

公司代码：601872

公司简称：招商轮船

招商局能源运输股份有限公司
2018 年年度报告摘要

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 未出席董事情况

未出席董事职务	未出席董事姓名	未出席董事的原因说明	被委托人姓名
副董事长	解正林	工作原因	权忠光
董事	田晓燕	身体原因	苏新刚

- 4 信永中和会计师事务所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

- 1、按母公司净利润计提 10% 的法定盈余公积 3,768,744.36 元；
- 2、以现金方式派发股利 351,863,534.11 元（按公司 2018 年底全部已发行股份 6,066,612,657 股计算，每股派发现金股利 0.058 元（含税））。现金分红占合并报表口径当期实现的归属母公司股东净利润的 30.15%。

二 公司基本情况

1 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	不适用

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、徐安安
办公地址	上海市浦东新区国展路777号中外运上海大厦7楼、香港干诺道中168-200号信德中心招商局大厦32楼	上海市浦东新区国展路777号中外运上海大厦7楼、香港干诺道中168-200号信德中心招商局大厦32楼
电话	021-68301260、00852-28597361	021-68301260、00852-28597361
电子信箱	IR@cmhk.com	IR@cmhk.com

2 报告期公司主要业务简介

报告期公司继续主要从事国际原油、国际与国内干散货、国内滚装、国内干散货等海运业务，并通过持股 50%的中国液化天然气运输（控股）有限公司（CLNG，另一持股 50%的股东为中远海能下属的大连中远海运油品运输有限公司）投资经营国际 LNG 船舶运输业务。公司油轮、干散货、滚装、件杂货船队根据市场情况，主要通过即期市场租船、期租租船、与货主签署 COA 合同、参与市场联营体（POOL）运作、代管船舶等多种方式灵活开展生产经营活动。

国际原油海运行业的基本情况。由于原油主要产地和消费地的地理分布原因，产生了原油贸易及原油海洋运输行业。海运承担国际原油最高运输比例，也是最高效、经济、环保的石油运输方式。从长期趋势看，虽然有所波动，但全球原油消费和贸易近年总体呈现持续且相对稳定的低单位数字增长趋势，海运贸易量的增速略高于消费量的增速。非 OECD 地区的消费需求增长已经超越 OECD 地区。由于需求和供应结构的变化，全球海上原油贸易和运输的格局也在相应发生变化。近年平均运距不断受突发事件影响，短期波动有时比较剧烈。海运有效需求（吨海里）=海运贸易量*平均运距，因此原油海上贸易格局和运距的变化与运量的变化一样值得关注。近期，美国、伊朗、委内瑞拉的石油出口变化将深刻影响石油贸易运距。此外，由于原油消费国集中在北半球，国际原油运输具有季节性波动，主要体现在一季度和四季度需求通常较为旺盛，二、三季度通常为淡季。二、三季度，炼厂通常安排进行季节性检修，船东也相应较多安排船舶进坞修理、升级、改装等，导致航运市场成交活跃度下降。

从需求看，2018 年全球原油消费量保持增长，增长率为 1.4%。其中，中国需求增长深刻影响全球石油需求增长，增长量约占全球石油需求增长量的 30%。2018 年，在国际油价震荡上行的情况下，中国原油进口继续保持增长，达 4.62 亿吨，同比增长 10.1%。其中，海运到港原油量约为 4.02 亿吨，同比增长 9.00%。中国原油对外依存度继续增长，从 2017 年的 68.6%增长至 2018 年的 70.90%，预计近年将达到 75%。从进口结构看，中国进口原油在保持中东原油为主的情况下持续呈多样化趋势，在进口结构中，2018 年俄罗斯成为中国进口原油的第一大来源地（2019 年 2 月沙特超过俄罗斯成为第一大来源地）；从中东进口原油的比重基本保持在 35%-40%，从伊拉克进口的增量部分替代了伊朗的下跌；从委内瑞拉、伊朗、澳大利亚进口原油的比重下降，同比下跌 25.1%、13.7%和 21.1%。据 EIA 统计，2018 年美国原油产量达每天 1,088 万桶，成为全球第一产油国；原油出口量达平均 196 万桶/天，其中，出口中国原油量全年达 1.37 亿桶。中美贸易摩擦导致中国进口美国原油的短期不确定性显著增加，但中长期看，中国和美国分别是全球原油最大的进口和出口增量市场，美国或将成为中国进口原油的主要来源地之一、中美石油贸易将强劲增长是合乎

逻辑的预期。

随着中国原油进口的持续快速增长，中国石油公司近年来成为油轮市场需求的主力，其中中石化旗下的石油贸易商联合石化在油轮市场租船规模近年均保持全球第一，尤其在 VLCC 市场，具有举足轻重的地位。但由于中国船东控制的运力相对有限，且近年运力增速显著放缓，部分运力用于承运第三国高运价货源等多种原因，中国船东的承运中国进口原油比例自 2011 年以来未见正增长，所占比例目前仍在偏低水平，距离相关政策目标差距甚大。同时，中国原油海上进口继续保持稳定快速增长，中国船东在承运中国海上石油运输市场的增长空间非常广阔。

从供给看，据 Drewry 统计（不同机构统计数据由于口径等原因有所差异），至 2018 年底，全球原油运输船队共 3.85 亿载重吨，同比增长 0.2%；其中，VLCC 船队 2.26 亿载重吨，同比增长 0.3%。随着市场运费率的下跌，油轮拆解量增多，2018 年拆售 VLCC 超过 1200 万载重吨，约占年初运力的 5%，创出多年新高。但从手持订单看，2019 年将是新运力交付的高峰期，计划交付量创出近几年新高（据 Clarkson 统计，一季度 VLCC 新船已经交付 19 艘，拆售仅 1 艘），具体交付量/实际交付比率则不同的研究机构有不同的判断，部分取决于市场运费率的表现。

从市场表现看，报告期原油运输市场面临 10 多年来最差的市场环境，2018 年，原油运输市场短期供求严重失衡的状况持续，运费率跌至 10 年新低，尽管四季度旺季反弹如期而至且幅度超过预期，但全年中东/东向航线日均净收益只有 18,783 美元/天（Clarkson 数据），远低于行业盈亏平衡点，国际油轮运输企业普遍严重亏损。

国际干散货海运行业的基本情况。全球干散货海运需求主要来自铁矿石、煤炭、粮食等大宗商品的海上贸易需求，市场规模庞大，多年来（即使是 2008/09 年金融危机时期）持续增长。2018 年，预计全球干散货运输需求增长率为 2.2%；与此同时，2018 年的运力供给增长率有所复苏，预计同比增长约 3%（Clarkson 数据）。总体看，运力供大于求的局面还需要时间改善。与其他船型类似，全球干散货船队平均船龄较轻，随着市场上涨，老龄船退出和拆解的速度近两年有所放慢，很大程度上也会影响供求关系再平衡的进度。

从市场表现看，2018 年，国际干散货海运市场持续复苏，各项运价指数同比去年增幅可观。全球经济整体平稳，大宗商品需求持续增长；中国宏观经济运行稳健，供给侧改革推进下，铁矿石、煤炭、粮食等主要货种进口均有所增长。但全球贸易保护主义升温，中美贸易摩擦不断升级，对全球经济特别是货物贸易产生负面影响，也直接导致干散货海运市场缺乏持续上涨动力，波动加剧。

国际干散货运输需求通常也具有明显的季节性。主要大宗散货供应集中在南半球、需求则集

中在北半球，干散货海运运输经常受到季节性的影响（如粮食收获、雨季等）。

沿海干散货运输市场情况。整体处于脆弱供需平衡状态。需求方面，煤炭、粮食以及矿石运输需求仍保持总体稳定；供给方面，沿海省际运输干散货船连续两年正增长，或已达供需平衡点。

LNG 运输市场情况。LNG 是液化天然气（Liquefied Natural Gas）的缩写，是天然气在超低温（-163℃）条件下液化形成的，主要成分为甲烷。LNG 体积是同质量的气态天然气的 1/625。LNG 作为清洁能源，是传统能源的有效替代。世界 LNG 工业虽然已经历了 40 年的发展历程，正如 50 年前的石油工业一样，今天的世界 LNG 工业仍处于大发展时期。

LNG 运输是指通过 LNG 运输专用船、铁路和公路等方式，将 LNG 运送至终端站。目前海上运输 LNG 运量占世界 LNG 运量的 80%以上。

关于供给，全球 LNG 生产进一步扩大，供应量增至 4 亿吨，全球 LNG 供需较为宽松。其中，卡塔尔 LNG 出口量约为 11 亿立方英尺/天，约占全球 LNG 市场的 30%；澳大利亚 LNG 出口增长加速，同比增长 21.8%，市场份额接近长期领先的卡塔尔；美国 LNG 出口业务迅速增长，出口量已占全球 LNG 市场的 10%。

关于需求，壳牌发布最新的年度《液化天然气(LNG)前景报告》称，2018 年全球 LNG 需求增加 2700 万吨，达到 3.19 亿吨，同比增长约 9%，其中中国需求增长贡献了 1600 万吨；预计 2019 年全球 LNG 的需求量约为 3.5 亿吨，2020 年为 3.84 亿吨，年均增长率约为 9.7%。中石油《2018 年国内外油气行业发展报告》显示，2018 年亚洲 LNG 进口量为 2.43 亿吨，同比增长 14.2%，较上年增速高 2.2 个百分点。欧洲 LNG 进口量为 5380 万吨，同比增长 9.6%，较上年增速下降约 6.4 个百分点。根据预测，欧洲地区天然气进口量占全球的份额将从 63%逐步降低至 38%，而亚洲地区天然气进口量所占份额将从 36%逐步攀升至 58%。可以预见，未来全球天然气贸易将从大西洋盆地转向太平洋盆地，而且这种趋势在 2025 年后将变得更加明显。

关于运力，根据航运咨询公司 Braemar 的数据，2018 年 LNG 船舶增长迅速，增加运力达 8,500 万立方米，同比增长 9%。

关于商业模式，随着 LNG 供应量不断增长，LNG 船舶建造能力不断提高，原来资源稀缺导致的长约、锁定、高回报的运输商业模式受到挑战。运输合约期缩短趋势明显，SPOT 市场活跃度提升。

内贸滚装市场总体保持稳步增长态势，市场需求增长还有一定空间，但运力供给增长敏感性较强，市场维持弱平衡格局。水运市场需求增长主要来自于运输结构调整。随着商品车公路运输超载整治，水、铁物流量占整车运输比重预计将提升，且水公、水铁联运将成趋势。新 GB1589 将

对轿运车行业产生巨大冲击。大量超标轿运车将被取缔或改板，国内商品车公路运力将出现短缺，单车运输成本迅速增加。水运、铁运的成本优势将更加突出，市场份额有望进一步提升。

滚装运输服务要求将越来越高。我国滚装运输发展充分借鉴国际滚装发展经验，班轮化模式运作、专业码头兴建、库场枢纽设立以及装卸安全标准化作业等都是借鉴 NYK、WWL 等国际领先滚装船公司的成熟经验。下一步，公铁水联运模式推广、干线和支线的配合衔接、江海滚装对接以及更多新航线开通等举措的确立，将不断提升我国国内滚装运输服务质量。

在滚装船型方面，随着船舶大型化趋势更加明显。大型船舶除在运输成本、载货能力更具优势外，汽车水运需求的增长也带来对装载能力更高、空间利用率更优化的大型滚装船的需求。我国国内滚装船完成了“从小到大、从旧到新、从买到造”的演变，沿海干线滚装船已经从 2000 车位级发展到 5000 车位级，长江干线滚装船目前则主要以 1000-1500 车位级为主力船型。

内贸滚装运输市场竞争格局目前沿海方面形成深圳滚装、安盛和中甫三极格局；长江方面延续深圳滚装、安盛和民生三极格局。

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	
		调整后	调整前		调整后	调整前
总资产	49,955,553,366.07	43,016,855,689.80	37,790,890,776.76	16.13	43,733,485,043.23	38,616,622,157.23
营业收入	10,931,097,409.67	9,606,810,654.16	6,095,349,579.29	13.78	8,670,116,042.32	6,025,067,278.81
归属于上市公司股东的净利润	1,166,993,927.15	844,747,055.75	614,432,922.94	38.15	1,629,682,051.75	1,729,968,663.63
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	846,396,693.22	328,992,931.11	328,992,931.11	157.27	916,846,480.19	916,846,480.19
归属于上市公司股东的净资产	20,262,118,427.24	16,831,683,425.80	15,216,447,821.04	20.38	17,448,893,710.98	15,969,159,585.94
经营活动产生的现金流量净额	4,122,254,821.11	3,494,125,109.12	2,953,147,044.90	17.98	3,898,016,504.39	3,513,929,770.07
基本每股收益（元/股）	0.19	0.14	0.12	35.71	0.27	0.33
稀释每股收益（元/股）	0.19	0.14	0.12	35.71	0.27	0.33
加权平均净资产收益率（%）	6.40	4.85	3.89	增加 1.55个 百分点	10.28	11.91

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	2,328,138,041.31	2,307,685,398.21	2,683,164,986.54	3,612,108,983.61
归属于上市公司股东的净利润	149,838,728.61	150,615,850.40	139,463,009.41	727,076,338.73
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	48,208,584.75	57,469,965.09	124,031,949.10	616,686,194.28
经营活动产生的现金流量净额	450,276,238.17	532,950,113.16	356,995,064.19	2,782,033,405.59

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

√适用 □不适用

报告期内本公司向关联方中国经贸船务有限公司以发行股份购买资产的方式购买其持有的恒祥控股有限公司 100% 股权、深圳长航滚装物流有限公司 100% 股权、上海长航国际海运有限公司 100% 股权及中国经贸船务（香港）有限公司 100% 股权，上述交易已于 2018 年 7 月完成相关股权过户至公司名下的工商变更手续以及新发行股份在中国证券登记结算有限责任公司上海分公司的登记托管手续。根据企业会计准则对以上交易形成的同一控制下的控股合并，在合并当期编制合并财务报表时，应当对合并资产负债表的期初数进行调整，同时应当对比较报表的相关项目进行调整，视同合并后的报告主体在以前期间一直存在。本公司按照会计准则对 2018 年 1-9 月以及比较报表按照会计准则进行了调整，细情况请见公司 2018 年 10 月 30 日发布的《关于同一控制下企业合并追溯调整财务数据的公告》，公告编号 2018[075]号。

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

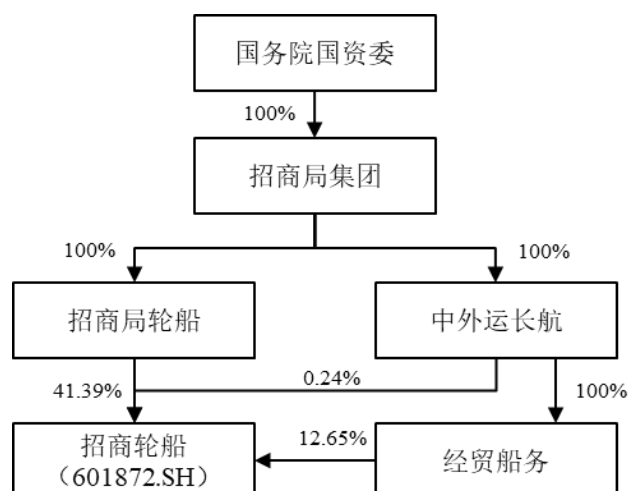
单位：股

截止报告期末普通股股东总数（户）		163,903					
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户）		158,339					
截止报告期末表决权恢复的优先股股东总数（户）							
年度报告披露日前上一月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 (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	
招商局轮船有限公司		2,511,018,262	41.39	578,536,303	无		国有法人
中国石油化工集团有限 公司		912,886,426	15.05		无		国家
中国经贸船务有限公司	767,154,545	767,154,545	12.65	767,154,545	无		国有

							法人
中国人寿保险股份有限公司一分红一个人分红—005L—FH002 沪		109,843,916	1.81		无		国有法人
富邦人寿保险股份有限公司—自有资金	33,441,471	33,441,471	0.55		无		其他
中国石化集团资产经营管理有限公司		32,297,936	0.53		无		国有法人
中国工商银行股份有限公司—诺安价值增长混合型证券投资基金	10,456,129	30,000,032	0.49		无		其他
中国证券金融股份有限公司		26,219,940	0.43		无		其他
平安信托有限责任公司—投资精英之淡水泉	2,534,900	26,117,194	0.43		无		其他
中国农业银行股份有限公司—中证 500 交易型开放式指数证券投资基金	26,054,889	26,054,889	0.43		无		其他
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有限公司的全资子公司，属于一致行动人。中国经贸船务有限公司与招商局轮船有限公司为同一实际控制人下的关联方。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							

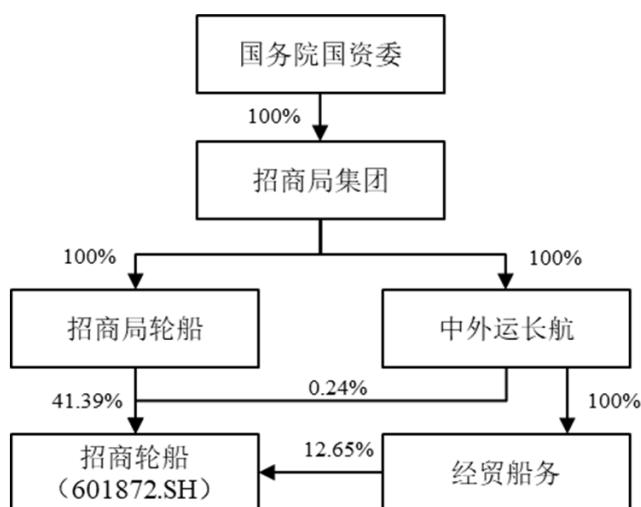
4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√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

三 经营情况讨论与分析

1 报告期内主要经营情况

面对复杂多变的航运市场，公司全体船岸员工认真贯彻董事会的工作部署，积极应对市场，充分发挥公司船队的质量规模优势和特点，扬长避短、攻坚克难，取得了较好的经营业绩，各船队均实现盈利。

船队发展情况

报告期公司接收 5 艘 VLCC 油轮、15 艘 VLOC 及 6 艘 LNG 船等新造船。此外，公司 7 月中旬完成了发行股份购买资产。截止报告期末公司拥有和控制的船队结构如下：

报告期招商轮船船队概况

(单位：艘、万吨、岁)

分类		现有船舶			订单	
船舶	公司	船舶艘数	总载重吨	平均船龄	船舶艘数	总载重吨
自有船舶	海宏轮船（油轮）	53	1,532.27	6.3	5	154.00
	香港明华（散货船）	42	1,121.58	3.1	11	395.00

	CLNG (LNG 船)	14	116.17	4.6	7	56.78
	长航国际 (散货船)	16	82.90	7.0		
	长航国际 (杂货船)	7	8.13	8.9		
	深圳滚装 (滚装船)	25	7.05	13.1	2	0.28
	小计	157	2,868.10	6.6	25	606.06
租入船舶	香港明华	2	12.29			
	长航国际 (散)	19	111.54			
	长航国际 (杂)	2	4.78			
	深圳滚装	1	0.14			
	小计	24	128.75			
代管船	香港明华	3	120.71			
	小计	3	120.71			
自有+订单合计		182	3,474.16			
自有+租入合计		181	2,996.85			
自有+租入+代管合计		184	3,117.56			
*截止至 2018 年 12 月 31 日						
*自有船舶包含自有和融资租赁, 租入船舶包含光租、期租、航次租船船舶						

船队经营概况

报告期公司旗下船队共完成货运量 17,532.25 万吨。其中, 油轮船队完成货运量 7,258 万吨; 干散货船队完成货运量 7,747.19 万吨(含杂货); LNG 船队完成货运量 2,882 万立方米(折合 1,321.80 万吨); 滚装船队完成货运量 1156.43 万吨; 活畜运输完成 9.72 万头。

报告期船队部分业务指标情况

业务	单位	本年累计	同比%
油轮货运量	万吨	7,258.00	10.42%
干散货货运量	万吨	7,747.19	16.89%
LNG 货运量	万立方米	2,882.00	85.60%
商品车货运量	万吨	1,156.43	11.9%
活畜运量	万头	9.72	—
油轮周转量	亿吨海里	5,366.00	9.04%
干散货周转量	亿吨海里	4,128.68	24.65%
LNG 周转量	亿吨海里	369.3	112.24%
滚装船周转量-完成航次口径	亿吨海里	103	13.5%
油轮营运率	%	97.7%	0.70%
干散货营运率	%	98.8%	0.20%

LNG 船营运率	%	100%	0%
滚装船营运率	%	97.95%	0.69%
活畜船营运率	%	100%	

2018 年，公司积极研判市场形势、合理部署运力，积极应对市场变化，提升船队经营效益。

1. 油轮船队经营情况

(1) 继续加强大客户尤其是央企客户合作，持续推动进口原油运输。2018 年，油轮船队继续坚持大客户战略，与国内外主要石油公司/贸易商加强业务合作，深化全球营运，优化船队布局，提升公司效益。报告期公司 VLCC 船队与央企等国内石油公司在即期市场上订载同比继续增加，占总订载航次比例近八成。

(2) 根据市场变化积极调整航线布局，增加航次收入。四季度市场 TD3C 航线运费率较高，中东西非航次的即时效益高，执行周期短，在四季度市场优势发挥明显。中东短航次快速往返可以增加船舶在旺季的使用效率，西非航次可以将较高收益的航次时间拉长争取避开市场低迷。船队主动调整航线布局，增加中东西非航线运力投入，适量减少三角航线去程占比，确保了船队整体全年盈利。

(3) 扩大全球化经营，开辟新航线新客户。船队发挥规模和质量优势，报告期进一步扩大全球化经营，积极开辟新的航线和新客户，重点开发中东美西—巴西远东航线等新航线。

2. 干散货船队经营情况

(1) 大客户战略拓展升级。继 40 万吨级 VLOC 后，公司与工银租赁继续深化合作，双方组成联合体，通过全球竞标获得淡水河谷 6 艘 32.5 万吨级 VLOC 运输项目，第一艘船舶于 2018 年 10 月 19 日在青岛北海船厂正式开工，标志此项目建造工程全面展开，项目后续工作将有序展开。

(2) 全球布局，平衡风险。坚持贯彻全球化经营策略，均衡区域运力分布，增强船队抗风险能力。

(3) 灵活经营，即期订载，提高船队收益。根据市场预判和市场趋势，综合考量各方面因素，灵活经营，结合市场震荡上行的趋势，船队订载策略以即期为主，均衡分配船位，抓波段进

行中长期锁定。好望角船队分阶段逐步进行期租和远期货盘锁定，控制风险敞口；同时，把握市场波段，灵活结合指数货盘订载，指数与固定价相结合，长期与短期相结合的方式，努力把握市场波动，在震荡市中取得良好收益；超灵便船队分阶段在市场相对高位时期以固定价格锁定中长期合约、船舶合理摆位，也取得了较好效果。

(4) 内贸船队坚持“长协为主、统筹兼顾”策略。内贸船队依靠但不依赖大客户，积极开发电厂、钢厂等新客户，同时彻底打通贯穿华南煤炭和粮食航线，在国内船东粮食运输承运量首次进入前三甲。

3. 特种运输船队经营情况

(1) 件杂货多用途船队

A. 坚持大客户战略，立足项目，去程以出口项目设备为主，回程以东南亚纸浆为主，形成货物稳定对流。

B. 积极开展租船，通过市场短期租船扩大市场份额，抢占市场份额，创造更大效益。积极开拓航线，扩大公司影响力。

C. 2018 年，船队在巩固、拓展东南亚航线及日照至中东班轮航线两条航线的基础上开拓西非航线，以连云港为母港的西非航线首船于 12 月 1 日正式起航，标志着船队开发西非航线、打通太平洋和大西洋关节，提升“两洋”经营能力的策略迈出实质性的一步。

(2) 滚装船队

A. 逐步增强市场控制力。2018 年，滚装船队沿海、长江航线负载率、船舶营运率明显提升。滚装船队与各大主机厂及物流服务商加强沟通、扩展合作，在共创多赢、加深合作等方面达成诸多共识，成果丰富；与同行和货主就应对 GB1589 新政实施、船舶三峡船闸管制等议题进行了深入探讨，为船队发展创造了良好的外部环境。

B. 战略实施稳步推进。围绕三个“能力提升”，滚装船队不断强化战略把握能力，做实战略落地能力，保持持续学习能力，多个发展项目顺利推进，为公司发展注入了强大活力。

2 导致暂停上市的原因

适用 不适用

3 面临终止上市的情况和原因

适用 不适用

4 公司对会计政策、会计估计变更原因及影响的分析说明

适用 不适用

5 公司对重大会计差错更正原因及影响的分析说明

适用 不适用

6 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。

适用 不适用

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、中国经贸船务（香港）有限公司、深圳长航滚装物流有限公司、恒祥控股有限公司、上海长航国际海运有限公司等 135 家子公司。

与上年相比，本年因发行股份购买股权增加深圳长航滚装物流有限公司、上海长航国际海运有限公司、中国经贸船务（香港）有限公司、恒祥控股有限公司等 20 家公司，本年因注销清算减少 Rich Target Shipowning Limited 和长泰鸿滚装船有限公司等 3 家子公司。

详见本附注“八、合并范围的变更”及本附注“九、在其他主体中的权益”相关内容。