公司代码:601919　　公司简称:中远海控

中远海运控股股份有限公司

2018 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

根据中国企业会计准则和香港会计准则编制的经审计中远海控2018年度财务报告,中远海控2018年度实现归属于母公司所有者的净利润为12.30亿元。

中远海控当年实现归属于母公司所有者的净利润全部用于弥补以前年度亏损后,累计未分配利润仍为负值。根据《中华人民共和国公司法》的相关规定,公司累计未分配利润为负值的情况下,不能进行利润分配。经董事会研究,建议2018年不进行利润分配。

本预案将提交2018年度股东大会审议。

二 公司基本情况

1 公司简介

公司信息

公司的中文名称	中远海运控股股份有限公司
公司的中文简称	中远海控
公司的外文名称	COSCO SHIPPING Holdings Co.,Ltd.
公司的外文名称缩写	COSCO SHIP HOLD
公司的法定代表人	许立荣

公司股票简况

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	中远海控	601919	中国远洋
H股	香港联合交易所	中远海控	01919	中国远洋

联系人方式

联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	郭华伟	肖俊光、张月明
办公地址	上海市东大名路658号8楼	上海市东大名路658号8楼
电话	(021)60298619	(021)60298619
电子信箱	guo.huawei@coscoshipping.com	xiao.junguang@coscoshipping.com

2 报告期公司主要业务简介

(一)主要业务情况

集装箱航运业务

1、主要业务情况

主要业务

本公司主要通过全资子公司中远海运集运和控股子公司东方海外国际,经营国际、国内海上集装箱运输服务及相关业务,截至报告期末,共经营291条国际航线(含国际支线),47条中国沿海航线及87条珠江三角洲和长江支线,所经营的船队在全球约100个国家和地区的329个港口均有挂靠。

经营模式

公司通过自营集装箱船队,开展以集装箱为载体的货物运输及相关业务,致力于提质增效,深化协同,不断提升为客户创造价值的能力,持续打造具有国际竞争力的世界一流班轮公司。

业绩驱动因素

报告期内,全球经济总体延续复苏态势,全球集装箱运输需求温和增长,集装箱船队运力增速加快,集运市场供需关系无实质改善。2018年,中国出口集装箱运价综合指数(CCFI)均值818点,与上年同期基本持平。国际油价整体维持高位,新加坡380CST燃油全年平均单价同比上涨31.5%,亦加剧了班轮公司的成本压力。报告期内,公司克服不利因素影响,依托规模优势和协同效应,加快航线全球化布局,积极推进数字化航运建设,逐步提高端到端全程物流解决方案能力,全力提升服务水平和客户体验,生产经营平稳增长,并连续两年实现盈利。

2、行业情况

行业地位

报告期内,中远海控成功收购东方海外国际,又一次实现了集装箱船队规模的跨越式发展。据Alphaliner统计,运力排名跃居行业第三,极大提升了公司集装箱业务板块的全球竞争力,为公司回归航运本质打造了坚实基础。

行业特点

集装箱航运业属周期性行业,自2008年金融危机之后,集运市场长期低迷,2016年下半年以来,市场低位运行状态有所改观,2018年,世界经济总体延续了复苏态势,集装箱运输需求温和增长。世界贸易组织(WTO)预测2018年全球贸易增长3.9%,依然快于过去6年平均增幅。德鲁里预计,2018年全球集装箱运输需求量同比增长4.7%。集运市场经过近5年的深度调整,班轮公司经营策略已逐步回归价值导向,行业正逐步迈入上行通道。2018年CCFI综合指数均值818点,与上年同期基本持平,较2016年同期增长15%。

码头业务

1、主要业务情况

主要业务

中远海控主要通过中远海运港口从事集装箱和散杂货码头的装卸和堆存业务。中远海运港口的码头组合遍布中国大陆的五大港口群、香港、台湾、欧洲及地中海等主要海外枢纽港。截至2018年12月31日,中远海运港口在全球36个港口营运及管理283个泊位,其中192个为集装箱泊位,总年处理量达约1.06亿标准箱。中远海运港口致力在全球打造有意义的控股网络从而为客户提供于成本、服务及协同等各方面具有联动效应的完善网络。

经营模式

以参、控股或独资的形式成立码头公司,组织开展相关业务的建设、营销、生产和管理工作,获取经营收益。

业绩驱动因素

主要业绩驱动因素表现为:提升效率,降低成本,提高利润;提高服务水平和质量,积极争取客户,不断扩大码头吞吐量;积极寻找新的投资机会,扩大码头投资规模和市场占有率,争取更好回报;拓展码头延伸服务,进一步增加收入。

2、行业情况

行业地位

根据德鲁里2018年全球集装箱营运商回顾及展望报告中公布的数据计算,中远海运港口维持其市场领先地位,以总吞吐量计算,2017年占全球码头市场总份额约12.2%,排名世界第一位;以权益吞吐量计算,占全球市场份额约4.7%,排名世界第五位。

行业特点

全球码头运营商之间的合作力度不断拓展和深化。一方面,有利于提升码头业的竞争能力,更好地应对联盟压力;另一方面,也有利于码头运营商降低经营成本和运营风险。全球码头运营商之间的深度合作,将产生多赢格局,有利于码头行业的持续、稳定和健康发展。

2018年码头运营商已涉足全供应链业务,努力实现收入来源的多样化,将运输与货主更为紧密地联系起来,这成为码头运营商提升港口议价权、提升竞争力的主要着力点。为了有效对航运联盟日益增强的议价能力,有效提升码头运营能力和服务质量,全球港口企业整合速度正在不断加快,合作日趋紧密,竞合理念深入人心。

港口企业与航运企业的横向合作力度亦正在加大,协同效应不仅体现在母子公司之间,也体现在港航企业之间,协同效应的效益、效率与效能在不断提升的同时,多赢格局的潜能也不断得到深化与拓展。具有船公司背景的码头运营商致力于发挥协同效应,在货源竞争中占得先机。

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

	2018年	2017年	本年比上年增减(%)	2016年
总资产	228,143,804,963.20	133,190,004,778.33	71.29	119,652,733,482.28
营业收入	120,829,528,787.97	90,463,957,861.05	33.57	71,160,180,860.47
归属于上市公司股东的净利润	1,230,026,418.28	2,661,935,871.48	-53.79	-9,906,003,612.80
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	190,381,878.46	950,068,952.51	-79.96	-7,094,385,641.21
归属于上市公司股东的净资产	22,886,213,478.10	20,669,286,170.30	10.73	18,323,296,777.80
经营活动产生的现金流量净额	8,130,775,621.62	7,092,039,383.86	14.65	1,519,532,177.96
基本每股收益(元/股)	0.12	0.26	-53.85	-0.97
稀释每股收益(元/股)	0.12	0.26	-53.85	-0.97
加权平均净资产收益率(%)	5.52	13.77	减少8.25个百分点	-44.19

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	21,923,366,326.52	23,151,838,385.63	37,054,863,196.63	38,699,460,879.19
归属于上市公司股东的净利润	180,872,936.58	-140,077,369.10	821,790,424.16	367,440,426.64
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	150,070,050.43	-262,960,287.62	-270,252,488.78	573,524,604.43
经营活动产生的现金流量净额	-529,194,191.27	995,455,241.34	4,007,828,630.26	3,656,685,941.29

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)	293,110
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数(户)	286,101
截止报告期末表决权恢复的优先股股东总数(户)	不适用
年度报告披露日前上一月末表决权恢复的优先股股东总数(户)	不适用

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	
中国远洋运输有限公司	0	4,557,594,644	44.61	0	无		国有法人
HKSCC NOMINEES LIMITED	0	2,580,600,000	25.26	0	未知		其他
北京诚通金控投资有限公司	0	306,488,200	3.00	0	无		其他
中国证券金融股份有限公司	153,082,111	305,990,519	3.00	0	无		其他
武汉钢铁(集团)公司	0	250,000,000	2.45	0	无		其他
中国船舶工业集团有限公司	0	204,000,000	2.00	0	无		其他
中国核工业集团公司	0	72,000,000	0.70	0	无		其他
中央汇金资产管理有限责任公司	0	54,466,500	0.53	0	无		其他
香港中央结算有限公司	39,402,185	49,952,601	0.49	0	无		其他
招商银行股份有限公司-博时中证央企结构调整交易型开放式指数证券投资基金	23,144,104	23,144,104	0.23	0	无		其他

上述股东关联关系或一致行动的说明	未知
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明	不适用

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

4.5 公司认为必要或证券监管机构要求披露的其他内容

√适用　□不适用

截至2019年1月18日,公司向同接控股股东中国远洋海运集团有限公司等9名发行对象发行了合计2,043,254,870股A股股份。本次发行的新增股份已于2019年1月24日在中国证券登记结算有限责任公司上海分公司办理完毕股份登记手续,其中,中国远洋海运集团有限公司本次认购的非公开发行股票锁定期为36个月,其他投资者本次认购的非公开发行股票锁定期为12个月,预计上市流通时间为限售期满的次一交易日。本次发行完成后,公司新增有限售条件流通股2,043,254,870股,总股本增至12,269,529,227股;中国远洋海运集团有限公司仍为公司的间接控股股东,直接持有本公司1,021,627,435股股份,并通过中国远洋运输有限公司及其所属公司持有本公司4,645,229,644股股份,合计持有本公司5,666,857,079股股份,占本次发行完成后本公司总股本的46.22%。

5 公司债券情况

√适用　□不适用

5.1 公司债券基本情况

单位:亿元　币种:美元

债券名称	简称	代码	发行日	到期日	债券余额	利率(%)	还本付息方式	交易场所
COSCO Finance (2011)Ltd.4%信用增强债券2022年	COS FINB2212	04584	2012/12/4	2022/12/3	10	4	年息等分后每半年付一次,分别于每年6月3日和12月3日支付,并应于2022年12月3日赎回债券	香港交易所
COSCO Pacific Finance (2013) Co. Ltd4.375%有担保票据2023年	COSCO PACN2301	5900	2013/1/31	2023/1/31	3	4.375	一年两次付息,到期还本	香港交易所

5.2 公司债券付息兑付情况

√适用□不适用

对于以上债券,本集团均按时付息,未发生违约情况。

5.3 公司债券评级情况

√适用　□不适用

COSCO Finance (2011) Ltd4%信用增强债券2022年:

评级公司信息如下:

单位名称:Moody's Investors Service Hong Kong Ltd。

住址:24/F One Pacific Place 88 Queensway,Admiralty, Hong Kong, China。

联系人:Kan Leung

联系电话:(852)3758-1419。

评级结果:A1。

评级结果查询网址:www.moodys.com。

COSCO Pacific Finance(2013)Co.Ltd4.375%有担保票据2023年:

不评级。

5.4 公司近2年的主要会计数据和财务指标

√适用　□不适用

主要指标	2018年	2017年	本期比上年同期增减(%)
资产负债率(%)	75.30	67.18	8.12
EBITDA全部债务比	0.0966	0.1595	减少6.29个百分点
利息保障倍数	1.97	3.56	-44.64

三 经营情况讨论与分析

董事长致辞

尊敬的股东:

首先,我谨代表中远海控的董事会和管理层,向长期以来始终关注和支持中远海控的全体股东和全球客户表示衷心感谢。同时,感谢公司全体船岸员工的勤劳付出和顽强拼搏,推动中远海控在过去一年里取得了不凡的业绩。

收购东方海外国际,实现历史性的跨越式发展

2018年是中远海控发展历史上具有里程碑意义的一年,公司于7月成功收购了东方海外国际,实现船队规模的跨越式发展,运力排名跃居行业第三,跻身全球第一梯队。截至2018年底,公司经营的集装箱船队规模达477艘,276万标准箱,并持有订单运力近18万标准箱。

此次收购有效整合了中远海控所属中远海运集运和东方海外所相的全球化网络优势,有利于充分发挥双方的协同效应,有利于为客户提供更丰富的产品选择,让客户享受到更好的服务体验。

东方海外国际拥有卓越的管理团队、客户信赖的品牌和高效的管理制度。为了使这些宝贵的无形资产得到更好的发展,中远海控制订了"双品牌"战略,开启了集运业务"双品牌"协同发展之路。

在新组建的中远海控高管团队的带领下,中远海运集运和东方海外所相紧密合作,在运力与航线网络规划、采购、集装箱管理、IT、商业协同、海运操作等领域,深入挖掘并逐步实现协同效应,两家公司在2018年下半年均实现了较好的经营业绩,提升了中远海控集装箱航运业务的整体竞争力。

完成A股业开发行,优化公司资本结构

2018年,中远海控积极推进A股非公开发行工作。多家战略投资机构对公司目2016年改革重组以来国际竞争力的大幅提升,以及公司清晰的发展战略,给予高度的认可和支持。本次发行已于2019年1月顺利完成,募集资金77亿元人民币,进一步优化公司资本结构,增强公司核心主业的持续发展能力。

制订股票期权激励计划,健全激励机制

为了在公司内部建立起更着眼长远、更加丰富的激励体系,充分调动公司中高层管理人才及核心专业人才的积极性,2018年中远海控制订了股票期权激励计划,拟向不超过475位激励对象授予股票期权。我相信,实施股权期权激励计划,将个人利益与公司利益紧密结合,必将进一步激发公司员工的主动性和创造性,有利于实现企业价值最大化,股东回报最大化。

发挥干事创业精神,拼搏创效,实现盈利

回顾2018年,全球经济总体延续复苏态势,但增长势头有所放缓,加之上半运动集中交付、油价大幅上涨和贸易摩擦升级等负面因素影响,集装箱班轮行业整体效益较2017年明显下滑。

报告期内,中远海控以收购东方海外国际为契机,发挥干事创业的精神,克服市场不利因素影响,实现归属于上市公司股东的净利润12.3亿元人民币,总体业绩表现保持行业较好水平。其中,集运板块两家班轮公司均实现盈利,且下半年较上半年有明显改善;码头板块扣除2017年一次性特殊项目收益的业绩实现较高增长。

从主要经营数据看,公司主营业务继续保持良好的发展势头。2018年,公司集运业务完成货运量(提单箱量,下同)2,179.2万标准箱,同比增长29%,其中,中远海运集运完成货运量1,836.6万标准箱,同比增长8.7%;东方海外国际7-12月份完成货运量342.6万标准箱。公司码头业务全年完成总吞吐量12亿标准箱,同比增长21%。

推进全球化的航线和码头布局,提升端到端全程运输服务能力

2016年3月以来,公司所属中远海运集运入力开拓新兴市场、区域市场,公司在新兴市场的区域市场,公司在新兴市场的区域投资比例大幅提升,区域市场从30%升至37%,航线网络作局更加均衡和全球化。公司所属东方海外货柜于2018年下半年开始使用中远海运集运在非洲、南美洲航线的船舶位,开拓新兴市场。中远海运集运与东方海外货柜紧密合作,发挥协同效应,挖掘市场机会,全力投入并积极践行了"一带一路"倡议。

同时,中远海运集运结合航线布局,积极发展海铁联运业务,提升端到端全程运输服务能力。2018年,公司与中国铁路公司合作,新开了多条目主运营的中欧班列,在国内开行的外贸铁路线路共计112条,内贸线路152条,到门服务点超过2万个,为客户提供多元化选择和"端到端"运输解决方案。公司继续推进以希腊比雷埃夫斯港为基地的"中欧陆海快线"建设,2018年完成货运量5万标准箱,同比增长27%。

码头业务方面,中远海运港口持续完善全球码头布局,目前共营运泊位283个,其中集装箱泊位192个,集装箱年处理能力达1.06亿标准箱。2018年11月,中远海运港口宣布在新加坡中远海运港口新加坡码头新增两个泊位,加强东南亚地区布局。2018年12月,中远海运港口投资的阿布扎比码头正式开港,该港将打造成为中东地区的主要集装箱门户口岸和重要枢纽港口。2019年1月,中远海运港口正式签约收购秘鲁钱凯码头60%的股权,这是公司在南美的第一个控股码头项目。

推动数字化航运建设,提升服务水平和客户体验

2018年11月,中远海运集运、东方海外货柜携手多家全球知名港航企业,就共同打造航运业区块链联盟——全球航运商业网络(Global Shipping Business Network,简称GSBN)达成合作意向,共同推动行业数字化标准的制定和信息共享,提升行业运营效率和客户服务质量,其核心技术应用——航运区块链联盟的软件解决方案,由东方海外所属货代通公司(Cargo Smart)研发提供。

中远海运集运坚持"以客户为中心"的理念,推进数字化技术应用。2018年上半年,公司联手京东、佳农,推出了厄瓜多尔香蕉原产地溯源项目,使消费者扫描二维码就可以追溯香蕉品种、产地,这是海运业对区块链技术的商业商业化应用,实现了B2B2C的服务。

秉持可持续发展理念,积极履行社会责任,品牌形象稳步提升

中远海控长期秉持可持续发展理念,通过可持续发展管理提升企业的认可度和内在价值,在努力提升经营的同时注重承担社会责任,追求绿色航行,打造低碳港口,并以此推动企业内部管理的持续改善,致力于成为受人尊敬和值得信赖的跨国航运企业。

2018年,公司持续推广和应用多项先进的节能减排技术,并通过优化船队结构、优化航路设计、提高船舶在港操作效率等管理手段,有效降低油耗,从而降低企业运营对环境的影响和碳排放。对于国际海事组织(IMO)将于2020年在全球实施的限硫新规定,公司积极研究过比各种解决方案,跟踪全球低硫油供应发展趋势,加强与燃油供应商的沟通以确保供应,为如期达到国际海事组织的要求做好准备。

基于公司在服务于全球经贸发展和承担社会责任方面所做出的不懈努力,公司的品牌形象和市场认可度稳步提升,2018年5月,公司A股及H股均被纳入MSCI中国指数;9月,公司H股入选恒生可持续发展指数系列成分股;10月,公司入选《福布斯》杂志发布的2018世界最佳雇主榜单;11月,公司获得香港《大公报》金紫荆"一带一路"最佳实践上市公司奖项;2019年1月,公司荣登财富"新财富最佳上市公司"评选TOP50公司榜单。

展望2019年,总体来看,全球经济与航运形势谨慎乐观,挑战与机遇并存。挑战方面,全球经济增速放缓,国际货币基金组织(IMF)在1月份修订2019年全球经济增速由3.7%下调到了3.5%;贸易摩擦、高油价等诸多不确定因素可能对航运产生负面影响;航运市场供需不平衡,特别是局部市场运力过剩依然存在。同时,也要看到一些有利条件和积极因素:第一,中国经济转长引擎依然稳定有力;第二,中国扩大开放力全球自由贸易发展增添新活力;第三,"一带一路"为世界经济发展创造国大机遇,随着"一带一路"建设在全球范围内不断深化,以东南亚、中东、中南美洲、西非为代表的新兴市场将得到进一步开发,助推全球经济增长;第四,集运业运力供给增速趋缓,有助于减轻供给侧压力。

当前我们认为航运业的发展有以下几个特点,一是宏观经济一直在变,但航运的"贸易地位"没有变;二是产业的要素市场一直在变,但航运的"服务本质"没有变;三是企业竞争格局一直在变,但航运的"价值理念"没有变。千举万变,其道一也。航运业唯有坚持客户为本,坚守服务初心,坚定其掌其赢的理念,才能践开市场变化的迷雾,驶入可持续发展的航道。

对于中远海控来说,作为全球领先的集装箱班轮公司和码头运营商,要把握好"变"与"不变",在机遇与挑战面前,以时不我待的紧迫感,拿出"跑赢市场、跑赢变革、跑赢时代"的决心、信心和意志,按照既定战略部署,实现更高质量、更可持续的发展。

在集运业务方面,2019年是从"规模发展"向"做精做细、回归航运本质、提升服务"转变的关键一年。公司将全面施以"全球化、双品牌、数字化、端到端"为核心的OCEAN & PLUS战略,即在海运服务方面,进一步推进全球化,提高海运服务品质,利用双品牌战略不断降低成本,取得更好的收益;同时,通过数字化和端到端服务,不断提升客户体验。

实施全球化战略,公司将进一步优化航线布局,继续加大新兴市场、区域市场和第三国市场的开拓力度,加强船队资源的均衡配置,积极应对全球贸易摩擦;在传统优势航线,通过配置大型船舶,进一步降低单箱成本,提升航线竞争力。同时,公司将继续积极推进海洋联盟合作,海洋联盟成员已于2019年1月签署文件,将合作期限延长10年至2027年,并向市场正式发布了联盟2019年的DAY3航线产品,共投入运力规模385万标准箱,提供40条航线服务,产品结构更加优化、覆盖面更广、服务频次更高,将进一步提升服务品质。

实施双品牌战略,公司将围绕"深入开展协同、提升服务质量",在箱管、采购、IT、网络规划等后台工作加快整合。中远海控及下属两家班轮公司的各协同团队将共同努力,争取实现既定的年化协同效应目标。

实施数字化战略,公司运用数字技术,不仅要满足客户需求,还要引导客户需求、创造客户需求,给客户带来新体验,为客户创造价值。公司将积极打造数字化运营支持体系,结合大数据、人工智能、电商平台、区块链等新技术的应用,创新商业模式和产品服务,不断提升供应链运营效率和服务质量。

实施端到端战略,公司将设计推出更多的端到端服务产品,加快发展延伸服务,努力提升全程运输服务能力。在铁路运输方面将更多中东欧国家纳入中欧快线服务范围,聚焦综合物流解决方案,开发更多端到端客户,并与公司旗下的东方海外物流形成优势互补,做好端到端服务通道的设计、建设和管理,打通"最后一公里"。

在港口业务方面,中远海运港口将继续完善全球码头网络布局,致力在全球打造对用户有意义的控股网络,为航运上下游产业链创造最大价值的共赢共享平台。公司将继续按照既定的五年战略规划推进"全球化码头布局,发挥与母公司船队及海洋联盟协同效益,强化港口及码头业务的管理及提升效率"三大战略,向世界一流港口运营商迈进。

"百川异源,而智归于海。"在新的一年里,中远海控作为中国远洋海运集团核心产业最重要的组成部分、集装箱航运服务供应链的上市平台,以及中国远洋海运集团的上市旗舰,将携手各方,继续积极进取、砥砺奋进,不断提升发展质量,努力将公司打造成为世界一流的集装箱航运综合服务商,为客户提供更好的服务,为股东创造更大的价值。

(一)报告期内主要经营情况

2018年,本集团实现归属于母公司所有者的净利润12.30亿元。

主营业务分行业、分产品、分地区情况

单位:元　币种:人民币

主营业务分行业情况					
分行业	营业收入	营业成本	毛利率(%)	营业收入比上年增减(%)	营业成本比上年增减(%)	毛利率比上年增减(%)
集装箱航运及相关业务	114,844,680,224.62	106,989,933,122.05	6.84	32.38	33.14	减少0.53个百分点
集装箱码头及相关业务	7,711,932,278.61	5,335,407,157.51	30.82	76.97	85.32	减少3.11个百分点
其他业务						
小计	122,556,612,503.23	112,325,340,279.56	8.35	34.52	34.94	减少0.29个百分点
公司内各业务部间相互抵销	-1,727,083,715.26	-1,720,457,401.32				
合计	120,829,528,787.97	110,604,882,878.24	8.46	33.57	33.90	减少0.23个百分点

主营业务分地区情况					
分地区	营业收入	营业成本	毛利率(%)	营业收入比上年增减(%)	营业成本比上年增减(%)	毛利率比上年增减(%)
集装箱航运及相关业务	114,844,680,224.62			32.38		
其中:美洲地区	33,197,843,212.41			47.81		
欧洲地区	23,750,636,817.21			21.20		
亚太地区	25,875,226,910.07			55.54		
中国地区	17,736,450,280.41			-4.53		
其他国际地区	14,284,523,004.52			50.67		
码头及相关业务	7,711,932,278.61			76.97		
其中:美洲地区	992,966,376.10					
欧洲地区	3,615,332,345.09			130.72		
中国地区	3,103,633,557.42			11.21		
分部间抵销	-1,727,083,715.26					
收入合计	120,829,528,787.97			33.57		

主营业务分行业、分产品、分地区情况的说明

√适用 □不适用

①本集团集装箱航运业务属于全球承运,公司的客户、起运地、目的地处于不同的国家和地区,因此难以分地区披露营业成本情况。

②集装箱航运所产生的运费收入是按集装箱航运业务的航线分地区,地区与航线的对应关系如下:

地区	航线
美洲地区	跨太平洋
欧洲地区	亚欧(包括地中海)
亚太地区	亚洲区内(包括澳洲)
中国大陆	中国大陆
其他国际市场	其他国际(包括大西洋)

③船舶代理、货物代理等集装箱航运相关业务收入,码头及相关业务收入按开展业务各公司所在地划分地区。

本集团货运量(标准箱)			
航线	本期	上年同期	同比增减(%)
跨太平洋	3,876,190	2,832,598	36.84
亚欧(包括地中海)	3,837,750	2,982,750	28.66
亚洲区内(包括澳洲)	6,279,399	4,245,489	47.91
其他国际(包括大西洋)	2,049,362	1,278,684	60.27
中国大陆	5,749,210	5,556,476	3.47
合计	21,791,911	16,895,997	28.98

本集团所属中远海运集运货运量(标准箱)			
航线	本期	上年同期	同比增减(%)
跨太平洋	2,865,479	2,832,598	1.16
亚欧(包括地中海)	3,173,218	2,982,750	6.39
亚洲区内(包括澳洲)	4,746,125	4,245,489	11.79
其他国际(包括大西洋)	1,832,076	1,278,684	43.28
中国大陆	5,749,210	5,556,476	3.47
合计	18,366,108	16,895,997	8.70

本集团航线收入(人民币千元)			
航线	本期	上年同期	同比增减(%)
跨太平洋	32,631,650	22,298,165	46.34
亚欧(包括地中海)	22,475,742	18,632,357	20.63
亚洲区内(包括澳洲)	24,899,781	16,333,999	52.44
其他国际(包括大西洋)	14,227,550	9,401,763	51.33
中国大陆	11,844,798	11,186,245	5.89
合计	106,079,521	77,852,529	36.26

其中:本集团所属中远海运集运航线收入(人民币千元)			
航线	本期	上年同期	同比增减(%)
跨太平洋	23,592,255	22,298,165	5.80
亚欧(包括地中海)	18,351,718	18,632,357	-1.51
亚洲区内(包括澳洲)	18,538,991	16,333,999	13.50
其他国际(包括大西洋)	12,386,755	9,401,763	31.75
中国大陆	11,844,798	11,186,245	5.89
合计	84,714,517	77,852,529	8.81

中远海控码头业务总吞吐量:

码头所在区域	本期(标准箱)	上年同期(标准箱)	同比增减(%)
环渤海湾地区	40,722,435	28,244,975	+44.2
长江三角洲地区	19,808,646	19,630,693	+0.9
东南沿海地区及其他	6,343,335	5,079,660	+24.9
珠江三角洲地区	27,388,896	27,049,188	+1.3
西南沿海地区	1,371,051	1,357,005	+1.0
海外地区	25,562,041	18,840,664	+35.7
总计	121,196,404	100,202,185	+21.0
其中:控股码头	23,945,110	17,353,422	+38.0
参股控股码头	97,251,294	82,848,763	+17.4

成本分析表

币种:人民币　单位:元

分行业情况						
分行业	成本构成项目	本期金额	本期占总成本比例(%)	上年同期金额	上年同期占总成本比例(%)	本期金额较上年同期变动比例(%)	情况说明
集装箱航运及相关业务	设备及货物运输成本	52,972,808,385.30	47.89	39,837,977,082.01	48.23	32.97	
集装箱航运及相关业务	航程成本	26,015,231,818.55	23.52	16,863,202,809.07	20.41	54.27	
集装箱航运及相关业务	船舶成本	20,952,083,356.30	18.94	16,037,001,329.72	19.41	30.65	
集装箱航运及相关业务	其他业务成本	7,049,809,561.90	6.37	7,621,591,473.72	9.23	-7.5	
集装箱航运及相关业务	小计	106,989,933,122.05	96.73	80,359,772,694.52	97.28	33.14	
集装箱码头及相关业务	集装箱码头及相关业务成本	5,335,407,157.51	4.82	2,879,029,769.85	3.49	85.32	
其他业务	其他业务成本	-1,720,457,401.32		-634,165,826.49			
公司内各业务部间相互抵销							
营业成本合计		110,604,882,878.24	100.00	82,604,636,637.88	100.00	33.90	

成本分析其他情况说明

√适用 □不适用

参见以上收入、成本分析。

非主营业务导致利润重大变化的说明

√适用 □不适用

为海沈能耗高、污染和安全风险大的老旧运输船舶,促进节能减排,加强环境保护,本集团于2016-2017年期间拆解八艘老旧集装箱船舶,合计产生拆船净损失6.44亿元(已计入相应年度的营业外支出)。根据财政部等淘委关于印发《老旧运输船舶和单壳油轮报废更新中央财政补助专项资金管理办法》的通知(财建[2014]24号),本集团本期收到间接控股股东中国远洋海运集团有限公司转拨的老旧船舶拆解补助资金8.09亿元。

公司关于公司未来发展的讨论与分析

行业格局和趋势

√适用　□不适用

集装箱航运市场

竞争格局。经过近3年的行业重组整合,主流班轮公司已基本实现了规模化。随着科技创新发展步伐持续加快,全球环保标准日趋严格,集装箱运输市场的准入和竞争门槛不断抬高。联盟化运营不断深入,随着联盟合作范围逐步扩大至远东往返中东红海等次干航线,未来联盟化运营将持续拓展。在推动反股海高度标准化和同质化的眼下,将运输服务延伸至商运段两端,为客户提供定制化和差异化的全程物流服务,将成为行业新的竞争领域。

市场展望。需求方面,始于2016年下半年的全球经济复苏,目前正处于关键周期性节点。近年来全球化进程受到挑战,全球经济增势趋弱,集装箱运输需求增速将趋于平缓。供给方面,随着船舶订单逐步交付完毕,新一轮订单尚未进入全面交付阶段,未来一段时间内集运市场鲁凯达力将保持低速增长态势,有利于行业供求关系改善。同时,随着行业集中度提升,市场竞争将更趋理性。在集装箱运输服务逐步转向全程物流服务的趋势下,行业未来发展也将更具韧性。

发展趋势。伴随全球经贸形势新变化,新兴市场和区域市场将继续引领行业增长。未来市场竞争主体,或将呈现全球化与区域化并存的趋势,而集装箱船舶也将顺势向巨型化与灵活化两极分化。随着行业整合的不断深化,以及联盟合作向纵深发展,班轮公司的经营策略将逐步从相对单一和标准化的海上运输服务,向更多元和定制化的全程物流服务发展。未来行业整合的主流,也将从同业横向整合,转向上下游产业的纵向整合。数字化将成为行业发展新的驱动力,区块链、云计算、大数据、人工智能等技术在集装箱运输各个环节的广泛应用,将加快改善客户体验,提高内部效率,推动行业加速发展。

码头市场

全球码头运营商之间的合作力度在不断拓展和深化。一方面,有利于提升码头业的竞争能力,更好地应对联盟压力;另一方面,也有利于码头运营商降低经营成本和运营风险。全球码头运营商之间的深度合作,将产生多赢格局,有利于码头行业的持续、稳定和健康发展。

2018年码头运营商已经涉足全供应链业务,努力实现收入来源的多样化,将运输与货主更为紧密地联系起来,这成为码头运营商提升港口议价权、提升竞争力的主要着力点。为了有效应对航运联盟日益增强的议价能力,有效提升码头运营能力和服务质量,全球港口企业整合速度正在不断加快,合作日趋紧密,竞合理念深入人心。

港口企业与航运企业的横向合作力度亦正在加大,协同效应不仅体现在母子公司之间,也体现在港航企业之间,协同效应的效益、效率与效能在不断提升的同时,多赢格局的潜能也不断得到深化与拓展。具有船公司背景的码头运营商致力于发挥协同效应,在货源竞争中占得先机。

码头投资将继续聚焦新兴市场,并从传统的东西航线关键节点向南北航线关键节点进行转移。未来南北航线的增长速度预计会超过东西航线,有鉴于此,目前主要的码头运营商在聚焦东西航线的同时,投资区域重点以非洲