# 招商局能源运输股份有限公司

## 2012 年度报告摘要

一、重要提示

1.1 本年度报告摘要摘自年度报告全文，投资者欲了解详细内容，应当仔细阅读同时刊载于上海证券交易所网站等中国证监会指定网站上的年度报告全文。

1.2 公司简介

| | | | |
|---|---|---|---|
| 股票简称 | 招商轮船 | 股票代码 | 601872 |
| 股票上市交易所 | 上海证券交易所 | | |

| 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 |
| 电话 | 021-63217396?? 00852-28597361 | 021-63217396?? 00852-28597361 |
| 传真 | 021-63238238 | 021-63238238 |
| 电子信箱 | IR@cmhk.com.601872@gmail.com | IR@cmhk.com.601872@gmail.com |

二、主要财务数据和股东变化

2.1 主要财务数据

单位:元 币种:人民币

| | 2012年(末) | 2011年(末) | | 本年(末)比上年(末)增减(%) | 2010年(末) |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 调整后 | 调整前 | | |
| 总资产 | 19,712,553,964.75 | 16,498,525,487.66 | 16,492,682,820.00 | 19.48 | 16,233,471,297.00 |
| 归属于上市公司股东的净资产 | 12,306,337,040.42 | 9,382,645,902.32 | 9,381,307,269.00 | 31.16 | 9,758,912,010.00 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 682,034,074.79 | 697,790,226.00 | 697,344,398.00 | -2.26 | 973,670,500.00 |
| 营业收入 | 2,869,584,030.20 | 2,796,776,828.25 | 2,792,651,961.00 | 2.60 | 2,596,677,704.00 |
| 归属于上市公司股东的净利润 | 91,071,090.66 | 163,433,745.63 | 162,515,627.00 | -44.28 | 615,800,466.00 |
| 归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润 | 52,461,978.98 | 153,652,391.63 | 152,734,273.00 | -65.63 | 559,933,319.00 |
| 加权平均净资产收益率(%) | 0.74 | 1.70 | 1.70 | 减少0.96个百分点 | 6.41 |
| 基本每股收益(元/股) | 0.02 | 0.05 | 0.05 | -60.00 | 0.18 |
| 稀释每股收益(元/股) | 0.02 | 0.05 | 0.05 | -60.00 | 0.18 |

2.2 前10名股东持股情况表

单位:股

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 报告期股东总数 | 188,841 | 年度报告披露日前第5个交易日末股东总数 | | 184,987 |

前10名股东持股情况

| 股东名称 | 股东性质 | 持股比例(%) | 持股总数 | 持有有限售条件股份数量 | 质押或冻结的股份数量 |
|---|---|---|---|---|---|
| 招商局轮船股份有限公司 | 国有法人 | 40.93 | 1,932,481,959 | | 无 |
| 中国石油化工集团公司 | 国家 | 19.32 | 911,886,426 | 539,928,434 | 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 | 4.99 | 235,763,000 | 235,763,000 | 未知 |
| 中国中化股份有限公司 | 国有法人 | 4.29 | 202,758,760 | 168,492,928 | 未知 |
| 全国社会保障基金理事会转持二户 | 国家 | 2.32 | 109,727,496 | | 未知 |
| 深圳华强实业股份有限公司 | 国有法人 | 0.93 | 44,000,000 | | 未知 |
| 中国外运长航集团有限公司 | 国家 | 0.70 | 33,000,000 | | 未知 |
| 中国石化集团资产经营管理有限公司 | 国有法人 | 0.68 | 32,297,936 | | 未知 |
| 厦门建发股份有限公司 | 其他 | 0.23 | 11,000,000 | | 未知 |
| 广州广船国际股份有限公司 | 其他 | 0.23 | 11,000,000 | | 未知 |

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公司全资子公司，存在关联关系，属于一致行动人。第一名股东与其它股东之间不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。

2.3 以方框图描述公司与实际控制人之间的产权及控制关系

三、管理层讨论与分析

1、董事会关于公司报告期内经营情况的讨论与分析

(一)经营情况总体分析

本公司在重组设立时报经国务院同意按控股公司运作，目前全部经营收益来源于公司在境外设立的全资控股子公司招商局能源运输投资有限公司（下称"能源运输投资"），能源运输投资本身也是一间投资控股型企业，其下属各油轮船队、散货船队和投资的LNG船队单船公司和三个专业船舶管理公司是全部生产经营活动的实际执行者。

公司合并报表全面反映了母公司及其控股子公司全部的资产状况和经营成果。本节内容主要围绕控股子公司的生产经营实际进行，它比较完整地反映了公司及其控股子公司的经营情况和业绩。

1-2012年宏观经济及航运市场环境回顾

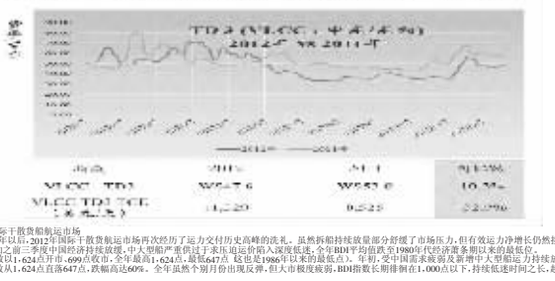
2012年全球经济复苏缓慢，中国经济增速持续放缓，直到第四季度GDP增速才企稳回升；油价高企、北美页岩气页岩油快速兴起等，对原油、铁矿石等大宗商品海运需求、特别是美国原油进口海运需求和国际油及大宗散货进口海运需求造成不利影响；金融危机前氣运趋势气明朗及2010年市场反弹时累积的巨量散货船和油轮订单在2012年继续释放，供需双重扰扰持续导致国际油轮及干散货航运市场全年总体表现低然黯淡，市场低迷与成本高企持续给公司生产经营带来巨大压力。

①、国际油轮运输市场

2012年需求增长放缓，而有效运力继续增加，运费单总体表现差于预期。全年世界原油需求增幅同比回落，据国际能源署（IEA）估计，2012年全球原油日需求量8.970万桶，同比增加70万桶或0.7%，增幅略低于2011年的0.8%。主要增长动力仍然来自以中国为代表的亚洲新兴经济体，其中2012年中国原油进口量约为2.71亿吨，同比增长6.8%，继续为全球原油海上运输需求的最大增长动力。

运力供应方面，长期以来被当作新船订单最佳选择的以超量绝对优势保持在高位水平，约45艘VLCC41艘Suezmax分艘Aframax油轮交付使用，老龄船淘汰或单元油轮退出市场数量相对有限，过剩产能去化速度缓慢。

受需求弹幅减少，特别是远方持续增长的影响，2012年油轮运输市场总体处于低水平，全年呈现前高后低的走势。2012年TD3 VLCC中东/东向）航线运费指数主要在WS30-70区间内，平均运费水平较2011年下降30.3%。TD3航线全年处于高波动中低水平的形态；VLCC联营体NOVA POOL后动运作，制造伙伴预期促使主抢运，造成上半年VLCC市场好于预期，TD3平均WS55.7；西方制裁伊朗造成运力释放，新船持续投放，市场货源减少，6月份以后市场总转直下，陷入深度低迷，7-10月份TD3平均仅WS36.3-11-12月份略反弹至平均WS46.7，波交所估算TD3全年平均TCE仅为511-329美元/天。苏丹停止原油出口，对亚太区Aframax市场造成冲击，总体上Aframax运费率在低位区间平幅波动，波交所估算TD6全年平均运费率约WS100.1，平均TCE只有5.365美元/天。




②、国际干散货船运市场

继2011年以后，2012年国际干散货航运市场再次经历了运力交付历史高峰的洗礼。虽然拆船持续放量部分舒缓了市场压力，但有效运力净增长仍然接近双位数字，加之前三季度中国经济持续放缓，中大型船严重供过于求压迫运价陡入深度低迷，全年BDI平均值跌至1980年代经济萧条期以来的最低位。

BDI指数以1,624点开盘，699点收市，全年最高1,624点，最低647点，较也是1986年以来的最低点。年初，受中国需求旋涡及新增中大型船运力持续放量影响BDI指数从1,624点直跌647点，跌幅高达60%。全年虽然于别月份出现反弹，但大市极度疲弱，BDI指数长期徘徊在1,000点以下，持续低迷时间之长，超乎预期。

BDI全年平均920点，比2011年大跌41%。各船型指数分别下跌30-45%。

③、船用燃料油价格

2012年中东主要加油港阿联酒的FUJAIRAH港船用燃油IFO380价格在564.5-752.50美元吨高位区间波动，全年平均价格高达663.5美元/吨，在2011年的基础上再上涨2.2%。燃油等成本的大幅上升给船舶航次经营成本带来了巨大的压力。

2、2012年公司经营生产情况

面对困难和复杂的经营形势，公司在董事会的正确领导和招商局、中石化等股东支持下，坚持贯彻"规模、质量、效益"均衡发展的指导思想，稳中求进，积极应对，努力创新，努力降本增效，反扬善于应对市场低迷的优良传统，取得了同行中较好的经营业绩：油轮船队比年初预算大幅减亏，在国际国内油轮公司普遍严重亏损甚至陷入财务危机的情况下，公司油轮船队虽然亏损，但经营现金流良好，经营业绩仍然可圈可点；散货船队技术试经营，国际化运作的优势，保持了经营盈利，难能可贵；LNG船队投资收益取得了预期的增长；长期股权投资项目积极发展新项目机会。

2012年公司完成营业收入28.70亿元，同比增长3%；归属上市公司股东净利润9.107万元，同比下降44.3%。安全生产形势总体稳定。全年公司三支船队共完成货运量4.826万吨，同比增长0.5%。油轮船队完成货运量3.102万吨，同比下降2.7%，其中承运中国进口原油1.388万吨，同比增长7.2%；散货船队完成货运量1.116万吨，同比增长7.7%；LNG船队完成货运量1.295万立方米（68万吨），同比增长5.9%。

①报告期船队运力及生产指标完成情况

2012年公司所属船队新增2艘好望角型散货船、1艘LNG船，增加运力44万载重吨，"油、散、气"三支船队年底总运力达718万载重吨（包括合营的LNG船队，不包括租入船），平均船龄降低到9.9岁，基本实现了公司上市时提出的规模翻番、结构改善的第一步发展目标，为公司可持续发展奠定初步基础。

2012年新造船型及船队结构

| 新造船型 | 船名 | 万载重吨 | 交船时间 |
|---|---|---|---|
| 好望角型散货船 | 明舟 | 18 | 2012年6月 |
| | 明景 | 18 | 2012年6月 |
| LNG船 | 申海 | 8 | 2012年9月 |

截止2012年12月31日，公司油轮船队经营管理21艘油轮，合计472万载重吨，平均船龄8.9岁，其中，13艘VLCC油轮382万载重吨，平均船龄8.9岁；1艘Suezmax油轮15万载重吨，船龄近21岁；7艘Aframax油轮75万载重吨，平均船龄7.2岁，根据Clarksons资料，公司VLCC船队吨位名列全球第12名。

截止2012年12月31日，公司散货船队经营管理21艘散货船，合计196万载重吨，船队平均船龄12.9岁。其中，7艘好望角型散货船平均船龄不到2岁；2艘巴拿马型散货船平均船龄19.4岁；12艘大灵便型散货船平均船龄18.3岁。

LNG船队出租给母公司招商局，中远和澳大利亚液化天然气有限公司等投资方共同投资，由中国液化天然气船务（国际）有限公司负责LNG船队的经营管理，船队载止报告所有6艘LNG船投入营运，合计50万载重吨。

报告期公司船队在保证安全生产的情况下，继续保持较高营运率。

2012年底公司船队总体情况

| | 数量 | 万DWT | 平均船龄 |
|---|---|---|---|
| 油轮船队 | 21 | 472 | 8.9 |
| 散货船队 | 21 | 196 | 12.9 |
| LNG船队 | 6 | 50 | 3.3 |
| 总计 | 48 | 718 | 9.9 |

主要生产指标如下：

| 主要生产指标 | 本年完成数 | 上年完成数 | 同比增长% |
|---|---|---|---|
| 货运量（万吨） | 4,826 | 4,800 | 0.5% |
| 原油货运量(万吨) | 3,102 | 3,189 | -2.7% |
| 其中：中国进口(万吨) | 1,388 | 1,295 | 7.2% |
| 油轮货运周转量(亿吨海里) | 1,635.3 | 1,734 | -5.7% |
| 散货货运量(万吨) | 1,116 | 1,036 | 7.7% |
| 散货货运周转量(亿吨海里) | 560.3 | 475.6 | 17.8% |
| LNG船货运量(万方) | 1,295 | 1,223 | 5.9% |
| LNG船货运周转量(亿吨海里) | 166.7 | 158.6 | 5.1% |
| 油轮船队营运率% | 97.7 | 97.7 | 持平 |
| 散货船队营运率% | 98.4 | 96.1 | +2.3个百分点 |
| LNG船队营运率% | 100 | 100 | 持平 |

②油轮船队经营情况

2012年，油轮船队共完成181个航次，航行总里程约154万海里，货物周转量1,635.3亿吨海里，平均船队营运率达到97.71%。油轮船队继续采取期租（TC-out）与程租（包括COA）相结合的经营模式。

由于近两年较高租金的期租船陆续到期还船，新签期租租金价格偏低，加上公司即期市场投放的运力增加，很方期末只有3艘VLCC及2艘Aframax 在执行期租合同，期租船TCE收入占比降至28%，利润贡献大幅减少。

油轮期期市场在3、4月间短暂反弹后，于8、9月月再次跌入谷底，运费大幅下跌同时，营运成本仍在上升；除燃油价格、船员薪酬、物料备件等大幅上涨外，加上环保、防海盗等费用增加，油轮船队上半年经营略有盈利，但下半年亏损明显增大。

在这种低迷的市场环境下，油轮船队因应市场变化，悉心重著船队布局，积极加强市场营销，把握市场机会，经营表现总体跑赢大市。具体体现在：

——优化COA，积极跟踪"特油国运"按公司与中石化方签署的长期原油运输合作协议（COA），2012年公司油轮船队与UNIPEC定做第十个VLCC航次，承运进口原油超过1.000万吨；还与中石油等中国相家多次完成定报，公司油轮船队2012年承运中国进口原油达到1.388万吨，比2011年1.295万吨增加7.2%，创历史最好水平（比2008年增加近1.000万吨）。

图：公司承运中国进口原油连年增长，市场空间巨大

——巩固明系客户，保障稳定收益：2012年有4艘VLCC和3艘Aframax投入期租市场，全年净租金收入达4.373万美元，TCE收入接近整个油轮船队的三分之一。

——加强营销，确保货源，把握机会，力求佳绩：在即期市场根据不同船型的特色合理报价，在电价严重过剩、运费率低谷徘徊的市场环境下，讲究策略，积极揽货，把握机会，力求佳绩。

报告期，公司油轮船队VLCC实现平均日租金23,428美元（旗代型船）和18,483美元（老龄船），老龄Suezmax实现平均日租金11,559美元，Aframax实现平均日租金12,451美元。

③散货船队经营情况

2012年散货船队经营管理21艘散货船，合计196万载重吨，平均船龄12.9岁。其中，7艘好望角型散货船平均船龄不到2岁；2艘巴拿马型散货船平均船龄19.4岁；12艘大灵便型散货船平均船龄18.3岁。

报告期内，公司散货船队经营管理21艘散货船，合计196万载重吨，船队