

公司代码：600428

公司简称：中远海特

中远海运特种运输股份有限公司
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 公司全体董事出席董事会会议。
- 4 天职国际会计师事务所（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

根据 2018 年度公司盈利状况及往年未分配利润积累情况，在充分考虑公司未来业务发展及资金需求的基础上，董事会同意对 2018 年度未分配利润不进行分配。本分配方案尚需提交公司 2018 年年度股东大会审议。

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	中远海特	600428	中远航运

联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	董宇航	王健
办公地址	广东省广州市天河区珠江新城花城大道20号广州远洋大厦23楼	广东省广州市天河区珠江新城花城大道20号广州远洋大厦23楼
电话	(020) 38161888	(020) 38161888
电子信箱	dongyh@coscol.com.cn	wangjian@coscol.com.cn

2 报告期公司主要业务简介

2.1 公司所从事的主要业务、经营模式

中远海特主营特种船运输及相关业务，以“打造全球综合竞争力最强的特种船公司，成为国际领先的工程物流服务商”为战略目标，本着“举重若轻的实力，举轻若重的精神”的理念，致力于打造世界一流的特种船队。公司目前拥有规模和综合实力居世界前列的特种运输船队，经营管理半潜船、多用途船、重吊船、汽车船、木材船和沥青船等各类型船舶 100 多艘近 300 万载重吨。

中远海特的船舶结构合理、运载能力和适货性强、节能环保，能够承运包括钻井平台、机车及火车车厢、风电设备、桥吊、成套设备等超长、超重、超大件、不适箱以及有特殊运载和装卸要求的货物。承运能力从 1 吨至 10 万吨全覆盖，可为广大客户提供安全、高效的运输服务。

中远海特的航线覆盖全球，船舶航行于 160 多个国家和地区的 1600 多个港口之间。以远东为依托，在欧洲航线、美洲航线、非洲航线、泛印度洋航线、泛太平洋航线上，已经形成了较强的优势。并积极开拓了大西洋航线、澳新航线等新航线。同时，公司是全球唯一的具备北极和南极两个极地航线成功运营经验的航运公司。公司可以根据客户需要和项目具体情况，灵活安排船舶装卸港口，工程项目到哪里，公司的航线就延伸到哪里，确保货物安全到达。凭借着超群实力，

打造了数百个国际重大项目的经典运输案例，频频刷新“超极限”运输记录。

中远海特积极开展服务创新，提升服务水平，实现从“港到港”的运输向“门到门”的全程物流延伸，以及从“海上运输”向“海上运输加安装”的拓展。公司的货运技术水平全球领先，瞄准最先进技术水平和最高端客户要求，与科研机构、高等院校等专业研究机构结成合作伙伴关系，研发高技术、高难度的货物装卸和运输解决方案，满足并超越客户的期望。

中远海特建立了完善的管理体系，在满足 ISM 规则、ISPS 规则、海事劳工公约 MLC2006 等国际强制性法规要求的基础上，导入了 ISO9001、ISO14001、OHSAS18001 等管理体系标准，并以满足强制性规范和标准为前提，围绕客户安全需求和管理提升需求两个重点，构建了 QHSE 管理体系。高标准的国际化、专业化管理，使中远海特形成了持续稳定的安全保障与环境保护机制，始终为客户提供稳定可靠的特种专业运输服务。

中远海特开拓进取，多元发展，拥有航运相关产业，包括船舶技术咨询服务、船舶物资供应、船舶通信导航服务、海员履约培训等业务，行业经验丰富，已形成一定的规模和产业链，对内为航运主业提供强有力的支持和保障，对外打造专业品牌，和航运主业形成有益互补和协调发展。

2.2 公司行业情况说明

航运业与全球经济贸易密不可分，全球 90% 的货物贸易通过海上运输实现，航运业是反映经济兴衰的一个“晴雨表”。国际航运业按船型可分为集装箱船业务、干散货船业务、油轮业务、客轮业务等多个分支，公司从事的特种船运输业务是国际航运业的一个重要的细分领域，具体包括多用途船、重吊船、半潜船、汽车船、工程船等多种专业特种船业务。特种船市场既受到整体经济贸易环境的影响，也受其自身细分市场独有的供求关系影响，与集装箱船、干散货船等市场相比，特种船市场总体上呈现规模相对较小、市场波动相对稳定等特点。随着近些年的国际航运市场的优胜劣汰和行业整合，各特种船细分领域已形成了一些竞争力强的龙头企业。中远海特在多个细分领域占有领先地位。

2018 年，世界经济总体延续温和增长，但增长动能减弱，且不同经济体出现分化态势。全球贸易虽有增长但增幅低于预期，受贸易保护主义抬头、中美贸易摩擦等因素影响，全球贸易增长乏力。

受经济贸易环境影响，全球航运市场的复苏进程不及预期，继续低位徘徊，各船型市场呈现分化走势。克拉克森综合运价指数(ClarkSea Index)均值为 12,144 美元/天，同比增长 12.8%。国际干散货运输市场平稳恢复，全年波罗的海干散货运价指数 (BDI) 均值 1353 点，比 2017 年上涨 18.1%；集装箱运输市场进入恢复调整阶段，全年中国出口集装箱运价指数 (CCFI) 先跌后涨，均值 818 点，同比微降 0.2%；国际油运市场低位徘徊，波罗的海原油运价指数 (BDTI) 均值为 798 点，同比微增 1.4%。公司所从事的特种船运输市场也面临市场需求波动，以及燃油价格等成本上涨的双重压力，但不同的细分市场继续呈现出多元化和差异性的特点，特种船市场总体呈现低位震荡修复、需求缓慢复苏，竞争依然激烈等特点。

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
总资产	21,666,421,461.06	21,250,771,066.48	1.96	21,290,148,441.52
营业收入	7,576,116,168.03	6,508,692,188.32	16.40	5,883,170,356.76
归属于上市公司股东的净利润	86,066,557.49	237,560,541.70	-63.77	50,260,945.94
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-64,324,661.86	241,434,915.89	-126.64	-55,160,542.36
归属于上市公司股东的净资产	9,578,070,445.56	9,503,310,165.04	0.79	9,367,200,139.44

产				
经营活动产生的现金流量净额	895,235,843.12	1,425,774,288.60	-37.21	638,959,782.32
基本每股收益(元/股)	0.040	0.111	-63.77	0.024
稀释每股收益(元/股)	0.040	0.111	-63.77	0.024
加权平均净资产收益率(%)	0.90	2.52	减少1.62个百分点	0.56

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	1,623,120,288.84	1,777,343,654.42	2,112,267,796.26	2,063,384,428.51
归属于上市公司股东的净利润	19,675,967.95	39,664,033.34	69,708,092.60	-42,981,536.40
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	14,466,667.76	38,182,512.06	29,827,824.21	-146,801,665.89
经营活动产生的现金流量净额	-135,550,618.82	267,647,839.91	59,693,562.44	703,445,059.59

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)						122,298	
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数(户)						110,157	
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	1,083,147,344	50.46	228,102,189	无	无	国有法人
前海开源基金一包商银行一前海开源定增11号资产管理计划	0	228,102,189	10.63	228,102,189	未知	未知	境内非国有法人
中央汇金资产管理有限责任公司	0	48,347,200	2.25	0	未知	未知	其他
银华基金一农业银行一银华中证金融资产管理	0	11,510,100	0.54	0	未知	未知	其他

计划							
工银瑞信基金—农业银行—工银瑞信中证金融资产管理计划	0	11,220,948	0.52	0	未知	未知	其他
中国广州外轮代理有限公司	0	10,256,301	0.48	0	未知	未知	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	9,298,654	9,298,654	0.43	0	未知	未知	其他
大成基金—农业银行—大成中证金融资产管理计划	0	8,195,732	0.38	0	未知	未知	其他
华夏基金—农业银行—华夏中证金融资产管理计划	0	6,263,470	0.29	0	未知	未知	其他
全国社保基金四零七组合	2,182,000	4,163,538	0.19	0	未知	未知	其他
上述股东关联关系或一致行动的说明	1、报告期，持有公司股份5%以上的股东为中国远洋运输有限公司，中国远洋运输有限公司所持公司股份未发生质押、冻结情形。公司未知其他无限售条件股东所持有股份有无发生质押、冻结情形。2、中国广州外轮代理公司与本公司属同一控股股东中国远洋运输有限公司，除此之外，公司未知以上无限售条件股东之间的关联关系情况或属于《上市公司收购管理办法》规定的一致行动人情况。						

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

报告期，面对严峻的市场形势，公司船岸员工认清形势，凝心聚力，真抓实干，对外开拓市场，对内降本增效，在多措并举努力提升经营效益的同时，进一步增强公司创新发展能力。报告期，公司实现营业收入 757,611.62 万元，同比增加 16.4%，经营规模创下近三年来的新高，并实现了航运主业的整体盈利。其中，半潜船业务继续实现良好效益，重吊船和木材船业务成功扭亏为盈。报告期，公司共新增 5 艘船舶计 6.8 万载重吨，退役 2 艘老旧船舶计 4.4 万载重吨，新签订了 5+4 艘 62,000 吨多用途纸浆船造船合同。截至报告期末，公司自有船舶 104 艘计 261.1 万载重吨，同比增加 3 艘计 2.4 万载重吨，自有船队平均船龄 9.5 年。

1、多用途船和重吊船业务

报告期，多用途船和重吊船市场仍处弱复苏阶段，从主要货源情况看，2018 我国累计出口钢材总量同比下降 8.1%；中国机械设备出口总额较去年同期上涨 12.1%，其中工程机械和风电行业表现较为突出；中国企业对外承包工程新签合同额同比下降 8.8%，完成营业额保持平稳，同比微增 0.3%。

按多用途船和重吊船的合计载重吨计算，公司是全球最大的多用途船运营商（参考荷兰船舶行业分析机构 Dynama 于 2018 年 5 月的研究报告）。2018 年，公司抓住机遇，创新经营，发挥船队运载能力和规模优势，在提升服务和提高市场份额方面取得显著成效，成功推出西非航线班轮服务，开辟大西洋航线和大三角航线，加大新市场和沿海内贸市场的开发，加速纸浆及其延伸业务的开发，扩大北极航线经营规模，并成功开创了国内 LNG 罐箱海运的先河，公司的全球化经营能力进一步得到提升。

公司助推国家“一带一路”建设，“一带一路”沿线货量比重达到 43%；公司加大对风电、纸浆等行业的营销力度，注重对重点货源和客户的持续优化，报告期机械设备运费贡献占比进一步提高至 45.5%。报告期，公司新增 1 艘多用途船，退役 2 艘多用途船。截至 2018 年末，公司拥有多用途船共 39 艘，计 110.25 万载重吨；拥有 24 艘重吊船，计 63.93 万载重吨。2018 年，公司自有及租入的多用途船共实现营业收入人民币 29.1 亿元，同比上升 21.51%，占公司船队营业收入 41.16%；实现船队营业利润人民币-1.54 亿元。重吊船共实现营业收入人民币 13.8 亿元，同比

上升 20.48%，占船队营业收入 19.52%；重吊船实现营业利润人民币 0.55 亿元。

2、半潜船业务

2018 年国际原油价格剧烈波动，先涨后跌，海洋油气工程市场总体呈现复苏态势，全球获得批准启动的油气工程项目显著增加，海上油气平台的利用率也逐步提升。但是受运力过剩影响，半潜船现货市场总体上仍在低位徘徊，船多货少、竞争激烈的局面仍旧持续。

公司的半潜船业务依靠先进技术和卓越品牌，在全球市场的领先地位得到进一步巩固。公司于 2016 年下半年中标的全球最大的油田开发项目哈萨克斯坦里海 TCO 项目，承运期为 2018 年至 2020 年，2018 年上半年开始了项目首船模块运输，年内共执行了 14 个航次，取得良好效益。同时，公司持续强化技术引领优势，包揽了年度全球所有的 6 个“运输+安装”项目，在低迷的现货中仍然取得了较好的经济效益。截止报告期末，公司共有半潜船 7 艘，总载重吨为 32.18 万载重吨，同时租入部分船舶投入 TCO 项目。公司半潜船全年共实现营业收入人民币 15.22 亿元，同比增长 18.81%，占船队营业收入 21.54%；实现营业利润人民币 3.12 亿元，同比减少 30.44%。

3、汽车船业务

2018 年，中国国内汽车产销量出现下滑，其中销售同比下降 2.8%，而全年汽车出口实现同比增长 16.8%，但总体出口量仍较小。

公司把握政策机遇，加大内贸汽车船市场的开拓力度，巩固丰田航线等重点业务，积极开发新客户和新航线，实现有效减亏。截至报告期末，公司拥有 6 艘汽车船，计 7.97 万载重吨。报告期，公司汽车船共实现船队营业收入人民币 3.44 亿元，同比上升 13.53%，占公司船队营业收入 4.87%；实现营业利润人民币-0.39 亿元。

4、木材船业务

2018 年，受房地产市场整体降温和港口库存高位影响，中国木材进口增速放缓。海关数据显示，全年我国累计进口原木和锯材同比小幅增长 3.9%。因需求不旺和产材国环保和通关政策的限制，尽管木材船运力增长压力较小，市场竞争压力依然较大。

报告期，公司积极创新经营，持续加大木材船营销力度，巩固和提升在非洲木材船市场上的优势，同时大力开拓澳新市场，成功实现了经营效益扭亏为盈。截至报告期末，公司拥有 11 艘木材船，计 33.81 万载重吨。报告期，公司木材船共实现营业收入人民币 5.16 亿元，同比增加 5.6%，占公司船队营业收入 7.3%；实现营业利润人民币 0.23 亿元。

5、沥青船业务

2018 年，沥青市场供需失衡进一步加剧，全年中国石油沥青进口总量同比下滑 8.6%。加之近几年大批新造沥青船投入市场，且以大吨位船为主，沥青船市场运价进一步下滑。

公司克服困难，全力以赴加大营销力度，巩固基础货源，积极开辟新航线和新客户，依托长期以来形成的品牌优势，在激烈竞争中，实现了全年收入规模的相对稳定。但由于运价大幅下滑以及燃油等成本的上升，沥青船期租水平同比下滑 28%。报告期，公司共接入 4 艘沥青船。截至报告期末，共拥有 15 艘沥青船，计 11.44 万载重吨。公司沥青船实现营业收入人民币 3.97 亿元，同比下降-1.50%，占公司船队营业收入 5.62%；实现营业利润人民币-0.83 亿元。

四、报告期内主要经营情况

(一) 主营业务分析

2018 年，公司实现营业收入 7,576,116,168.03 元，同比增长 16.40%。但是受燃油成本上升等因素影响，营业成本同比上升 20.06%，船队期租水平同比下降 4.23%。2018 年，公司实现归属于母公司所有者的净利润 86,066,557.49 元，同比减少 63.77%。

1. 利润表及现金流量表相关科目变动分析表

单位：元 币种：人民币

科目	本期数	上年同期数	变动比例 (%)
营业收入	7,576,116,168.03	6,508,692,188.32	16.40
营业成本	6,461,613,133.75	5,381,852,387.82	20.06
销售费用	49,603,057.64	52,354,472.71	-5.26
管理费用	509,418,312.16	459,425,760.90	10.88
研发费用	746,792.27	141,509.43	427.73
财务费用	380,902,256.20	305,952,581.73	24.50
资产减值损失	212,718,907.12	-1,431,741.87	不适用
投资收益	152,080,517.61	42,269,968.99	259.78
资产处置收益	-17,777,908.48	0.00	不适用
经营活动产生的现金流量净额	895,235,843.12	1,425,774,288.60	-37.21
投资活动产生的现金流量净额	-1,017,657,279.98	-1,369,430,883.20	不适用
筹资活动产生的现金流量净额	-236,054,902.98	123,889,657.50	-290.54

营业收入变动原因说明:主要是报告期公司运力规模增加,航运业务收入相应增加。

营业成本变动原因说明:主要是报告期国际燃油价格上升导致燃油成本增加,以及租入船运力增加相应增加船舶租赁费。

销售费用变动原因说明:主要是报告期商品运输费用及销售业务费减少。

管理费用变动原因说明:主要是报告期人工成本和咨询费增加所致。

财务费用变动原因说明:主要是报告期船舶建造贷款和补充流动资金贷款增加导致利息支出增加,以及因外币汇率变动导致汇兑损失增加。

资产减值损失变动原因说明:主要是报告期因被投资单位广东中远海运重工有限公司公允价值下降,公司对持有的可供出售金融资产计提了资产减值损失1.94亿元。

投资收益变动原因说明:主要是报告期确认被投资单位中远财务有限责任公司公司股权置换投资收益1.64亿元。

资产处置收益变动原因说明:主要是报告期公司出售两艘老旧船舶产生的处置损失。

经营活动产生的现金流量净额变动原因说明:主要是报告期船队规模有所上升,港口使费及船舶租赁费等付现成本增加,经营活动现金流出同比增加。

投资活动产生的现金流量净额变动原因说明:主要是报告期按照造船合同进度支付的造船款同比减少。

筹资活动产生的现金流量净额变动原因说明:主要是报告期新增银行贷款同比减少。

2. 收入和成本分析

(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 (%)
航运业务	7,069,180,691.72	6,188,917,675.67	12.45	17.50	21.19	减少 2.67 个百分点
非航运业务	506,935,476.31	272,695,458.08	46.21	2.95	-0.92	增加 2.1 个百分点
主营业务分产品情况						
分产品	营业收入	营业成本	毛利率 (%)	营业收入比上年	营业成本比上年	毛利率比上年增减 (%)

				年增减 (%)	年增减 (%)	
多用途船	2,909,665,455.72	2,708,395,092.67	6.92	21.51	23.91	减少 1.81 个百分点
重吊船	1,379,783,849.72	1,170,313,607.62	15.18	20.48	13.27	增加 5.4 个百分点
半潜船	1,522,555,925.83	1,112,848,325.36	26.91	18.81	52.18	减少 16.03 个百分点
木材船	515,890,754.99	472,682,501.48	8.38	5.60	-9.82	增加 15.66 个百分点
沥青船	396,976,594.51	434,123,744.41	-9.36	-1.50	20.39	减少 19.89 个百分点
汽车船	344,308,110.95	290,554,404.13	15.61	13.53	6.94	增加 5.2 个百分点
合计	7,069,180,691.72	6,188,917,675.67	12.45	17.50	21.19	减少 2.67 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 (%)
进口运输	2,012,040,269.55	1,993,069,411.66	0.94	31.93	25.15	增加 5.36 个百分点
出口运输	2,665,119,041.83	2,122,315,476.70	20.37	7.42	5.62	增加 1.36 个百分点
沿海运输	467,566,403.21	465,144,900.52	0.52	28.12	63.83	减少 21.68 个百分点
第三国运输	1,924,454,977.13	1,608,387,886.80	16.42	16.97	31.75	减少 9.38 个百分点
合计	7,069,180,691.72	6,188,917,675.67	12.45	17.50	21.19	减少 2.67 个百分点

船型	2018 年期租水平 (美元/营运天)	2017 年期租水平 (美元/营运天)	期租水平比上年同期增减 (%)
多用途船	9,398.03	8,503.19	10.52
重吊船	11,430.26	9,284.67	23.11
半潜船	34,698.94	50,304.66	-31.02
木材船	9,126.90	6,319.79	44.42
沥青船	6,561.24	9,139.40	-28.21
汽车船	10,650.73	9,864.33	7.97
合计	10,956.33	11,440.57	-4.23

注 1：上表中的多用途船含租入的杂货船，汽车船含租入的滚装船；

注 2：上表中数据不包括舱位租船相关数据。

(2). 成本分析表

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
航运业	燃油	1,722,008,171.80	26.65	1,307,622,567.92	24.30	31.69	燃油价格上升，燃油成本增加
	港口使	1,285,207,544.07	19.89	1,112,546,072.44	20.67	15.52	货运量增加导致货

务	费						物费增加
	船 员 费 用	852,987,613.53	13.20	761,238,652.29	14.14	12.05	船舶数量增加导致 船员成本增加
	折旧费	838,459,479.74	12.98	815,727,958.16	15.16	2.79	新造船舶投入运营
	船 舶 租 赁 费	747,315,073.35	11.57	427,307,588.64	7.94	74.89	租入船舶规模增加

(二) 资产、负债情况分析

√适用 □不适用

1. 资产及负债状况

单位：元

项目名称	本期期末数	本期期末数占总资产的比例 (%)	上期期末数	上期期末数占总资产的比例 (%)	本期期末金额较上期期末变动比例 (%)	情况说明
应收票据及 应收账款	758,119,140.07	3.50	452,706,341.19	2.13	67.46	报告期末未到收款期的运费增加所致
预付款项	677,252,283.04	3.13	487,682,625.00	2.29	38.87	报告期末预付船舶港口使费备用金增加
其他应收款	82,426,553.36	0.38	59,674,969.78	0.28	38.13	报告期末租入船规模增加使代垫租入船款项增加
存货	394,565,795.09	1.82	259,422,165.27	1.22	52.09	报告期燃油价格上升导致船存燃油价值增加
其他流动资产	110,687,925.80	0.51	192,463,735.59	0.91	-42.49	报告期末待抵扣增值税进项税额减少
在建工程	307,375,828.56	1.42	170,897,946.71	0.80	79.86	报告期末在建船舶增加
短期借款	650,000,000.00	3.00	90,000,000.00	0.42	622.22	报告期新增流动资金借款所致
预收款项	120,277,133.88	0.56	327,741,086.22	1.54	-63.30	报告期末预收未完航次运费减少
应交税费	17,755,718.34	0.08	9,048,226.65	0.04	96.23	报告期末应交企业所得税增加
一年内到期的非流动负债	2,071,950,206.68	9.56	721,420,551.49	3.39	187.20	报告期末一年内到期银行借款增加

五、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

世界银行发布的《全球经济展望》对 2019 年和 2020 年全球经济增速预计分别放缓至 2.9%和 2.8%。全球经济复苏乏力、中美贸易摩擦、油价持续波动等因素，都将对国际航运市场带来影响。CLARKSON 预测，2019 年国际干散货海运贸易量达到 53.4 亿吨，同比增长 2.4%，而运力增速预计为 2.8%，干散货运输市场仍处于恢复调整阶段。2019 年集运行业供需格局有望小幅改善，CLARKSON 预计 2019 年集装箱海运需求增长为 4.4%，而运力增速将放缓至 3.2%。

特种船各细分市场仍将面临诸多机遇和挑战，预计整体维持“震荡调整、局部回暖”的弱复苏基调。

1、多用途船与重吊船市场

德路里预计，2019 年全球杂货需求量年增长约为 1.6%。2019 年，多用途船和重吊船市场竞争局面多元化。但长期而言，多用途船和重吊船市场复苏不乏机遇：一是全球基建投资前景向好，特别是“一带一路”区域市场空间可期，据国务院发展研究中心测算，2016 至 2020 年间“一带一路”沿线地区所需的基础设施投资有望达到 10.6 万亿美元，将对工程机械等设备的出口产生长期、持续的拉动效应；二是世界轨道交通行业持续扩容，全球铁路市场年平均规模约达到 1830 亿欧元，同时存量市场大批车辆由于运营历史悠久也面临设备更新、线路加密，有望带动中国装备走出去；三是国际新能源市场迅速成长，风电核电装机进入景气周期，风能理事会（GWEC）预测，到 2022 年底全球风电装机容量预计增长 56%，达到 840GW；国际能源署（IEA）估算，到 2040 年全球核电量将增长约 46%，投资将达 1.1 万亿美元。

2、半潜船市场

半潜船现货市场持续低迷，短期仍有压力，但预期未来前景有望改善。近年来，油服公司生产成本持续压缩、技术水平持续提升，以及运营能力不断优化，未来上游油气行业资本支出的恢复性增长仍然可期。根据 IHS 等机构预测，2019 至 2021 年，全球油气勘探开发和生产投入将保持复合 9%的增长速度。此外，随着越来越多的海上油田进入开采中后期，未来 10 年，全球弃置油田产业有望呈现爆发式增长，预计超过千座平台和近万口井弃置。从国内因素看，国家政策助推海工装备制造制造业的发展也望给半潜船市场带来积极影响。

3、木材船市场

CLARKSON 预测，2019 年全球林产品海运贸易量 3.84 亿吨，较 2018 年增长约 3%，我国木材缺口仍较大。不过中国木材进口也收到一些挑战：一是受到供给侧结构性改革、房地产低迷、木材库存积压等因素影响，2019 年国内木材需求可能放缓；二是非洲尼日利亚、莫桑比克、赤道几内亚等多国相继实施木材禁出口政策，特别是赤道几内亚作为中国最大的非洲原木进口来源国之一，自 2019 年将禁止原木出口，将给非洲线木材市场构成较大压力。另一方面，澳洲和新西兰木材供应充足，贸易活跃，市场开发潜力较大。

4、汽车船市场

预计 2019 年国内汽车销量 2800 万辆，较 2018 年持平。受国家公路运输车整治方案（GB1589）实施的影响，部分汽车由陆运转水运，2019 年内贸滚装运输比例仍有望得到进一步提升。考虑到世界经济增长承压、终端需求不足、以及贸易摩擦的不确定性，全球汽车销量增速将有所放缓，预计未来 5 年年均复合增长率不到 2%。中国汽车出口受到各方面因素影响，未来增长仍存变数。

5、沥青船市场

预计 2019 至 2020 年中国高速公路建设里程任务 2.36 万公里，“十三五”进入后半程，道路建设投资有望小幅修复，加上早期建成公路的周期性养护需求即将来临，对沥青消费仍有支撑。但沥青外部供应恐呈现收紧的趋势，韩国炼厂装置改造、原油价格持续震荡、加上 IMO 限硫令即

将生效，海外沥青产能可能进一步压缩，预计在 2020 年前沥青产量难有实际性的增长。另外，沥青船运力过剩形势较为严峻，且短期内难有改善，沥青市场供需不平衡的局面仍将持续。

(二) 公司发展战略

适用 不适用

中远海特以“打造全球综合竞争力最强的特种船公司，成为国际领先的工程物流服务商”为战略愿景，坚持“特”字发展战略，不断提升核心竞争力，树立并保持公司在全球特种船细分市场的领先地位。

一是打造独占优势，赢得竞争先机。通过公司独有的技术实力，为客户提供最安全高效的装卸和运输方案，摆脱低水平竞争，建立行业门槛，进而不断巩固品牌形象，提升客户粘度，最终建立起竞争对手难以超越的综合实力。

二是发挥规模优势，提升市场话语权。未来发展的重点将放在市场容量大、发展前景好的细分市场，持续推进船队结构的调整和优化，综合应用建造、购买、租船、联营等多种方式发展船队，在规模上实现全球领先，在经营上主导市场话语权。同时，继续本着“项目造船”理念，为大客户、大项目和大 COA 合同量身定造船舶，锁定收益，控制风险。

三是在不断创新前行，引领特种船行业发展。公司将积极开拓思维，利用新技术、新工具、新思路，在市场营销、经营模式、客户服务等方面不断推陈出新，始终走在特种船领域的最前沿。

四是推动服务升级，拓宽发展空间。回归航运业的服务本职，坚持“以客户为中心，以市场为导向”的理念，根据客户的个性化需求，不断完善技术实力，拓展服务领域，加强全程物流能力，提升全方位服务水平，最终实现为客户提供全产业链服务，通过提升客户价值，实现公司价值的最大化。

公司将把握机遇，加快发展，不断追求高质量的发展，以“跑赢市场、跑赢变革、跑赢时代”为目标，向着具有全球竞争力的世界一流公司不断努力。

六、导致暂停上市的原因

适用 不适用

七、面临终止上市的情况和原因

适用 不适用

八、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

公司船舶资产的预计净残值按预计废钢价确认，经公司第六届董事会第二十七次会议审议通过，为了更加客观地反映船舶固定资产的预计残值情况，董事会同意根据市场变化，将自有船舶的预计净残值由 280 美元/轻吨变更为 330 美元/轻吨。以上会计估计变更采用未来适用法，从 2018 年 1 月 1 日起执行。

本次会计估计变更减少公司 2018 年折旧费用 2,150.99 万元，相应增加公司 2018 年归属母公司所有者的净利润 1,775.27 万元。

九、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

十、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

本公司合并财务报表的合并范围以控制为基础确定，包括本公司及全部子公司的财务报表。子公司，是指被本公司控制的企业或主体。本公司 2018 年度纳入合并范围的二级子公司共 5 户，较上期减少 1 户，详见“年报全文附注六、合并范围的变更”、“附注七、在其他主体中的权益。”