招商局能源运输股份有限公司

证券代码:000598　证券简称:兴蓉投资　公告编号:2012-04

2011年度报告摘要

§1 重要提示

1.1 本公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证本报告所载资料不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,并对其内容的真实性、准确性和完整性负个别及连带责任。

本年度报告摘要摘自年度报告全文,报告全文同时刊载于 www.sse.com.cn。投资者欲了解详细内容,应当仔细阅读年度报告全文。

1.2 公司全体董事出席董事会会议。

1.3 公司年度财务报告已经德勤华永会计师事务所有限公司审计并被出具了标准无保留意见的审计报告。

1.4 公司负责人李建红、主管会计工作负责人刘威武及会计机构负责人（会计主管人员）王有良声明:保证年度报告中财务报告的真实、完整。

§2 公司基本情况

2.1 基本情况简介

股票简称	招商轮船
股票代码	601872
上市交易所	上海证券交易所

2.2 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
联系地址	上海市中山东一路9号三楼（外滩9号楼）、深圳市蛇口龟山路明华国际会议中心C座七楼、香港干诺道中168-200号信德中心招商局大厦37楼	上海市中山东一路9号三楼（外滩9号楼）、深圳市蛇口龟山路明华国际会议中心C座七楼、香港干诺道中168-200号信德中心招商局大厦37楼
电话	021-63234803	021-63234803
传真	021-63238238	021-63238238
电子信箱	IR@cmhk.com,601872@gmail.com	IR@cmhk.com,601872@gmail.com

§3 会计数据和财务指标摘要

3.1 主要会计数据

单位:元　币种:人民币

	2011年	2010年	本年比上年增减（%）	2009年
营业总收入	2,792,651,961.00	2,596,677,704.00	7.55	1,864,210,324.00
营业利润	173,573,070.00	620,838,381.00	-72.04	424,768,313.00
利润总额	175,462,910.00	685,944,984.00	-74.42	461,703,358.00
归属于上市公司股东的净利润	162,515,627.00	615,800,466.00	-73.61	343,120,198.00
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	152,734,273.00	559,933,319.00	-72.72	388,443,380.00
经营活动产生的现金流量净额	697,344,398.00	973,670,500.00	-28.38	681,233,903.00
	2011年末	2010年末	本年末比上年末增减（%）	2009年末
资产总额	16,492,682,820.00	16,233,471,297.00	1.60	14,661,090,682.00
负债总额	7,028,801,301.00	6,389,188,688.00	10.01	5,042,976,103.00
归属于上市公司股东的所有者权益	9,381,307,269.00	9,758,912,010.00	-3.87	9,456,847,695.00
总股本	3,433,397,679.00	3,433,397,679.00	0.00	3,433,397,679.00

3.2 主要财务指标

	2011年	2010年	本年比上年增减（%）	2009年
基本每股收益（元/股）	0.05	0.18	-72.22	0.1
稀释每股收益（元/股）	0.05	0.18	-72.22	0.1
用最新股本计算的每股收益（元/股）	0.04	/	/	/
扣除非经常性损益后的基本每股收益（元/股）	0.04	0.16	-75.00	0.11
加权平均净资产收益率（%）	1.70	6.41	减少4.71个百分点	3.63
扣除非经常性损益后的加权平均净资产收益率（%）	1.59	5.84	减少4.25个百分点	4.1
每股经营活动产生的现金流量净额（元/股）	0.20	0.28	-28.57	0.2
	2011年末	2010年末	本年末比上年末增减（%）	2009年末
归属于上市公司股东的每股净资产（元/股）	2.73	2.84	-3.87	2.75
资产负债率（%）	42.62	39.36	增加3.26个百分点	34.40

3.3 非经常性损益项目

√适用 □不适用

单位:元　币种:人民币

非经常性损益项目	2011年金额	2010年金额	2009年金额
非流动资产处置损益		34,134,467	16,206,418
计入当期损益的政府补助,但与公司正常经营业务密切相关,符合国家政策规定、按照一定标准定额或定量持续享受的政府补助除外	1,610,000	33,168,000	18,316,000
除同公司正常经营业务相关的有效套期保值业务外,持有交易性金融资产、交易性金融负债产生的公允价值变动损益,以及处置交易性金融资产、交易性金融负债和可供出售金融资产取得的投资收益	8,277,914	-2,658,584	8,117,241
单独进行减值测试的应收款项减值准备转回		205,605	333,141
根据税收、会计等法律、法规的要求对当期损益进行一次性调整对当期损益的影响		-140,717	-87,045,409
除上述各项之外的其他营业外收入和支出	279,840	-2,195,864	2,412,627
所得税影响额	-386,400	-6,645,760	-3,663,200
合计	9,781,354	55,867,147	-45,323,182

§4 股东持股情况和控制框图

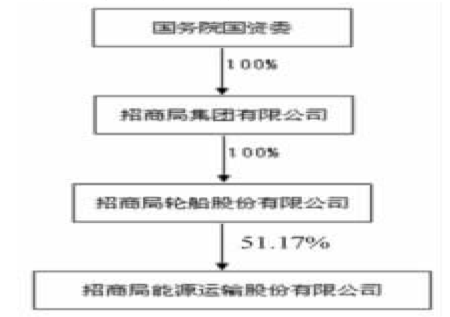
4.1 前10名股东、前10名无限售条件股东持股情况表

单位:股

2011年末股东总数		199,082户	本年度报告公布日前一个月末股东总数		195,646户
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	51.17	1,756,801,781	0	无
中国石油化工集团公司	国有法人	9.85	338,143,629	0	无
全国社会保障基金理事会转持二户	国家	2.91	99,752,269	0	未知
深圳华强实业股份有限公司	其他	1.17	40,000,000	0	未知
中国中化股份有限公司	国有法人	0.91	31,150,756	0	未知
中国外运长航集团有限公司	国有法人	0.87	30,000,000	0	未知
中国石化集团资产经营管理有限公司	国有法人	0.86	29,361,760	0	未知
广州广船国际股份有限公司	其他	0.29	10,000,000	0	未知
厦门建发股份有限公司	其他	0.29	10,000,000	0	未知
兴和证券投资基金	其他	0.18	6,198,594		未知

前10名无限售条件股东持股情况		
股东名称	持有无限售条件股份数量	股份种类
招商局轮船股份有限公司	1,756,801,781	人民币普通股
中国石油化工集团公司	338,143,629	人民币普通股
全国社会保障基金理事会转持二户	99,752,269	人民币普通股
深圳华强实业股份有限公司	40,000,000	人民币普通股
中国中化股份有限公司	31,150,756	人民币普通股
中国外运长航集团有限公司	30,000,000	人民币普通股
中国石化集团资产经营管理有限公司	29,361,760	人民币普通股
广州广船国际股份有限公司	10,000,000	人民币普通股
厦门建发股份有限公司	10,000,000	人民币普通股
兴和证券投资基金	6,198,594	人民币普通股
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属于中国石油化工集团公司控股子公司,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。	

4.2 公司与实际控制人之间的产权及控制关系的方框图



§5 董事会报告

5.1 管理层讨论与分析概要

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。

（一）2011年宏观及航运市场环境的回顾

2011年,受欧债危机等多种因素的影响,全球经济复苏乏力,油价高企及中国等新兴经济体通胀压力巨大,国际金融市场剧烈动荡,中国经济增速有所放缓,外贸增速下滑,房地产市场调控持续,对大宗商品海上运输需求造成不利影响;同时,金融危机前景气高峰期形成的巨量新船订单陆续交付,需求和供应的双重压力导致国际航运市场全年总体表现乏善可陈,低迷的市场与持续高企的成本给公司生产经营造成巨大压力。

国际油轮市场2011年需求增长放缓,而有效运力继续快速增加,油轮供求矛盾突出,运费率表现疲弱,油价高企导致航次成本高涨,即期市场油轮收益水平跌至十多年以来最低。2011年,波罗的海原油油轮运价指数BDTI日均782点,同比下降12.7%,其中VLCC船型中东至日本航线TD3运价指数日均WS53.0点,同比下降26.0%,日均收益为8,525美元,同比下降73.4%。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%。2012年WS基准费率较2011年上升约20%,但远未能抵消燃油等航次成本的增加。

国际干散货运输市场方面,2011年全球铁矿石、煤炭和谷物等大宗散货海运需求增速回落,同时大量新船持续交付,市场供需失衡加剧,市场运费率跌至近十年的最低水平,加之经营成本大幅上升,导致国际干散货运输行业面临比2008年金融危机时期更为严峻的形势。2011年波罗的海干散货运价指数BDI全年均值1,549点,同比下降43.8%。

船用燃油价格大幅上升。2011年中东主要加油港阿联酋的FUJAIRAH港船用燃油平均价格648.50美元/吨,比2010年平均大幅上涨39.5%。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。

在股东支持和董事会的领导下,面对严峻复杂的市场形势,公司坚持贯彻"规模、质量、效益"均衡发展的指导思想,结合业务特点,突出安全第一,体现稳健经营风格,努力创新,积极应对,显现耐力,取得了同行中较好的经营业绩。同时公司船队运力规模按计划继续稳步扩大,船队船型船龄结构得到进一步改善。

（二）总体经营情况

1、报告期船队运力及生产指标完成情况

2011年公司新增2艘VLCC、3艘Capesize散货船,增加运力114万载重吨,"油、散、气"三支船队年底总运力达674万载重吨。公司持续加强新船监造、试航和接船等准备工作,保证了新造船安全顺利的交接和投入运营。

2011年新造船投入运营情况表

新造船型	船名	万载重吨	交船时间
VLCC油轮	凯丰	29.7	2011年3月
	凯景	29.7	2011年7月
Capesize散货船	明鸿	18	2011年1月
	明顺	18	2011年4月
	明誉	18	2011年5月

截止2011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7.9岁。其中,13艘VLCC油轮352万载重吨,平均船龄7.9岁;1艘Suezmax油轮15万载重吨,船龄近20岁;7艘Aframax油轮75万载重吨,平均船龄6.2岁。根据CLARKSONS资料,公司VLCC船队吨位名列全球第12名。

截止2011年12月31日,公司散货船队经营管理19艘散货船,合计160万载重吨,船队平均船龄13.2岁。其中,5艘好望角型船平均船龄1.1岁;2艘巴拿马型船平均船龄18.4岁;12艘大灵便型船平均船龄17.3岁。本年度公司散货船队新增3艘18万吨好望角型（Capesize）新船,另有2艘18万吨好望角型新船订单,将于2012年交付使用,届时散货船队运力将达到21艘196万载重吨。

LNG船队由招商局集团、中远集团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,船队截止报告期有5艘LNG船投入营运,合计41.3万载重吨。上海项目第1艘LNG船预计将于2012年底投入运营。

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。

主要生产指标如下:

主要生产指标	本年完成数	上年同期	同比增长%
货运量（万吨）	4,800	4,252	12.9%
原油货运量（万吨）	3,189	2,920	9.2%
其中:中国进口（万吨）	1,295	1,266	2.3%
油轮货运周转量（亿吨海里）	1,734	1,381	25.6%
散货货运量（万吨）	1,036	788	31.5%
散货货运周转量（亿吨海里）	475.6	302.6	57.2%
LNG货运量（万方）	1,223	1,157	5.7%
船队营运率%	96.9	98	-1.12
其中:油轮船队%	97.7	99.1	-1.41
散货船队%	96.1	96.7	-0.62

报告期,三支船队累计完成437个航次,比上年418个航次,增长5%;安全挂靠港口1,271船次,安全航行316万海里。公司油轮船队其中VLCC"凯力"轮等13艘油轮保持了良好的安全营运纪录,营运率达到100%,5艘油轮（其中1艘VLCC）坞修,包括绕航时间以及洗舱、清舱时间共占用了营运时间149.64天（2010年:58天）;公司散货船队9艘船进厂坞修,共计停航174.1天（2010年:149天）。

（三）报告期内收入、成本和利润情况及变动原因分析

报告期内,公司实现营业收入27.93亿元,比上年同期增长7.55%。其中油轮船队营业收入20.03亿元,同比增长6.83%;散货船队营业收入7.79亿元,同比增长11.75%。报告期内公司营业收入增长的主要原因是船队运力增加。

报告期内,公司营业成本25.86亿元,同比增长34.18%。其中,油轮船队19.55亿元,同比增加31.46%,主要由于:（1）增加2艘新船;（2）船舶坞修艘数增加,费用同比大幅增加。散货船队6.22亿元,同比增加48.83%,主要由于:（1）新增3艘新船;（2）程租船舶增加航次费用大幅上升。此外燃油等价格上升对营业成本构成很大上升压力。

主要成本项目变动如下:

金额单位:万元

项目	2011年	上年同期	增减%
燃油费	98,442	57,355	71.64
港口费	18,574	14,398	29.00
船员费用	30,689	24,820	23.65
保险费	5,961	5,400	10.39
坞修、航修	10,579	7,437	42.25
备件费	4,973	4,444	11.90
物料费	3,726	2,934	26.99
润滑油	4,702	3,929	19.67

报告期内公司实现营业利润1.74亿元,与上年同比下降72.04%。实现归属母公司的净利润1.63亿元,与上年同比下降73.61%。

（四）公司主要优势和面临的困难

公司目前主要优势体现在:

1、公司长期专注于远洋运输业务,业务组合稳健。公司业务目前包括油轮、散货船及近年新增的LNG船运输,这三类业务具有不同的风险收益特征,油轮与散货船通常具有各自不同的周期与季节性,LNG船业务收益稳定;有限且相关的多元业务组合具有一定互补性,有利于减低航运市场波动对公司业绩带来的影响。

2、公司原油运输及散货船运输业务具有一定的比较优势。近年来公司船队结构持续改善、规模不断扩大,经营方式在稳健基础上日趋灵活;公司拥有数十年国际航运市场运作经验,与中国主要石油公司、钢厂和一些国际大型石油公司等建立了战略合作关系,保持着良好的长期合作,油轮管理水平被业界广为认可;公司油、气、散三支船队船舶营运团队均常年在香港运作,营运管理的国际化程度高,人员精干,经营成本相对较低,国际航运经营管理经验丰富;公司散货船队长期专注于国际市场,营运管理的国际化程度高,经营灵活。

3、公司股东基础及资本实力日益雄厚。公司主要股东招商局集团及中石化集团均为实力雄厚、国际知名的央企,对本公司核心的油轮运输业务均予以高度重视和支持。除中石化以外,中化集团等中国主要石油进口企业也长期持有本公司股权,和公司建立和不断发展长期战略合作关系。公司2012年3月完成非公开发行股票后,资本实力进一步增强,股东基础的扩大和资本实力的提升有利于公司在中国进口能源运输领域承担更吃重的角色,与主要货主合作关系的不断深化不仅为本公司核心业务的稳定发展进一步提供坚实基础,也有利于降低市场低迷期的经营投资风险。

4、公司资产负债表及经营现金流强劲,境外银行借款成本低。公司设立以来一直保持着稳健的财务结构,经营现金净流量持续多年显著高于净利润水平,盈利质量良好;主要股东的支持和良好财务状况使得公司在目前航运市场极度低迷的情况下仍然能够保持畅通的境内外融资渠道和较低的境外美元借款成本。

5、公司与主要客户、供应商长期保持着良好的互信合作关系。公司优秀的营运水平和船舶管理长期安全记录赢得了众多国际主要油公司等大货主的信任,与中石化的长期COA合同及与国际油公司的中长期期租合同执行情况良好。

公司目前主要困难体现在:

1、部分船舶老化,亟需更新。国际油轮运输行业竞争激烈,油轮更新速度加快,大型石油公司对油轮的安全性要求日益严格,只有在运价、船舶位置、吨位、船龄、船型及船舶管理人等各方面均符合承租人要求的船舶才具有市场竞争力。本公司油轮船队前几年虽已经解决了单壳油轮问题,但部分双壳油轮船龄偏高,市场竞争力转弱;公司散货船队中8艘船（2艘Panamax和6艘Handymax）船龄已经接近20岁,将于2017-2018年全部退役。船龄老化不仅带来市场竞争能力和盈利能力的下降,同时,安全隐患和维修保养的成本将大幅增加,应及早部署更新替换。

2、经营成本控制压力较大。近年来,人工、船舶修理等成本均有上涨压力,公司经营成本控制所面对的挑战较大。

3、市场化的激励机制有待建立健全。近年来公司进入船队规模快速扩张期,正大力加强高级船员和各类经营管理人才的招聘、培训与培养,只有稳定与扩大高素质管理人员和船员队伍,建立健全有效的人才机制,才能保障和不断提升公司经营管理和船舶管理水平。

4、随着公司规模的不断扩大,经营管理水平有待进一步提升。公司在油轮及散货船船舶经营管理方面有着丰富的经营和自身独特的优势,但与世界一流企业对比,仍存在较大差距:基础管理有较大提升空间;经营管理创新方面尚处在摸索阶段,没有取得实质性的突破;资源整合和有效管理力度不够,随着船队和公司规模的扩大,如果管理水平跟不上,可能带来较大的经营风险。公司要努力实现管理短板和瓶颈问题的重点突破,不断加强和改善基础管理,促进企业经营管理水平的全面提高,构建持续推进管理提升的长效机制。

5、海盗问题继续困扰国际航线运营的船东。海盗活动区域从最初的亚丁湾延伸到几乎整个印度洋,对国际航运和海上安全造成严重威胁。尽管我国海军舰队在亚丁湾对我商船进行护航,但海盗活动对公司经营产生了重大的影响。面对索马里海盗活动猖獗和活动区域的扩大,如何在恶劣的环境下,确保穿越亚丁湾和印度洋等高危海域船舶的航行安全,是公司必须面对的现实。

6、短期内公司盈利和派息水平可能继续较低。航运市场恢复景气可能尚需时日,公司预计经营利润及经营现金流短期内难以回复到高峰期水平,而2012-14年预计将出现公司资本支出高峰。尽管近期完成了再融资,但相对未来的投资机会,公司仍然存在资金压力。

二、报告期内公司经营及财务情况分析

（一）公司主营业务范围及其经营状况

本公司及子公司主要从事油轮、散货船及投资液化天然气船运输业务以及相应船舶公司的管理和投资控股业务,所以,下列分行业资料按油轮运输、散货船运输进行列示。

金额单位:万元

分行业或分产品	营业收入	营业成本	营业利润率（%）	营业收入比上年增减（%）	营业成本比上年增减（%）	营业利润率比上年增减（%）
分行业						
远洋运输	279,265	258,638	7.39	7.55	34.18	减少16.52个百分点
分产品						
油轮运输	200,339	195,524	2.40	6.83	31.46	减少13.20个百分点
散货运输	77,934	62,212	20.17	11.75	48.83	减少14.78个百分点

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,未列示分地区资料。

（二）2011年生产经营情况简要分析

1、油轮船队经营情况

（1）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加,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,全球原油需求总体上继续增长,但增幅同比显著回落。据国际能源署（IEA）估计,2011年全球原油日需求量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3.2%。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量同比增加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%显著滑落。

吨位供应: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VLCC/44艘Suezmax/98艘Aframax油轮交付使用,油轮运力继续保持较快增长。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船舶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/东向航线运费指数TD3平均只有WS53,比去年WS71.6下降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基准费率较2011年上升约20%。

2011年FUJAIRAH船用燃油平均价格648.50美元/吨,比2010年平均465美元/吨大幅上涨39.5%,带来船舶航次成本的显著上涨。

综合上述各因素,2011年即期市场油轮普遍惨淡运营,航次收益低残,出现全行业大面积亏损的局面。波罗的海油轮运价指数（BDTI）—VLCC/Aframax典型航线TCE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,公司继续依托期租/COA/程租等平衡互补的经营模式,积极捕捉市场机会,抵御市场低迷影响,取得了显著的经营成效:

——稳定期租经营,保障稳定收益。2011年公司期租船租金水平远高于即期市场TCE水平,继续提供可观的经营利润,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船队总TCE收入比重达46%,为公司贡献了约1,700万美元经营毛利。

——推进"国油国运",实现共赢合作。公司依托与中国最大原油进口商UNIPEC的长期运输协议,在油轮市场吨位严重过剩的背景下,对于强化船队货源基础、缓解揽货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低航次成本,公司油轮船队航次租船收益水平远高于市场指数。抓住2月中一波短暂的高涨行情,以接近全年市场最高费率水平定载了2艘VLCC航次;2艘VLCC以较高运价实现中东/美湾紧接着墨西哥湾/中国的最佳航次组合,避开期间的市场低谷。Aframax船队在中东/东南亚/澳大利亚/东北亚区域市场有效推行三角航线运营,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。

波罗地海干散货指数BDI年初以1,693点开市,年内长期在低位徘徊,9月9日突破1,800点后,至12月22日又回落到1,800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只有1,427点。年内BDI最高2,173点,最低1,043点,平均1,549点,同比上年大跌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,导致散运行业面临比2008年金融危机时期更为严峻的形势,市场跌至近十年的最低水平。

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

（2）经营情况

报告期,散货船队经营管理坚持以客户为中心,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稳定做出贡献。

船队坚持稳健经营,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,做好经营布局。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,以即期经营、长短期期租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108.7万海里,货运量1,036万吨,同比增长31.6%,周转量475.6亿吨海里,同比增长57.2%,船队营运率96.1%。

报告期内,散货船队承运的前五大货种分别是铁矿石、煤炭、锰矿、镍矿和水泥,占散货船队全年货运量的87.8%。其中,铁矿石运量占全年货运量的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.	锰矿	928,119	3.	镍矿	1,414,751
4.	镍矿	763,644	4.	锰矿	381,049
5.	水泥	336,893	5.	粮食	301,832
总计（吨）		9,098,040	总计（吨）		6,488,981

报告期内,公司散货船队Handymax船实现平均日租金11,885美元,Panamax船实现平均日租金14,470美元,Capesize船实现平均日租金23,450美元。

3、报告期公司主要供应商、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
Aegean 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%。

客户名称	营业收入（人民币元）	占营业收入比例（%）
Unipec	896,753,787	32
Mets Shipping	241,520,615	9
MingWah (Singapore) Agency Pte Ltd	177,248,910	6
Western Bulk Carriers	151,547,087	5
Internation Economic & Trading Corp Wugang Group	112,767,034	4
合计	1,579,837,433	56

4、公司资产负债构成及变化情况

单位:人民币元

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
应收帐款	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	36,537,520	0.22%	59,703,534	0.37%
长期股权投资	635,782,567	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%

以上各项主要变动的原因为:

（1）应收帐款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98.69%,是因船舶数量、程租船增加导致船存燃油量增加,燃油价格上升也是重要因素之一;

（3）可供出售金融资产36,537,520元,是中外运航运有限公司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23,166,014元或38.80%;

（4）长期股权投资635,782,567元,是投资合营企业中国液化天然气运输（控股）有限公司50%权益,同比增加82,201,565元或14.85%,是因新增投资款及当年实现利润;

（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艘新建散货船由在建工程转入;

（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交船转入固定资产;

（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）应付帐款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105,796,068元或63.74%,主要是因报告期内新增船舶及采购量增加;

（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%,主要由于年末期租船减少;

（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。

5、期间费用和所得税同比变化情况

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）本期管理费用同比增加13.93%,主要是因为香港办公室租金、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。

6、现金流量情况

报告期内,公司现金及现金等价物净减少额341,795,496元。公司经营活动现金流量净额697,344,398元,比上年同期减少276,326,102元,主要因为航运市场下滑并持续低迷。投资活动现金流量净额-1,649,545,293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船舶工程决算余款8,323,234元,中外运航运股息1,581,911元,中国液化天然气运输（控股）有限公司现金分红43,051,813元;投资活动支出包括2艘新造油轮、5艘新造散货船进度款合计1,676,926,460元,上海LNG项目投资款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、报告期其他重点工作情况

1、安全生产及防海盗工作

报告期公司继续坚持"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,抓好船风船貌建设,强化登轮检查,深入开展安全隐患排查,对季节性、阶段性和常规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,认真落实安全防范措施,全年安全生产形势稳定。

报告期公司散货船队发生一般等级事故2起;公司船队接受港口国检查94船次,其中64次以零缺陷通过,30次以改正缺陷通过,零缺陷通过率68%。2011年大石油公司（SHELL,BP,BHP,CHEVERON AND PERTRONAS）对海宏公司所属的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威胁。据国际海事局ICC统计,2011年全球海盗袭击事件421起,其中42起被海盗劫持。为保证公司船队顺利通过亚丁湾和高危海域,确保船员、船舶及货物安全,公司细致部署防海盗具体措施,高度戒备,积极应对,并雇佣武装护航,确保船舶防海盗工作成功。报告期公司船队6船次安全通过红海及亚丁湾海域（3船次雇佣武装护卫）;283船次安全通过索马里以东印度洋海盗袭扰海域（油轮船队238船次,散货船队45船次）。

2、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）、经济航线、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或燃料油运往远东港口。由于地理位置和船舶满载吃水较深,可供选择的航线有限,一般来说,选择新加坡及马六甲海峡是最经济航线。

航速管理是根据每航次租家的要求,空载在受载期前半天到达第一装卸港,船长综合考虑各种情况,以使船舶按照经济航速航行,节省燃料消耗,从而减少碳排放。一般最快航速和经济航速相差在1.5节到2.0节之间。报告期公司能源消耗指标程租千吨海里能耗0.002789吨标煤/千吨海里,较年度预算的0.003217吨标煤/千吨海里,下降了15%,主要由于公司在2011年全年坚决执行经济航速管理,创造了燃油消耗少量增长,而程租运输总周转量增幅大的局面,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9,428吨,抵消船期损失后所节省费用约394万美元。散货船队采用低速航行,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167万美元。

（2）、注重新技术的运用,减少硫排放

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。

目前有些区域,如欧盟、美国加洲及加拿大ECA对硫氧化物的排放进行控制,对船舶使用的燃油含硫量有所限制,要求船舶在其规定的区域内营运时使用低硫含量的燃油（MGO）,这些控制的区域目前正在扩大。为了使我们船队船舶航行到这些区域时能够达到要求,公司向船级社、造船厂、主机制造厂、锅炉制造厂各个方面征询了意见,做了调查了解,然后根据船队各船的主机、锅炉制造厂的不同,对船队中的12艘油轮制定和开展了锅炉使用MGO的改装工作计划。

为控制和减少对海洋生态环境的污染,符合国家公约标准,目前公司所有船舶均获得了国际防止生活油污染证书、国际防止生活污水污染证书、国际防止空气污染证书,进一步提高了公司船队防污减排的标准和能力。

公司还重点实施了新建船舶的节能减排措施,如先进主机、新型船舶油漆的采用等。

报告期公司船队未发生节能环保违规和环境污染事故。

3、船舶信息化建设

随着船队规模的扩张,公司日益重视船队管理的信息化建设。经董事会2008年底批准,2009年开始投资建设的船舶管理信息系统（又称船舶管理信息化项目）覆盖范围横跨公司各船舶管理部门以及全部船舶,公司专门组织了信息化项目小组负责整个系统的建设实施工作,认真、细致、务实地制订了船舶管理信息系统建设的实施方案。

本项目2009年3月正式启动,由于项目庞大,系统分二期建设。报告期实现了在油、散船队大部分船舶上完成船舶管理（第一期）软件安装实施的工作目标。公司岸基总部,油、散船队共计30艘船舶已经安装建好信息系统,占到船队总数的75%。其余船舶的安装准备工作也已做好。项目启动至今,船舶管理（第一期）软件的技术安装实现工作已经基本完成。按照船舶管理信息化项目建设计划和油轮船队要求报告期启动了船舶信息化项目第二期的建设准备:已确立和细化了AMOS-2系统建设日程安排和分工,完成了体系文件流转分发、险情、不符合项的电子管理流程需求分析,正在推进需求细化和流程实施。完成了船舶调度操作管理系统的基本需求分析,为后续的信息系统建立做好了准备。

4、船员队伍建设

公司高度重视招收新船员工作,报告期先后组织成立6个工作小组,分别深入到航海类大专院校,严格组织,精心挑选优秀学生。总计完成招收航海类大学生新船员144人,为船员队伍注入了新鲜血液。

公司历来十分重视船员培训工作,通过各类培训努力提高船员的安全意识和业务素质。报告期公司共组织各类培训61期,参加培训船员611人次。其中油轮船队在马尼拉2次对菲律宾籍船员进行在岸安全及业务培训,在深圳蛇口2次对中国籍船员进行在岸安全及业务培训,培训还特意安排国际著名船级社、船用油漆等专家对受训船员进行有针对性培训,培训取得良好效果。

四、积极履行企业社会责任

1、根据上交所颁布的有关规定计算,公司2011年每股社会贡献值为0.179元,包括:

基本每股收益:	0.05元/股
+ 公司年内为国家创造的税收:	0.003元/股
+ 向员工及船员公司支付的薪酬:	0.10元/股
+ 向银行等债权人支付借款利息及费用:	0.026元/股
+ 公司对外捐赠额*:	0.0元/股
- 公司因环境污染等造成的其它社会成本:	0.0元/股
每股社会贡献值:	0.179元/股

*注:从2010年开始,公司在根据相关制度履行必要的批准程序后,通过招商局慈善基金会（基证字第1061号）进行对外捐赠。

2、公司一向注重信托责任,切实回报股东。自2004年底公司设立以来,公司持续执行相对稳定的现金分红政策,给予股东实实在在的回报。金融危机以来航运市场陷入低迷,近几年公司仍保持了一定的盈利水平,也保持了现金股息派发比例的相对稳定。截止报告期末,公司已经向股东派发现金股息累计达人民币21.1亿元,其中报告期向股东派发现金股息人民币1.51亿元,占归属母公司股东净利润的24.54%。为切实回报股东,2012年4月公司董事会还通过决议,将从2012年开始继续提高现金分红比例。除力争通过努力经营赚取利润给予公司股东现金回报外,公司及董事会也非常关注公司股票在资本市场的股价表现,积极加强市场推介,希望长期持有公司股票的股东不仅能够较稳定地收取股息收入,还能够随公司发展得到资本增值。

3、本公司长期注重环境保护和节能减排

公司及所属船队长期坚持安全、质量和效益的方针,严格遵守国际和国家有关安全航运和环保的各种公约和法规法令。公司对海上及航行有关的各类安全和环保问题予以极高的重视,按业界最严格的标准,建立、实施和不断完善一整套完整的质量、安全和环保体系,从而有效地防范航海事故、油污事故和人员伤亡,避免对环境及财产造成损害,确保海上安全和环境的保护。

报告期公司成立了节能减排工作小组,经常性地组织专题会议,了解行业节能减排最新情况、研究造船先进技术和行业中使用节能减排先进技术的状况、分析公司节能减排的工作重点和引进先进节能减排技术方案,积极贯彻落实节能减排的各项工作,并建立了严格的适应航运行业低碳环保要求的运营体系和制度规范,加强节能减排工作中的统计工作,认真统计比对诸如低速航行中燃油经济性等,对节能减排效果量化起到关键作用。

4、公司积极参与社会捐助和各项公益活动。报告期内,经公司董事会批准,公司继续通过"招商局慈善基金"实施对外捐赠工作,积极履行企业公民义务。公司员工积极参加境内及香港的各项公益活动。

六、公司未来发展的展望

2012年,预计全球经济还将继续受欧债危机、地区局势动荡、高油价等因素困扰。国际货币基金组织（IMF）和世界银行年初分别下调了未来两年全球经济增长预测,IMF预计全球GDP 2012年将增长3.25%,下调0.75个百分点;世行则下调了1.1个百分点,由原预测的3.6%调低为2.5%。美国经济的复苏被寄予希望,但市场似显信心不足,欧债问题能否在年内达到基本解决,金融秩序恢复稳定尚难判断。总体看,受制于各种因素,2012年全球经济复苏可能继续步履蹒跚。

就中国而言,"稳中求进"的总体基调有望避免中国经济的硬着陆,但政府面临换届、房地产调控、投资与外贸增速的放缓等均会使得经济政策把握难度和决策风险增加。温总理政府工作报告多年来首次放弃"保八"目标,预计2012年乃至未来更长时间,中国经济增长速度放缓概率较高。

展望与公司核心业务休戚相关的全球能源消费需求方面,根据BP最近发布的报告预计,未来10年全球一次能源消费增速将放缓至年均1.6%（过去20年的年均增速为2.0%）,到2030年,中国和印度将分别成为世界上最大和第三大经济体以及能源消费国,两国的人口、GDP和能源需求总和将占全球总量的35%。快速的经济发展意味着工业化、城市化和机动化。未来20年,全球煤炭需求净增长将全部来自中国和印度,全球94%的石油需求净增长、30%的天然气需求净增长,以及48%的非化石燃料需求净增长都将来自中印两国。中国和印度的发展路径对任何全球能源展望而言都是主要的不确定性因素,主要体现在以下两方面:中国能源需求的增长是否会保持过去十年的速度,印度是否会复制中国的模式,即能源消费随着GDP增长而快速增长。我们相信,未来以中国、印度为核心的非OECD国家和地区能源、资源需求将很大程度上左右大宗商品海上贸易需求的增长曲线,此外,新兴经济体对石油、矿石等能源资源需求受各种因素影响的短期波动通常也比发达国家来得剧烈,航运市场的短期波动未来可能加剧。随着需求的增长及各类船东恢复理性及自律,上一轮景气周期及各类投资主体的非理性导致的行业运力严重过剩问题有望在未来几年逐步缓解。

2012年适逢轮船招商局创立140周年。在近一个半世纪的历史长河中,招商局历经沧桑,但航运作为历代招商局的核心业务板块从未曾被忽视,我们这一代人有幸接过了发扬光大招商局祖业的历史使命。金融危机后受市场低迷冲击的航运业务在招商局集团三个核心业务板块中的盈利贡献及重要性似乎远不及金融危机之前,但历史上经历过无数次市场低迷考验的招商轮船是招商局精神的正宗传人,严峻的市场形势或正好赋予公司再次崛起的历史机遇。面对暂时的市场低迷,我们不仅充满信心,也正务实地做好各项准备。

随着2011年度非公开发行股票募集资金的到位,公司新一轮的发展拉开序幕。公司董事会将勤勉尽责,严格规范募集资金运用,在能源运输领域,着力打造出具有规模优势和更强国际竞争力的领先企业。按照2011年度非公开发行股票募集资金运用计划,公司拟在未来三年左右时间购建10艘VLCC,并根据市场情况择机租入部分油轮,在较短的时间内将公司油轮船队规模扩大至1000万载重吨级（其中包括30艘左右VLCC油轮）;同时抓住航运和船舶市场低迷的有利时机,加紧对现有船队的船型、船龄结构的调整优化,以期为将来的发展打下更坚实的基础。

基于上述目标,公司将认真研究分析国际航运业发展趋势,厘清行业发展环境的变迁,把握新形势下行业各参与主体之间的竞争和合作机会,开展多种经营方式的探索和实践,实现股东利益最大化和保值增值的目标。

近阶段的主要任务是在抓好安全生产、提高经营效益的同时,保存实力,做实公司资产和提高经营管理水平,拼耐力,过寒冬,为迎接新一路航运周期到来打下坚实的基础。

近期,公司将一方面密切跟踪国家扶持国油国运和航运业发展以及上海国际航运中心建设等的各项优惠政策,尽可能多地享受政策红利,增加公司竞争力;另一方面,抓紧认真研究航运市场、船舶市场等发展变化,抓住时机,通过购买、新建、并购等方式尽快实现船队的低成本发展和船队结构进一步优化,提升船队的现代化水平,为实现公司效益的平稳增长奠定更坚实的基础。

2012年油轮运输市场分析和经营前景

（1）原油需求

国际能源署IEA在今年3月份报告中预期2012年全球原油日需求较2011年增加约82万桶或0.9%,增幅温和。

2012年世界经济复苏步伐、油价走势、地缘政治局势的发展,对全球原油需求及贸易结构产生重大影响,为油轮需求形势带来不确定性与各种变数。伊朗、苏丹等地缘政治局势所引起的世界原油贸易格局的变化已经并将继续对油轮细分市场需求产生不同影响,并带来重大不确定性。

（2）油轮运力供应

虽然2012年可能继续出现新船延迟交付情况,但是,预计2012年仍将是油轮新船交付高峰期,其中超过50艘VLCC新船投放市场;另一方面,老龄船淘汰数量有望明显增加。航运研究机构Pareto预期,2012年全球原油船吨位增加约7%。

值得关注的是,市场上VLCC运营商出现分化与整合的各种现象,带来市场船东结构的变化。2012年2月,由四个油轮船东（日本MOSK/PHOENIX TANKER、SAMCO、新加坡OCEAN TANKER和丹麦MAERSK TANKER）组成的VLCC联营体NOVA开始运作,宣称到年底规模达到约50艘VLCC,平均船龄仅约3岁。该VLCC联营体运作之初对市场产生一定程度的积极影响,但持续影响如何,将取决于其经营策略的取态,并归根结底取决于市场吨位供求基本面情况。另外,个别油轮船东（如GENMAR、TMT等）受财困影响其船队市场运营空间缩窄,或一定程度上有利于市场VLCC供求矛盾的缓和。

（3）2012年油轮运输市场形势的基本判断

总体而言,2012年全球原油需求温和增长,各类型油轮需求受原油贸易格局变化带来利弊不同的影响;老龄船退出或有所加快,但新船交付仍处于高峰期,世界油轮吨位保持较快增长,名义运力增速大于需求增速,油轮船队利用率或进一步下降。市场一般认为,2012年油轮市场还会在周期底部区间运行,总体表现甚至可能差于2011年。当然,伊朗局势的演变、油轮船东的整合重组,为油轮市场表现带来重大不确定性,在总体弱势运行的同时,也存在一定的局部亮点,尤其是VLCC表现较具可塑性。

面对复杂多变的油轮市场经营环境,公司将充分准备、积极应对,强化期租/COA/程租平衡互补的经营模式,抵御市场形势可能进一步恶化的严峻挑战:坚持稳健经营,优化经营组合;提升战略合作,增强互利共赢;加强市场营销把握市场机遇;厉行精细管理努力降本增效。

2012年国际干散货市场分析和经营前景展望

1. 2012年散货船运输市场供需分析

（1）运输需求持续疲弱

预计2012年世界干散货海运量37.67亿吨,增幅为3%,需求增幅在2011年大幅下挫7%的基础上继续下滑。

中国经济减速,钢铁需求疲软,预计2012年铁矿石进口量为7.30亿吨,较2011年6.86亿吨增长6%,中国主要港口铁矿石库存曾创下1亿吨历史记录（接近年进口量的1/6）,去库存化可导致进口增长进一步放缓。

（2）运力供应大幅增长

干散货新船的交付预期仍然庞大。2011年底统计的一万总吨以上订单总量达2,387艘/2.01亿载重吨,载重吨占现有干散货船总运力的33%。预计2012年将有1,665艘/1.39亿载重吨新船交付,运力增幅仍高达12%。

尽管预计2012年旧船拆解将有所增长,但是仍然无法抵消大量积压订单的集中交付。特别是资源性货主大规模自建船队,将加速对海上原材料运输的垄断,严重冲击干散货运输市场,并彻底打破市场的现有格局。

2. 2012年干散货运输市场形势的基本判断

（1）世界经济正陷入新一轮复杂形势,金融危机的深层次影响还在不断显露,不确定性和不稳定性增加。世界经济的前景黯淡,对航运市场将产生直接和深刻的影响。

（2）干散货市场需求放缓,运力投放增加,而且增加的幅度较大,致使供需矛盾突出,供过于求的压力将在较长时间内存在。新增运力居高不下,无疑将为极其惨淡的市场雪上加霜。

总体判断,2012年干散货航运市场不容乐观,甚至可能出现金融危机以来的第二次探底,市场总体在低位盘整,运价下跌和成本上升的双重压力,将导致干散货运输行业的经营形势更为严峻。

3、经营目标

1）2012年,公司目前已经确定的计划新交付2艘好望角型散货船,1艘LNG船,增加运力约44万载重吨。根据对2012年航运市场形势的判断,结合本公司目前已经确定的运力变化情况,公司2012年经营目标为:在确保安全生产,效益为先的前提下,争取完成营业收入折合人民币30亿元以上,比2011年实际完成数增长7.4%以上;营业成本争取控制在人民币30亿元以内。同时,进一步加强精细化管理,抓好节能减排工作,积极应对复杂多变的航运市场形势,在公司规模扩大的情况下努力控制成本费用合理增幅。

货运量方面,预计油轮船队完成3300万吨、散货船队完成1000万吨、LNG船队完成1300万立方米,三支船队货运量总体均有所增长。

2）实现上述目标的相关工作计划

2012年国际航运市场形势极为严峻。公司将在董事会领导下,坚定信念,迎接挑战,求生存,谋发展。突出安全生产,一如既往抓经营,抓管理,抓队伍建设。继续发挥油、散、气船队的互补作用,坚持稳健经营,创新经营模式;加强精细化管理,厉行成本节约;强化资本实力,保障财务安全;努力把握航运周期,低成本改善船队结构,稳步发展船队规模。主要工作计划如下:

①、继续狠抓船队安全生产,切实做到"安全第一、贯彻始终、常抓不懈"。针对索马里海盗的猖獗活动,重视加强船舶安保基础建设和自防自救能力建设,把着力点放在提高船舶应变能力,增强船员自防技能和手段,注意搜集海盗活动最新情况,及时为船舶提供海盗预警信息,指导船舶做好防范工作。

②、紧密结合公司自身特点,冷静剖析国际航运市场持续低迷及短期波动对公司船队经营的影响,适时调整经营策略和船队部署。继续做好开源节流、增收节支工作;进一步抓好精细化管理,推进船舶信息化系统建设,加强节能减排工作。

③、抓住逆周波发展的机遇,发展和改善船队船型和船龄结构,在运用募集资金增加油轮船队运力及改善结构的同时,也要积极研究和保证散货船队的良性、平稳发展。市场低迷对经营是挑战,但同时也为发展带来机遇。在做好新船的接船和经营同时,要积极研究船舶建造和买卖市场的动向,冷静观察,认真分析,抓住时机,果断出击,争取以较低的成本完成改公司上市以来的第二波船队结构调整和运力扩张。

④、积极加强和推进大货主战略合作,巩固客户关系,优化经营布局,降低经营风险。

⑤、进一步加强船舶/船员管理,加强船体结构、设备装置、仪器仪表和通讯系统等的维修保养,保持良好的船风船貌,加强船员的知识培训和应急反应演练,提高船员思想素质和技术操作水平,提高船员遵守法律法规意识。

⑥、继续做好船舶维修保养工作,认真重视船队中部分船舶船龄较高、船体结构疲劳、机械设备老化的情况,提前做好和布置加强船舶结构检查维护和船舶备件更新计划和的采购供应工作,从技术上保证船队安全运营。

⑦、继续加强船员队伍建设,根据船队发展需要,有计划做好新船员的招收工作;加强船员培训力度,努力提高船员业务能力和综合素质;针对船员市场形势和船员队伍实际情况,努力探索适合新形势下的船员管理模式,稳定船员队伍,满足船队需要。

⑧、做好银行融资筹划和现金管理工作,为船队经营和发展提供资金支持,力争继续保持合理的债务结构和业内较低的融资成本。

⑨、通过积极参与招商局集团成立140周年庆祝活动等,进一步加强企业文化建设,不断提升员工凝聚力和归属感。

5.2 主营业务分行业、产品情况表

请见前述5.1

5.3 报告期内利润构成、主营业务及其结构、主营业务盈利能力较前一报告期发生重大变化的原因说明

请见前述5.1

§6 财务报告

6.1 本报告期无会计政策、会计估计的变更

6.2 本报告期无前期会计差错更正

6.3 与最近一期年度报告相比,合并范围发生变化的具体说明

6.4 董事会、监事会对会计师事务所"非标准审计报告"的说明

监事会对会计师事务所非标意见的独立意见

德勤华永会计师事务所有限责任公司对公司2011年度财务报告出具了标准无保留意见的审计报告。监事会认为该审计报告真实地反映了公司的财务状况和经营成果。

招商局能源运输股份有限公司

2012第一季度报告

股票代码:601872　股票简称:招商轮船

§1 重要提示

1.1 本公司董事会、监事会及其董事、监事、高级管理人员保证本报告所载资料不存在任何虚假记载、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。

1.2 公司全体董事出席董事会会议。

1.3 公司第一季度财务报告未经审计。

1.4

公司负责人姓名	李建红
主管会计工作负责人姓名	刘威武
会计机构负责人（会计主管人员）姓名	王有良

公司负责人李建红、主管会计工作负责人刘威武及会计机构负责人（会计主管人员）王有良声明:保证本季度报告中财务报告的真实、完整。

§2 公司基本情况

2.1 主要会计数据及财务指标

币种:人民币

	本报告期末	上年度期末	本报告期末比上年度期末增减（%）
总资产（元）	20,150,554,803	16,492,682,820	22.18
所有者权益（或股东权益）（元）	12,297,377,124	9,381,307,269	31.08
归属于上市公司股东的每股净资产（元/股）	2.87	2.73	5.13
	年初至报告期期末		比上年同期增减（%）
经营活动产生的现金流量净额（元）	114,420,065		-35.91
每股经营活动产生的现金流量净额（元/股）	0.03		-35.91
	报告期	年初至报告期期末	本报告期比上年同期增减（%）
归属于上市公司股东的净利润（元）	52,231,115	52,231,115	-49.31
基本每股收益（元/股）	0.02	0.02	-49.31
扣除非经常性损益后的基本每股收益（元/股）	0.01	0.01	-52.66
稀释每股收益（元/股）	0.02	0.02	-49.31
加权平均净资产收益率（%）	0.56	0.56	减少0.49个百分点
扣除非经常性损益后的加权平均净资产收益率（%）	0.48	0.48	减少0.5个百分点

扣除非经常性损益项目和金额:

单位:元　币种:人民币

项目	金额	说明
除同公司正常经营业务相关的有效套期保值业务外,持有交易性金融资产、交易性金融负债产生的公允价值变动损益,以及处置交易性金融资产、交易性金融负债和可供出售金融资产取得的投资收益	5,680,338	利率掉期
单独进行减值测试的应收款项减值准备转回	-70,318	应收账款收回
除上述各项之外的其他营业外收入和支出	1,117,925	保险理赔收入
合计	6,727,945	

2.2 报告期末股东总人数及前十名无限售条件股东持股情况表

单位:股

报告期末股东总数（户）		195,646
前十名无限售条件流通股股东持股情况		
股东名称（全称）	期末持有无限售条件流通股的数量	种类
招商局轮船股份有限公司	1,756,801,781	人民币普通股
中国石油化工集团公司	338,143,629	人民币普通股
全国社会保障基金理事会转持二户	99,752,269	人民币普通股
深圳华强实业股份有限公司	40,000,000	人民币普通股
中国中化股份有限公司	31,150,756	人民币普通股
中国外运长航集团有限公司	30,000,000	人民币普通股
中国石化集团资产经营管理有限公司	29,361,760	人民币普通股
广州广船国际股份有限公司	10,000,000	人民币普通股
厦门建发股份有限公司	10,000,000	人民币普通股
中国远洋运输（集团）总公司	6,150,756	人民币普通股

§3 重要事项

3.1 公司主要会计报表项目、财务指标大幅度变动的情况及原因

√适用 □不适用

1、截止报告期末,本公司合并报表资产负债表大幅变动项目及原因说明:

（1）货币资金:报告期末余额6,221,121,401元,比年初增加128.95%,主要原因是非公开发行股票募集资金导致增加;

（2）应收账款:报告期末余额296,821,172元,比年初增加40.85%%,主要原因是跨期运费收入增加;

（3）应收利息:报告期末余额19,675,027元,比年初增加97.26%,主要原因是未到期的人民币定期存款增加;

（4）其他流动资产:报告期末余额30,069,085元,比年初增加110.49%,主要原因是预付保险费增加;

（5）在建工程:报告期末余额817,667,327元,比年初增加34.56%,主要原因是支付造船进度款;

（6）短期借款:报告期末余额2,835,405,000元,比年初增加40.63%,主要原因新增短期借款;

（7）应交税费:报告期末余额5,243,427元,比年初减少87.94%,主要原因是在报告期缴纳了企业所得税;

（8）应付利息:报告期末余额4,164,583元,比年初减少34.24%,主要原因归还了部分一年到期的贷款,导致未结息贷款减少;

（9）其他应付款:报告期末余额53,506,862元,比年初增加507.75%,主要原因是与明华投资往来款增加;

（10）一年内到期的非流动负债:报告期末余额45,256,214元,比年初减少88.02%,主要原因是归还了部分一年到期的贷款。

2、截止报告期末,本公司合并报表利润表大幅变动项目及原因说明:

（1）营业收入:期初至报告期末发生额814,719,705,比上年同期增加24.08%,主要原因是运力增加;

（2）营业成本:期初至报告期末发生额759,475,147元,比上年同期增加39.08%,主要原因是船只增加、燃油价格以及程租业务比例上升;

（3）财务费用:期初至报告期末发生额7,042,565元,比上年同期减少39.65%,主要原因是非公开发行股票募集资金导致利息收入增加;

（4）所得税费用:期初至报告期末发生额5,040,659元,比上年同期增加129.47%,主要原因是母公司利润增加。

3.2 重大事项进展情况及其影响和解决方案的分析说明

√适用 □不适用

1）非公开发行股票

公司于2011年8月25日召开第三届董事会第三次会议,审议通过非公开发行股票相关议案,拟向中国石油化工集团公司、中国人寿保险股份有限公司和中国中化股份有限公司三家战略投资者共发行A股股票858,349,420股,发行价格为每股3.37元人民币。公司于2011年10月10日收到国务院国资委关于同意该发行方案的批复,2011年10月21日召开的公司2011年第一次临时股东大会以现场投票和网络投票相结合的方式通过了非公开发行股票相关议案。公司于2010年10月24日向中国证券监督管理委员会正式递交了非公开发行股票申请材料。

2012年1月4日,公司非公开发行股票申请获得发审会审核通过,2012年2月16日公司获得中国证券监督管理委员会的核准批复文件后即启动发行工作,2012年3月1日三家战略投资者完成认股缴款工作,公司2012年3月8日在中国证券登记结算有限责任公司上海分公司完成了本次非公开发行股票的股份变更登记,该等股份预计将于2015年3月9日起上市流通。

2）完成收购明华（新加坡）控股有限公司

经公司第三届董事会第五次会议批准,公司境外子公司明华发展有限公司于2011年12月7日与招商局集团有限公司控股的明华投资有限公司签订产权转让合同,由明华发展有限公司以53.07万新加坡元（折合人民币271.65万元）收购明华投资有限公司持有的明华（新加坡）控股有限公司100%股权。成交价格的制定依据为明华（新加坡）控股有限公司以2010年12月31日为评估基准日的净资产评估值。相关情况详见公司第三届董事会第五次会议决议公告。上述收购已于2012年1月完成。

3）短期借款

2012年1月公司通过境外子公司招商局能源运输投资有限公司（BVI）与荷兰商业银行香港分行于展期和新增了总额2亿美元的综合授信额度。

2012年1月和3月公司通过境外子公司招商局能源运输投资有限公司（BVI）与中国建设银行香港分行展期和新增了总额2亿美元的综合授信额度。

4）一季度经营情况简要分析

一季度航运市场形势总体严峻,市场运费率低迷,燃油价格继续高企,但国际油轮市场表现有所回暖。公司油、气、散三支船队均实现盈利,其中油轮船队实现毛利4,143万元（去年同期:6,871万元）,扭转了去年六月份以来持续多月亏损的局面;散货船队继续保持盈利,实现毛利1,382万元（去年同期:4,183万元）;合营公司LNG船队实现投资收益1,928万元（去年同期:1,796万元）。

3.3 公司、股东及实际控制人承诺事项履行情况

□适用 √不适用

3.4 预测年初至下一报告期期末的累计净利润可能为亏损或者与上年同期相比发生大幅度变动的警示及原因说明

□适用 √不适用

3.5 报告期内现金分红政策的执行情况

本报告期内公司无现金分红事宜。

招商局能源运输股份有限公司
法定代表人:李建红
2012年4月18日

证券代码:601872　证券简称:招商轮船　公告编号:2012［7］

招商局能源运输股份有限公司
关于更换保荐代表人的公告

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、准确性和完整性负个别及连带责任。

招商局能源运输股份有限公司（以下简称"本公司"）于2012年3月1日非公开发行858,349,420股A股股票（以下简称"本次发行"）,招商证券股份有限公司（以下简称"招商证券"）担任本次股票发行的联合保荐机构之一。本公司于日前收到招商证券通知,原指定的保荐代表人彭德强先生因工作将变动,不再负责本公司本次发行持续督导期的保荐工作。为保证持续督导工作的有序进行,招商证券委派保荐代表人王大为先生自即日起接替彭德强先生担任本次发行的持续督导保荐代表人,继续履行保荐职责和义务。

本次保荐代表人更换后,本公司本次发行的持续督导保荐机构招商证券的保荐代表人为蒋欣先生和王大为先生,持续督导期至2013年12月31日止。

本公司董事会谨此对彭德强先生在公司本次发行过程中的辛勤工作和贡献表示衷心感谢。

特此公告。

附:保荐代表人王大为先生简历

王大为先生为招商证券投资银行总部副董事、保荐代表人,英国杜伦大学金融学硕士,主要负责及参与项目包括招商轮船2012年非公开发行、广宇集团2009年非公开发行、天津港2007年重大资产重组和非公开发行项目、格力电器2011年公开增发项目、招商地产2008年公开增发项目,通富微电2010年公开发行及十一科技IPO等项目。

招商局能源运输股份有限公司
2012年4月20日

证券代码:601872　证券简称:招商轮船　公告编号:2012［8］

招商局能源运输股份有限公司
第三届董事会第七次会议决议公告

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、准确性和完整性负个别及连带责任。

招商局能源运输股份有限公司 [illegible]

（下转C31版）