力暂时退出市场。

2019 年全球新签散货船订单 252 艘，合 2,460 万载重吨，以载重吨计较 2018 年全年下降 45%。这也是金融危机以来除 2016 年外的最低水平。上半年散货船运费的低迷和贸易战的持续发酵，一定程度上影响了散货订单投资。各细分船型的签单数量均有不同程度下降。以数量计巴拿马型散货船居散货细分船型的签单数量首位，新签订单量达 77 艘合 646 万载重吨，但相较于 2018 年 153 艘的签单水平，订单量降幅明显，该船型新订单以 Kamsarmax 型散货船为主，大型化趋势明显。好望角型散货船新签订单共计 58 艘，合 1,280 万载重吨，同比显著回落，2018 年该船型新签订单量则达到 104 艘合 2,113 万载重吨。

从市场表现看，2019 年 BDI 均值 1,353 点，同比持平但波幅加大。2019 年干散货海运市场开局不利，走势低迷。随着铁矿石和粮食运输需求增加，市场逐步回暖。2019 年，四个季度的 BDI 均值分别为 798 点、995 点、2,030 点，1,562 点，同比分别下降 32%、下降 21%、上升 26%、上升 15%。BDI 在 2019 年 9 月升至 2,518 点的多年高位后回落。第四季度由于铁矿石供应商控制发货节奏，加上船东赶在圣诞、元旦假期前锁定成交，市场有所回落。

### 沿海干散货运输市场情况

2019 年，沿海散货运输需求增长较为乏力。工业生产形势并不乐观，工业用电疲软态势延续，用电需求增长空间有限。煤炭市场的调控政策仍沿着“稳煤价、保供应”方向继续进行，宽松格局延续。该供需形势下，虽有非煤货种的亮眼表现，但在库存长期高位运行的背景下，下游观望情绪难消，甚至冬储煤未对运力提供有效支撑。同时相对于 3% 运输需求增长，2018 年 13% 的新增运力给市场带来了持续消化的巨大压力。随着发运港保供能力增强，船舶周转维持较快速度，运力过剩矛盾凸显，将对运价形成持续性的较强打压。

截止至 2019 年 12 月末，秦皇岛-张家港（4-5 万吨）航线煤炭运价平均 30.7 元/吨，较 2018 年同期下跌 20%；秦皇岛-广州（5-6 万吨）煤炭运价平均 36.29 元/吨，较 2018 年同期下跌 19%。

---

## LNG 运输市场情况

从运输需求看，近年中国 LNG 进口量持续增长，目前约占全球 LNG 海运量的 1/3 以上。中国 LNG 进口量的增长主要受到了国内天然气消费量的推动，用以满足日益增长的清洁能源及能源来源多元化需求。2019 年中国全年 LNG 进口约 5,885 万吨，22 座接收站平均负荷率提升至 65.1%，在全球属于超高的水平。预计到 2020 年中国进口 LNG 将达到 7,000 万吨，成为仅次于日本的世界第二大 LNG 进口国。未来三至五年，全国预计新增在建已建的 LNG 接收站 43 座，超出日本最多 37 座的计划。根据中国国家发展和改革委员会对外公布《能源生产和消费革命战略(2016-2030)》估算，2030 年中国天然气消费量将由 2018 年的 2.0 亿吨增至 4.9 亿吨，届时中国对于进口天然气的依赖度将会进一步提升。Clarksons 预计中国约有 50% 的天然气消费量将依靠进口气满足，2030 年中国 LNG 进口量将由 2018 年的 5,400 万吨增至 1.86 亿吨。2019 年，中国对美国 LNG 加征进口关税，拖累全球 LNG 海运贸易量吨海里增速约 0.1 个百分点，对 LNG 贸易结构产生影响。

从运输供给看，至 2030 年中国 LNG 进口量的增长将带来新增 LNG 运输船运力需求约为 1.45 亿载重吨，合 2.7 亿吨方米计。这意味着 2019-2030 年期间中国需要额外的 168 条 LNG 运输船来满足其增加的进口量运输需求，相当于平均每年新增 13 条。预计在 2026 年大型液化天然气船数量可能超越 VLCC 数量。

关于商业模式，随着 LNG 供应量不断增长，LNG 船舶建造能力不断提高，原来资源稀缺导致的长约、锁定、高回报的运输商业模式受到挑战。运输合约期缩短趋势明显，SPOT 市场活跃度相对提升，但收益波动较大，综合表现或面临挑战。

## 内贸滚装市场情况

汽车产销量萎缩:2019 年在国内市场消费需求不足、国六标准带来的技术升级压力以及新能源补贴大幅下降等因素的影响下，我国汽车工业总体表现较弱，汽车产销量均出现了约 10% 的下降。

整车物流行业情况：铁水运输比例逐渐增加。公路运输主要集中在短途运输及末端配送业务，其中 500 公里内、500-1000 公里及 1000 公里以上业务之比为 8:1:1。大部分中长距离的物流运输需求由铁路和水运保障。公铁水全年运输比例大致维持在 60%:27%:13%，铁路、水运比例增加，内贸水运总量较上年基本持平。

2019 年国内滚装船运力供给继续增加，港口作业费用和航运配套的公路运价上涨。

### 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

	2019年	2018年	本年比上年 增减(%)	2017年
总资产	54,817,643,675.14	49,955,553,366.07	9.73	43,016,855,689.80
营业收入	14,556,413,048.37	10,931,097,409.67	33.17	9,606,810,654.16
归属于上市公司股东的净利润	1,612,975,361.52	1,166,993,927.15	38.22	844,747,055.75
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	1,533,598,195.05	846,396,693.22	81.19	328,992,931.11
归属于上市公司股东的净资产	25,319,782,347.32	20,262,118,427.24	24.96	16,831,683,425.80
经营活动产生的现金流量净额	4,624,005,012.93	4,122,254,821.11	12.17	3,494,125,109.12
基本每股收益(元/股)	0.27	0.19	42.11	0.14
稀释每股收益(元/股)	0.27	0.19	42.11	0.14
加权平均净资产收益率(%)	7.68	6.4	增加1.28个百分点	4.85

#### 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	3,135,518,917.19	3,240,344,733.67	3,431,194,587.97	4,749,354,809.54
归属于上市公司股东的净利润	281,412,153.02	192,547,083.08	248,597,778.73	890,418,346.69
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	269,726,449.52	171,587,824.52	241,037,512.39	851,246,408.62
经营活动产生的现金流量净额	864,485,143.67	1,026,975,667.46	1,213,023,255.18	1,519,520,946.62

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

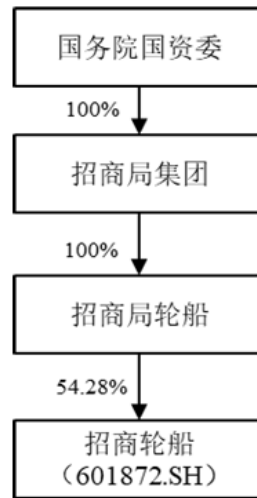
##### 4.1 普通股股东和表决权恢复的优先股股东数量及前 10 名股东持股情况表

单位：股

截止报告期末普通股股东总数（户）					142,174		
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户）					157,790		
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	
招商局轮船有限公司	781,854,545	3,292,872,807	54.28	767,154,545	无		国有法人
中国石油化工集团有限公司	0	912,886,426	15.05		无		国家
中国人寿保险股份有限公司—分红—个人分红—005L—FH002沪	305,300	110,149,216	1.82		无		国有法人
香港中央结算有限公司	82,623,343	83,297,188	1.37		无		境外法人
富邦人寿保险股份有限公司—自有资金	7,804,152	41,245,623	0.68		无		境外法人
中国石化集团资产经营管理有限公司	0	32,297,936	0.53		无		国有法人
中国证券金融股份有限公司	0	26,219,940	0.43		无		其他
MERRILL LYNCH INTERNATIONAL	23,765,399	23,780,100	0.39		无		境外法人
吴懿兵	550,628	22,724,180	0.37		无		境内自然人
中国农业银行股份有限公司—中证 500 交易型开放式指数证券投资基金	-6,022,380	20,032,509	0.33		无		其他
上述股东关联关系或一致行动的说明	<p>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。</p> <p>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。</p>						

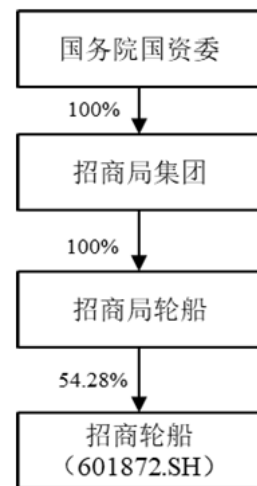
#### 4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

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



#### 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

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质量规模优势和特点，扬长避短、攻坚克难，取得了较好的经营业绩，各船队均实现盈利。

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	7,584	4.49%
干散货货运量	万吨	9,431	21.74%
LNG 货运量	万吨	2,078	57.17%
商品车货运量	万吨	1,147	-0.8%
油轮周转量	亿吨海里	6,022	9.27%
干散货周转量	亿吨海里	5,899	42.87%
LNG 周转量	亿吨海里	547	48.05%
滚装船周转量	亿吨海里	102	-0.8%
油轮营运率	%	97.26	-0.44%
干散货营运率	%	97.62	-1.18%
LNG 船营运率	%	99.2	-0.8%
滚装船营运率	%	95.89	-2.06%

2019 年公司加大数字化投入，发挥航运大数据新引擎的作用，科学分析市场形势、合理部署运力，积极应对市场变化，提升船队经营效益。

#### 1. 油轮船队经营情况

公司长期坚持大客户战略，利用周期波动适度调节长约比例争取稳定收益。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的合作，构建多元化的客户群，降低对单一客户的依赖，平衡和分散风险，为公司长远发展寻求新的业务增长点。稳固与国内国际大油公司的战略合作的基础上，积极开发新客户，拓展新货源，进一步优化大客户战略。

贯彻经营全球化策略，灵活调整航线布局，抢抓西部市场，提高重载率，优化资源配置。注重客户多元化，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，抓住市场高点，提高营运率，变高市场为高收益。

---

报告期油轮船队：

(1) 践行大客户战略，与重点客户执行/订立/续约 COA，稳定货源渠道。2019 年，公司 VLCC 船队与央企石油公司在即期市场上订载 137 个航次，与独立炼厂签订 18 个航次；中国进口原油航次为 145 个，占 VLCC 船队总订载 229 航次的 68%，同比增长 9.0%。

(2) 积极接受市场新变化，落实“经营全球化，客户多元化”战略，合理布局大三角长航线，不断稳定和扩大市场占有率，提高重载率，努力提升航次高收益。2019 年，中美贸易争端、委内瑞拉制裁、阿曼湾油轮遇袭、沙特油田被攻击等干扰事件不断，公司积极进入西方油轮船东长期垄断的核心高端油轮市场，在分散经营风险的同时提升经营效益；积极承揽中国独立炼厂货源，取得较好成果。

(3) 把握市场机会，提高期租比例，稳定船队收益。经过长期的市场下行，公司原相对景气期签订的期租合同陆续到期换船，报告期初公司油轮船队期租比例处于历史较低位。2019 年下半年市场整体回暖，现货市场显著反弹，公司把握时机，积极寻求期租机会，扩大期租占比，锁定未来收益。公司全年 VLCC SPOT 市场租金水平超过 35,000 美元，期租营运天占比 11.2% (不含短期期租)。

(4) 积极应对 2020 年 IMO “限硫令”，本着“提前布局、保障供应、确保品质、依法合规、分散风险、平稳过渡”的原则，报告期末全船队（除安装了脱硫塔船舶外）全部转换使用符合标准的低硫油。

## 2.干散货船队经营情况

随着新造 VLOC 船舶交付营运，淡水河谷 20 艘新造 40 万吨矿砂船全部顺利接收运营，公司拥有股权的 VLOC 船队规模稳居世界第一。

大客户业务拓展持续发力。2019 年，境内外项目呈现大型化发展势头，国内客户走出去趋势明显，伴随“一带一路”沿线地区贸易往来频度增强，国内企业在国外投资买矿、建厂日趋增加，带来更多项目物流海运需求，同时技术创新使得客户对船舶节能减排的要求日益提高。鉴此，公司积极落实大客户业务，跟随“一带一路”项目拓展货源。同时，积极发挥内外贸兼营优势，开展二程转运业务，做活内贸运输；拓展“门到门”多式联运项目，获得了业主的认可与好评。

全球化经营能力显著增强。散杂货航线建设初见成效，为散货船队打通太平洋与大西洋市场通道，实现低成本摆位发挥了基点作用。2019 年，公司在深耕原有东南亚和波斯湾航线的基础上，成功开辟了远东至西非、澳新和欧洲航线，形成了国内到全球的远、中、近全航线覆盖。

---

创新业务稳中有进。海上风电安装业务通过合理安排船期、优化施工方案等举措，将船机作业效率发挥到极致。同时，积极推进海上风电运维项目，与多家风电公司达成海上风电运维合作意向。活畜运输方面积极拓宽业务渠道，成功开拓新西兰市场。

报告期散货船队：

(1) 大客户业务拓展持续发力：淡水河谷项目按计划推进，同时围绕其在国内的混矿业务，展开内贸、近洋运输业务；新项目涉及几内亚铝矾土等“一带一路”经济带新增货源的包运服务，以及对巴西和澳大利亚传统货源地的服务升级。

(2) 全球经营能力显著增强，利用整合契机，加强与海外网点的协同与合作：新加坡、德国等海外网点充分发挥各自地缘优势，配合船队积极开发客户、寻找货源、增加成交量，使得船队运力分布更趋均衡，航线设计更趋合理，有效地提升了航次租金水平。

(3) 科学设计航线，提高收益水平：好望角型船通过摆位印度，获取优势经营资源，取得较高收益。在前期市场相对较低时期，安排巴拿马、大灵便船摆位到大西洋的区域热点，围绕巴西和黑海布置运力，综合效益较好。在区域内部，将船舶摆位到不同方向，避免内部竞争。远东地区船多，市场竞争激烈，公司坚持溢价航线运营，利用印尼镍矿即将禁运，货主抢运的形势，获得较高收益。散杂航线形成了远、中、近全覆盖格局，充分利用内外贸相结合的“北上南下”中国-东南亚散货对流航线优势，有效减少船舶空载，降低经营成本，全年公司内外贸兼营航次船舶 TCE 10,513 美元/天，超出市场水平 10.7%。

(4) 港航合作协同发展。2019 年公司与常熟港、青岛港签订了战略合作协议；与锦州港在北粮南运内贸业务上达成战略合作，丰富内贸航线货源；与日照港续签班轮协议，巩固了在日照港的班轮地位；通过与货主、上海罗泾港签署三方合作协议，形成船港货紧密合作机制。

(5) 租船效益显著提高，市场运营能力进一步增强。租入船业务以确保航次收益为原则，不贪量，重质量。通过租入船和拿入货的经营方式，公司拓展收益的同时增加成交、扩大经营规模，同时更贴近市场，提升市场的敏感度；更贴近客户，加深了与客户的合作关系，为公司带来业务发展机会和利润增长空间。

(6) 借助整合优势，延伸物流供应链，提升服务品质。全程物流延伸服务首个“门到门”多式联运项目，公司充分发挥综合物流服务协调能力，在规定时间内便完成了货物在国外仓至港、港至船方案，获得了业主的认可与好评。

### 3. 特种运输船队经营情况

(1) 滚装船队经营情况

---

2019年中国汽车产销市场延续2018年下半年负增长态势，但降幅有所收窄。公司2019年本着“核心市场增量必得，新兴市场寸土必争”的信念，努力实现了沿海板块核心客户累计增量1.3万台，长江板块累计增量3.15万辆，江海新市场累计增量近7,000辆，外贸货代运输新增货运量近13万m<sup>3</sup>。

报告期滚装船队：

完成与广汽合资工作：与广汽合资公司成立，从资本层面提升与大客户的合作层次、互利共赢。核心客户份额有增长：加大客户走访和开发，保证基础货量；通过提升班期准点率，丰田运输份额提升2个百分点。积极开发新客户：重点跟进造车新势力及二手车运输市场，新客户运量约10,000辆。

## （2）创新业务稳中有进

海上风电安装业务优化施工方案，将船机作业效率发挥到极致，全年完成风机吊装53台，其中6月单月完成10台，创造了业内新纪录。

活畜运输实现自营，成功开拓新西兰市场，顺利完成航次任务。

## 2 行业格局和趋势

2020年，IMO2020带来的影响和冲击刚刚初步消化，新冠疫情在中国及随后在全球范围内的大爆发，以及原油价格战的爆发和油价的崩跌，世界经济、国际贸易和航运市场受到重大和深远的冲击，权威的航运咨询机构克拉克森迅速下调了对全球海上贸易增速的预测，多数子行业的负增长预测都超过了2009年金融危机后的水平，其中原油和原油炼化产品的贸易增速分别下调到-7.0%(2009: -8.8%)和-10.5%(2009: 5.4%)，干散货和集装箱的贸易增速分别下调到-5.6%(2009: -3.4%)和-13.5%(2009: -10%)，LNG贸易也预计将录得显著负增长(-6.7%)，汽车海运贸易量更预计会断崖下跌35.4%。由于就业、债务、去全球化、贸易保护主义、民粹主义等问题预计会加重或持续，疫情后全球经济复苏走势或难以呈现深V型，从需求端看，这次航运业遭到的冲击的烈度和时间跨度都可能远超2008年金融危机后的那一次。航运作为重要大宗商品贸易不可替代的主要载体和诸多行业的重要中游环节，危中有机，挑战机遇并存。

科技、环保是未来航运业的引领方向。2019年9月压载水公约全面施行，2020年1月IMO硫排放公约生效。未来碳排放、氮氧化物排放等方面的环保要求也会不断提升，这将进一步推动海运这一传统行业的科技进步和数字化转型升级。报告期招商轮船积极推动数字化重点项目：探

---

索航运大数据分析以辅助市场研究；持续研发船岸一体可视化平台以加强船队数字化管控；创新研究船舶智能化技术，在大型油轮研究推广智能型转速优化系统，节油减排取得实效。

### **新冠肺炎疫情对世界经济的影响**

经济合作与发展组织(OECD)发布最新经济展望报告，指出新冠肺炎疫情给全球经济带来自2008年金融危机以来的最严峻挑战。报告中大幅下调2020年世界经济增长预期，从2.9%调至2.4%。世界各国纷纷启动经济刺激政策：美国通过2万亿美元经济刺激方案同时开启无限量化宽松，欧洲央行宣布5万亿大救市，英国、日本、韩国、印度和澳大利亚等国也相继采取措施。保就业、稳经济是世界各国共同目标。另外，在疫情导致的全球需求疲软与原油价格战双重影响下，原油价格处于近年来低位，长周期看以往油价下跌，企业的生产成本与消费者的支出跟着下滑，有利于经济发展，将对全球经济起到正面作用，有助于全球经济企稳向好，尤其对饱受打击的旅游业提供支持。历史经验表明，油价剧烈波动通常利好原油运输市场，同时低油价有助于航运业控制营运成本。

### **VLCC 油轮运输市场**

市场环境的持续下行风险加剧了全球原油市场的需求压力。由于经济增长放缓与地缘政治风险，全球原油需求的预期已被多次下调。成品油需求的低迷以及亚洲炼厂产能的增长减缓，将促使原油产品库存量进一步提升，也进一步压缩炼油边际收益，使炼油厂不得不降低开工率，进而降低原油需求。

2020年3月原油价格战爆发后，油价暴跌。为了稳定局面，美国积极参与协调沙特、俄罗斯等主要原油出口国，OPEC+（OPEC+俄罗斯、阿曼等）重回谈判桌达成初步的分阶段减产协议，美国、加拿大等国原油生产商的被动减产也不可避免，后续或形成OPEC++（OPEC+再加美国等）联合减产应对全球原油需求断崖和库容紧张的局面。

中国已经是全球最大的原油进口国。根据国家统计局发布的《2019年国民经济和社会发展统计公报》显示，2019年我国原油产量19,101.4万吨，比上年增长0.9%；原油进口数量50,572万吨，金额16,627亿元，分别比上年增长9.5%和4.6%。2014年11月，中国首次公开战略原油储备，总计9,100万桶。自2014年12月至2015年年中，趁油价下跌，中国以超过预期的速度增加原油库存，战略原油储备至翻番，超过1.9亿桶（约2,610万吨）。过去15年，我国分三期完成石油储备基地的建设，到2020年全部完成时，中国的战略石油储备基地总容量为5.03亿桶，中国的储备总规模将达到100天左右的石油净进口量，国家石油储备能力提升到约8,500万吨，相当

---

于 90 天的石油净进口量，这也是国际能源署（IEA）规定的战略石油储备能力的“达标线”，而日本战略石油储备总容量高达 9 亿桶，美国则超过 20 亿桶。

由于资源禀赋等原因，预计在可见的未来，中国原油对外依存度仍将维持高位。中长期看，世界原油贸易的长程运输需求增长趋势也将维持一段时间。从产能配套运输船型及全球原油周转量结构的变化两方面来看，VLCC 船型更加理想，是主要的受益者。根据中美第一阶段贸易协定推算，高盛分析师认为未来两年中国进口的美国原油可能分别增长到 50 万桶/日和 80 万桶/日。

运力供给方面，截至 2020 年 3 月底，VLCC 新船订单有 60 艘，订单吨位占船队比例为 7.3%，手持订单比例为数十年来的最低位。与此同时，受疫情及近期市场变化影响，老龄船退出预计继续延后，但大部分船龄大于 19 年的老龄 VLCC 后续或仍将被迫退出。2020 年 IMO 限硫令执行伊始，陆上需求难以在短期内消耗炼厂多余的 HSFO（高硫油）产能，选择 VLCC 作为海上浮仓存储 HSFO 将对消化市场上部分老龄船起到正面作用，同时原油价格暴跌、深度升水结构大幅增加了市场对浮仓存储的套利需求，整体看有利于消耗 VLCC 运力。

总体看来，2020 年的 VLCC 原油运输市场或将是本世纪以来遭遇各种事件冲击最多的一年，预计一季度后运价短期波动会继续剧烈，各种短期逻辑或将压倒季节性因素。下游需求变化、减产博弈、油价变化等可能导致原油贸易流向和 VLCC 航线结构出现显著变化，上游供给刚性和下游需求不振挤兑中游油轮资源的局面或可能持续一段时间，但长度难以预计。油价暴跌后一度出现本世纪以来最为陡峭的升水结构（近月期货价格大幅度升水），并带来大量短期储油套利需求，对运价构成一定支撑。但升水结构的稳定性和持续性均有待观察。

我们对 2020 年的原油运输市场后市持谨慎乐观预期，预计市场运费率总体表现会好于 2019 年，但考虑到终端需求受损严重，可能疲弱较长时间，未来去库存的压力可能较大且持续较长时间，老龄船拆解退出受运费市场超景气、疫情、废钢价暴跌等各种因素影响也暂时陷入停滞，我们对四季度及明年的市场持相对谨慎甚至略悲观的看法，或需要继续观察后续各类市场因素的变化来不断修正。

### **国际干散货运输市场**

新冠疫情对 2020 年全球经济增速预计将产生重大影响，但随着各国相继出台政策托底，稳定经济，刺激需求，市场有望快速企稳。分大宗商品来看，全球铁矿石供应增加，各大矿山增加产量，提升海运需求；全球煤炭海运量预期保持平稳，印度和东南亚仍是主要增长点；中美第一阶段贸易协定的达成，利好大豆运输；几内亚铝土矿出货量将稳步提高；印尼禁令对镍矿运输有一定利空影响，但菲律宾产量提高可以进行对冲，中国对不锈钢的需求使得镍矿的海运量还会保持



---

增长。从手持订单载重吨占船队的比例来看，船队规模增速还将维持在低位；低硫油公约的生效对运力增速造成扰动，但 2020 年对运力增速的影响预计不及 2019 年。

整体来看，世界各国出台的经济刺激方案对干散货航运市场的影响将会很大，尤其中国 2020 年省级重点项目名单的下发，涉及超过 40 万亿元的投资体量，如能落实，将刺激提升海运需求。中国需求将率先复苏，拉动国际干散货市场出走成本线，随着国际疫情的受控，市场或将迎来需求的集中爆发，步入小阳春。但由于新冠疫情、原油价格战、大国博弈以及环保公约乃至 FFA 等因素扰动，市场有可能出现较大幅度的波动，我们对国际干散货市场的中远期前景并不悲观，四季度以及明年的市场或值得期待。

### **内贸干散货运输市场**

宏观方面，受疫情等影响，2020 我国经济下行压力较大，2020 年一季度 GDP 增速-6.8%超出了多数市场观察者的预期，但数据披露后从全球风险资产和相关权益市场的表现看，大家普遍预期疫情过后，中国的政策刺激有望托底经济迅速企稳向好，近期中央明确提出的“六保六稳”也将持续给人信心。

从内贸主要货种煤炭看，运输市场在疫情过后预计呈以下态势：

- 1) 2020 年煤炭优质产能不断释放，国内产量不断增加，供给总量保持正向增长，而受环保以及宏观影响，需求增速不断回落，供需状况逐步向宽松转化，并呈现日益明显的态势。
- 2) 动力煤现货价格下降。2019 年紧平衡格局得到缓和，宽松态势逐步显现。到 2020 年，供给端维持增长，需求增速回落甚至负增长，供需缺口得以大幅修复。
- 3) 由于 2019 年进口煤超出平控目标较多，2020 年进口煤政策，或会趋于严厉。因此 2020 年进口煤控制总额会较大的影响进口煤的数量，进而影响国内供给及对国内价格形成冲击。
- 4) 浩吉铁路的开通将对现有供应格局产生深远的影响。
- 5) 虽然在政策限制下，运力过快增长的势头得到遏制，但前两年积累下来的高位运力仍须逐年消化。

总体而言，2020 年沿海煤炭运输市场有望回暖，同时随着中国基建项目的启动，非煤炭货种，如建材的需求有望扩大，很有机会成为 2020 年内贸的主力货源。期待 2020 年沿海干散货运输市场在政策的刺激下，将会得到改善。

### **滚装运输市场**

业内预计 2020 年国内汽车产销市场将继续下行探底，年底有望回暖。预计 2020 年汽车销量 2,250 万辆左右，新能源车将保持较高增速。随着国家拉动内需政策的相继出台，包括对汽车放松

---

限购，提供购车补贴，加大刺激汽车消费，2020年汽车销售情况会好于预期水平。从运力角度看，2020年滚装运力供给增速是下降的。需求的释放和运力规模的受控，在中国巨大的内需市场支持下，滚装运输将步入良性发展轨道。

### 3 导致暂停上市的原因

适用 不适用

### 4 面临终止上市的情况和原因

适用 不适用

### 5 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3月31日，财政部修订发布《企业会计准则第22号—金融工具确认和计量》(财会〔2017〕7号)、《企业会计准则第23号—金融资产转移》(财会〔2017〕8号)、《企业会计准则第24号—套期会计》(财会〔2017〕9号)和《企业会计准则第37号—金融工具列报》(财会〔2017〕14号)根据财政部要求，本公司自2019年1月1日起执行修订版准则22号、23号、24号、37号。涉及前期比较财务报表数据与新金融工具准则要求不一致的，本公司不进行调整，按照衔接规定于2019年1月1日，将人民币42,345,033.46元的可供出售金融资产被重分类至其他权益工具投资。

财政部于2019年9月19日颁布的《关于修订印发合并财务报表格式(2019版)的通知》(财会〔2019〕16号，以下简称“财会16号文件”)以及于2019年4月30日颁布的《关于修订印发2019年度一般企业财务报表格式的通知》(财会〔2019〕6号，以下简称“财会6号文件”)，本公司按照上述通知编制2019年度财务报表，对于上述列报项目的变更，本公司对期初比较数据进行了重述，具体见本报告第十一节财务报告中五、41重要会计政策和会计估计的变更。

### 6 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

### 7 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、恒祥控股有限公司、上海招商明华船务有限公司等 141 家子公司。与上年相比，本年同广汽商贸有限公司设立合资公司广州招商滚装运输有限公司，本年新设全资子公司 CHINA MERCHANTS ENERGY SHIPPING (USA), LLC 及 4 家单船公司。

详见公司 2019 年年度报告附注“八、合并范围的变更”及本附注“九、在其他主体中的权益”相关内容。