招商局能源运输股份有限公司

公司代码:601872　　公司简称:招商轮船

2014 年度报告摘要

一 重要提示

1.1 本年度报告摘要来自年度报告全文,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

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	

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情况

2.1 公司主要财务数据

单位:元 币种:人民币

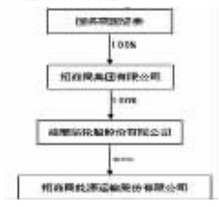
	2014年末	2013年末	本期末比上年同期末增减(%)	2012年末
总资产	28,138,043,145.16	16,899,267,808.60	66.50	19,712,553,964.75
归属于上市公司股东的净资产	10,090,282,795.04	9,898,695,456.24	1.94	12,306,337,040.62
	2014年	2013年	本期比上年同期增减(%)	2012年
经营活动产生的现金流量净额	1,066,406,047.95	490,881,579.53	117.24	682,034,074.79
营业收入	2,602,150,349.41	2,566,876,946.90	1.37	2,869,584,030.20
归属于上市公司股东的净利润	200,264,205.26	-2,183,523,287.83		91,071,090.66
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-154,868,353.04	-2,035,168,802.82		52,461,978.98
加权平均净资产收益率(%)	2.00	-18.91	增加20.91个百分点	0.79
基本每股收益(元/股)	0.04	-0.46		0.02
稀释每股收益(元/股)	0.04	-0.46		0.02

2.2 截止报告期末的股东总数、前十名股东、前十名流通股东(或无限售条件股东)持股情况表

单位:股

截止报告期末股东总数(户)					178,926	
年度报告披露日前第五个交易日末的股东总数(户)					190,558	
截止报告期末表决权恢复的优先股股东总数(户)						
年度报告披露日前第五个交易日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	
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	
深圳华强实业股份有限公司	其他	0.52	24,677,432		未知	
中国工商银行股份有限公司-诺安灵活配置混合型证券投资基金	其他	0.47	22,000,000		未知	
中江国际信托股份有限公司-金狮151号资金信托合同	其他	0.32	15,257,186		未知	
中信证券股份有限公司客户信用交易担保证券账户	其他	0.30	13,942,362		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,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。					
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明						

2.3 公司与实际控制人之间的产权及控制关系的方框图



三 管理层讨论与分析

(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,设立以来主要生产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")及其子公司。能源运输投资本身也是一间投资控股型企业,其通过中间层控股公司控股和参股的油轮船队、散货船队、LNG船队单船公司和三个专业船舶管理公司,以及其他相关实体公司是公司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资产状况和经营成果。本节内容主要围绕控股子公司和相关实体子公司的生产经营活动进行,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. 2014年航运市场回顾

2014年,世界主要经济体复苏步伐不一,美国经济持续复苏,欧洲经济麻烦不断,中国经济下行压力进一步增加,美元指数持续走强。受供需及金融等因素影响,铁矿石、天然气和原油等大宗商品价格持续下跌,特别是下半年油价的持续暴跌对全球原油生产、贸易、储存和海运格局产生深远影响,铁矿石等价格的暴跌也将对干散货市场构成长期深远影响。

(1)国际原油轮运输市场

2014年一季度,受短期需求影响,VLCC油轮市场频繁出现阶段性运力供应紧张,市场巨幅波动;二季度随东亚炼厂进入检修季、中国原油库存达到历史高位影响需求疲弱、市场快速回落后陷入低迷,三季度市场震荡回暖,四季度传统旺季来临,油价持续暴跌,中国增加进口储备原油,东北亚地区压港现象频发,运费率超预期攀升。全年TD3平均值为WS47.6(折合2013费率为WS44.6),同比上涨18.4%;受益于油价下跌,船用燃料油成本大幅下降,评估全年平均航次收益约TCE为25,026美元/天,同比大幅上涨108%。

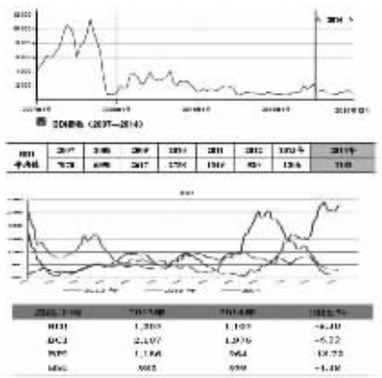
2014年AFRAMAX油轮市场主要因该船型运力近年来首次呈现负增长表现强劲,TD8航线WS走势与2013年相仿但整体大幅上移,仅在第三季度短暂回落至去年同期水平,继而急速回升,全年平均TD8 WS107.8,同比上升18.9%。

原油船运价指数(BDTI)(TD3,TD8)(数据来源:波交所,AMCL)

(2)国际干散货船航运市场

2014年,干散货市场走势远低于预期。2013年四季度的旺季行情在年初得以延续,但好景不长,二季度市场加速探底,弱势延续至整个三季度,四季度市场虽一度呈现季节性需求增加的势头,但随着主要大宗商品价格一路向下,干散货市场提早结束旺季行情,进入新一轮的探底,BDI指数再一次以三位数字进入圣诞假期,在失望中结束全年交易。回首年初业界(包括本公司,尽管也小心地提示了低于预期的风险)的普遍乐观预计,再次证明没有人拥有预测航运市场的水晶球。

BDI指数走势对比(数据来源:波交所,香港明华)



(3)船用燃料油价格

2014年前三季度船用燃料油价格走势尚算平稳,第四季度的持续暴跌超出了大部分船东的想象。中东主要加油港阿联酋FUJAIRAH港船用燃油IFO380全年平均价格由上年的616.1美元/吨下跌约8.6%至563美元/吨,年末跌至最低位,航次成本因此大幅降低,但受采购周期、船存燃料油等因素影响,滞后效应明显;部分国际航运公司因采购期油比重较大,还不得不计提了巨额燃油套期拨备。

(数据来源:Platts Bunkerwire,AMCL)

2. 2014年公司经营生产情况

2014年是招商轮船发展史上具有重要里程碑意义的一年。面对复杂的经济环境和航运市场形势,在股东的大力支持和董事会的正确领导下,公司全体员工努力把握市场机会,凝心聚力,扎实工作,锐意创新,不断探索追求智慧增长,主要方面工作均取得显著成绩,实现了四个方面的突破:重大项目方面,油散气船队的发展均取得重大进展;经营方面,油轮散货船队全面扭亏;船队结构方面,拆旧造新时机把握契合国家政策,以相对较低成本进一步优化船队结构的三年战略举措稳步推进;资本市场方面,承蒙各类投资人厚爱,公司股价表现良好,非公开发行股票适时启动,控股股东大手增持彰显对招商局集团主业和祖业的坚定信心,同时公司资本金将进一步得以补充。公司在因拆船、压港和低航速等原因,公司全年平均权益口径的运力及有效营运天数有所减少的情况下,完成和超额完成了全年经营计划,为实现跨越式发展、打造国际一流航运企业的战略目标迈出坚实一步。

报告期公司旗下三支船队共完成货运量4,134万吨,减少22.5%(同比,下同)。其中,油轮船队完成货运量2,112万吨,减少32.2%,营运率96.3%;散货船队完成货运量1,260万吨,减少13.1%,营运率97.9%;LNG船队完成货运量1,621万立方米(约762万吨),减少1.7%,营运率100%。公司实现营业收入26.02亿元(人民币,下同),增加3,527万元;实现利润总额2.81亿元,增加24.20亿元;实现归属母公司股东净利润2亿元,增加23.84亿元;若剔除本年与上年度船舶减值、拆售船亏损及拆船补贴等不可比因素,2014年经营性净利润约5.10亿元,同比增加5.58亿元。

报告期内,公司所做的主要工作概括而言包括以下十个方面:

一、狠抓全面安全管理,安全形势持续稳定

公司船岸员工贯彻新《安全生产法》和公司安全生产管理要求,持续强化安全生产责任意识,针对典型案例开展专题研讨,树立"零伤害"理念,严格"零缺陷"管理,追求"零事故"目标。2014年,公司安全生产形势持续稳定,没有发生等级以上的安全责任事故。一是加强安全培训,加强"平安交通"创建宣贯,2014年累计组织培训85批次,443人次;二是积极开展登轮检查工作,组织应急演习。2014年船队累计组织登轮检查及其他相关检查96艘次,共提出760项缺陷,均已整改或已列入整改计划。此外,各轮有针对性地开展了事故救援预案演练;三是深入开展安全隐患排查治理工作,加强对关键设备、关键环节、关键部位和重大危险源的隐患排查力度,2014年累计排查隐患2515项,完成整治2465项。

二、全力推进油轮合资公司项目

经过一年多前期工作,此项由国务院国资委倡导的央企整合项目在报告期内最终达成。2014年9月5日,公司与中国外运长航集团在北京签署了关于成立VLCC合资公司的协议。2014年9月17日,"中国能源运输有限公司"(以下简称"CHINA VLCC"或"合资公司")在香港注册成立。公司会同合作方中国外运长航集团在以下方面为该项目的达成付出了艰苦的努力:

一是建立良好的工作协调机制。在前期艰苦复杂的谈判完成之后,公司会同合作方成立了联合工作组,下设船舶技术、运营管理、融资财务、法律商务(保赔)、信息披露和董事会事务等六个专项小组,召开多轮协调/专题会议,为合资公司的平稳过渡、顺利运营提供了组织保障。

二是积极稳妥开展船舶交接、合理做好融资安排。在时间紧、任务重、人力有限的情况下,公司上下齐心协力、攻坚克难、忘我工作,认真评估管理变更存在的风险,精心部署船舶收购和交接的每个环节。在短短两个月时间内,开展了船舶的联合检验/试航,签署了19份船舶买卖协议和11份船舶交接协议,完成了船舶的更名换旗、注册登记、船舶投保、内外审核、船级检验、证书签发等工作,并顺利衔接了新接船舶的商务运营、高效完成了首航次订载。截至2015年2月,合资公司共完成实船交接31艘,加上持有的订单,船队规模已然跻身世界领先VLCC船队行列。

本次船舶接收共签订贷款合约4份,融资总额为7.67亿美元,抵押船舶共16艘,抵押船舶总值为11.33亿美元,融资率为67.6%,公司利用自身良好的资信和财务状况,以及与境内外银行长期友好合作关系,经过艰苦、复杂、高强度的谈判,将相关融资成本控制在较低水平,为保持油轮船队较低的经营成本付出了巨大的努力。

三是整章建制。合资公司成立以来已召开了两次董事会会议,对涉及船舶交接的重大事项、遵留问题(如新收购的部分二手船船况较差)等进行决策,对未来发展战略进行谋划。同时,建立健全了公司组织和管理架构,制订了投资、经营决策及日常管理等相关制度,推动公司管理逐步完善、经营步入正轨。

此外,中国石化集团及其下属联合石化为促成油轮合资公司项目的达成也给予了有力支持。公司董事会年初批准的公司与联合石化签署的长期运输协议在CHINA VLCC成立后正式生效,联合石化在合资公司组建和成立初期给予货源支持,充分体现了国有骨干央企在中国进口能源运输上通力合作的责任感和使命感。

CHINA VLCC的成立与发展,意义非凡。该项目不仅契合2014年9月国务院颁布的《关于促进海运业健康发展的若干意见》的要求,对保障国家能源运输安全具有重大作用,对各方股东和利益相关者也将发挥重大的价值;同时,这也是公司实现跨越式发展、提升核心竞争力,打造世界一流航运企业的重大举措,是自公司设立时引入中国石化作为主要股东后又一具有划时代意义和深远影响的关键一步。

三、适时实施拆旧造新,低成本优化船队结构

2013年以来,公司审慎判断市场,抓住有利时机开展新船订造,并积极响应国家相关政策,推进老旧船舶更新,进一步优化了船队结构。订造新船方面。公司订造的15艘节能环保型VLCC和12艘节能环保型散货船已分别在上海外高桥船厂、大连船舶重工、澄西船厂和中远川崎船厂陆续开工建造,其中VLCC"凯梦"轮于2014年11月12日交船,报告期内实现盈利540万元。报告期后,"凯荣"和"凯润"也已在2015年2月顺利交接投入营运。

拆解老旧船方面。在订造新船的同时,公司对部分老龄船进行了报废处置,继2013年拆售1艘老旧VLCC油轮和1艘Suezmax油轮后,报告期内继续拆售了3艘老旧VLCC油轮、8艘老旧散货船。

四、积极捕捉市场时机,生产经营部署得当

2014年,公司实现经营大幅扭亏,这得益于对市场的准确研判,对机遇的及时把握,对业务的积极拓展,对经营的精心部署。

一是稳抓市场脉络,及时锁定收益。油轮船队通过精准判断、合理摆位,成功避开波谷,锁定高点订载,一季度尤其成功,VLCC船队一季度平均订载费率约WS57(TD3平均费率WS51),平均TCE收益近41,000美元/天,为国内外可比油轮公司中的最高水平。"凯荣"轮四季度成功抓住市场上行的最高点,成交费率WS78,是全球VLCC市场2014订载费率最高的四宗定载之一。抓住高位落实定载为公司完成全年经营目标奠定了良好基础。

干散货船队方面:2艘好望角型船5年期长期期租合同继续提供稳定收入;公司年初抓住市场时机,相对高位锁定2艘好望角型船1年期期租;并通过采取"平价值置换"方式,在租出3艘自有49,000DWT大灵便型船的同时,以折算相同价格租入2艘57-58,000DWT现代型超灵便型散货船,达到了置换老旧运力、实现最大价值的目的。

二是开发新客户,开拓新货源。经营团队积极执行"大客户"战略,不断开拓新货源、开辟新航线。公司新开发了中国石化燃料油公司、中国化工、振华石油、光汇石油、CONCORD等国际知名石油公司、贸易商成为合作伙伴,继续扩大客户群体;散货船队新增货主客户48个,船东客户4个,打开与俄罗斯最大的煤炭贸易商SUEK AG、澳洲铁矿货主BHPB、FMG等的合作之门,并通过了全球知名贸易商GDF严格的背景审核,为未来经营打下基础。

三是创新经营思维,合理布局航线。海宏公司通过市场分析比较、测算航线组合收益,在原有"三角航线"基础上,开发了AFRAMAX跨澳洲新航线;因应VLCC市场航线费率波动适时调整运力布局,三季度将西非装载的VLCC航次比重提升至45%,有效提升了船队整体经营收益。散货船队抓住市场机会,将即期经营的3艘船舶布置在增产明显、航程较短的澳洲航线上,间中执行南美智利/中国航线;将2艘自有船和1艘租入船摆位到美湾和美东,避免了区域狭隘的不足,更好地利用了不同洋区的市场波动,提高了整个船队的租金水平。

四是探索适当实施相关产业链延伸。明华(新加坡)公司在巩固船舶代理传统服务的基础上,积极探索新业务,代理的纳米浆液首次实现了在中国内地的销售,代理的裕祥化工涂料也成功进入中国石化网络供应商名单。此外,还开发了代理销售燃油监控系统、为船东监控船舶加油、重新绑扎货物等业务,努力探索新的利润增长点。

五、紧密跟踪重大项目,锁定目标持续发展

2014年,公司在重大项目方面继续取得新的突破。

一是淡水河谷项目。经过近2年的接触和艰苦谈判,2014年9月26日,公司与淡水河谷在北京签署了战略合作框架协议,将在海上货物运输和综合物流服务领域,尤其是巴西至中国的铁矿石运输方面开展长期合作。根据协议,双方将进一步达成25年铁矿石包运合同。招商轮船拟相应订造10艘大型矿砂船。该协议的签署对双方均具有标志性的意义。

二是亚马尔LNG项目。2014年7月8日,CLNG/TK联合体中标的亚马尔项目6艘北极型LNG运输船签署了造船合同。亚马尔项目为LNG生产一体化项目,建设总投资将超过200亿美元。

三是航运产业链延伸项目。受客观因素影响,报告期筹划中的石油仓储项目未能落地,但招商轮船与招商局集团海事SBU内的公司业务协同进一步加强,年末与业内著名的海事贸易公司香港海通有限公司合作成立了船舶贸易公司,拟从事船舶买卖、船舶经纪、融资租赁等业务。

其他一些重大项目正在积极跟踪和研究中。

六、继续稳妥理财,适时启动非公开发行

报告期,受多种因素综合影响,承蒙各类投资者追捧,公司股价大幅攀升,全年涨幅领先全球航运股,这反映了资本市场对公司战略发展投下了信心一票,也让公司管理层深感压力的同时倍增继续竭力为股东创造价值的动力。11月,公司为满足资本开支需要,时隔4年多再次启动了资本市场再融资,拟以3.47元/股向控股股东招商局集团定向增发5.76亿股,募集20亿元用于已经订造的VLCC油轮等新造船订单进度款。此次非公开发行顺利取得了国务院国资委批复,并获公司各类股东的鼎力支持,股东大会高票通过了非公开发行股票的相关议案。

在财务管理方面,公司继续紧盯汇率、利率市场,做好境内人民币稳妥理财,安排好新增船舶的融资工作,利用境内外两个市场的汇率和利率差异,降低融资成本。2014年共实现理财收益2.38亿元,平均综合资金成本继续保持低位。

七、积极推进节能减排,有效实现降本增效

公司在油轮和散货船队继续开展主机增压器隔离装置、主机滑阀式喷油器、船体加装导流罩等三个技术改造项目,报告期通过了交通运输部专家组审核、国家级节能减排专家现场审核。核定上述三个项目年度节能量达2.7万吨标煤,节能减排成效显著,并获得了国家节能减排专项资金补贴1000万元。

此外,公司在船舶安全的前提下,实施超低速航行及能效管理计划,显著降低了燃油消耗和各种物料备件采购费用。2014年累计减少二氧化碳排放13.5万吨、二氧化硫排放2000吨,节省燃油消耗4.2万吨,节省燃油费用9,573万元,节省物料备件费用874万元。

八、努力提升管理水平,全面加强总部建设

报告期公司通过完善制度、规范流程、明晰职责、加强信息化建设等方式进一步巩固了内控体系,管理水平得到进一步得升。一是继续完善各项管理制度,二是加强信息化建设、积极推进公司信息化规划在船岸的实施,三是强化KPI业绩考核,四是注重员工体验、改善办公环境。

九、着力抓好人才建设,助力实现非常之功

报告期公司结合战略实施和船队跨越式发展需要,继续大力推进人才队伍建设。一是根据公司的中长期发展战略,对管理组织架构进行了认真梳理,二是为适应公司发展的需要,加大招聘力度、实施薪酬结构优化调整、加强管理及业务培训,三是公司在上海海事大学、大连海事大学、集美大学、江苏南京航海技术院校等第一批4所院校设立了"招商轮船奖学金",以吸引更多的有志青年未来投身招商轮船的航海事业。截至2014年底,共有340名学生获得资助。

十、推动建设企业文化,凝心聚力共展风采

企业文化建设是一个企业生存发展的灵魂,是增强企业凝聚力的重要方面。2014年公司一是通过举办丰富多彩的员工活动,致力营造"温馨、友爱、互助"的家园氛围,落实国家"八项规定",倡导廉洁文化,履行勤俭节约。组织员工参加"汇知正行,知行合一"为主题的公司日活动;二是组建招商轮船足球队、篮球队,并积极参与招商局系统内部相关比赛;三是出资在公司船舶上建设"基层员工之家",将人文关怀深入到船舶一线;四是《招商轮船》网站完成全新改版,栏目内容焕然一新;五是公司组织撰写的《招商轮船史事长篇》和《招商局船谱》已基本收官,为百年招商史增补了航运祖业的重要篇章。

值得一提的是,2014年7月16日,在菲律宾民都洛岛西海域避抗9号强台风"威马逊"过程中,"明锋"轮与公司岸基管理团队密切配合,成功营救4名菲律宾籍遇险渔民,体现出公司船岸员工良好的职业素养和国际人道主义精神。

行业竞争格局和发展趋势

原油海运行业的基本情况　由于石油主要产地和消费地的地理分布原因,产生了原油海洋运输行业,海运也是最大量、高效和成本最低的石油运输方式。2014年,全球原油产量约为每天0.93亿桶,较2013年增长1.4%,2010年至2014年复合增长率约为1.84%,全球原油生产增长速度较慢。全球原油生产格局中,由于北美原油生产规模扩大导致OECD国家产油比例大幅上升,2010年至2014年全球份额增加3个百分点。2014年,全球原油消费量约为每天0.92亿桶,较2013年增长1.1%,2010年至2014年复合增长率为1.4%,全球原油消费增长速度低于生产增长。美国目前仍为全球最大原油消耗国,中国等亚洲其他非OECD国家原油消耗量近年来持续上升。2014年,全球原油市场呈现供大于求的状况。随着OPEC宣布保持原油产能,全球原油供应短期内不会产生明显下降,原油生产国之间进入市场份额争夺的竞争。预计2015年全球石油供应市场仍处于供大于求的状态,若主要产油国不大规模减产,则供求差异有扩大趋势。OPEC仍是全球原油最重要来源,预计OPEC在2025年之前原油产量将维持现有水平,约为3000万桶/日。2010年以来,中国原油进口量继续呈高速上涨趋势,年均上涨约7%;中国进口原油在保持中东原油为主的情况下呈多样化趋势,在进口结构中,从中东进口原油的比重基本保持不变,从非洲地区进口原油的比重下降,拉美、哈萨克斯坦等其他国家进口的原油比重增加。目前,全球主要有7大海上石油运输通道,包括霍尔木兹海峡、马六甲海峡、苏伊士运河、曼德海峡、丹麦海峡、土耳其海峡和巴拿马运河。它们是石油出口地和消费地之间的纽带,承担了全球大部分石油运输量。其中,霍尔木兹海峡和马六甲海峡承担了全球海上石油运输量的2/3。

能源安全分析机构发布的预测报告显示,到2020年,苏伊士运河以西地区的原油贸易量将下降420万桶/日;而苏伊士运河以东地区的原油贸易量将增加470万桶/日。

原油轮运输市场趋势　2014年全球共有油轮3160艘,较2013年下降1%,总吨位3.22亿吨,较2013年增长0.4%,全球油轮船队规模低速增长,2010至2014年间,油轮船队船舶数量年均增长1%,总吨位年均增长2.72%。2014年全球VLCC船队平均船龄7.9岁,Aframax平均船龄9.4岁。据Drewry预计,至2019年,全球油轮船队总吨位将接近5亿吨,复合增长率保持3%左右。全球油轮订单总吨位约占全球运力的13%,其中VLCC占14.2%,大型油轮订造需求高于中小型油轮。近期随市场好转,油轮订单有所增多,但2016年底之前能够交付的不多。全球油轮的建造集中在韩国、中国和日本这东亚三国,接收的总订单数接近全球订单数的90%。

2014年年底,全球VLCC船舶数量超过620艘,总吨位接近2亿吨。全球VLCC船队规模增长高于船队总量的增长率。Drewry预计至2019年全球VLCC船队增长将保持现有增速,维持在约4%。由于原油运输需求增长高于船队规模增长,特别是长程运输的需求增多,VLCC船队供需平衡正在修复,预计2019年全球VLCC船队供需差距将缩小至10%,较2014年降低6%。

北美地区石油产量增加,美国自区外进口石油减少,其VLCC需求减少,经济增长和炼油能力快速提升,中印两国原油需求继续攀升,是VLCC需求增长主要动力。据Clarkson预计2012-2016年VLCC需求中国增加69艘,印度增加17艘,美国减少14艘,日本减少11艘,此消彼长,总量增长约70艘。中国石油公司近年来成为油轮市场需求的主力,其中中石化在油轮租赁及VLCC租赁市场规模均为全球第一。

国际能源机构如美国能源信息署(EIA)预计,目前全球陆上储油设施使用已近饱和(广义的石油储存设施除陆上/地下油库外,还应包括油轮、管道等)。随着原油价格持续暴跌后进入开始低位震荡区域,以及原油供大于求的差额导致原油仓储量需求上升。理论上海上浮仓2015年可能达到100艘VLCC甚至更多。

从历史数据看,浮仓需求长期存在,且浮仓需求的波动对市场运力和油轮运价会构成较大影响。市场预计近期将可能出现大量浮仓需求,有利于维持目前VLCC的运价水平。2008年金融危机后,海上浮仓曾经高达1.1亿桶,租用了55艘VLCC,占当时总运力近10%,对当时的VLCC运价构成了强力支撑。目前据我们观察,石油公司和贸易商确有租用VLCC储油的部署。

全球干散货需求保持低速增长,中国大宗商品需求维持增长,但增长减速趋势明显,进口存在结构性增长动力。

2014年,"新常态"成为描述中国经济的流行词。由于外需增长减速,加之中国的制造成本比较优势逐渐减弱,外贸加工产业外迁,外贸需求增长动力不足。国民劳动收入长期增长低、占比低,国内消费占GDP比重远不如外需和投资,虽然近年内需增长明显提速,但对经济增长的驱动作用尚无法替代外需的减速。近年,经济增长动力主要来自投资和基础设施建设。此种模式使得大宗商品需求在中短期内仍将维持增长,但依靠投资及基础建设的增长拉动经济增长的模式无法长期维持,大宗商品需求增长减速。

相比进口大宗商品,国产大宗商品普遍存在生产成本较高的劣势。若无经济体经济发展替代中国的高增长,预计国际大宗商品价格在一段时间内将保持中低价位。国产铁矿石品位低,开采成本高,以目前铁矿石的价格水平估计,国产铁矿石生产商盈利空间消失;国内原油生产也面临着相似的境遇。在中国成熟的进口贸易体系支持下,出于国家战略物资安全考虑,国产大宗商品仍将维持一定的生产能力,但在市场规则的作用下,高成本国产资源将逐步退出市场,由进口资源替代,预计进口大宗商品在结构调整期内需求增速仍将保持。

煤炭需求增长方面,未来印度或取得中国成为主要动力。以印度为代表的亚洲国家电力来源很大程度上依赖煤炭,预计印度2015年动力煤进口增速或达到9%,进口量超过1.8亿吨。受供应充足和煤炭进口监管趋严影响,2015年中国煤炭进口需求或出现负增长。

由于中国国内产量增长强劲、非洲粮食进口需求减少等影响,粮食需求2015年或录得1%的负增长,美元强势也将影响美国粮食出口的竞争力。

运力供应方面,2007-2008年的疯狂后遗症恶劣影响及"四万亿"的负面影响尚在延续,干散货船运力供应仍在去增长惯性中,离真正的去产能还需时日(譬如好望角型散货船,尽管拆船量剧增、拆船年龄从2010年的28岁左右目前直奔20岁以下,但过去五年产能复合增长率仍高达双位数字,令人唏嘘。)

对2015年航运市场形势的基本判断

作为一个专注的船东,我们虽然没有水晶球,但也一直深怀敬畏地持续跟踪和研究市场,尽管我们的观点也许会缺乏价值甚至误导,但我们还是有义务告诉股东我们对市场的理解与看法。

油轮运输市场　IEA(国际能源署)预计2015年全球原油需求增90万桶/天,增幅约1%,增幅低于2014年。EIA(美国能源信息署)预期未来一直到2020年,美国都将是石油供应增长的主要来源,即便最近油价崩跌。国际能源署并不认同有关页岩油增长将加剧放缓的预期,这或意味着北美原油净进口量将继续下降。世界经济复苏进程和国际地缘政治局势复杂,原油需求增长存在较大变数,贸易运输格局也在发生变化。VLCC远距增加趋势继续;亚洲国家进口加勒比海及西非地区原油增加。

经合组织原油消耗份额进一步下降,发展中国家原油消耗继续保持增长势头,成为全球原油消耗增长的动力。中国石油进口增长一部分来源于中东,西非、加勒比和南美也开始扮演越来越重要的角色,中国需求的增长将替代美国进口需求的下降,原油需要长途运输的量增加。石油进口远程运输需要更多的VLCC,油轮利用率预计将保持高位。

为了抵御市场的波动、抱团取暖,船东之间多种方式的合作逐步频繁,以兼并收购为主的资本合作和以POOL运营为主的营运合作将扩大。除历史最悠久、合作最紧密的日本船公司组成的国油国运联合体外,近期成型的VLCC Chartering、中东产油国VLCC联合体Bahri和Gener8 Maritime均为VLCC联合体的领先者,分别运营超过50艘VLCC、37艘和28艘VLCC。招商轮船旗下的中国能源运输有限公司也已形成全球领先VLCC的规模。油运公司的合作或将成为未来的一段时间内的趋势,行业集中度将有所提升。未来需要提防的是油轮市场景气持续超预期及由此带来的疯狂投资人。

干散货船航运市场　虽然全球干散货运输总需求整体仍将保持增长,但增速不及过去15年的平均速度。运力供应方面,超景气期反弹时投资人和船东的非理性导致干散货船市场累积了大量运力和新船订单,市场产能去化阶段尚未真正开始,总运力严重过剩的状态仍将持续。总体看来,全球干散货远洋运输市场供大于求的状况改善缓慢,尚看不到大幅提振运价的驱动力,但干散船市场庞大,结构性和季节性的机会随时可能出现,BDI指数的金融属性近年也已增强,市场大幅波动或在下半年出现。

总体而言,2015年原油运输市场和干散货运输市场形势仍可能分化,原油轮运输市场形势或继续改善,油价走势和储油需求或成为关键变量,预计市场季节性和短期性的剧烈波动仍将持续,机遇与挑战并存,机遇或大于挑战。而干散货市场受制于严重供大于求状况改善缓慢,预计2015年仍将困难重重。

(一)公司发展战略

招商轮船战略定位为打造具有较强核心竞争力的国际一流航运企业,成为盈利稳定的综合性航运及相关服务提供商。公司计划在2014-2016年三年战略规划期内基本完成船队规模和结构的优化调整,提高船队专业化经营管理水平,力争净利润、净资产规模及资产回报水平进入全球同业前列。油轮船队立志成为"中国领先、世界一流",在中国进口能源运输市场中占有重要份额。干散货船队突出特色经营并继续寻求大客户合作,LNG船队在控制投资风险的前提下继续寻求新项目、稳健扩大规模、提高盈利能力。

(二)经营计划

油轮船队全力做好合资后的船队经营工作,散货船队力争早日落实与淡水河谷的战略合作,进一步优化船队的船型、船龄、成本结构。在合理管控风险的基础上适度加快LNG船队发展,进一步拓展海外项目。在规范管理的基础上合理调控租入船业务规模,探索船舶资产经营,推进与公司主营业务密切相关及可能带来协同效应产业链延伸项目。争取早日实现由航运单一承运人向综合运营商转型,积极寻找向原油运输业务上下游拓展的投资机会。做好报告期内启动的非公开发行股票工作。

2015年,公司计划实现船舶营运率不低于96.09%,力争实现营业收入增长100%以上,达到54亿元,并努力控制营业成本的增长幅度,力争保持和提升主营业务毛利水平。

(三)因维持当前业务并完成在建投资项目公司所需的资金需求

根据截止报告期末公司的资本开支计划,公司2015-2016年的资本性开支预计分别为人民币43.6亿元和30.4亿元,上述资金需求拟主要通过非公开发行股票募集资金、自有资金和境内外银行借款支付。

(四)可能面对的风险

全球经济不景气,中国经济减速导致大宗商品需求增长下降,需求放缓将制约航运业市场环境的好转。

全球航运市场不景气。虽有好转预期,但供过与求的状况将维持较长时间。市场不景气是对本公司运营的最大外部风险。

美元/人民币汇率风险及美元利率风险。公司在境内的人民币贬值风险正在显现,或需调整资金管理策略;美元利率上升的预期明显,公司境外美元低成本融资的优势或将消弱。

油价风险,需防止油价剧烈波动给公司带来的负面影响,尤其是在公司暂时缺乏有效对冲油价风险手段的时期。

央企整合风险。央企整合在给公司带来跨越式发展机会的同时,也往往可能带来融合的负担甚至整合失败的风险、

人力资源和管理风险。目前公司的人力资源、薪酬体系和管理水平尚难以满足公司快速发展的需要,相关方面的问题如果不能迅速解决有可能成为公司发展的制约。

四 涉及财务报告的相关事项

4.1 与上年度财务报告相比,会计政策、会计估计发生变化的,公司应当说明情况、原因及其影响。

重要会计政策变更

会计政策变更的内容和原因	审批程序	备注
2014年,财政部新颁布或修订了《企业会计准则第2号——长期股权投资》等一系列会计准则,本集团在编制2014年度财务报表时,执行了相关会计准则,并按照有关的衔接规定进行了处理。	相关会计政策变更已经本公司第四届董事会第七次会议批准。	注

注:本集团根据财政部2014年发布的《企业会计准则第2号——长期股权投资》等八项会计准则变更了相关会计政策并对比较财务报表进行了追溯重述,主要涉及科目如下:

(1)将原权益法下在被投资单位除净收益及利润分配以外的所有者权益变动的其他变动和可供出售金融资产公允价值变动损益计入"资本公积"的部分调至"其他综合收益"核算,此项会计政策变更采用追溯调整法。该项会计政策变更对期初财务报表的影响为追溯调增"其他综合收益"年初数39,919,700.87元,调减"资本公积"年初数39,919,700.87元;

(2)将"外币财务报表折算差额"调至"其他综合收益"列示,此项会计政策变更采用追溯调整法。该项会计政策变更对期初财务报表的影响为追溯调减"其他综合收益"年初数1,767,095,310.60元,调增"外币财务报表折算差额"年初数1,767,095,310.60元。

上述会计政策变更对2014年1月1日及2013年1月1日的报表项目影响如下:

受影响的项目	2014年1月1日			2013年1月1日		
	调整前	调整金额	调整后	调整前	调整金额	调整后
资本公积	5,973,036,639.91	-39,919,700.87	5,933,116,939.04	5,958,752,571.75	-25,635,632.71	5,933,116,939.04
其他综合收益		-1,727,175,609.73	-1,727,175,609.73		-1,531,382,844.24	-1,531,382,844.24
外币报表折算差额	-1,767,095,310.60	1,767,095,310.60		-1,557,018,476.95	1,557,018,476.95	

本集团编制的本年财务报表所采用的会计估计与上年度财务报表相一致,未发生会计估计变更以及前期差错更正事项。

固定资产单位价值认定标准变更

财政部于2014年10月发布了《关于完善固定资产加速折旧企业所得税政策的通知》(财税2014年75号),对所有行业的企业新购进单位价值不超过100万元的研发仪器设备和单位价值不超过5000元的固定资产,允许一次性计入当期成本费用在计算应纳税所得额时扣除,不再分年度计算折旧。

鉴于上述规定,公司将固定资产的单位价值标准从2,000元人民币(或等值外币)提升至5,000元。对新购进的单位价值在2,000-5,000元的大额低值易耗品,建立台账完善日常管理。

本次会计政策变更自2015年1月1日起执行。

本次会计政策变更对公司经营成果的影响:根据《企业会计准则》有关会计政策及会计估计变更的规定,对上述会计政策变更采用未来适用法,无需进行追溯调整,因此不会对2014年及其之前年度的财务报告产生影响。

4.2 与上年度财务报告相比,对财务报表合并范围发生变化的,公司应当作出具体说明。

本集团合并财务报表范围包括招商局能源运输投资有限公司、招商轮船散货船控股有限公司、招商轮船LNG运输投资有限公司、招商轮船油轮控股有限公司、招商局能源运输(香港)有限公司、明海置业有限公司、招商轮船船贸投资有限公司等112家公司。与上年相比,本年因投资新设增加