

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部份內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



中遠海運控股股份有限公司
COSCO SHIPPING Holdings Co., Ltd.*
(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)
(股份代號：1919)

海外監管公告

本公告乃根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》第13.10B條而作出。

以中文隨附之海外監管公告乃本公司於二零二一年三月三十日在上海證券交易所的網站(www.sse.com.cn)上以中文發佈的《中遠海運控股股份有限公司2020年年度報告摘要》。

承董事會命
中遠海運控股股份有限公司
公司秘書
郭華偉

中華人民共和國，上海
二零二一年三月三十日

於本公告日期，董事為許立榮先生¹(董事長)、黃小文先生¹(副董事長)、楊志堅先生¹、馮波鳴先生¹、吳大衛先生²、周忠惠先生²、張松聲先生²及馬時亨教授²。

1 執行董事

2 獨立非執行董事

* 僅供識別

公司代码：601919

公司简称：中远海控

中远海运控股股份有限公司

2020 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 信永中和会计师事务所（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

根据企业会计准则编制的本公司经审计的2020年度财务报告，2020年度本公司实现归属于上市公司股东的净利润99.27亿元，截至2020年末母公司资产负债表累计未分配利润为负，资本公积450.01亿元，其中股本溢价351.87亿元。

2021年3月30日，经公司第六届董事会第四次会议审议通过，公司2020年度利润分配及资本公积金转增股本预案为：2020年度不进行利润分配，拟以公司实施权益分派的股权登记日总股本为基数，向全体股东以资本公积金每10股转增3股。截至2021年3月30日，公司总股本为12,259,529,227股，以此计算合计拟转增3,677,858,768股。在实施权益分派的股权登记日前公司总股本如发生变动，将维持每股转增比例不变，同时相应调整转增总股数，并将另行公告具体调整情况。本次利润分配及公积金转增股本预案需经公司2020年年度股东大会审议通过后方可实施。

二、公司基本情况

1 公司简介

公司信息

公司的中文名称	中远海运控股股份有限公司
公司的中文简称	中远海控
公司的外文名称	COSCO SHIPPING Holdings Co., Ltd.
公司的外文名称缩写	COSCO SHIP HOLD
公司的法定代表人	许立荣

公司股票情况简介

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	中远海控	601919	中国远洋
H股	香港联合交易所	中远海控	01919	中国远洋

联系人和联系方式

联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	郭华伟	张月明
办公地址	上海市东大名路658号8楼	上海市东大名路658号8楼
电话	(021) 60298619	(021) 60298619
电子信箱	guo.huawei@coscoshipping.com	zhang.yueming@coscoshipping.com

2 报告期公司主要业务简介

集装箱航运业务

1、主要业务情况

主要业务

中远海控主要通过全资子公司中远海运集运和间接控股子公司东方海外国际，经营国际、国内海上集装箱运输服务及相关业务。截至报告期末，共经营 278 条国际航线（含国际支线）、54 条中国沿海航线及 80 条珠江三角洲和长江支线，所经营的船队在全球约 105 个国家和地区的 352 个港口均有挂靠。

经营模式

中远海控通过自营集装箱船队，开展以集装箱为载体的货物运输及相关业务。公司聚焦高质量发展、突破性发展、一体化发展，致力于深化协同融合，强化提质增效，推动数字化转型升级，不断提升为客户创造价值的的能力。

业绩驱动因素

2020 年突如其来的新冠疫情，给全球经济贸易带来诸多不确定性，也对集运市场带来较大影响。面对前所未有的变局，公司努力克服疫情负面影响，构筑起坚强防线，稳中求进，在危机中培育新机遇，于变局中开创新局面，聚合竞争优势，注重市场挖潜，创新商业模式，强化协同联动，保障了公司平稳运行，增强了发展新动能，取得了良好的经营业绩。

2、行业情况

行业地位

报告期内，中远海控充分发挥双品牌协同优势，积极推动全球化战略，全球综合竞争实力稳步提升。截至报告期末，中远海控旗下自营集装箱船队运力超过 307 万标准箱。Alphaliner 数据显示，公司集装箱船队规模排名稳居世界第三。

行业特点

2020 年新冠疫情打乱了全球经济和贸易发展节奏，对全球产业链、供应链产生了深远的系统性影响，加速了全球经贸格局变化、货物流向调整和供应链重塑，贸易区域化快速发展，全球贸易呈现多元化发展趋势，同时对供应链的稳定性也提出了更高要求。2016 年以来，集运行业经历了一系列整合重组，主流班轮公司已基本实现了规模化。另一方面，传统海运服务已无法满足客户对服务多元化的需求，为此主流班轮公司已逐步将运输服务向海运段两端延伸，同时通过航运数字化建设助力打造物流全产业链的差异化服务。

码头业务

1、主要业务情况

主要业务

中远海控主要通过中远海运港口从事集装箱和散杂货码头的装卸和堆存业务。中远海运港口的码

头组合遍布中国沿海的五大港口群、欧洲、南美洲、中东、东南亚及地中海等主要海外枢纽港。截至2020年12月31日，中远海运港口在全球36个港口营运及管理357个泊位，其中210个为集装箱泊位，总年处理量达约1.18亿标准箱。中远海运港口致力在全球打造有意义的控股网络从而为客户提供于成本、服务及协同等各方面具有联动效应的完善网络。

经营模式

以参、控股或独资的形式成立码头公司，组织开展相关业务的建设、营销、生产和管理工作，获取经营收益。

业绩驱动因素

主要业绩驱动因素有：提升效率，降低成本，提高利润；提高服务水平和质量，积极争取客户，不断增加码头吞吐量；积极寻找新的投资机会，扩大码头投资规模和市场占有率，争取更好回报；拓展码头延伸服务，进一步增加收入。

2、行业情况

全球码头运营商之间的合作力度在不断拓展和深化。一方面，有利于提升码头行业的竞争能力，更好地应对联盟压力；另一方面，也有利于码头运营商降低经营成本和运营风险。全球码头运营商之间的深度合作，将产生多赢格局，有利于码头行业的持续、稳定和健康发展。

码头运营商纷纷涉足全供应链业务，努力实现收入来源的多样化，将运输与货主更为紧密地联系起来，这成为码头运营商提升港口议价权、提升竞争力的主要着力点。为了有效应对航运联盟日益增强的议价能力，有效提升码头运营能力和服务质量，全球港口企业整合速度正在不断加快，合作日趋紧密，竞合理念深入人心。

港口企业与航运企业的横向合作力度亦正在加大，协同效应不仅体现在母子公司之间，也体现在港航企业之间，协同效应的效益、效率与效能不断提升的同时，多赢格局的潜能也不断得到深化与拓展。具有船公司背景的码头运营商致力于发挥协同效应，在货源竞争中占得先机。

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

主要会计数据	2020年	2019年	本期比上年同期增减(%)	2018年
营业收入	171,258,833,813.71	151,056,682,119.72	13.37	120,829,528,787.97
归属于上市公司股东的净利润	9,927,098,239.01	6,764,104,771.48	46.76	1,230,026,418.28
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	9,593,418,830.78	1,585,437,943.57	505.10	190,381,878.46
经营活动产生的现金流量净额	45,030,555,340.04	21,202,371,528.39	112.38	8,130,775,621.62
	2020年末	2019年末	本期末比上年同期末增减(%)	2018年末

			%)	
归属于上市公司股东的净资产	43,913,865,928.85	35,359,676,133.83	24.19	22,886,213,478.10
总资产	271,926,073,831.72	262,224,029,547.74	3.70	228,143,804,963.20

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	36,108,895,427.03	37,944,034,603.55	43,655,806,796.65	53,550,096,986.48
归属于上市公司股东的净利润	291,519,466.59	845,644,460.63	2,722,995,631.48	6,066,938,680.31
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	75,758,739.44	806,427,286.76	2,701,101,861.72	6,010,130,942.86
经营活动产生的现金流量净额	1,534,076,758.73	9,903,614,346.24	11,295,881,499.03	22,296,982,736.04

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

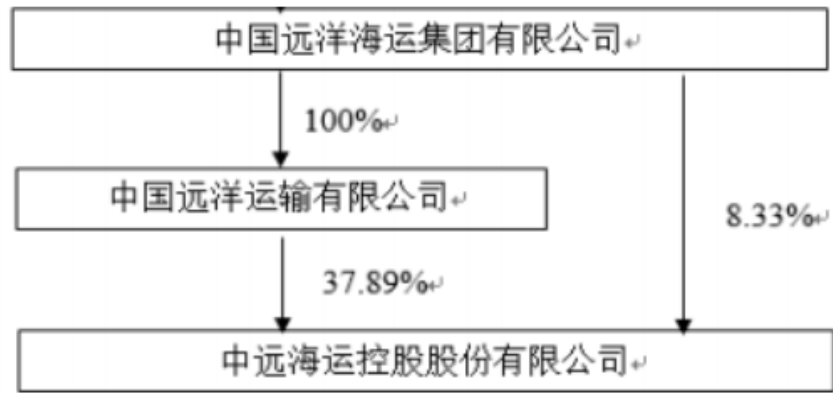
单位：股

截止报告期末普通股股东总数（户）	240,754
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户）	285,453
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	
中国远洋运输有限公司	0	4,557,594,644	37.18	0	无		国有法人
HKSCC NOMINEES LIMITED	0	2,580,600,000	21.05	0	无		其他
中国远洋海运集团有限公司	0	1,021,627,435	8.33	1,021,627,435	无		国有法人
中国证券金融股份有限公司	0	305,990,519	2.50	0	无		国有法人
香港中央结算有限公司	230,926,226	296,468,225	2.42	0	无		其他
武钢集团有限公司	0	250,000,000	2.04	0	无		国有法人
东方航空产业投资有限公司	-112,433,817	112,433,907	0.92	0	无		国有法人
宁波梅山保税港区信达盈新投资合伙企业(有限合伙)	-66,137,533	66,137,599	0.54	0	无		境内非国有法人
中国国有企业结构调整基金股份有限公司	-59,523,785	59,523,834	0.49	0	无		国有法人
中船投资发展有限公司	-56,060,396	57,696,217	0.47	0	无		国有法人
上述股东关联关系或一致行动的说明	未知						
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明	不适用						

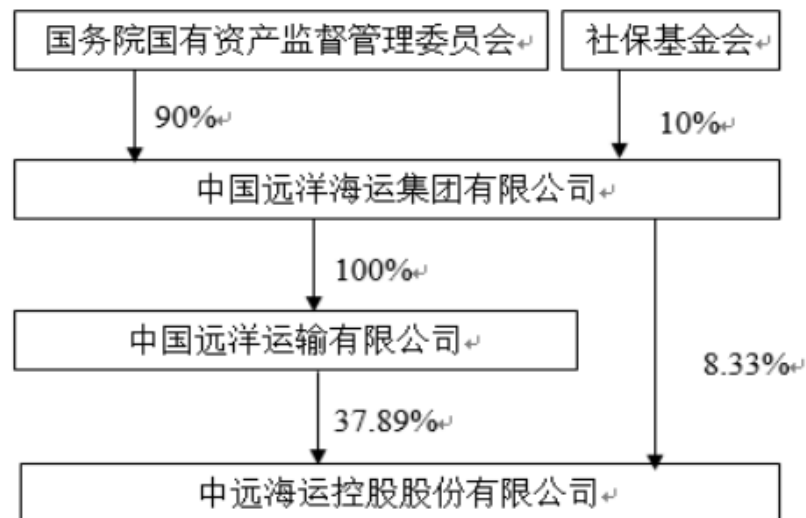
4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√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

5.1 公司债券基本情况

单位:亿元 币种:美元

债券名称	简称	代码	发行日	到期日	债券余额	利率	还本付息方式	交易所
COSCO Finance(2011) Ltd. 4%信用增强债券 2022 年	COSFINB2 212	0458 4	2012 /12/4	2022 /12/3	10	4	年息等分后每半年付一次, 分别于每年 6 月 3 日和 12 月 3 日支付, 并应于 2022 年 12 月 3	香港交易所

债券名称	简称	代码	发行日	到期日	债券余额	利率	还本付息方式	交易所
							日赎回债券	
COSCO SHIPPING PORTS FINANCE (2013)CO. LTD. 4.375%有担保票据 2023 年	CSPFINN2 301	5900	2013 /1/31	2023 /1/31	3	4.375	一年两次付息,到期还本	香港交易所

5.2 公司债券付息兑付情况

适用 不适用

对于以上债券，本集团均按时付息，未发生违约情况。

5.3 公司债券评级情况

适用 不适用

COSCO Finance (2011) Ltd.4%信用增强债券 2022 年：

评级公司信息如下：

单位名称：Moody's Investors Service Hong Kong Ltd。

住址：24/F One Pacific Place 88 Queensway,Admiralty, HongKong,China。

联系人：Kan Leung

联系电话：(852)3758-1419。

评级结果：A1。

评级结果查询网址：www.moody.com。

COSCO SHIPPING PORTS FINANCE (2013) CO. LTD. 4.375%有担保票据 2023 年：

不评级。

5.4 公司近 2 年的主要会计数据和财务指标

适用 不适用

主要指标	2020 年	2019 年	本期比上年同期增减 (%)
资产负债率 (%)	71.06	73.64	下降 2.58 个百分点
EBITDA 全部债务比	32.73%	26.77%	上升 5.96 个百分点
利息保障倍数	4.37	2.90	50.58

三、经营情况讨论与分析

(一) 经营情况讨论与分析

2020 年是极不平凡、充满挑战的一年。年初，突如其来的新冠肺炎疫情对全球经济和全球贸易造成广泛的负面影响，但随着下半年全球疫情防控步入常态化，各国经济刺激政策效应的显现，全球贸易呈现复苏态势，集装箱运输需求年内呈现先抑后扬走势。

国际货币基金组织 (IMF) 最新预计 2020 年全球经济增速为-3.5%，相较 2020 年 10 月的预测上

调了 0.9 个百分点。据行业咨询机构 Container Trades Statistics (CTS) 统计, 2020 年全球集装箱货运量同比减少 1.0%, 降幅好于 2020 年初预期。报告期内, 中国出口集装箱运价指数 (CCFI) 均值为 984.4 点, 同比增长 19.5%; 上海出口集装箱运价指数 (SCFI) 均值为 1264.8 点, 同比增长 56.0%。

2020 年, 中远海控在防范化解新冠疫情风险、保障全体船员员工生命健康、克服外界不利因素的同时, 秉持“以客户为中心”的经营理念, 坚持以“三个聚焦”(聚焦高质量发展、突破性发展和一体化发展)为战略指引, 以打造运力航线网络、端到端服务网络、数字化信息网络“三网合一”为战略目标, 聚合竞争优势, 注重市场挖潜, 创新商业模式, 强化协同联动, 全力保障全球集装箱物流供应链平稳运行, 公司经营业绩大幅提升。

报告期内, 按中国会计准则, 公司营业收入达到 1,712.59 亿元, 同比增长 13.37%; 实现归属于上市公司股东的净利润为 99.27 亿元, 同比增加 31.63 亿元, 同比增长 46.76%, 基本每股收益为 0.81 元/股; 实现归属于上市公司股东扣除非经常性损益后的净利润 95.93 亿元, 同比增加 80.08 亿元, 同比增长 505.10%。

董事会建议向全体股东以资本公积金每 10 股转增 3 股。

完善全球网络, 充分发挥规模优势

2020 年, 面对新冠肺炎疫情发生以来跌宕起伏的市场形势, 中远海控强化责任担当, 坚守航运服务本质, 全力以赴畅通海上通道, 积极助力全球复工复产与经济恢复, 在发挥自身作为全球领先班轮公司规模优势的同时, 坚定推进全球化战略, 进一步拓展完善全球航线网络布局, 努力实现更广范围的航线覆盖。

2020 年, 中远海控在保持东西干线竞争优势基础上, 敏锐把握疫情期间全球经贸格局变化, 加大对第三国市场、新兴市场和区域市场运力投入。全年, 公司双品牌(中远海运集运、东方海外货柜)在新兴市场和第三国市场的箱量同比增幅分别达到 3.6%和 3.0%, 全球网络布局进一步完善。

2020 年, 公司所在的海洋联盟推出了 DAY4 产品, 截至期末共涉及 329 艘船舶, 386 万 TEU 运力与 40 组联盟航线, 为客户提供覆盖面更广, 更为稳定、高效的服务。

码头业务方面, 公司旗下中远海运港口作为全球领先的港口运营商, 全年深入贯彻“精益运营”理念, 不断提升码头运营质量和服务水平的同时, 充分发挥与公司集运板块的产业链协同优势。2020 年, 公司引进 45 条新航线至旗下控股码头, 为疫情期间码头运营提供了稳定的货量支持。

报告期内, 公司集运业务完成货运量 2,634.45 万标准箱, 较 2019 年的 2,573.91 万标准箱增长 2.35%。其中, 中远海运集运完成货运量 1,888.25 万标准箱, 同比增长 0.52%; 东方海外货柜完成货运量 746.19 万标准箱, 同比增长 7.30%。中远海运港口完成码头总吞吐量 12,382.46 万标准箱, 同比上升 0.03%。

截至 2020 年底, 公司经营的集装箱船队规模为 536 艘、3,073,684 标准箱, 较 2019 年底增长 3.6%, 运力规模继续位列全球第三; 中远海运港口在全球 36 个港口经营 210 个集装箱泊位, 总设计年处理能力达到 1.36 亿标准箱。

创新商业模式, 保障集装箱物流供应链稳定

面对疫情挑战, 中远海控坚守航运服务本质, 努力提高服务标准、完善客服体系、解决客户痛点。公司通过增加运力, 优化服务等措施为客户排忧解难的同时, 充分发挥公司全球范围内的端到端运输网络优势, 确保航线服务品质, 缓解集装箱运输供需矛盾, 保障集装箱物流供应链长期稳定。

2020 年下半年, 公司积极把握集装箱航运市场回暖的时机, 在全球航线上增加了 40 艘船舶, 保障了市场复苏期的运力投入。为了确保航线服务质量, 公司积极采取各项措施, 努力保证班期的有效衔接。根据上海航交所准班率统计数据, 2020 年公司收发货准班率排名第一, 充分体现了公司班期服务的可靠性, 受到了客户广泛青睐。

面对疫情带来的不利影响, 公司围绕客户需求, 努力打通集装箱运输链瓶颈, 推出了“水水中转”、

“水铁联运”、“物流专班”、“空改海”等新运输模式，全力保障特殊时期的运输需求。面对市场缺箱的情况，公司积极增加海外空箱调运的航次，缓解箱源压力。

报告期内，公司积极融入加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，畅通双循环海陆节点，发展中欧陆海快线、中欧铁路班列、西部陆海贸易新通道等端到端项目，有机衔接“一带一路”物流通道。报告期内，中欧陆海快线完成箱运量同比增长 45%，西部陆海新通道完成箱运量同比增长 74%，中欧铁路班列业务保持稳步发展。

疫情期间，为解决中小企业出口难的问题，公司在部分航线推出中小客户服务专线，为中小直客提供保舱保柜服务，有效简化了中小客户运价沟通流程。

加快转型升级，数字化建设取得新成果

2020 年，公司加速数字转型升级，积极推广人工智能、区块链、大数据、物联网、5G 等技术在航运领域应用，努力提升供应链服务整合能力、综合研判分析能力、高效协同运营能力。

一是在提升中后台运营效率方面，公司依托 IRIS-4 系统保持远程服务的快速响应，为公司营销和客服水平提升奠定重要基础。二是在优化前端服务方面，公司依托电商平台，纵向挖潜线上产品深度，横向拓展全球市场覆盖范围，满足了客户对“无接触”服务的需求，公司旗下中远海运集运 2020 年外贸电商成交箱量同比增长 270%。三是构建产业链生态圈方面，融入区块链技术的进口无纸化放货模式进一步得到推广，公司数字化网络优势效应初显。2020 年 11 月，中远海运集运与中国银行等合作伙伴发布了全球首张具有物权属性的区块链提单。

2020 年 5 月，中远海运港口旗下厦门远海码头作为国内首个 5G 全场景应用智慧港口正式投产。目前已在港区内完成 5G 网络基础覆盖，凭借边缘计算、高精度定位、人工智能、计算机视觉等技术，实现自动驾驶、智能理货、AGV 集群管理、智能安防等多个 5G 应用部署。

深挖协同潜力，在保障服务质量的同时努力降本节支

2020 年，全球集装箱物流供应链受到疫情冲击，公司在努力保障客户服务质量的同时，深挖集装箱航运业务双品牌协同潜力，通过扩大双品牌航线网络优势、提升双品牌成本领域协同、强化双品牌商业领域协同、推动双品牌中后台职能融合等手段，使双品牌协同效应获得持续释放。

在燃油采购领域，公司把握市场低位时机，锁定 2020 至 2021 两年外贸低硫油源，在保质、保供基础上努力做到成本最优。在燃油使用领域，公司在海运操作环节加强精细化管理，充分发挥码头业务和集装箱航运业务之间的协同优势，努力保障船队运营效率，取得积极成效。

报告期内，公司充分把握全球货币政策窗口期和利率、汇率市场机遇，加强资金债务的统筹管理，进一步降低了企业资金成本，公司财务费用同比大幅下降 17.60%，期末资产负债率较期初下降 2.58 个百分点，资产负债结构持续优化，竞争基础进一步夯实。

履行社会责任，引领行业可持续发展

2020 年，公司全力打通防疫物资出口“绿色通道”，从货物装卸、船舶进出港、单证流转等环节全方位提高货物运输效率，努力确保疫情期间急需的口罩、医疗设备等防疫物资和应急生活物资第一时间运抵相关地区。

公司高度重视船员身体健康，有效落实防疫措施，协调各方安排船员换班共计超 1.3 万人次，并积极推进船员疫苗接种工作。

2020 年，IMO2020 限硫令正式生效，公司严格执行低硫油政策，持续推广和应用多项先进的节能减排技术，并通过优化船队结构、优化航路设计、提高船舶在港操作效率等管理手段，有效降低油耗，从而降低业务运营对环境的影响。中远海运集运于 9 月再次被授予由美国环保署颁发的“保护蓝鲸保护蓝天”激励项目综合金奖。

公司充分发挥国际人道主义精神，积极开展遇险船舶救援行动。2020 年 9 月，公司所属“中远马

来西亚”轮在位于美国佛罗里达州坦帕港以西 130 海里的墨西哥湾海域成功营救一艘遇险帆船及船上 4 名人员。

展望 2021 年，随着全球新冠肺炎疫情防控进入常态化，世界经济有望出现恢复性增长，但复苏仍不稳定不平衡，中长期增长仍面临较强风险挑战。中国作为 2020 年唯一实现正增长的主要经济体，将进一步为世界经济的复苏注入强大的动力。同时，全球贸易重心的分化、市场重心的上移、经营重心的外延，也将为集运市场带来新的挑战 and 机遇。

今年年初，主要国际经济组织预计 2021 年世界经济总体将延续低位反弹态势。国际货币基金组织（IMF）预测 2021 年全球经济增速为 5.5%，2021 年全球贸易额将恢复性增长 8.1%。

与此同时，疫情导致了全球产业格局和商业模式的变革，将为全球集装箱物流供应链发展带来新机遇。RCEP 和中欧投资协定的签署，将直接助力区域市场发展，产业链区域化、本地化特征更为明显。双循环新发展格局的构建，将推动中国经济进一步增长。中国超大规模的内需市场，将推动全球贸易格局、货物流向产生新的变化。

中远海控作为全球领先的集装箱航运综合服务商，面对全球经济和航运市场的挑战与机遇，将紧紧聚焦“三个链接”（链接双循环、链接新生态、链接创一流），按照既定战略部署，推进更高质量、更可持续的发展。

优化全球航线网络，践行承运全球使命

面对全球疫情常态化背景下的新型全球化和区域一体化并存的经贸格局，公司将统筹资源配置，持续优化全球网络布局。2021 年 1 月，海洋联盟发布 DAY5 航线产品，继续完善与优化航线布局。公司将立足双品牌资源协同，持续加强联盟内部合作，为客户提供覆盖面更广、交货期更短、班期更可靠的航线产品。

公司将继续积极响应“一带一路”倡议，顺应产业链、供应链转移趋势，进一步加大对新兴市场、区域市场和第三国市场的运力投入，并根据市场需求对航线运力结构进行优化调整，进一步提升航线服务的均衡性和稳定性。

强化品牌协同，拓展端到端服务价值链

新冠疫情加速了产业链区域一体化发展趋势。公司将立足更高起点，强化双品牌战略协同能力，以提升服务能力为目标，不断强化多元价值整合，创新多式联运运营模式，增强端到端解决方案能力，助力集装箱物流供应链竞争力升级。

未来，公司双品牌将继续以稳定运营、加深融合为目标，在运力航线网络、端到端服务网络、数字化信息网络融合发展的基础上，实现更高效和更高层次的资源利用和价值创造，从而促进向端到端服务能力的外延跃升，努力为传统产业服务增添更大价值空间。

公司还将依托全球化网络布局优势，以铁路通道建设为核心，强化中欧陆海快线与西部陆海新通道建设，进一步健全完善全球端到端运营网络，使之与全球运力航线网络互联互通，构建起覆盖更广、效率更高的陆海一体化服务通道。

推动行业数字化变革，持续提升客户服务能力

公司将进一步加快自身数字化转型升级步伐，构建行业数字化生态体系，持续提升实时高效的线上服务能力。

公司将推动端到端与数字化技术的深度融合，打造端到端专业化系统平台，支撑更为高效的智能物流网络与端到端标准化产品，为客户提供定制化解决方案，有效提升端到端增值服务内涵。

未来，公司将继续强化内部信息系统建设，助力运营提效和流程优化，同时依托物联网专业公司平台，积极推动集装箱物联网（IOT）技术标准落地。近日，在获得全球相关监管机构的审查批准后，

全球航运商业网络（GSBN）在香港成功组建并正式运营，通过加快区块链技术与产业融合创新，努力完善行业数字化生态体系。

2021年是中国“十四五”规划的开局之年，中远海控作为中国远洋海运集团核心产业重要的组成部分、集装箱航运服务供应链的上市平台，将坚定信心，在做好疫情常态化防控工作的同时，持续聚焦“三个链接”，积极把握中国经济增长与全球经济复苏为全球集运市场发展带来的机遇，努力将企业打造成为资本市场上交通运输行业板块中最受青睐和国际品牌价值最高的标杆式企业之一，为客户提供更好的服务，为股东创造更大的价值。

（二） 并购重组持续信息披露

本公司通过境外全资下属公司 Faulkner Global 与 Shanghai Port Group (BVI) Development Co., Limited 要约收购东方海外国际已于 2018 年 8 月 7 日完成交割；2018 年 8 月 17 日，为恢复东方海外国际 25% 的最低公众持股量，Faulkner Global 完成向特定投资者出售合共 84,640,235 股，出售完成后，东方海外国际恢复 25% 最低公众持股量。至此，Faulkner Global 持有东方海外国际股份占其已发行股份的约 75%。详见 2017 年 7 月 26 日披露的公司《重大资产购买报告书（草案）（修订稿）》、2018 年 8 月 9 日披露的公司《重大资产购买实施情况报告书》等相关公告。

公司集装箱运输板块深挖双品牌协同潜力，通过扩大双品牌航线网络优势、提升双品牌成本领域协同、强化双品牌商业领域协同、增强双品牌在海外和区域层面融合等手段，使双品牌协同效应获得持续释放。公司凭借“中远海运”和“东方海外”两个集装箱运输服务品牌在全球网络、数字化能力和物流布局等方面实现优势互补、协同融合，不断增强双品牌主业优势，为客户提供更全面的航运网络支持、更差异化的产品服务，以及更数字化的客户体验，加快实现规模优势向客户服务优势的转变，实现双品牌价值最大化。

（三） 报告期内主要经营情况

2020 年，本集团实现归属于上市公司股东的净利润 99.27 亿元。

（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 (%)
集装箱航运业务	166,008,592,432.09	143,378,436,165.86	13.63	14.64	9.18	增加 4.32 个百分点
码头业务	7,005,897,795.50	5,296,731,947.08	24.40	-19.94	-11.78	减少 6.99 个百分点
小计	173,014,490,227.59	148,675,168,112.94	14.07	12.67	8.27	增加 3.50 个百分点
分部间抵销	-1,755,656,413.88	-1,750,144,962.78	-	-	-	
合计	171,258,833,813.71	146,925,023,150.16	14.21	13.37	8.97	增加 3.47 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 (%)	营业收入比上年增减 (%)	营业成本比上年增减 (%)	毛利率比上年增减 (%)
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	营业成	毛利率比上年增减

			(%)	比上年增 减 (%)	本比上 年增减 (%)	(%)
集装箱航运业务	166,008,592,432.09			14.64		
其中：美洲地区	49,389,713,875.15			18.93		
欧洲地区	36,345,515,223.05			18.23		
亚太地区	42,465,555,690.40			19.80		
中国大陆	17,597,197,405.12			-3.56		
其他国际地区	20,210,610,238.37			7.26		
码头业务	7,005,897,795.50			-19.94		
其中：美洲地区	0.00			-100.00		
欧洲地区	3,860,136,293.77			-0.65		
亚太地区	174,342,916.60			351.62		
中国大陆	2,971,418,585.13			-9.77		
分部间抵销	-1,755,656,413.88			-		
收入合计	171,258,833,813.71			13.37		

主营业务分行业、分产品、分地区情况的说明

√适用 □不适用

①本集团集装箱航运业务属于全球承运，公司的客户、起运地、目的地处于不同的国家和地区，因此难以分地区披露营业成本情况。

②集装箱航运所产生的运费收入是按集装箱航运业务的航线分地区，地区与航线的对应关系如下：

地区	航线
美洲地区	跨太平洋
欧洲地区	亚欧（包括地中海）
亚太地区	亚洲区内（包括澳洲）
中国大陆	中国大陆
其他国际地区	其他国际（包括大西洋）

③船舶代理、货物代理等集装箱运输相关业务收入、码头业务收入按开展业务各公司所在地划分地区。

(2) 2020 年集装箱航运业务相关指标完成情况如下：

货运量

本集团货运量（标准箱）

航线	本期	上年同期	同比增减 (%)
跨太平洋	4,981,838	4,636,818	7.44
亚欧（包括地中海）	4,917,841	4,907,352	0.21
亚洲区内（包括澳洲）	8,346,979	7,985,493	4.53
其他国际（包括大西洋）	2,460,510	2,473,322	-0.52
中国大陆	5,637,295	5,736,118	-1.72
合计	26,344,463	25,739,103	2.35

本集团所属中远海运集运货运量（标准箱）

航线	本期	上年同期	同比增减（%）
跨太平洋	2,815,386	2,669,999	5.45
亚欧（包括地中海）	3,421,633	3,484,236	-1.80
亚洲区内（包括澳洲）	5,092,248	4,898,993	3.94
其他国际（包括大西洋）	1,915,960	1,995,615	-3.99
中国大陆	5,637,295	5,736,118	-1.72
合计	18,882,522	18,784,961	0.52

分航线收入

本集团航线收入（人民币千元）

航线	本期	上年同期	同比增减（%）
跨太平洋	48,709,934	40,758,236	19.51
亚欧（包括地中海）	34,500,757	28,953,172	19.16
亚洲区内（包括澳洲）	40,972,961	34,076,924	20.24
其他国际（包括大西洋）	20,263,618	18,867,048	7.40
中国大陆	12,166,044	12,314,994	-1.21
合计	156,613,314	134,970,374	16.04

其中：本集团所属中远海运集运航线收入（人民币千元）

航线	本期	上年同期	同比增减（%）
跨太平洋	28,004,277	23,452,383	19.41
亚欧（包括地中海）	24,373,499	20,542,565	18.65
亚洲区内（包括澳洲）	25,237,582	20,967,181	20.37
其他国际（包括大西洋）	16,633,322	14,919,651	11.49
中国大陆	12,269,840	12,394,230	-1.00
合计	106,518,520	92,276,010	15.43

本集团航线收入（折算美元千元）

航线	本期	上年同期	同比增减（%）
跨太平洋	7,059,001	5,913,847	19.36
亚欧（包括地中海）	4,999,820	4,200,983	19.02
亚洲区内（包括澳洲）	5,937,766	4,944,417	20.09
其他国际（包括大西洋）	2,936,586	2,737,529	7.27
中国大陆	1,763,093	1,786,853	-1.33
合计	22,696,266	19,583,629	15.89

其中：本集团所属中远海运集运航线收入（折算美元千元）

航线	本期	上年同期	同比增减（%）
跨太平洋	4,058,356	3,402,841	19.26
亚欧（包括地中海）	3,532,186	2,980,639	18.50

航线	本期	上年同期	同比增减 (%)
亚洲区内 (包括澳洲)	3,657,409	3,042,249	20.22
其他国际 (包括大西洋)	2,410,487	2,164,778	11.35
中国大陆	1,778,134	1,798,350	-1.12
合计	15,436,572	13,388,858	15.29

主要效益指标

本集团集装箱航运业务主要效益指标完成情况 (人民币)

项目	本期	上年同期	同比增减
集装箱航运业务收入 (千元)	166,008,592	144,806,308	21,202,284
其中: 航线收入 (千元)	156,613,314	134,970,374	21,642,940
息税前利润 (EBIT) (千元)	14,644,097	6,617,250	8,026,847
息税前利润率 (EBIT margin)	8.82%	4.57%	4.25%
净利润 (千元)	12,013,969	2,354,690	9,659,279

其中: 本集团所属中远海运集运集装箱航运业务主要效益指标完成情况 (人民币)

项目	本期	上年同期	同比增减
集装箱航运业务收入 (千元)	112,137,270	98,562,896	13,574,374
其中: 航线收入 (千元)	106,518,520	92,276,010	14,242,510
息税前利润 (EBIT) (千元)	7,583,120	3,890,937	3,692,183
息税前利润率 (EBIT margin)	6.76%	3.95%	2.81%
净利润 (千元)	5,715,398	1,157,526	4,557,872

本集团集装箱航运业务主要效益指标完成情况 (折算美元)

项目	本期	上年同期	同比增减
集装箱航运业务收入 (千美元)	24,057,822	21,010,782	3,047,040
其中: 航线收入 (千美元)	22,696,266	19,583,629	3,112,637
国际航线单箱收入 (美元/标准箱)	1,010.91	889.71	121.20
息税前利润 (EBIT) (千美元)	2,122,210	960,135	1,162,075
净利润 (千美元)	1,741,054	341,656	1,399,398

其中: 本集团所属中远海运集运集装箱航运业务主要效益指标完成情况 (折算美元)

项目	本期	上年同期	同比增减
集装箱航运业务收入 (千美元)	16,250,836	14,301,059	1,949,777
其中: 航线收入 (千美元)	15,436,572	13,388,858	2,047,714
国际航线单箱收入 (美元/标准箱)	1,031.20	888.24	142.96
息税前利润 (EBIT) (千美元)	1,098,939	564,558	534,381
净利润 (千美元)	828,270	167,952	660,318

备注:

以上分航线收入及主要效益指标美元折算人民币参考平均汇率: 2020年6.9004; 2019年6.8920。

码头业务

2020年本集团所属中远海运港口总吞吐量 12,382.46 万标准箱, 同比上升 0.03%。其中: 控股码

头 2,232.87 万标准箱，同比下降 11.06%；参股码头 10,149.59 万标准箱，同比上升 2.85%。

码头所在区域	本期 (标准箱)	上年同期 (标准箱)	同比增减 (%)
环渤海湾地区	41,884,560	40,659,612	3.01%
长江三角洲地区	14,768,442	20,238,468	-27.03%
东南沿海地区及其他	5,445,662	5,783,821	-5.85%
珠江三角洲地区	27,898,470	27,469,330	1.56%
西南沿海地区	5,383,701	1,638,621	228.55%
海外地区	28,443,740	27,994,483	1.60%
总计	123,824,575	123,784,335	0.03%
其中：控股码头	22,328,730	25,104,282	-11.06%
参股码头	101,495,845	98,680,053	2.85%

(3) 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(%)
集装箱航运业务	设备及货物运输成本	81,360,917,992.81	55.38	68,823,906,864.26	51.05	18.22
	航程成本	28,505,586,559.76	19.40	30,910,352,022.50	22.93	-7.78
	船舶成本	25,533,628,479.13	17.38	23,233,647,446.53	17.23	9.90
	其他业务成本	7,978,303,134.16	5.43	8,351,853,340.96	6.19	-4.47
	小计	143,378,436,165.86	97.59	131,319,759,674.24	97.40	9.18
码头业务	小计	5,296,731,947.08	3.61	6,004,162,025.19	4.45	-11.78
分部间抵销		-1,750,144,962.78	-	-2,494,260,428.14	-	-
营业成本合计		146,925,023,150.16	100.00	134,829,661,271.29	100.00	8.97

四、行业格局和趋势

√适用 □不适用

集装箱航运市场

近年来全球化进程受到挑战，全球经济曲折复苏，集装箱运输需求增速趋缓。另一方面，在疫情防控常态化背景下，世界经贸舞台中心逐步向新兴国家经济体转移，同时贸易区域化的快速发展，使得全球贸易“多元化”特征日益明显。

随着贸易碎片化程度不断提高，参与度越来越广，全球产业协作迎来新思路，对集装箱全程物流运输的时间效力、组织能力、专业能力带来更大挑战。陆海国际贸易通道建设、中欧铁路班列等更高效贸易业态的快速发展，将带动传统的运输模式向全程化、一体化发展，主要班轮公司经营策略逐步转变，业务范围向供应链上下游延伸是大势所趋。在集装箱运输服务逐步转向全程物流服务的趋势下，行业未来发展也将更具韧性。新冠疫情进一步推动航运业数字化发展，区块链、云计算、大数据、

人工智能等新技术为集装箱班轮运输带来理念创新、效率提升，加速将行业推向更高效、便捷和智能的发展通道。此外，节能减排驱动下的技术革新、环保法规推进下的燃料转换以及清洁航运趋势下的船舶更新，在供给侧发展过程中将继续发挥关键性作用。

经过一系列行业重组整合，主流班轮公司已基本实现了规模化，头部公司的集结能力和先行优势进一步凸显。行业集中度的提升，正在催生更为理性的竞争格局。随着联盟化合作的深入，未来联盟合作运营范围将持续拓展。在全球疫情防控常态化和贸易新格局的背景下，行业竞争重点将逐步转向价值创造。班轮公司正由海运承运人向综合物流服务商转型，同时结合数字化发展契机航运数字化建设提速，服务从同质化向差异化转变，行业竞争格局将更趋多元化。

码头业务市场

全球码头运营商之间的合作力度在不断拓展和深化。一方面，有利于提升码头行业的竞争能力，更好地应对联盟压力；另一方面，也有利于码头运营商降低经营成本和运营风险。全球码头运营 商之间的深度合作，将产生多赢格局，有利于码头行业的持续、稳定和健康发展。

码头运营商纷纷涉足全供应链业务，努力实现收入来源的多样化，将运输与货主更为紧密地联系起来，这成为码头运营商提升港口议价权、提升竞争力的主要着力点。为了有效应对航运联盟日益增强的议价能力，有效提升码头运营能力和服务质量，全球港口企业整合速度正在不断加快，合作日趋紧密，竞合理念深入人心。

港口企业与航运企业的横向合作力度亦正在加大，协同效应不仅体现在母子公司之间，也体现在港航企业之间，协同效应的效益、效率与效能不断提升的同时，多赢格局的潜能也不断得到深化与拓展。具有船公司背景的码头运营商将更致力于发挥协同效应，预计将在货源竞争中占得先机。

码头投资将继续聚焦新兴市场,并从传统的东西航线关键节点向南北航线关键节点进行转移。未来重点关注在中东、非洲、东南亚、南美洲等新兴市场布局机会。大型集装箱船舶陆续投入运营，全球主干航线网络正在进行新一轮的调整和优化。同时，港口行业正在数字化、自动化、区块链技术、智慧港口、绿色低碳港口等成为行业发展的趋势，利用人工智能，整合海运和公路服务产生协同效应，为货主提供全方面的服务，这将成为企业转型升级的催化剂，以应对新时代发展。

(一) 公司发展战略

适用 不适用

中远海控将继续推动集装箱航运和码头运营管理两大板块的战略及业务协同，持续增强综合竞争实力，推动高质量发展，致力于成为资本市场上交通运输行业板块中最受青睐和国际品牌价值最高的标杆式企业之一，成为全球集装箱航运和码头两大领域综合竞争力最强和最具国际影响力的跨国企业集团之一。

集装箱航运板块，公司将推进全球运力航线网络、端到端服务网络、数字化信息网络“三网”融合发展，促进全球销售网络、全球服务网络的同步升级，构建起相互支撑、有机融合、循环促进的“三网合一、五位一体”战略新格局，持续推进品牌价值最大化和效益专精，朝着“客户至上、价值领先、世界一流的集装箱生态体系综合服务商”迈进。

码头运营管理板块，公司将通过“并购驱动型跨越式增长”和“精益运营”双轮驱动发展，辅以“建立信息化及数字化平台”、“打造产业链延伸支持中心”、“完善组织管控及人才培养体系”三大变革支撑，致力成为全球领先综合港口运营商。

公司将持续巩固并发展集装箱航运、码头运营管理及相关业务，完善航运价值链。通过协同和精益管理，不断提升集装箱航运和港口服务综合竞争力，进一步推动主业健康稳定和持续发展，为客户提供更优质的服务，实现企业效益、企业价值和股东回报最大化。

(二) 经营计划

√适用 □不适用

集装箱航运业务

公司将紧盯市场环境变化趋势,加快升级全球航线运力网络、端到端服务网络和数字化信息网络,加强多元价值整合,深化上下游合作,努力构建产业链生态共同体。

公司始终坚持全球化发展战略,践行承运全球使命,不断优化航线运力结构。巩固航线竞争优势的同时,积极顺应产业链供应链转移趋势,不断加大对新兴市场、区域市场和第三国市场的运力投入,实现全球均衡布局和协调发展。在疫情防控常态化背景下,有效落实运力的灵活调整,保持整体运力供给与全球市场需求的总体平衡,进一步提升航线服务的均衡性和稳定性。持续深化双品牌战略协同力,继续以稳定运营、加深融合为目标,统筹资源,持续推动双品牌业务协同和深度融合,进一步巩固低成本竞争优势,提升战略协同成效,促进双品牌战略实现新进阶。

疫情加速了产业链区域一体化发展趋势,为此公司将继续以服务航运主业、提升服务能力为目标,不断强化多元价值整合,创新多式联运运营模式,增强端到端供应链解决方案能力,助力产业链竞争力提升。同时,进一步加快数字化转型升级步伐,积极推动 GSBN 数字化产品研发,通过加快区块链技术与产业融合创新,实现上下游产业链的数据交互与整体协作,实现运输链、价值链的无缝衔接。不断夯实全球销售网络,挖掘市场新增量、新机遇。同时,升级全球服务网络,切实满足客户个性化、差异化服务需求,不断提高服务品质。

在疫情防控常态化背景下,公司将始终坚定战略定力,塑造新业态下的核心竞争力,全面推动更高质量发展,不断朝着客户至上、价值领先、世界一流的集装箱生态体系综合服务商目标迈进。

码头业务

公司将充分发挥内部协同优势,强化对航运联盟的服务能力,继续完善公司的全球集装箱枢纽港网络。同时,公司将继续与港务集团、码头经营商和国际班轮公司建立紧密的合作伙伴关系,并建立良好关系。

在码头投资方面,中远海运港口将发挥自身的竞争优势,继续在中东、非洲、东南亚、南美洲等地区寻找投资机遇,并适时推进码头项目。同时,中远海运港口亦将积极把握战略机遇参与国内重要港口集团重组,扩大中远海运港口在国内的规模实力及影响力。

码头上下游产业链延伸服务是公司战略规划之一。中远海运港口将加快拓展码头延伸业务,发展高端仓储业务,实现上下游产业的延伸,以进一步提升盈利能力。

作为全球领先码头运营商,中远海运港口持续加强码头运营的效率,计划三至四年内将 Navis N4 系统应用于旗下控股码头公司。

公司将遵循五年战略规划,把握机遇,继续积极落实“The Ports for All”的理念,努力打造一个能为各方创造最大价值的共赢共享平台,同时,进一步加强集团的品牌建设和影响力,优化码头资产及营运效率、提升公司整体盈利能力。

1 导致暂停上市的原因

□适用 √不适用

2 面临终止上市的情况和原因

□适用 √不适用

3 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

4 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

5 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范围包括中远海运集装箱运输有限公司（以下简称“中远海运集运”）、东方海外（国际）有限公司（以下简称“东方海外国际”）、中远海运港口有限公司（以下简称“中远海运港口”）等 524 家公司（含单船公司）。与上年相比，合并范围内增加子公司 22 家，减少子公司 22 家。