

（上接B147版）

业务分地区情况

根据本公司及子公司的经营业务的特点,其每项运输业务所涉及的客户所在地、起运地、运输目的地可能处于不同的国家和地区,按以上涉及的地区统计的收入和成本难以正确反映收入来源的分地区状况,因此,不列示分地区资料。

○2011年生产经营情况简要分析

1、油轮船队经营情况

4)市场情况

2011年油轮市场需求增长放缓,而有效运力继续快速增长,油轮供求矛盾突出,运费率表现疲弱,航次成本高涨,即期市场油轮收益水平跌至十多年以来最低。

世界经济复苏之路曲折,国际原油价格大幅上涨,全球原油需求总体继续增长,但增幅同比显著回落。据国际能源署(IEA)估计,2011年全球原油日需求8,900万桶,同比增加73万桶或0.8%,增幅低于上年同期的270万桶或2.2%。主要增长动力仍然来自以中国为代表的亚洲新兴经济体,全年亚洲原油日需求同比增长66万桶,占全球增量的90%。2011年中国原油进口量达25,378万吨,比去年同期增加6%,增幅较2010年的17.5%显著落仍。

吨位优势:尽管2011年仍有部分新船延迟交付,但交船量继续处于高位水平,约有60艘VLCC44艘Suezmax98艘Aframax油轮交付使用,油轮运力继续保持快速增长。2011年底,全球油轮运力4.76亿载重吨,较去年同期4.50亿载重吨增加5.8%;全球VLCC船队578艘1.76亿载重吨,较去年同期的539艘1.63亿载重吨增加8%。

在油轮运力供过于求形势恶化的背景下,2011年油轮市场运费率总体表现十分疲弱,VLCC中东/东向航线运费率TD3平均仅为W553,比去年WS71.6降26%。Aframax中东/新加坡航线TD8运费指数平均WS110.8,比去年WS117.3下降5.5%,由于燃油等航次成本的增加,2012年WS基准运费率较2011年上升约20%。

2011年FUJAIRAH船用燃油消耗648.50美元吨位,比2010年平均465美元吨位大幅上涨39.5%,带来船舶航次成本的重要上升。

综合上述各因素,2011年即期市场油轮市场普遍惨淡运营,航次收益低迷,出现全行业大面积亏损的局面。波罗的海油轮运费指数 BDTU——VLCC/Aframax典型航线PCE评估如下:

(美元/天)	VLCC	TD3	TCE	AFRAMAX	TD8	TCE
	2011	2010	同比+/-/(%)	2011	2010	同比+/-/(%)
	8,525	32,006	-73%	3,400	8,457	-60%

注:TD3指VLCC中东/日本航线,是代表中东/东向航线VLCC运费率和航次收益水平的典型指数;TD8指AFRAMAX中东/新加坡航线,是代表亚太区AFRAMAX运费率和航次收益水平的典型指数。

2)油轮经营情况

面对2011年复杂多变的油轮市场形势,公司继续依托长期COA经营等平衡互补的经营模式,积极捕捉市场机会,在油轮市场低迷影响,取得了显著的经营成效:

——定期经营稳当,保障收益稳定。2011年公司期租船租金水平远高于即期市场TCE水平,继续提供可控的经营利润,为油轮船队抵御下半年恶劣市况的冲击发挥了关键作用。2011年,公司期租船收益占油轮总航队PCE比重达46%,为公司贡献了约1,700万美元经营毛利。

——推进“帮油回国”,实现共赢合作。公司依托与中国最大原油进口商UNIPREC的长期运输协议,在油轮市场吨位严重过剩的背景下,对于强化船队资源基础、缓解融资压力发挥了积极作用,并有效减低了市场波动的影响。

——加大营销力度,优化航线组合,把握关键航次市场机遇,船岸合作力推经济航速节能降耗显著减航次成本。公司油轮船队航次收益水平远高于市场指数。抓住往年一波强劲的高涨行情,以接近全年市场最高费率水平定航了2艘VLCC航次;2艘VLCC以较高运价实现中东/东向紧接着墨西哥湾/中国的最佳航次组合,避开了同期下的市场低谷。Aframax船队在东南亚/南澳大利亚/东北亚区域市场有效推行三角线运营,也取得了较好的经营效果。

2011年,公司油轮船队VLCC实现平均日租金22,755美元,Suezmax实现平均日租金10,185美元,Aframax实现平均日租金13,905美元。

2、散货船队经营情况

1)市场情况

2011年,西亚北非政局动荡,欧债危机持续发酵,世界经济复苏的进程缓慢,国际干散货航运市场持续低迷。

波罗的海干散货指数BDI年初以1,693点开市,年内长期在低位徘徊,4月9日录得1,800点后,至12月22日又回落至1,400点以下,年末以1,738点收市。全年表现较好的仅第四季度,录得平均1,928点,其余时期的平均值则仅为1,427点,年内BDI最低达1,173点,最低1,043点,平均1,549点,同比比上年大跌44%。

2011年,国际干散货航运市场供需失衡加剧,经营成本大幅上升,导致航运业面临比2008年金融危机时期更为严重的市场压力,市场跌至近十年来的最低水平。

	2011年平均值	2010年平均值	同比
BDI	1549	2758	-44%
Index			
BCI	2240	3480	-36%
BPI	1749	3115	-44%
BSI	1377	2148	-36%

2)经营情况

报告期,散货船队经营总体坚持以客户为中心,以市场为导向,以效益为目标,积极开展各项经营活动,努力为公司经营效益总体提升做出贡献。

船队持续稳经营,重点防范风险。针对市场弱势的特点,采取稳中求进的经营策略,抓住市场机遇,做好经营工作。同时,努力拓展经营渠道,进一步贴近市场,加大市场参与力度,以期即期经营、长短期租船和包运合同相结合的方式,积极应对市场变化,取得了一定的成效。签订期租、包运合同租金运费水平明显高于后期市场水平。

报告期内,散货船队累计完成155个货运航次,安全航行108.7万里,货运量1,036万吨,同比增长31.6%,周期内475.6吨海里,同比增长57.2%,船队运营率96%1.1。

报告期内,散货船队承运的五大货种分别是铁矿石、煤炭、铝矿、铁矿和水泥,占散货船队全年货运量的87.8%。其中,铁矿石比重占全年货运量的42.8%,同比增长120.5%;煤炭运量占全年货运量的25.4%,同比增长10.6%,具体如下:

2011年度		2010年度	
1. 铁矿	4,439,395	1. 煤炭	2,377,644
2. 煤炭	2,629,989	2. 铁矿	2,013,705
3. 铝矿	928,119	3. 铁矿	1,414,751
4. 铁矿	763,644	4. 煤炭	381,049
5. 水泥	336,893	5. 粮食	301,832
总计(Total)	9,098,040	总计(Total)	6,488,981

报告期内,公司散货船队Handymax船队实现平均日租金1,885美元,Panamax船队实现平均日租金14,470美元,Capesize船队实现平均日租金23,450美元。

3、报告期内主要供应商、客户情况

2011年度公司前五名供应商采购总额为75,764万元,占公司采购总额的比例为68%。

供应商名称	采购金额(人民币元)	占总采购额比例%
BP Marine Ltd	222,155,206	20
International Supply	184,688,863	17
Aegran Marine Petroleum S.A.	122,973,549	11
Chemoil International Pte Ltd.	116,649,343	10
Orion Holdings Limited	111,174,922	10
合计	757,641,883	68

2011年度公司前五名客户销售收入总额为157,984万元,占公司全部收入的比例为56%。

（上接B147版）

表决情况:同意3票,反对0票,弃权0票。

7.审议通过《关于会计估计—应收款项坏账准备计提比例变更的议案》;

同意3票,反对0票,弃权0票。

8.审议通过《关于明确公司现金分红比例的议案》

同意自2012年度起,在保证公司正常经营和长期发展的前提下,如公司无重大投资计划或重大现金支出等事项发生,原则上公司每年以现金方式分配的利润不应少于当年实现的可供分配利润的30%(扣除非经常性损益前后孰低者作为计算基准)。

同意3票,反对0票,弃权0票。

特此公告。

招商局能源运输股份有限公司监事会
2 0 1 2 年 4 月 2 0 日

证券代码:601872 证券简称:招商轮船 公告编号:2012 101

招商局能源运输股份有限公司公告

关于2011年度日常关联交易情况的报告

及2012年日常关联交易预计情况的公告

本公司董事会及董事保证本公告内容不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,并对其内容的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。

一、2011年日常关联交易完成情况

关联交易标的	关联人	预计交易总金额(人民币)	实际交易总金额(人民币)
船舶修理	招商局工业集团有限公司及其控股子公司(包括但不限于友联船厂有限公司)	不超过1,900万元	1,557万元
租船、物料备件采购**	招商局(新加坡)代理有限公司等*	9,000万元	18,295万元

*该项关联交易超过年初预计情况,已经公司第三届董事会第六次会议批准。

**公司已经于2012年初完成收购明华(新加坡)代理有限公司之控股股东明华(新加坡)控股有限公司,该公司已成为公司全资子公司。

二、2012年预计日常关联交易情况

关联交易类别	关联交易方	预计交易总金额(人民币)
接受劳务	船舶修理	2,100万元
提供劳务	运输原油成品油	15亿元
原材料采购	采购船用燃料油/滑润油	Uniprec Singapore Pte Ltd 1.8亿元

三、关联方介绍和关联关系

1、关联方介绍

招商局工业集团有限公司成立于1997年11月,是招商局集团在友联船厂有限公司和招商局发展有限公司的基础上重组设立的香港公司,负责招商局工业集团内各主体的经营管理。公司总资产“60多亿港元,拥有香港最大的修船厂、香港第二大轮船船厂、国内最大的单体修船厂和海洋工程及特种船舶建造企业,业务领域涉及船舶及海洋工程修理和改造、海洋工程及特种船舶建造、拖轮拖带服务、船坞干坞等业务,其投资建设的招商局深圳湾船厂及香港修船基地2008年12月正式投产,正逐步将其建设成为世界一流的船舶及海洋工程修造基地。公司法定代表人苏志高先生,经营包括船舶维修、海洋工程、钢结构及管管工程、港口机械、豪华游艇及玻璃幕墙等行业。招商局工业集团有限公司的控股子公司包括友联船厂有限公司、友联重工有限公司等。

友联船厂有限公司成立于1964年,是香港最大的修船厂,目前拥有香港、深圳深圳湾、惠州等三大修船基地,经营范围包括海洋石油钻井平台、大型集装箱船舶和油轮的修理、船舶改装等。

中国石化石油化工有限公司(以下简称“联合石化”)是中国石化石油化工有限公司(以下简称“中石化”)拥有75.84%股权的子公司中国石化石油化工有限公司的全资子公司。

联合石化注册资本30亿元人民币,是中国最大的石油贸易公司,主要经营国际原油贸易、成品油贸易、LNG贸易及仓储服务等国际石油贸易业务,2006年其原油、成品油进出口量已超过1.5亿吨,目前为世界LNG贸易的最大单一租家。Uniprec Singapore Pte Ltd为联合石化在新加坡注册的全资子公司。

2、公司与关联方的关系

客户名称	营业收入(人民币元)	占营业收入比例(%)
Uniprec	896,753,787	32
Mets Shipping	241,520,615	9
MingWah (Singapore) Agency Pte Ltd	177,248,940	6
Western Bulk Carriers	151,547,087	5
Information Economic & Trading Corp	112,767,034	4
Wugang Group	1,579,837,433	56

项目	2011年末		2010年末	
	金 额	占总资产的比例	金 额	占总资产的比例
应收账款	210,740,847	1.28%	127,952,959	0.79%
存货	234,315,836	1.42%	117,929,481	0.73%
可供出售金融资产	385,537,520	0.22%	703,534,534	0.37%
长期股权投资	635,782,587	3.85%	553,581,002	3.41%
固定资产	11,943,026,337	72.41%	10,000,110,025	61.60%
在建工程	607,641,756	3.68%	2,163,203,277	13.33%
短期借款	2,016,288,000	12.23%	1,721,902,000	10.61%
应付账款	271,778,544	1.65%	165,982,476	1.02%
预收账款	19,967,217	0.12%	33,962,674	0.21%
应交税费	43,464,985	0.26%	9,053,313	0.06%
一年内到期的非流动负债	377,628,689	2.29%	779,177,212	4.80%
递延所得税负债			38,380,341	0.24%
外币报表折算差额	-1,543,752,583	-9.36%	-1,174,989,240	-7.24%

以上各主要变动的原因如下:

1)应收账款210,740,847元,同比增加82,787,888元或64.70%,主要是油轮程租船增加,跨年度应收运费收入也相应增加;

2)存货234,315,836元,同比增加116,386,355元或89.69%,是因船期数量、程租船增加导致船存燃油量增加,燃油价格上涨也是重要因素之一;

3)可供出售金融资产36,537,520元,是中外石油航运有限公司2,383.85万股股票的公允价值,由于报告期内股价继续下滑,同比减少323,166,014元或38.80%;

4)长期股权投资635,782,587元,是投资合营企业中国天然气运输(控股)有限公司50%权益,同比增加82,101,565元或14.85%,是因新增投资数及当年实现利润;

5)固定资产11,943,026,337元,主要是油轮和散货船,同比增加1,942,916,312元或19.43%,是因2艘新建油轮及3艘新建散货船尚在在建工程中;

6)在建工程607,641,756元,是在建的2艘散货船的进度款,同比减少1,555,561,521元或71.91%,是因新建油轮及散货船转入固定资产;

7)短期借款2,016,288,000元,是境外子公司向银行借入的信用贷款,同比增加294,386,000元或17.10%;

8)应付账款271,778,544元,是境外子公司应付和预提的船舶燃油、物料、备件等账款,同比增加105,766,068元或63.74%,主要是因报告期内新增船队及采购量增加;

9)预收账款19,967,217元,是预收的船舶期租租金收入,同比减少13,995,457元或41.21%,主要由于年末期租费减少;

10)应交税费43,464,985元,同比增加34,411,672元或380.10%;

11)一年内到期的非流动负债377,628,689元,全部为一年内到期的长期银行借款,同比减少401,548,523元或51.53%,主要由于报告期末没有一年内到期的大额应付借款;

12)递延所得税负债年末无余额,是因报告期内能源投资没有分配利润给母公司,上年度余额为38,380,341元;

13)外币报表折算差额-1,543,752,583元,同比减少368,763,343元或31.38%,原因是人民币对美元升值。

项目	2011年	2010年	增减(%)
管理费用	69,690,909	61,168,187	13.93
财务费用	41,027,577	47,598,033	-13.80
所得税	11,561,689	53,399,754	-78.35

以上各项的主要变动原因为:

1)管理费用同比增加增加13.93%,主要是因为为香港办公室租金、员工薪酬及中介机构等费用增加。

2)本期财务费用同比减少13.80%,主要是因为报告期间境外美元借款利率维持低位以及国内存款利率提高,人民币利息收入大幅增加。

3)本期所得税费用同比减少78.35%,主要是因为本年度无境外分回利润所产生的所得税费用。

报告期内,公司现金及现金等价物净减少额341,795,496元。公司经营现金流量净额607,344,398元,比上年同期减少276,326,102元,主要因为报告期内下滑并持续低迷。投资活动现金流量净额11,649,545,293元,主要是由于新造船支出。其中,投资活动收入包括:收回已营运的LNG船工程决算余款8,523,234元;中远海运集团还款1,581,911元;中国液化天然气运输控股有限公司现金及公司现金分红共51,813元;投资活动支出包括2艘新建油轮5.8艘新建散货船建造进度款1,676,926,460元,上海LNG项目贷款25,575,791元。

报告期内,公司筹资活动现金流量净额644,193,372元。其中现金流入包括:银行借款3,358,264,000元;现金流出包括:偿还债务支出2,471,246,375元;分配股利151,069,498元及支付利息91,754,755元。三、报告期内其他重点工作情况

1、安全生产及防海盗工作

报告期内,公司继续坚持“安全第一,预防为主,综合治理”的指导方针,围绕年度安全工作部署,抓好船舶风貌建设,强化登检查程序,深入开展安全隐患排查,对季节性、阶段性和形势性影响安全生产的因素、潜在的风险和薄弱环节进行有效分析,认真落实安全防护措施,全年安全生产形势稳定。

报告期内散货船队发生一般等级事故2起,1艘船队受海盗入侵港口危险区,其中#64次曾突破陷过30,次以及正峡搁浅过,幸故障及时排除,68%。中国大石油公司 SHELL, BP, HUL, CHEYRON AND PETRONAS)对海友公司所属的21艘油轮进行68次安全检查,全部顺利通过。船舶安全管理状况继续得到石油公司和租家的认可。

报告期,公司船队保安、防海盗和防偷渡任务艰巨。特别是亚丁湾和索马里以东印度洋海域,武装海盗活动范围不断扩大,对过往船舶安全造成严重影响。据国际海事组织ITC统计,2011年全球海盗袭击事件421起,其中42起被报告通报。为保证公司船队顺利通过亚丁湾和高风险海域,确保船身、船舶及货物安全,公司细致部署防海盗具体措施,高度重视,积极应对,并雇配武装护航,确保船舶安全通过海上工作点。报告期公司船队顺利安全通过亚丁湾海域,共节省燃油约4,428吨,抵消船期损失后所节省费用约394万元。

散货船队采用最低航速,全年程租航次共节省燃油3,902吨,抵消船期损失后所节省费用约167万元。

2)、注重新技术的运用,减少碳排放

报告期公司改装船舶锅炉控制、锅炉及主副机燃油供应系统以便能够使用低硫燃油,满足个别区域硫氧化物(SOx)排放控制的要求。

3、节能减排与环境保护工作

报告期公司继续坚持以往节能减排工作经验,主要采取以下措施:

1)、经济航速、航速管理控制,提高运营效率

公司油轮船队目前主要航线是从中东波斯湾港口装载原油及燃料油运往远东地区,由于地理位置和船舶满载吃水深,可提供较好的航线选择,一般说来,选择新加坡及太平洋海域是最经济航线。

航速管理是根据每航次航程,空载受载前半天到达第一卸油港,船长综合考虑各种情况,以便船舶按照经济航速航行,节省燃料消耗,从而减少碳排放。一般最经济航速和航速相差在1.5节到2.0节之间。报告期公司能源消耗指标程租干吨海里能耗0.002789吨标煤/干吨海里,较年度预算的0.003217吨标煤/干吨海里,下降了15%,主要是由于公司在2011年全年坚决执行节能减排管理,创造了吨油消耗少量增长,而程租指标则显著增大幅大的局面。在全年恶劣的市场环境下,取得较好的减排和降低成本的效果。油轮船队全年通过低速航行,共节省燃油约4,428吨,抵消船期损失后所节省费用约394万元。

散货船队采用最低航速,全年程租航次共节省燃油3,902吨,抵消船期损失后所节省费用约167万元。

2)、注重新技术的运用,减少碳排放

报告期公司改装船舶锅炉控制、锅炉及主副机燃油供应系统以便能够使用低硫燃油,满足个别区域硫氧化物(SOx)排放控制的要求。

3、节能减排与环境保护工作

报告期公司继续坚持以往节能减排工作经验,主要采取以下措施:

1)、经济航速、航速管理控制,提高运营效率

公司油轮船队目前主要航线是从中东波斯湾港口装载原油及燃料油运往远东地区,由于地理位置和船舶满载吃水深,可提供较好的航线选择,一般说来,选择新加坡及太平洋海域是最经济航线。

航速管理是根据每航次航程,空载受载前半天到达第一卸油港,船长综合考虑各种情况,以便船舶按照经济航速航行,节省燃料消耗,从而减少碳排放。一般最经济航速和航速相差在1.5节到2.0节之间。报告期公司能源消耗指标程租干吨海里能耗0.002789吨标煤/干吨海里,较年度预算的0.003217吨标煤/干吨海里,下降了15%,主要是由于公司在2011年全年坚决执行节能减排管理,创造了吨油消耗少量增长,而程租指标则显著增大幅大的局面。在全年恶劣的市场环境下,取得较好的减排和降低成本的效果。油轮船队全年通过低速航行,共节省燃油约4,428吨,抵消船期损失后所节省费用约394万元。

散货船队采用最低航速,全年程租航次共节省燃油3,902吨,抵消船期损失后所节省费用约167万元。

2)、注重新技术的运用,减少碳排放

报告期公司改装船舶锅炉控制、锅炉及主副机燃油供应系统以便能够使用低硫燃油,满足个别区域硫氧化物(SOx)排放控制的要求。

3、节能减排与环境保护工作

报告期公司继续坚持以往节能减排工作经验,主要采取以下措施:

1)、经济航速、航速管理控制,提高运营效率

公司油轮船队目前主要航线是从中东波斯湾港口装载原油及燃料油运往远东地区,由于地理位置和船舶满载吃水深,可提供较好的航线选择,一般说来,选择新加坡及太平洋海域是最经济航线。

航速管理是根据每航次航程,空载受载前半天到达第一卸油港,船长综合考虑各种情况,以便船舶按照经济航速航行,节省燃料消耗,从而减少碳排放。一般最经济航速和航速相差在1.5节到2.0节之间。报告期公司能源消耗指标程租干吨海里能耗0.002789吨标煤/干吨海里,较年度预算的0.003217吨标煤/干吨海里,下降了15%,主要是由于公司在2011年全年坚决执行节能减排管理,创造了吨油消耗少量增长,而程租指标则显著增大幅大的局面。在全年恶劣的市场环境下,取得较好的减排和降低成本的效果。油轮船队全年通过低速航行,共节省燃油约4,428吨,抵消船期损失后所节省费用约394万元。

散货船队采用最低航速,全年程租航次共节省燃油3,902吨,抵消船期损失后所节省费用约167万元。

2)、注重新技术的运用,减少碳排放

报告期公司改装船舶锅炉控制、锅炉及主副机燃油供应系统以便能够使用低硫燃油,满足个别区域硫氧化物(SOx)排放控制的要求。

3、节能减排与环境保护工作

报告期公司继续坚持以往节能减排工作经验,主要采取以下措施:

1)、经济航速、航速管理控制,提高运营效率

公司油轮船队目前主要航线是从中东波斯湾港口装载原油及燃料油运往远东地区,由于地理位置和船舶满载吃水深,可提供较好的航线选择,一般说来,选择新加坡及太平洋海域是最经济航线。

航速管理是根据每航次航程,空载受载前半天到达第一卸油港,船长综合考虑各种情况,以便船舶按照经济航速航行,节省燃料消耗,从而减少碳排放。一般最经济航速和航速相差在1.5节到2.0节之间。报告期公司能源消耗指标程租干吨海里能耗0.002789吨标煤/干吨海里,较年度预算的0.003217吨标煤/干吨海里,下降了15%,主要是由于公司在2011年全年坚决执行节能减排管理,创造了吨油消耗少量增长,而程租指标则显著增大幅大的局面。在全年恶劣的市场环境下,取得较好的减排和降低成本的效果。油轮船队全年通过低速航行,共节省燃油约4,428吨,抵消船期损失后所节省费用约394万元。

散货船队采用最低航速,全年程租航次共节省燃油3,902吨,抵消船期损失后所节省费用约167万元。

2)、注重新技术的运用,减少碳排放

报告期公司改装船舶锅炉控制、锅炉及主副机燃油供应系统以便能够使用低硫燃油,满足个别区域硫氧化物(SOx)排放控制的要求。