

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	招商轮船	601872	无变更

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
电话	021-68301260、00852-28597361	021-68301260、00852-28597361
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
电子信箱	IR@cmhk.com	IR@cmhk.com

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(%)
		调整后	调整前	
总资产	52,329,131,043.93	49,955,553,366.07	49,955,553,366.07	4.75
归属于上市公司股东的净资产	20,406,179,923.60	20,262,118,427.24	20,262,118,427.24	0.71
	本报告期 (1-6月)	上年同期		本报告期比上年同期增减(%)
		调整后	调整前	
经营活动产生的现金流量净额	1,891,460,811.13	931,643,581.71	821,777,249.03	103.02

营业收入	6,375,863,650.86	4,617,345,812.71	2,684,890,879.55	38.09
归属于上市公司股东的净利润	473,959,236.10	315,903,535.92	105,383,950.88	50.03
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	441,314,274.04	105,678,549.84	105,678,549.84	317.60
加权平均净资产收益率(%)	2.32	1.76	0.69	增加0.56个百分点
基本每股收益(元/股)	0.08	0.06	0.0199	33.33
稀释每股收益(元/股)	0.08	0.06	0.0199	33.33

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)					150,195	
截止报告期末表决权恢复的优先股股东总数(户)						
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	
招商局轮船有限公司	国有法人	54.28	3,292,872,807	1,345,690,848	无	
中国石油化工集团有限公司	国家	15.05	912,886,426		无	
中国人寿保险股份有限公司—分红—个人分红—005L—FH002沪	国有法人	1.82	110,217,416		无	
富邦人寿保险股份有限公司—自有资金	其他	0.68	41,377,238		无	
MERRILL LYNCH INTERNATIONAL	境外法人	0.66	40,212,819		无	
中国石化集团资产经营管理有限公司	国有法人	0.53	32,297,936		无	
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	其他	0.48	29,096,309		无	
中国证券金融股份有限公司	其他	0.43	26,219,940		无	
平安信托有限责任公司—投资精英之淡水泉	其他	0.43	26,117,194		无	
吴懿兵	境内自然人	0.38	23,101,552		无	

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。
------------------	--

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

航运市场宏观环境

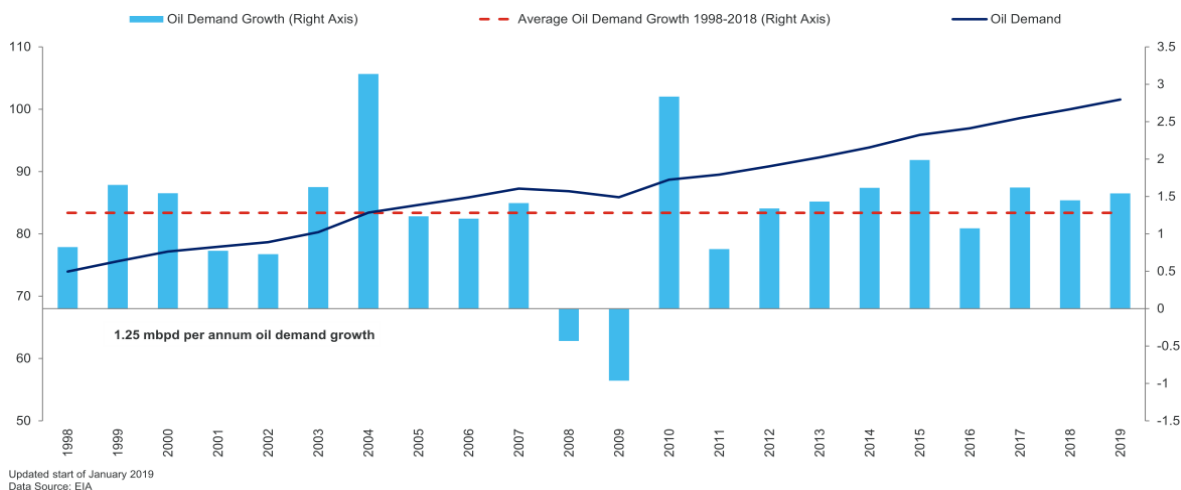
报告期世界经济保持增长，但各主要经济体经济增长动力均有所减弱，世界贸易增速减缓，贸易摩擦不断，地缘政治风险加大。过往一枝独秀的美国经济也不能独善其身，中、日、欧的制造业 PMI 均已经跌至荣枯线以下，美国的 PMI 也越来越接近荣枯线，6 月跌至 51.7 点，比上月下降 0.4 个百分点，从去年 8 月以来已经累计下跌了近 10 个百分点。6 月欧元区制造业 PMI 为 47.6 点，较上月下跌 0.1 个百分点，连续第五个月在荣枯线以下。欧洲经济增长乏力，而且政治风波不断。日本 6 月制造业 PMI 报 49.3，较上月回落 0.5 个百分点，连续两个月在荣枯线以下。

中国经济方面，今年第二季度中国 GDP 增速仅为 6.2%，增速比第一季回落了 0.2 个百分点，是 1992 年以来增速最慢的一季。贸易、投资、消费数据表现不及预期，外部环境依然错综复杂，经济仍然面临较大下行压力。上半年固定资产投资增长 5.8%，社会零售消费同比增长 9.8%，进出口总值 2.16 万亿美元，下降 2%。

石油市场方面，2019 上半年，布兰特油价先扬后抑。前三个月全球风险偏好修复带动油价持续上行，油价在 4 月中旬一度升至 74.5 美元/桶。其后，中美贸易摩擦再起，以及美国商业原油库存的逆季节性累积，共同施压油价，6 月中旬跌至 60 美元/桶。G20 峰会过后，两国元首同意恢复贸易谈判以及 7 月初欧佩克与俄罗斯同意延长减产九个月的预期提振下略为回升，6 月原油平均价为 63.2 美元/桶，环比下跌 10%。1-6 月原油平均价为 66.1 美元/桶，同比下跌 7%。由于航运市场在第一季明显下跌，燃油需求疲弱，与原油价格上升出现一定的背离，但其後航运市场恢复，新加坡燃油价格与原油价格走势再度趋同，6 月新加坡 380cst 燃油价格报 386 美元/吨，同比下跌 6%；1-6 月燃油平均价报 410 美元，同比上升 2%。

国际原油轮运输市场

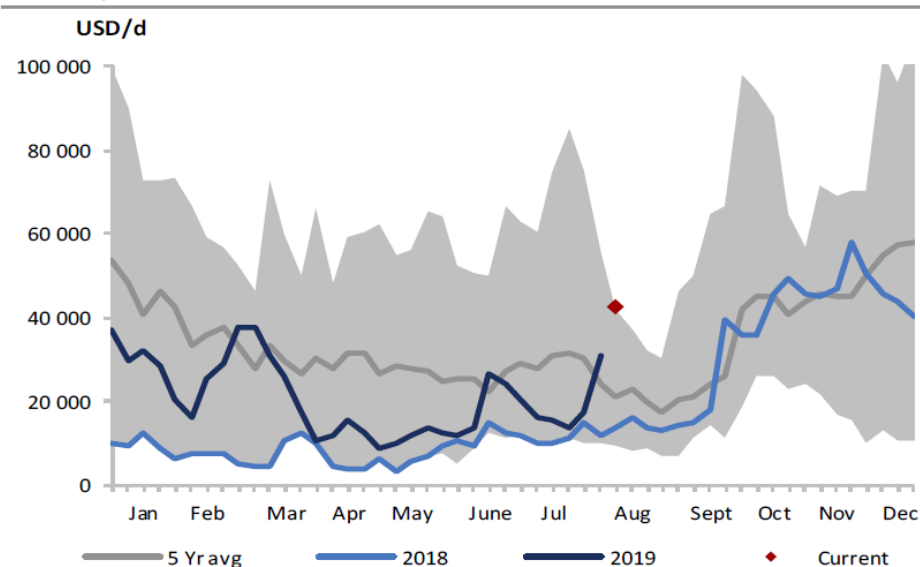
国际能源署(IEA)6月公布最新月报,受贸易局势忧虑影响,2019年全球原油需求前景堪忧,该署将2019年全球原油需求增幅由年初的140万桶/日下调至120万桶/日。



另外,全球炼厂正在为即将到来的IMO2020海运燃料油规格变更做准备,导致今年上半年炼厂检修维护期延长,由于检修/春季更换或非计划内的炼厂停工大约在59万桶/日,美国炼厂停工格外严重,停工量高达170万桶/日,相较于往年为120万桶/日。

受季节性、地缘政治等因素影响,踏入2019年,VLCC市场TCE从2018年12月的\$50,000美元/天左右开始回落,到3月中虽有短暂反弹,但踏入4月份市场又步入下跌通道,到5月上旬VLCC市场(中东/中国航线)TCE跌至\$7,000美元/天左右。上半年总体明显好于去年同期。

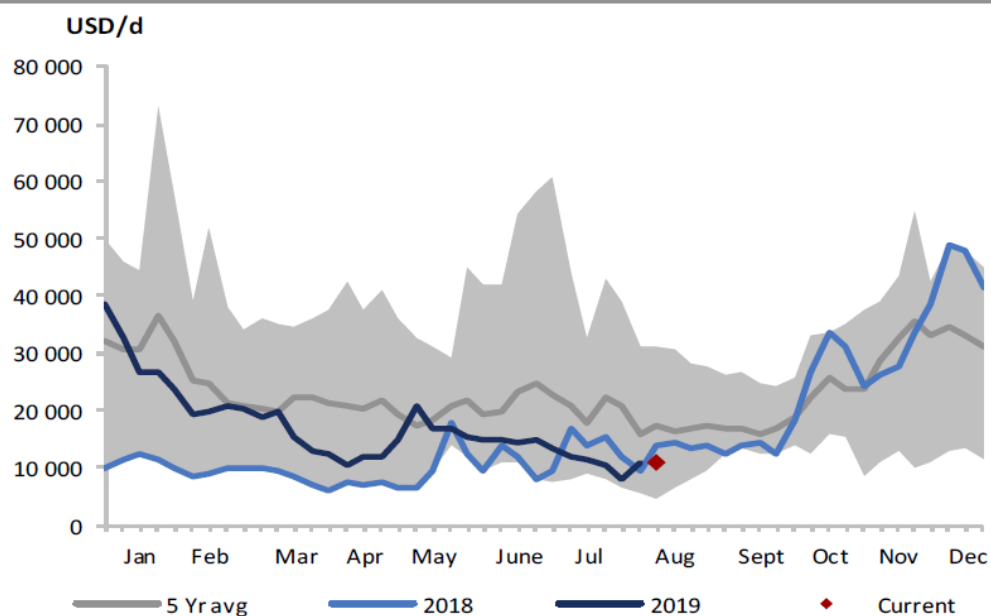
VLCC Spot rates



来源: Pareto

2019年上半年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\$13,183美元/天。尽管收益较去年同期有所上升,但整体运价维持低水平。

Aframax Spot rates



来源: Pareto

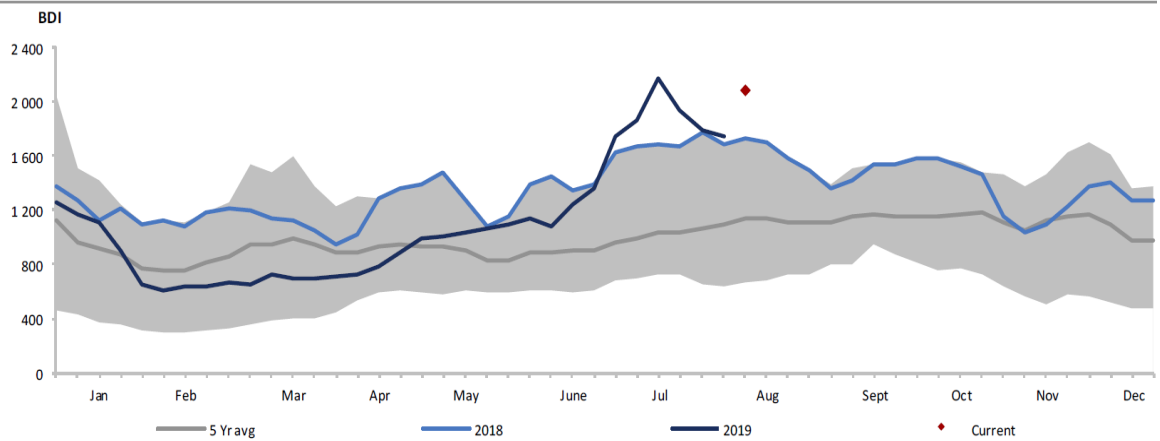
国际干散货运输市场

2019年上半年全球主要经济体制造业明显回落，国际贸易保护主义盛行，贸易增速放缓，干散货海运开局不利。2月巴西发生严重矿难事故，其後澳洲飓风影响铁矿石出货，加上中国限制澳洲煤炭进口政策延续导致第一季市场明显下跌。第二季度在南美粮运开启，以及澳洲铁矿石发货增加的带动下，缓慢复苏。2019年上半年BDI指数在595-1354点之间波动，均值895点，同比下降26%。

运力供应方面：2019年上半年运力变化如下表所示：

船型	2019年初运力规模		2019年中运力规模		载重吨 同比变化
	艘数	载重吨 (百万吨)	艘数	载重吨 (百万吨)	
Capesize(100k+)	1,728	335.0	1,736	339.2	1.25%
Panamax(65-100k)	2,569	206.9	2,634	212.1	2.51%
Handymax(40-65k)	3,625	200.9	3,673	203.9	1.49%
Handysize(10-40K)	3,441	98.3	3,467	99.7	1.44%

Baltic Dry Index

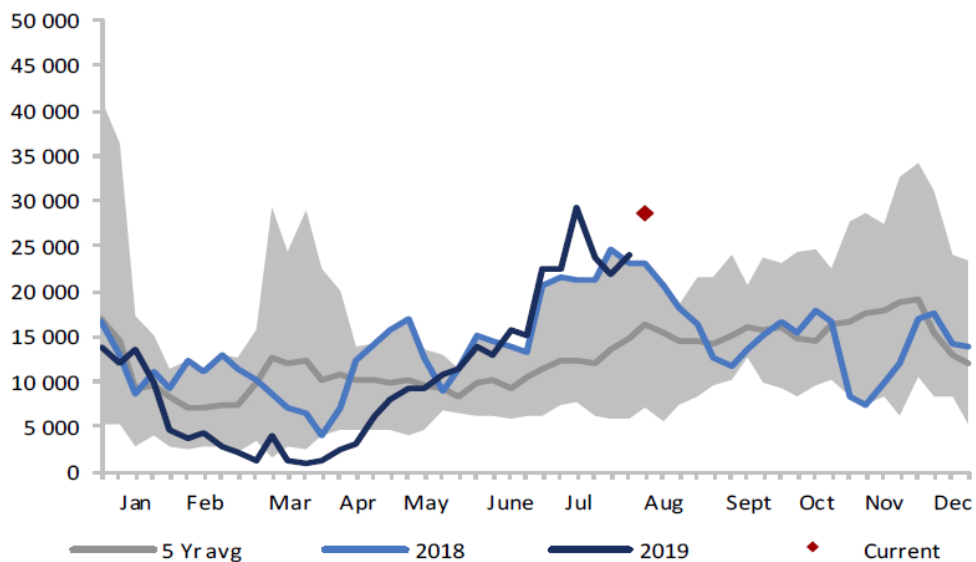


来源: Pareto

在好望角型船市场，受到巴西淡水河谷尾矿溃坝以及澳洲因风暴港口和铁路等矿石出口基础设施受损等因素影响，现货市场出货量大减，一季度市场深度下跌，BCI一度跌至只有 92 点，创历史新低。其後，受矿价大涨等因素影响，澳洲矿山集中出货，运价明显反弹。上半年 5TC 日均租金水平报 10034 美元，同比下跌 28%；上半年一年期租租金水平平均值为 15024 美元，同比下跌 20%，比现货平均水平有近五成溢价。

Capesize Spot rates

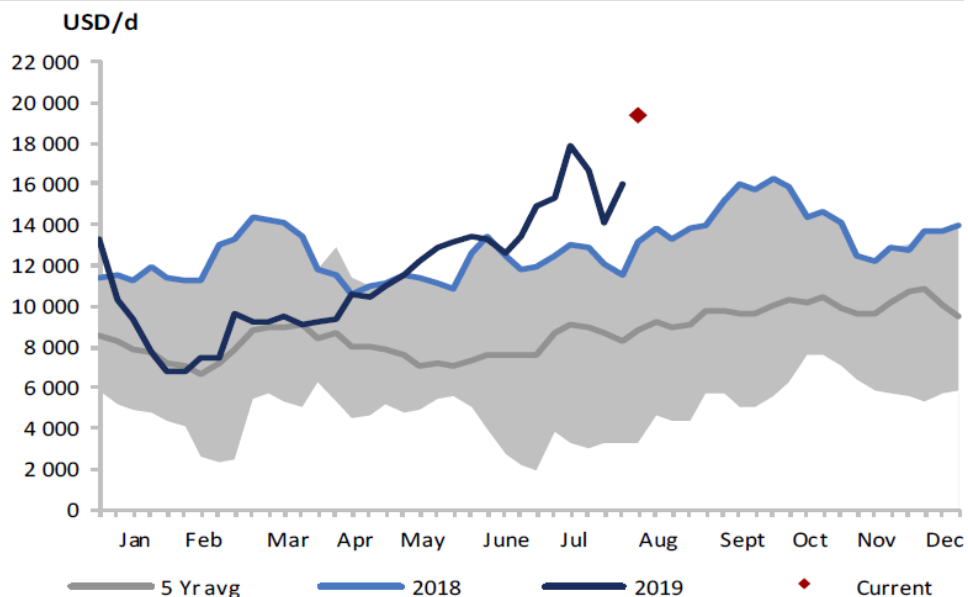
USD/d



来源: Pareto

巴拿马型船市场先跌後升。受到中美贸易摩擦以及巴西大豆丰收的影响，中国大幅增加从巴西进口大豆，减少从美国进口大豆，总体大豆进口量同比下降一成；煤炭海运受到中国限制进口政策影响，但进口量仍维持 6% 增长。上半年 4TC 日均租金水平平均值为 8244 美元，同比下跌 25%；一年期租租金水平平均值为 12476 美元，同比下跌 12%，比现货水平有五成溢价。

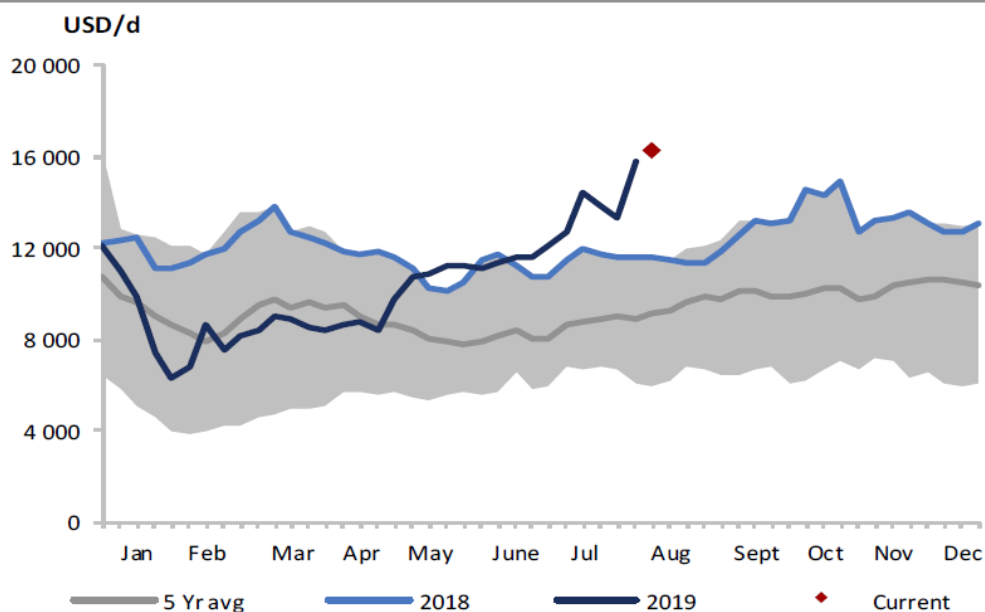
Panamax Spot rates



来源: Pareto

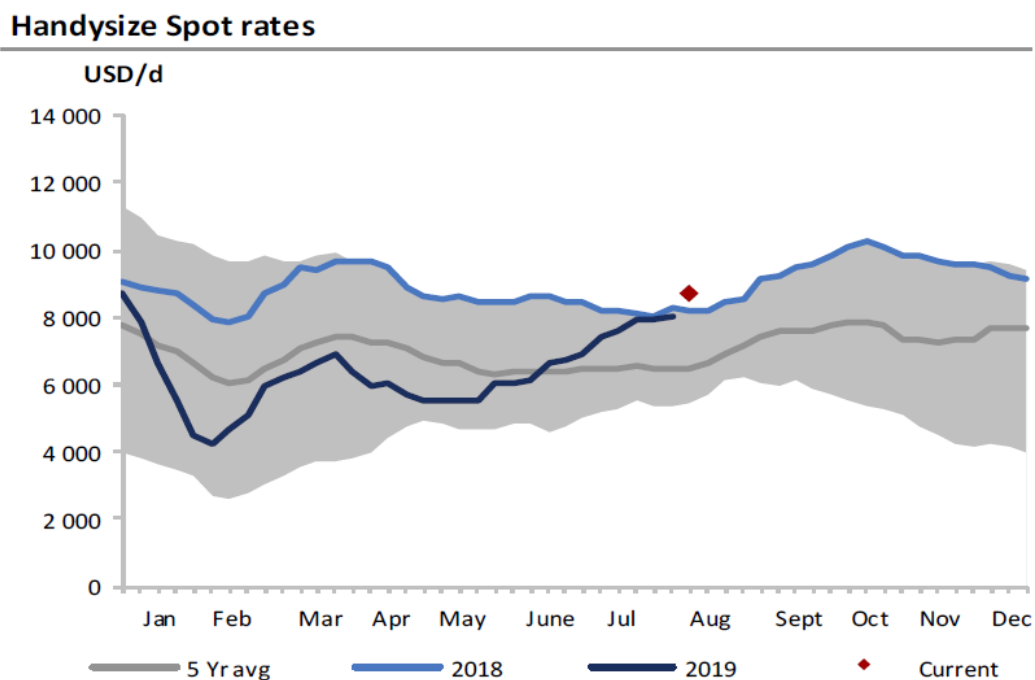
大灵便型船市场表现弱於去年同期。虽然印度及东南亚国家煤炭进口保持增长，但中国限制煤炭进口和延长通关的影响，煤运需求总体较弱；中国钢价相对较高，出口相对平稳；土耳其等新兴经济体废钢需求低迷。上半年 10TC 日均租金水平平均值为 8204 美元，同比下跌 26%；一年期租租金水平平均值为 8918 美元，同比下跌 13%，比现货水平有 9% 溢价。

Supramax Spot rates



来源: Pareto

小灵便型船市场表现弱於去年同期，走势主要受到总体市场气氛影响，与超灵便型船大致相同；需求方面，小宗散货海运需求保持一定增速，海运量总体向好，但粮食海运流向出现变化，巴西对欧洲短航线货量减少，美湾粮食短航线货量增加；中国钢材出口优势下降，出口量继续萎缩；土耳其、阿根廷等废钢、豆粕等海运需求下降。上半年 6TC 日均租金水平平均值为 6053 美元，同比下跌 30%；一年期租租金水平平均值为 9534 美元，同比下跌 11%，比现货水平有六成溢价。



来源：Pareto

干散货船一年期租金

月度平均 (美元/天)	2018(1-6)	2019(1-6)	同比
好望角型船 (180,000)	18828	15024	-20%
巴拿马型船 (82,000)	14144	12476	-12%
大灵便型船 (58,000)	12788	10423	-18%
小灵便型船 (38,000)	10769	9533	-12%

船队发展情况

报告期公司接收 2 艘 VLCC 油轮、2 艘 VLOC 及 2 艘滚装船等新造船，没有老齡船退出或出售。截止报告期末，公司拥有 51 艘 100% 权益的 VLCC 油轮及拥有和控制 31 艘 40 万载重吨级的 VLOC，在该两个细分领域继续保持全球领先地位，自有运力继续名列世界第一。报告期末公司船队结构如下：

招商轮船运力结构表

								截至2019年6月30日
分类	公司	现有船舶				订单船舶		
		船舶艘数	总载重量(万吨)	箱位数(TEU)/车位数(辆)	平均船龄	船舶艘数	总载重量(万吨)	箱位数(TEU)/车位数(辆)
自有船舶	海宏香港	56	1625.74		6.4	2	61.60	
	香港明华	47	1319.36		3.3	6	195.00	
	CLNG公司	18	161.34		4.1	3	29.40	
	上海国际	28	93.89		8.2			
	深圳滚装	27	7.86	38238	12.6	2	2.24	7600
	小计1	176	3208.19		7.6	13	288.24	
租入船舶	香港明华	2	12.29					
	上海国际	20	111.54					
	深圳滚装	1	0.14	850				
	小计2	23	123.97					
代管船舶	香港明华	3	120.71					
	小计3	3	120.71					
分类合计	自有船舶(现有+订单)	189	3496.43					
	运营船舶(现有+租入)	199	3332.16					
	管理船舶(运营船舶+代管)	202	3452.86					
	整体运力(管理船舶+订单)	215	3741.11					

船队经营概况

报告期公司旗下三支船队共完成货运量 8,766 万吨。其中，油轮船队完成货运量 3,598 万吨，干散货船队完成货运量 3,253 万吨，LNG 船队完成货运量 1,167 万吨，滚装船队完成 748 万吨（70 万辆）。

油轮船队经营情况

继续加强央企等大客户合作，持续推动进口原油运输。继续与大油公司及其贸易商推进各种形式的合作。合理布局中东、西非和大三角长航线，按市场走势和货源等及时调整各航线定载占比，力争资源配置最优和航次收益最大。

利用市场波动和复苏，积极寻求期租锁定机会。与全球各大石油公司和一流租家展开交流与合作。继续采取多种降本增效措施应对低迷市场，全面推行低速航行策略，同时发挥船队规模采购的优势加强燃油采购议价。

干散货船队经营情况

优化航线，节省燃油成本，保证船舶设备稳定运行，提高营运率，提升 TCE 水平。

全球化布局船队运力，打通太平洋和大西洋航线，开展以波斯湾、澳洲和远东为货源支点的闭环航线运输，上半年实现平均 TCE 比同期市场高出 6%。

推进大客户合作，与中国华能、中钢、荣盛石化、中铁物资等大客户扩大合作。

抓好内外贸兼营航线和件杂货往返航线建设，深化传统东南亚及中东航线，成功开辟西非航线。

多样化订载，丰富远期锁定方式，提高船队收益。根据市场预判，采取多元化订载手段，指数与固定价相结合，长期与短期相结合的方式。

件杂货船队经营情况

夯实远东至东南亚、中东航线等传统优势航线，成功开辟远东至西非、澳新以及南北美航线；拓展欧洲件杂货市场，上半年通过租入重吊船完成克罗地亚佩列沙茨大桥管桩运输项目、西门子歌美飒公司塔筒运输项目。

滚装船队经营情况

在国内汽车产销量大幅下滑的情况下，营业收入保持了增长。增加仓储收入及外贸汽车出口货代收入 5500 万元，实现营业收入增长 4.99%。深化与长久物流、安盛、民生、中远海等同行的战略合作关系，增加业务量。加强了外贸部力量，共完成运量 19.2 万方，收入 7230 万元，较去年同期增长约 65%。

下半年市场展望

油轮

2019 年下半年，OPEC 有机会增加重、中质原油产量以弥补加拿大、墨西哥的产量下降以及委油、伊油非自愿性供应中断导致的缺口；预计美国、巴西原油出口将继续增长，特别是对亚洲的出口将继续快速增长，到亚洲的长航线贸易将继续大幅提升运输周转量；全球炼厂检修期结束，IMO2020 低硫油公约或带来炼厂增加产能及开工率回升；同时 2019 年的交船时间表严重偏向上半年，交船量预计将在 2019 年下半年放缓。

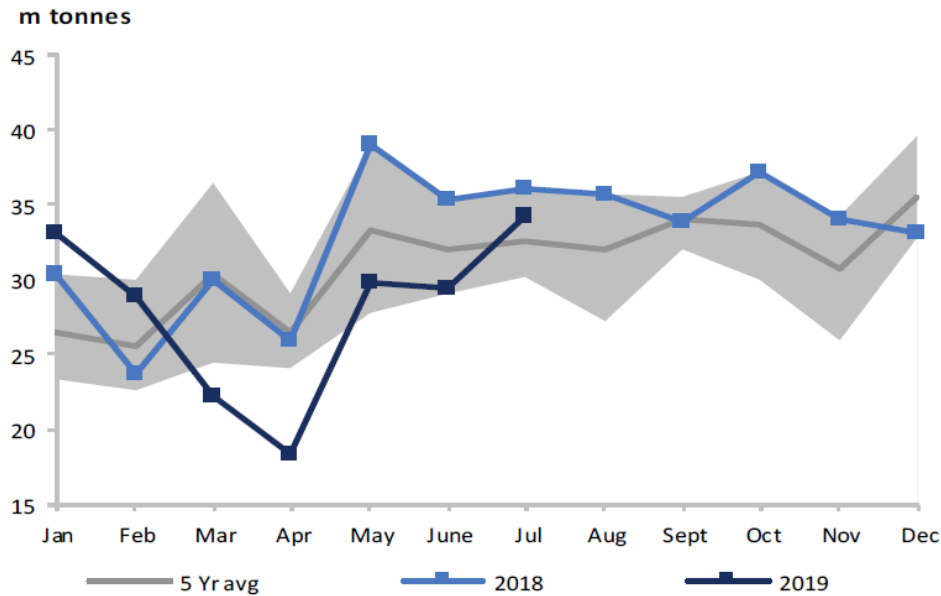
另一方面，中美贸易摩擦长期化、复杂化，特别是近日中国首次将美国原油列入加税清单，韩国、中国台湾等消化美油进口能力有限，贸易阴霾预计将继续压制美国原油出口的增长动力；船东和业界普遍对油轮市场复苏的乐观预期虽然暂未刺激新订单大幅增加，但老龄船 2017 年下半年以来的加速退出态势在去年四季度似乎已经逆转，今年上半年 VLCC 拆船量屈指可数，低于我们预期；地缘政治风险继续影响原油产出和海运需求；压载水公约和低硫油公约的即将全面生效对船东成本端的压力已经明显显现，收益端是否能够得到足够或超额补偿预计最终取决于届时的市场供求关系。

总体而言，油轮市场进入复苏轨道，我们对油轮市场中期市场前景持积极和乐观预期，但 2019 年下半年油轮运输仍然面临诸多挑战，变数较多，对四季度旺季市场的表现或不宜过早给予太乐观的预期。

干散货

需求方面：铁矿石需求基数仍然庞大，巴西矿山陆续复产，下半年有望加快出货以弥补上半年的缺口；印度、东南亚等新兴经济体煤炭需求不断增加，新增铝矾土矿山的投产给市场带来有益补充。据 CLAKRSONS 预测，2019 年干散货海运量需求有望增长 1.4%，其中铁矿石海运量下降 1.8%，煤炭增长 0.6%，粮食增长 1.3%。

Brazil, iron ore exports



来源：Pareto

供给方面：2019 年运力增长仍将保持低位徘徊，干散货船队总载重吨增长 2.6%，其中好望角型船增长 1.94%，巴拿马型船增长 3.4%，大灵便型船增长 2.2%。

政策方面：压载水公约及硫排放新规或将加速老旧运力退出，VLOC 等大船安装脱硫塔将显著降低部分运力有效营运天。

国际干散货市场预计未来继续缓慢复苏，其中 2019 年下半年在货运量回升和市场信心恢复的情况下，预计下半年旺季表现值得期待。

杂货及多用途船

预计随着世界经济发展、资源全球配置以及“一带一路”倡议的实施，东南亚、中东、非洲等沿线国家基础设施投资加速，海上石油生产设备、化学和炼油设备、能源生产设备、工程机械、港口和海洋设施、机车、木材以及纸浆等贸易额将进一步提升，上半年件杂货市场的下跌趋势有望在下半年得到遏制。鉴于件杂货运输的个性化、专业化和项目化的运输要求，全球对重吊船和多用途船等的运输需求逐步显现，但从运力供给来看，件杂货市场运力增速显著降低，随着老船拆解，预计未来几年件杂货运力将进入“去产能”阶段，有利于运价恢复。

此外，随着“一带一路”倡议的实施以及近几年区域经济形势的变化，未来东南亚将从设备进口区变成产品出口区，件杂货、特种物流流向将向更远的中东、非洲、南美洲延伸，货物种类，物流形势，船舶类型，经营方式将发生变化，船舶更趋大型化，出口设备、回程原料将成为主流。

滚装船

国家和地方自 2019 年以来推出多项促进汽车消费的政策刺激叠加效应。从年初发改委等十部委联合发布《进一步优化供给推动消费平稳增长促进形成强大国内市场的实施方案（2019 年）》，

到两会期间政府工作报告明确指出将制造业现行 16%的增值税率降至 13%，再到广州和深圳两市率先发布新政，放宽汽车摇号和竞拍指标。一系列促消费的政策效应将在下半年逐步显现，随着 2019 年 7 月 1 日 20 多个省市国六标准的实施以及大量国六车型投放，汽车消费者消费意愿逐步增加，在“金九银十”及年底买车过年的消费习惯中形成市场销量高峰。预计下半年乘用车销售 1200 万辆，较上半年 998 万辆增长 20%。

在汽车市场总量平稳增长的情况下，预计商品车水运需求在下半年会有提升。

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，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。

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