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

2019 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

按照企业会计准则和香港财务报告准则编制的本公司经审计2019年度财务报告,截至2019年12月31日本公司累计未分配利润为负。根据《中华人民共和国公司法》和公司章程等有关规定,董事会经研究,建议2019年不进行利润分配。

本预案将提交2019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

公司股票情况简介

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	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

联系人和联系方式

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;zhang.yueming@coscoshipping.com

2 报告期内可主要业务简介

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间接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,其经营274条国际航线(含国际支线),58条中国沿海航线及88条珠江三角洲和长江支线,所经营的船队在全球约105个国家和地区的356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。坚持践行以“全球化、双品牌、数字化、端到端”为核心的战略,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,持续打造世界一流班轮公司。

业绩驱动因素

2019年,世界主要经济体间贸易关系不确定性增加,全球经济增势趋弱,贸易形势面临较多挑战,集装箱运输需求增速进一步放缓。报告期内,公司积极应对外部不利因素,以“跑赢市场、跑赢变革、跑赢时代”为引领,聚焦提升海运服务质量,充分发挥收购东方海外国际后的规模优势与协同效应,坚持全球化战略,持续打造具有竞争力的航线网络,积极推进数字化航运建设,提高端到端全程物流解决方案能力,全力提升服务品质和客户体验,主营业务效益得到明显改善。

2、行业情况

行业地位

报告期内,共有10艘大型集装箱船交付使用,合计运力约179万标准箱。船队规模的适度增长与航线全球化布局,有力提升了公司全球竞争实力。Alphalines数据显示,截至报告期末公司拥有的集装箱船队运力排名继续位居世界第三。

行业特点

集装箱航运业属周期性行业,2016年下半年起,集运市场从金融危机后长期低迷的运行状态中逐渐回升,然而随着近年来全球化进程受到挑战,2019年经贸增长出现明显回落,集装箱运输需求增速进一步放缓。同期,全球集装箱船新拆解速度加快,新交付运力明显减少,供给侧压力有所缓解。据Clarkson统计,2019年全球集装箱贸易量增速由上半年的4.3%下滑至1.8%;全球集装箱船队运力同比增长4.0%,增幅较上年回落1.6个百分点。市场运价在波动中保持总体平稳,2019年中国出口集装箱运价综合指数(CCFI)均值824点,较上年小幅增长0.7%。

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沿海的五大港口群、欧洲、南美洲、中东、东南亚及地中海等主要商外枢纽港。截至 2019 年 12 月 31 日,中远海运港口在全球36个港口营运及管理290个泊位,其中197个为集装箱泊位,总年处理量达约1.13亿标准箱。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

主要业绩驱动因素有: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,不断增加码头吞吐量;积极寻找新的投资机会,扩大码头投资规模和场占有率,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

根据德鲁普里安咨询公司最新报告,2016年下半年起,集运市场从金融危机后长期低迷的运行状态中逐渐回升,然而随着近年来全球化进程受到挑战,2019年经贸增长出现明显回落,集装箱运输需求增速进一步放缓。同期,全球集装箱船拆解速度加快,新交付运力明显减少,供给侧压力有所缓解。据Clarkson统计,2019年全球集装箱贸易量增速由上半年的4.3%下滑至1.8%;全球集装箱船队运力同比增长4.0%,增幅较上年回落1.6个百分点。市场运价在波动中保持总体平稳,2019年中国出口集装箱运价综合指数(CCFI)均值824点,较上年小幅增长0.7%。

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沿海的五大港口群、欧洲、南美洲、中东、东南亚及地中海等主要商外枢纽港。截至 2019 年 12 月 31 日,中远海运港口在全球36个港口营运及管理290个泊位,其中197个为集装箱泊位,总年处理量达约1.13亿标准箱。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

主要业绩驱动因素有: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,不断增加码头吞吐量;积极寻找新的投资机会,扩大码头投资规模和场占有率,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

根据德鲁普里安咨询公司最新报告中公布的数据计算,中远海运维持其市场领先地位,以总吞吐量计算,2018年占全球码头市场总份额约13.5%,排名世界第一位;以权益吞吐量计算,占全球市场份额约5.9%,排名世界第三位。

行业特点

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。

2019年不少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,多赢格局的雏能也不断得到深化与拓展。具有船公司背景的码头运营商效力于发挥协同效应,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

	2019年	2018年	本年比上年增减(%)	2017年
总资产	262,224,029,547.74	228,143,804,963.20	14.94	133,190,004,778.33
营业收入	151,056,682,119.72	120,829,528,787.97	25.02	90,463,967,861.05
归属于上市公司股东的净利润	6,764,104,771.48	1,230,026,418.28	449.92	2,661,935,871.48
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	1,585,437,943.57	190,381,878.46	732.77	950,068,952.51
归属于上市公司股东的净资产	35,359,676,133.83	22,886,213,478.10	54.50	20,669,286,170.30
经营活动产生的现金流量净额	21,202,371,528.39	8,130,775,621.62	160.77	7,092,039,383.86
基本每股收益(元/股)	0.56	0.12	366.67	0.26
稀释每股收益(元/股)	0.56	0.12	366.67	0.26
加权平均净资产收益率(%)	21.57	5.52	增加16.05个百分点	13.77

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	35,075,095,504.42	37,026,065,868.45	39,516,126,908.36	39,439,393,838.49
归属于上市公司股东的净利润	687,356,113.07	549,875,358.34	879,042,439.23	4,647,830,860.84
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	542,725,584.54	509,975,715.37	836,076,180.77	-303,339,537.11
经营活动产生的现金流量净额	4,092,407,568.15	5,374,431,192.39	5,535,209,979.36	6,200,322,788.49

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

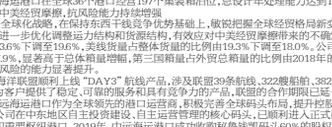
截止报告期末普通股股东总数(户)	264,418
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数(户)	266,216
截止报告期末表决权恢复的优先股股东总数(户)	不适用
年度报告披露日前上一月末表决权恢复的优先股股东总数(户)	不适用

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	37.18	0	无		国有法人
HKSCC NOMINEES LIMITED	0	2,580,600,000	21.05	0	无		其他
中国远洋海运集团有限公司	1,021,627,435	1,021,627,435	8.33	1,021,627,435	无		国有法人
中国证券金融股份有限公司	0	305,990,519	2.50	0	无		国有法人
武汉钢铁(集团)公司	0	250,000,000	2.04	0	无		国有法人
北京诚通金控投资有限公司	-56,816,757	249,671,443	2.04	0	无		国有法人
东方航空产业投资有限公司	224,867,724	224,867,724	1.83	224,867,724	无		国有法人
中国船舶工业集团有限公司	0	204,000,000	1.66	0	无		国有法人
宁波梅山保税港区信达投资股权资合伙企业(有限合伙)	132,275,132	132,275,132	1.08	132,275,132	无		境内非国有法人
中国国有企业结构调整基金股份有限公司	119,047,619	119,047,619	0.97	119,047,619	无		国有法人
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						

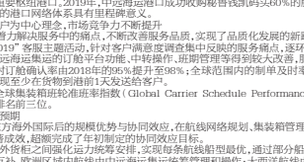
4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√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

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	COSFINB2212	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 SHIPPING PORTS FINANCE (2013) CO. LTD. 4.375% 有担保票据2023年	CSPFINN2301	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) Ltd.4%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, HongKong,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 SHIPPING PORTS FINANCE (2013) CO. LTD. 4.375%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	2019年	2018年	本期比上年同期增减(%)
资产负债率(%)	73.64	75.30	下降1.66个百分点
EBITDA全部债务比	26.77%	9.66%	上升17.11个百分点
利息保障倍数	2.90	2.00	45.07

三 经营情况讨论与分析

(一) 经营情况讨论与分析

2019年,全球经济与贸易形势面临严峻挑战,经济增速创下金融危机以来的新低,集装箱海运需求增长同比放缓,但在挑战面前,中远海控以“跑赢市场、跑赢变革、跑赢时代”为指引,围绕Ocean & Plus战略,深入推进全球化、品质化、数字化和端到端业务等各项工作,通过双品牌协同和港航协同,持续提质增效,深度释放协同效应,公司经营业绩大幅提升。报告期内,按中国会计准则,公司营业收入达到1,510.6亿元,同比增长25.0%;实现归属于上市公司股东的净利润为67.6亿元,同比增加56.3亿元,同比增长449.9%,基本每股收益为0.56元/股;实现归属于上市公司股东扣除非经常性损益后的净利润15.9亿元,同比增加14.0亿元,同比增加732.8%。

其中,公司集装箱航运业务的经营业绩同比大幅改善,息税前利润(EBIT)达到66.2亿元(折合96亿美元),同比增长65.1%;息税前利润率(EBIT Margin)从2018年的35%提升至46%。公司所属东方海外(国际)有限公司出售长滩集装箱码头(LBCT LLC),产生一次性净收益,实现良好股东回报,并改善财务结构。

公司也将继续与各方协作,推动CBBN区块链联盟发展,利用数据进行数字化协作,推动航运业的数字化创新。同时,加快物联网技术商业应用落地和航运电商平台发展,为客户提供更多便利。

聚焦一体化发展,推动协同效应释放

公司将继续坚持两大品牌高效协同,突出双品牌全球化经营互补优势,提升全球价值服务能力。同时,将继续依托规模优势,根据客户需求构建更加完善的服务网络,进一步深化各层级的协同工作。

同时,公司将继续推动产业链协同,在港航协同方面,将以希腊比雷埃夫斯港为典范,按照船队和码头合作共赢的一体化发展模式,积极推动所有扎比码头、敦鲁钱港码头的建设和发展。

总之,我们当前面临的形势非常严峻,我们将认真分析市场形势,积极把握市场机遇,我们坚信:2020年,挑战有,但机遇更多;困难有,但希望更大。回顾过去那些年我们走过的路,我们总是在不平衡中寻找到平衡的机会,在不可能中实现可能的跨越。我们的行业与企业发展,就像我们扩张在大海中的巨轮航行一样,总会经历大风大浪,总能顺利抵达彼岸。

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,将在新的一年坚持“三个聚焦”,坚持价值创造,只争朝夕、不负韶华,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。

(二) 开拓国际市场信息披露

本公司通过境外全资下属公司Faulkner Global与Shanghai Port Group (BVI) Development Co.,Limited要约收购东方海外国际已于2018年8月7日完成交割;2018年8月17日,为恢复东方海外国际25%的最低公众持股量,Faulkner Global完成向特定投资者出售合共84,640,235股东方海外国际股份,出售完成后,东方海外国际25%的最低公众持股量已恢复,Faulkner Global持有东方海外国际股份占其已发行股份的约75%。详见2017年7月26日披露的公司《重大资产购买报告书(草案)(修订稿)》、2018年8月9日披露的公司《重大资产购买实施情况报告书》等相关公告。

报告期内,公司充分发挥收购东方海外国际后的规模优势与协同效应,在航线网络规划、集装箱管理、供应商采购、信息系统建设等方面深入挖潜,“双品牌”战略取得显著成效,超额完成了年初制定的协同效应目标。详见本节(一)经营情况讨论与分析之“双品牌协同效应,协同效应超预期”部分。

风险提示:由于双方在法律法规、商业惯例、企业文化、管理制度等方面存在一定的差异,如果出现整合效果未达预期、无法充分发挥协同效应的情形,可能会对公司的未来经营业绩造成一定的不确定性和不利影响。

(三) 报告期内主要经营情况

2019 年,本集团实现归属于上市公司股东的净利润 67.64 亿元。

(1). 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(%)
集装箱航运业务	144,806,308,142.96	131,319,759,674.24	9.31	26.09	22.74	增加2.47个百分点
码头业务	8,750,736,577.57	6,004,162,025.19	31.39	13.47	12.53	增加0.57个百分点
小计	153,557,044,720.53	137,323,921,699.43	10.57	25.29	22.26	增加2.22个百分点
分部间抵销	-2,500,362,600.81	-2,494,260,428.14				
合计	151,056,682,119.72	134,829,661,271.29	10.74	25.02	21.90	增加2.28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(%)
集装箱航运业务	144,806,308,142.96			26.09		
其中:美洲地区	41,529,421,470.07			25.10		
欧洲地区	30,742,461,478.67			29.44		
亚太地区	35,445,695,656.29			36.99		
中国地区	18,246,285,707.51			2.87		
其他国际地区	18,842,443,830.42			31.91		
码头业务	8,750,736,577.57			13.47		
其中:美洲地区	1,533,504,552.97			54.44		
欧洲地区	3,885,313,770.70			7.47		
亚太地区	38,603,933.58			-		
中国地区	3,293,314,320.32			6.11		
分部间抵销	-2,500,362,600.81			-		
收入合计	151,056,682,119.72			25.02		

主营业务分行业、分产品、分地区情况的说明

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)
中国地区	中国大陆
其他国际市场	其他国际(包括大西洋)

③船舶代理、货物代理等集装箱运输相关业务收入,码头业务收入按开展业务各公司所在地划分地区。

(2). 2019年集装箱航运业务相关指标完成情况如下

货运量

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	4,636,818	3,876,190	19.62
亚欧(包括地中海)	4,907,352	3,837,750	27.87
亚洲区内(包括澳洲)	7,985,493	6,279,399	27.17
其他国际(包括大西洋)	2,473,322	2,049,362	20.69
中国大陆	5,736,118	5,749,210	-0.23
合计	25,739,103	21,791,911	18.11

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	2,669,999	2,865,479	-6.82
亚欧(包括地中海)	3,484,236	3,173,218	9.80
亚洲区内(包括澳洲)	4,898,993	4,746,125	3.22
其他国际(包括大西洋)	1,995,615	1,832,076	8.93
中国大陆	5,736,118	5,749,210	-0.23
合计	18,784,961	18,366,108	2.28

分航线收入

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	40,758,236	32,631,650	24.90
亚欧(包括地中海)	28,963,172	22,475,742	28.82
亚洲区内(包括澳洲)	34,076,924	24,899,781	36.86
其他国际(包括大西洋)	18,867,048	14,227,550	32.61
中国大陆	12,314,994	11,844,798	3.97
合计	134,970,374	106,079,521	27.24

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	23,452,383	23,592,255	-0.59
亚欧(包括地中海)	20,542,565	18,351,718	11.94
亚洲区内(包括澳洲)	20,967,181	18,538,991	13.10
其他国际(包括大西洋)	14,919,651	12,386,755	20.45
中国大陆	12,394,230	11,844,798	4.64
合计	92,276,010	84,714,517	8.93

本集团航线收入(折算美元千元)

航线	本期	上年同期	同比增减(%)
跨太平洋	5,913,847	4,881,476	21.15
亚欧(包括地中海)	4,200,983	3,372,270	24.57
亚洲区内(包括澳洲)	4,944,417	3,727,407	32.65
其他国际(包括大西洋)	2,737,529	2,138,388	28.02
中国大陆	1,786,853	1,787,589	-0.04
合计	19,583,629	15,907,129	23.11

其中:本集团所属中远海运集运航线收入(折算美元千元)

航线	本期	上年同期	同比增减(%)
跨太平洋	3,402,841	3,560,487	-4.43
亚欧(包括地中海)	2,980,639	2,769,598	7.62
亚洲区内(包括澳洲)	3,042,249	2,797,861	8.73
其他国际(包括大西洋)	2,164,778	1,869,380	15.80
中国大陆	1,798,350	1,787,589	0.60
合计	13,388,858	12,784,914	4.72

主要效益指标

本集团集装箱航运业务主要效益指标完成情况(人民币)

项目	本期	上年同期	同比增减
集装箱航运业务收入(千元)	144,806,308	114,844,680	29,961,628
其中:航线收入(千元)	134,970,374	106,079,521	28,890,853
息税前利润(EBIT)(千元)	6,617,250	4,007,654	2,609,596
息税前利润率(EBIT margin)	4.57%	3.49%	1.08%
净利润(千元)	2,354,690	1,554,142	800,549

其中:本集团所属中远海运集运集装箱航运业务主要效益指标完成情况(人民币)

项目	本期	上年同期	同比增减
集装箱航运业务收入(千元)	98,562,896	91,366,286	7,196,610
其中:航线收入(千元)	92,276,010	84,714,517	7,561,494
息税前利润(EBIT)(千元)	3,890,937	2,778,678	1,112,259
息税前利润率(EBIT margin)	3.95%	3.04%	0.91%
净利润(千元)	1,157,526	967,896	189,630

本集团集装箱航运业务主要效益指标完成情况(折算美元)

项目	本期	上年同期	同比增减
集装箱航运业务收入(千美元)	21,010,782	17,219,702	3,791,080
其中:航线收入(千美元)	19,583,629	15,907,129	3,676,500
国际航线单箱收入(美元/标准箱)	889.71	880.12	9.59
息税前利润(EBIT)(千美元)	960,135	598,950	361,185
净利润(千美元)	341,666	231,745	109,911

其中:本集团所属中远海运集运集装箱航运业务主要效益指标完成情况(折算美元)

项目	本期	上年同期	同比增减
集装箱航运业务收入(千美元)	14,301,059	13,788,783	512,275
其中:航线收入(千美元)	13,388,858	12,784,914	603,944
国际航线单箱收入(美元/标准箱)	888.24	871.64	16.60
息税前利润(EBIT)(千美元)	564,558	419,352	145,207
净利润(千美元)	167,962	146,073	21,879

备注:

①东方海外国际自2018年7月1日起纳入本集团合并报表范围,以上本集团集装箱航运业务货运量、航线收入以及主要效益指标值本期包含中远海运集运和东方海外国际2019年发生额,上年同期包含中远海运集运2018年和东方海外国际2018年下半年发生额。

②以公司分航线收入及主要效益指标类元折算人民币参考平均汇率:2019年6.8920;中远海运集运2018年6.6261;东方海外国际2018年下半年6.8429。

码头业务:

虽然全球贸易充满诸多不明朗的因素,2019年本集团继续发挥协同优势,有效实施战略。受惠于各大航运联盟增加对本集团控股集装箱码头的靠泊,加上新收购码头的箱量贡献,2019年,本集团总吞吐量同比上升7.82%至12,998.50万标准箱。

本集团集装箱码头业务总吞吐量

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	45,610,386	40,722,435	12.00
长江三角洲地区	20,238,468	19,808,646	2.17
东南沿海地区及其他	5,783,821	5,699,718	1.48
珠江三角洲地区	27,469,330	27,388,896	0.29
西南沿海地区	1,638,621	1,371,051	19.52
海外地区	29,244,408	25,562,041	14.41
总计	129,985,034	120,552,787	7.82
其中:控股码头	26,354,207	23,301,493	13.10
参股码头	103,630,827	97,251,294	6.56

备注:

①东方海外国际自2018年7月1日起纳入本集团合并报表范围,以上本集团集装箱码头业务总吞吐量本期包含中远海运港口和东方海外国际2019年发生额,上年同期包含中远海运港口2018年和东方海外国际2018年下半年发生额。

②2019年中远海运港口总吞吐量12,378.43万标准箱,同比增长4.7%。其中:控股码头2,510.43万标准箱,同比增长11.54%;参股码头9,868.01万标准箱,同比增长4.03%

(3). 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
集装箱航运业务	设备及货物运输成本	68,823,906,864.26	51.05	53,185,049,879.26	48.09	29.40	
集装箱航运业务	航程成本	30,910,352,022.50	22.93	25,935,666,816.93	23.45	19.18	
集装箱航运业务	船舶成本	23,233,647,446.53	17.23	20,684,311,902.17	18.70	12.32	
集装箱航运业务	其他业务	8,351,853,340.95	6.19	7,184,904,523.69	6.50	16.24	
集装箱航运业务	小计	131,319,759,674.24	97.40	106,989,933,122.05	96.73	22.74	
码头业务	小计	6,004,162,025.19	4.45	5,335,407,157.51	4.82	12.53	
分部间抵销		-2,494,260,428.14	-	-1,720,457,401.32	-	-	
营业成本合计		134,829,661,271.29	100.00	110,604,882,878.24	100.00	21.90	

非主营业务导致利润重大变化的说明

√适用 □不适用

公司所属东方海外(国际)有限公司于2019年10月完成出售长滩集装箱码头(LBCT LLC),扣除交易成本及税费后的出售所得净利润约为683.0亿元,已计入本集团2019年度合并利润表中。

四、公司关于公司未来发展的讨论与分析

(一) 行业格局和趋势

√适用 □不适用

集装箱航运市场

1、竞争格局。经过上一轮的行业重组整合,主流班轮公司已基本实现了规模化,行业领导者集结能力和先行优势进一步凸显。随着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,未来联盟化运营将持续拓展。当前,集装箱班轮市场主流参与者,在海运段服务高度标准化和同质化的瞩下,主流班轮公司将运输服务延伸至海运段两端,升级陆上物流网络,同时围绕航运数字化发展加快数字化网络建设,与航运网络一起,共同形成集约化、差异化的全网服务能力。

2、市场展望。需求方面,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,未来一段时间内集运市场船队运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,行业未来发展也将将更具韧性。

3、发展趋势。近年来,全球经济曲折复苏,国际格局深刻演变。伴随全球经贸形势新变化,贸易流向面临较大调整,新兴市场和区域市场将继续引领需求增长。未来市场竞争主体,或将呈现全球化与区域化并存的趋势,而集装箱船队也将顺势向巨型化与灵便化两极分化。随着贸易碎片化程度越来越高,参与度越来越广,全球产业协作迎来新思路,对全程物流运输的时间效力、组织能力、专业能力带来更大挑战。陆海国际贸易通道建设、中欧铁路班列等更高效率贸易业态的快速发展,将带动传统的运输模式向全程化、联运化发展,主流班轮公司的经营策略逐步从海上运输服务向全程物流服务转变。行业整合不断深化,整合主流逐步从同业间的横向整合,转向上下游产业的纵向整合,不断推进产业协同。数字化将成为行业发展新的驱动力,区块链、云计算、大数据、人工智能等新技术作为连接内外资源的桥梁,为集装箱班轮运输带来理念创新、效率提升,加速推动行业变革与发展。

码头业务市场

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。

2019 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,多赢格局的雏能也不断得到深化与拓展。具有船公司背景的码头运营商将更致力于发挥协同效应,预计将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新兴市场投资的同时,投资区域重点以非洲、东南亚、美洲等关键节点进行转移,以获取发展机遇。大型集装箱船舶陆续投入运营,全球主干航线网络正在进行新一轮的调整和优化。同时,港口行业正在数字化、自动化、区块链技术、智慧港口、绿色低碳港口等成为行业发展的趋势,利用人工智能,整合海运和公路服务产生协同效应,为货主提供全方面的服务,这将成为企业转型升级的催化剂,以应对新时代发展。

(二) 公司发展战略

√适用 □不适用

本集团将继续聚焦打造成为世界一流的集装箱航运综合服务商目标,全力推动集装箱航运和码头运营管理两大板块的战略及业务协同,持续增强综合竞争实力,推动高质量发展。集装箱航运板块方面,本集团将全面实施以“全球化、双品牌、数字化、端到端”为核心的战略,从规模发展逐步向回归航运本质、提升服务质量转变,持续打造具有国际竞争力的世界一流的班轮公司。码头运营管理板块方面,本集团将继续推进“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,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,为航运上下游产业创造最大价值的共赢共享平台,向世界一流港口运营商迈进。

本集团将将持续巩固并发展集装箱航运、码头运营管理及相关业务,完善航运价值链。通过协同和精益管理,不断提升集装箱航运和港口服务综合竞争力,进一步推动主业健康稳定对持续发展,为客户提供更优质的服务,实现企业效益、企业价值和股东回报最大化。

(三) 经营计划

√适用 □不适用