

公司代码：601866

公司简称：中海集运

中海集装箱运输股份有限公司

2016 年半年度报告摘要

一 重要提示

1.1 本半年度报告摘要来自半年度报告全文，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半年度报告全文。

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	中海集运	601866	—
H股	香港联合交易所有限公司	中海集运	02866	—

联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	俞震	高超
电话	021-65966105	021-65967333
传真	021-65966498	021-65966498
电子信箱	ir@cnshipping.com	ir@cnshipping.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

	本报告期末	上年度末		本报告期末比上年度末增减(%)
		调整后	调整前	
总资产	101,293,677,027.28	104,031,562,186.85	54,111,562,324.72	-2.63
归属于上市公司股东的净资产	13,817,998,932.51	36,583,615,692.48	24,809,853,893.87	-62.23
	本报告期(1-6月)	上年同期		本报告期比上年同期增减(%)
		调整后	调整前	
经营活动产生的	5,161,808,974.89	1,051,490,622.97	993,801,757.71	390.90

现金流量净额				
营业收入	8,668,889,188.18	18,201,372,572.41	15,995,552,686.38	-52.37
归属于上市公司股东的净利润	-840,847,045.42	833,687,916.50	14,335,497.34	-200.86
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-1,265,411,075.97	803,509,902.69	11,754,504.74	-257.49
加权平均净资产收益率(%)	-3.32	2.16	0.06	减少5.48个百分点
基本每股收益(元/股)	-0.0720	0.0714	0.0012	-200.84
稀释每股收益(元/股)	-0.0720	0.0714	0.0012	-200.84

2.2 前十名股东持股情况表

单位：股

截止报告期末股东总数（户）				460,820		
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	
中国海运（集团）总公司	国有法人	37.75	4,410,624,386	0	无	0
HKSCC NOMINEES LIMITED	境外法人	31.95	3,733,109,025	0	无	0
国新投资有限公司	国有法人	4.00	467,325,000	0	无	0
国家开发投资公司	国有法人	3.33	388,674,125	0	无	0
中国证券金融股份有限公司	国有法人	1.67	195,314,795	0	无	0
中央汇金资产管理有限责任公司	国有法人	0.56	65,454,300	0	无	0
兴业全球基金－上海银行－中国海运（集团）总公司	其他	0.29	33,399,288	0	无	0
中国银行股份有限公司－华夏新经济灵活配置混合型发起式证券投资基金	其他	0.13	15,538,922	0	无	0
中金公司－建设银行－中金瑞和集合资产管理计划	其他	0.09	9,999,901	0	无	0

中国建设银行股份有限公司一易方达并购重组指数分级证券投资基金	其他	0.07	7,812,249	0	无	0
上述股东关联关系或一致行动的说明		(1) 中国海运(集团)总公司所持股份,在报告期内未发生质押、冻结或托管等情况。 (2) HKSCCNOMINEESLIMITED(香港中央结算(代理人)有限公司)是私人公司,其主要业务为代其它公司或个人持有股票。 (3) 截止本报告期末,中国海运(集团)总公司持有中海集运H股股份为100,944,000股,占中海集运总股本比例约0.86%。 (4) 未知上述股东之间是否存在关联关系或一致行动关系。				

注:中国海运(集团)总公司直接持有中海集运A股4,410,624,386股,占总股本37.75%,通过集合计划持有47,570,789股,占总股本0.41%,合计持有中海集运A股4,458,195,175股,占总股本38.16%。

2.3 控股股东或实际控制人变更情况

√适用 □不适用

新控股股东名称	中国海运(集团)总公司
新实际控制人名称	中国远洋海运集团有限公司
变更日期	2016-05-31
指定网站查询索引及日期	详见公司于2016年5月6日、2016年5月31日于上海证券交易所网站发布的《中海集装箱运输股份公司收购报告书摘要》、《中海集装箱运输股份公司收购报告书》及《关于中国远洋海运集团有限公司申请豁免要约收购义务获得中国证监会核准的公告》(临2016-038)

三 管理层讨论与分析

完成重组,置出、购入资产的情况:

1. 重组内容:

1) 重大资产出售

中海集运及其全资子公司中海集装箱运输(香港)有限公司(“中海集运香港”)将其持有的34家公司股权出售予中国远洋控股股份有限公司(“中国远洋”)指定的承接方及中国海运(集团)总公司(“中海集团”)下属子公司中国海运(东南亚)控股有限公司;中海集运将其持有的中海港口发展有限公司49%股权出售予中远太平洋有限公司。

2) 重大资产购买

中海集运向中海集团、广州海运（集团）有限公司（“广州海运”）及上海海运（集团）公司购买其持有的中海集团投资有限公司 100%股权；向中海集团购买其持有的中海集团租赁有限公司（“中海租赁”）100%股权；向中海集团、广州海运购买其持有的中海集团财务有限公司 40%股权；通过向中海集团投资有限公司增资的方式向中国远洋运输（集团）总公司购买其持有的渤海银行股份有限公司 13.67%股份；向中远财务有限责任公司以增资方式认购其 17.53%股权。

中海集运通过其全资子公司中海集运香港向中国海运（香港）控股有限公司购买其持有的东方国际投资有限公司 100%股权、中海绿舟控股有限公司（“中海绿舟”）100%股权、海宁保险经纪有限公司 100%股权；向中远（香港）集团有限公司购买其持有的长誉投资有限公司 100%股权；向中远太平洋有限公司购买其持有的佛罗伦货箱控股有限公司 100%股权。

截止二零一六年六月三十日，本公司正在就出售中海集装箱运输代理（深圳）有限公司 100%股权及深圳中海五洲物流有限公司 100%股权办理付款交割手续；此外，本次重大资产重组所涉购买渤海银行股份有限公司 13.67%股份交易及对中远财务有限责任公司增资交易尚需取得相关主管部门的批准。

除上述交易外，本次重大资产重组涉及全部出售和购买交易均已完成资产交割。

2. 重组影响

1) 公司主营业务的变化

通过本次交易，公司将业务重心由集装箱班轮营运商转变为以船舶租赁、集装箱租赁和非航融资租赁等多元化租赁业务为主的综合金融服务。交易完成后，公司集装箱租赁业务规模为世界第二大，非航融资租赁将致力发展医疗、教育、能源、建设和工业装备等多个领域的融资租赁业务。除多元化租赁业务以外，公司还将致力于发展其他综合金融服务业务。公司的盈利能力和资本回报能力将逐步提升，趋于稳定。

本次交易后，公司将充分利用航运业的产业经验、金融服务业的既有资源促进新产业发展，实现商业模式优化和金融业务多元化发展。公司将打造以船舶租赁、集装箱租赁、非航运租赁等租赁业务为核心，以航运金融为特色的综合性金融服务平台。

2) 船舶及集装箱租赁交易对上市公司的影响

截至二零一六年六月三十日，公司船队规模达 115 艘，总运力达 84.2 万 TEU。其中，自有船舶共有 74 艘，总运力达 58.2 万 TEU。此外，本公司在造船舶和预计交付的租赁船舶共有 16 艘。本次交易完成后，公司向中国远洋提供船舶租赁服务。该等船舶租赁原则上采取期租的方式，且均为经营性租赁，不涉及融资租赁。

截至二零一六年六月三十日，公司集装箱保有量约为 350 万 TEU。重组交易完成后，公司向包括中国远洋在内的全球知名集装箱运输企业提供集装箱租赁服务。

重组转型后，本公司积极调整经营策略，将业务重心由集装箱班轮营运转移至航运相关资产租赁业。相对长期的船舶租赁合同（尤其对于大型化船舶来说）能够保障稳定的现金流。凭借（i）本公司拥有的船队和集装箱；（ii）本公司在航运业长期积累的深厚经验以及对航运市场的理解；（iii）本公司间接控股股东中国远洋海运集团有限公司（“中远海运集团”）在航运产业链的全面布局；以及（iv）本公司和银行等金融机构建立的长期合作关系，本公司能够更加专业化及全面化的从事航运资产租赁业务，并为客户提供船舶租赁、集装箱租赁、船员管理、船舶管理、维修、物流网络等一条龙服务。本公司未来将积极开发新客户群体，以期进一步分散业务经营风险并获得合理稳定的投资回报率。

经营环境分析及未来展望

1. 宏观形势

2016 年上半年,世界经济复苏乏力,需求疲弱,经济形势错综复杂。根据国际货币基金组织 2016 年 7 月 19 日发布的最新数据显示,预计 2016 年全球经济增长为 3.1%,2017 年增长为 3.4%,全球经济活动的回升预计将更加缓慢,新兴市场和发展中经济体发展不平衡,总体经济下行风险较大。

中国继续处于由吸引外资和制造业为主的经济形态逐步转为以消费和服务拉动经济的调结构、稳增长的转型期。上半年,国家统计局公布的数据显示,中国 GDP 增速为 6.7%,全国固定资产投资同比增长 9.0%,增速有所回落,外贸进出口总额同比下降 3.3%。国内经济虽逐步趋稳,但仍然承压,面临挑战。

2. 航运市场

受全球经济和贸易活动复苏乏力的影响,2016 年航运市场延续低迷态势,运力供求矛盾长期存在,全球航运行业复苏之路依旧步履蹒跚。各航运细分市场自金融危机以来不断下滑,其中波罗的海国际干散货运价指数(BDI)、中国出口集装箱运价指数(CCFI)均在今年创下历史新低。根据 Clarksons Research Services 预计,上半年全球集装箱运量约为 8930 万 TEU,同比微增 0.5%,增速同比大幅放缓 7.7 个百分点。

3. 租船租箱市场

1) 行业环境:

在运输市场需求低迷及运力规模供过于求的大背景下,集装箱船舶租赁市场处于弱势下跌态势,各船型租金水平均有所下滑。

目前中国造船能力已位居世界第二,但国内船舶金融尚处发展期,市场发展潜能巨大,国家和地方政策上也积极鼓励船舶金融业务的开展。同时,来自航运企业、造船企业及金融机构的需求也为船舶租赁业务的发展提供了客观条件:其一,航运业是一个高投入的行业,航运企业拥有较大融资需求,船舶购置是航运企业最大的成本支出,船舶成本的高低关系到航运企业的生存和发展;其二,船舶大型化、低能耗的发展趋势,船队结构更新调整以适应市场需求紧迫性较强。因此,持续改善船队结构是船公司生存和发展的主旋律。

上半年,受制于集装箱运输市场的不景气,租箱行业总体经营环境较为艰难,新箱价格、租金水平、干货箱租赁、二手箱价格受需求不振影响持续下降。此外,用箱的需求乏力带来退租箱增量加速,各大租箱公司的出租率均出现一定程度下滑,直接导致收入下降,库存箱的大量增加导致操作成本大幅上升。

预计 2016 年的市场形势持续严峻,随着船东整合和租箱公司整合的陆续出现,集装箱供过于求的局面难以在短期内扭转。但拉动集装箱需求稳定增长的动力依旧稳固,其一,国际贸易往来和货物运输频繁,集装箱运输公司和最终用户对新增集装箱需求保持稳定;其二,出于对运输特殊要求、安全、营运成本等考虑,对于不同种类的货物需要采用功能更加先进的能够为特殊货物提供适应运输环境的集装箱;其三,当前,班轮公司普遍采用慢速航行的策略,一定程度上也导致集装箱周转率的下降从而增加了对于集装箱的需求;其四,新旧集装箱替换,旧箱贸易增加,也产生了大量的新箱需求。

根据 Drewry Maritime Research 的统计,截至 2015 年底,全球集装箱市场规模约为 3,761 万 TEU,其中租箱市场的整体规模约占 47.5%,按 TEU 计算约为 1,788 万 TEU。2015 年因为全球贸易增长疲弱,需求下降,全球集装箱市场全年仅增长了 3.8%,租箱市场全年增长了 3.5%。

2) 行业竞争格局:

近几年,船舶租赁业务从数量和规模均呈现增长态势,对航运业的发展起到战略推动作用。目前船舶租赁业务也成为自贸区航运中心建设重点推进的工作之一,在各地自贸区的区位优势及政策支持下,自贸区成为我国船舶租赁业务重要的产业聚集地。以自贸区各项改革措施的退出为契机,船舶租赁业务的发展潜力正在加速释放。我国船舶租赁行业已走上飞速发展的道路,尤其在促进我国半潜式深水钻井平台、自升式钻井平台、万箱级集装箱船等高端船舶和海工装备建造方面做出了巨大的贡献。目前,我国已有数十家金融租赁公司涉足船舶租赁业务,随着业务的不断发展,我国的船舶租赁行业将进入更深层次的发展。

截至 2016 年 6 月 30 日,中海集运管理的船舶集装箱船队运力规模 115 艘合计 84.2 万 TEU,其中自有运力 74 艘,合计 58.2 万 TEU。

中海集运香港在建 8 艘 13,500TEU 集装箱船,预计将于 2018 年陆续交付。

中海绿舟拥有 4 艘 64000DWT 散货船和 6 艘在建的 21,000TEU 集装箱船。其中,散货船已交付 2 艘,另 2 艘预计将于 2016 年下半年交付。21,000TEU 集装箱船是当前世界上主尺度最大、载箱量最大的超大型集装箱船,预计将于 2018 年起陆续交付。

中海租赁涉及航运租赁业务的船舶类型较为多样,其中,多用途船 13 艘、油化船 5 艘、油船 4 艘、挖泥船 4 艘、化学品船 1 艘、平板驳船 1 艘、拖船 1 艘。

佛罗伦(天津)融资租赁有限公司船舶租赁业务涵盖两艘船,一艘为 57,500DWT 散货船,另一艘为 4,000 马力全回转拖轮。

集装箱租赁行业是市场集中度相对较高的行业,世界上主要的集装箱租赁公司大约有十多家,主要分布在美国、欧洲和中国。根据 Drewry Maritime Research 的报告,截至 2015 年底,全球前 10 大租箱公司(按 TEU 计算)占集装箱租赁行业箱队总数的比例为 92.1%,前 4 大租箱公司占集装箱租赁行业箱队总数的比例为 53.3%,前 10 大租箱公司中有 7 家的集装箱数量超过 100 万 TEU。截至 2016 年 6 月 30 日,整合后的新佛罗伦箱队规模约 350 万 TEU,预计占整个租箱市场 17%-19%的份额。

4. 集装箱制造市场

1) 行业环境:

受世界经济复苏缓慢及航运市场回暖乏力影响,集装箱制造市场持续低迷,箱价一路下滑、屡创新低。2010 到 2015 年,行业总体需求量维持在 250 至 300 万 TEU 左右,总体产能远大于需求量,产能利用率不足 50%。2016 年至今延续了 2015 年的低迷态势,需求进一步萎缩,箱价持续下跌。

2) 行业竞争:

据统计,全球集装箱产能约在 600 万标准箱以上,其中中国国际海运集装箱(集团)股份有限公司(“中集集团”)、胜狮货柜、新华昌集团、上海寰宇四家企业占据了总产能的 90%以上,行业整体产能过剩,市场竞争较为激烈。本公司下属子公司上海寰宇拥有三家干货箱厂,干货箱市场占有率约为 10%,在行业中处于第四位。

5. 非航运业融资租赁市场

1) 行业环境:

近年来,国家层面对于促进融资租赁行业健康发展出台了一系列的指导意见和利好政策,融资租赁行业被提升为服务实体经济的战略地位,促进了行业整体的快速发展和业务创新。

而在整体经济下行周期中,优质资产获取难度增大,行业竞争进一步加剧。今年以来,银行、信托和金融租赁公司纷纷进入医疗、教育以及地方政府融资平台项目等行业,竞争日趋激烈。但另一方面,中国融资租赁的渗透率还较低,有较大的增长潜力,随着十三五规划的展开,产业升

级和结构调整步伐加快，城镇化、工业化稳步推进，也为融资租赁行业带来了历史性的发展机遇，预计融资租赁行业仍将保持较高增速的发展。

2) 行业竞争：

国内融资租赁行业运营主体分为金融租赁公司、内资试点租赁公司和外资租赁公司。金融租赁公司主要由银行等金融机构发起设立，由银监会负责监管，杠杆倍数高于其他两类公司，在平均合同余额和平均注册资本上也远超其他两类公司。外资融资租赁公司近年来注册数量及注册资本总量大幅增加。以融资租赁合同余额计算，以上三类融资租赁公司的业务份额占比约为 4：3：3。

中海租赁属内资试点融资租赁公司，注册资本 15 亿元人民币。公司运营近两年时间在航运、医疗、教育、能源、建设和工业装备等细分行业形成了一定的专业能力，业务规模迅速扩张。

6. 公司应对政策

1) 对2016下半年的市场预期

全球经济形势依然严峻复杂，面临诸多不确定性因素。IMF 多次下调全球经济预测，今年经济增速预计为 3.1%。我国经济正处于深化改革和结构调整的关键时期，总体需求低迷和产能过剩并存的格局并未改变，经济下行压力仍然较大。

但我国一批国家战略正加速推进，从“一带一路”战略到“长江经济带”建设，从海洋强国战略到“中国制造 2025”，都将给中海集运打造航运金融特色的综合金融服务平台带来新的战略机遇。

2) 公司的战略理念及经营目标、计划

A. 战略定位

中海集运作为航运金融平台将整合优质资源，充分发挥航运产业优势，多种金融业务协同发展，努力打造成为中国领先、国际一流、具有航运物流特色的供应链综合金融服务集团。

B. 发展目标

以航运金融为依托，发挥航运物流产业优势，整合产业链资源；打造以租赁、投资、保险、银行为核心的产业集群；以市场化机制、差异化优势、国际化视野，建立产融结合、融融结合、多种业务协同发展的“一站式”金融服务集团。

C. 发展规划

a. 租赁业务

集装箱租赁业务是集装箱制造业务产业链的延伸，将主要从事各类型的集装箱租赁及贸易等。公司将在当前佛罗伦及东方国际集装箱租赁业务基础上，打造世界领先，独具竞争力的租赁公司。短期内以“稳固核心业务，把握市场机遇”为导向；同时利用整合，实现销售、成本、能力三方面协同效应价值，进而稳固核心业务。长期内把握市场机遇，拓展特种箱租赁业务，优化合约业态，改善资本结构以提高回报率。

船舶租赁业务将主要致力于集装箱船舶、干散货船舶等多种船型的经营租赁或融资租赁领域。本次交易完成后，公司将在其当前业务基础上，将船舶融资租赁业务作为其发展核心。短期内通过充分调动中海集运当前船队资源，以对内业务盘活存量；长期内，通过逐步提升对外业务的比重、利用中远海运集团在全产业链布局的优势、设计“一站式”业务模式，在行业中树立独特竞争优势。

非航租赁业务将从事各类型非航运相关租赁业务，重点选择医疗、教育、新能源、智能制造等具有发展潜力的行业。以中小客户和中小项目为主要目标，利用现有业务基础、经验及资金推

动产融结合，力争成为融资租赁行业的领军企业。在实业领域，支持以客户为导向的发展需求，提供金融租赁增值服务，为其打造一条龙服务，建立专业化、对外统一的融资租赁业务平台。

b. 投资业务

公司将致力于包括金融领域投资在内的多种财务性和战略性投资业务：开拓各种战略投资机会，提升投资回报率及公司的整体资本回报率；积极寻求证券基金、保险、银行、信托等领域的投资机会，通过各种方式进一步拓展金融业务，体现协同效应和效益；继续扩大与外部投资机构的合作，积极开展间接和直接投资活动，逐渐形成自有投资团队，为全产业链企业提供资产配置业务；兼顾战略性投资和财务性投资的特点，开展灵活性投资，侧重于公司股权或其他具有一定流动性的投资。

c. 综合金融服务

以公司和中远海运集团的客户资源出发，发挥财务公司的优势，围绕供应链客户流、资金流、信息流发现价值，全力支持中远海运集团“6+1”产业集群发展战略，通过“金融管家”等服务平台建设融入中远海运集团成员单位的产业链流程，提供个性化、差异化、低成本的金融服务产品。

重组转型后的中海集运拥有独特的“航运+金融”的产融结合的业务模式，将搭建起实体经济与资本市场当中的桥梁。新中海集运独特的定位使得公司能够借助资本市场及实体经济两者的优势，实现运营效率及财务指标的优化。同时，新中海集运覆盖航运行业全产业链，为上中下游企业提供一站式金融服务及解决方案，提升对客户的利用率与客户粘性，藉由掌握行业发展动态，更加能增加资源的有效调配、利用，并对于金融业务的风险管理及把控也更为精准。

集团分部业绩分析

本集团二零一六年上半年实现营业收入为人民币 866,888.92 万元，较去年同期重述后人民币 1,820,137.26 万元下降 52%；税前亏损总额为人民币 73,101.68 万元较去年同期重述后盈利人民币 101,652.26 万元下降 172%；归属于母公司股东的净亏损为人民币 84,084.70 万元，较去年同期重述后盈利人民币 83,368.79 万元下降 201%。主要由于受航运市场低迷态势影响，公司重组交易完成前 1-2 月的班轮业务经营依然存在较大亏损。

分部收入成本分析如下：

1. 班轮收入成本分析

1) 营业收入

航运业务实现营业收入为人民币 368,222 万元，较去年同期重述后人民币 1,536,474 万元下降 76%，占本集团总收入的 42%。本期间完成重箱量 1,059,103TEU 较去年同期重述后 3,991,098TEU 下降 73%。主要是由于中海集运在重组转型后，不再从事集装箱班轮营运业务，而今年的航运业务收入均来自于交易完成前 1-2 月的经营。

2) 营业成本

航运业务营业成本总额为人民币 452,884 万元，较去年同期重述后人民币 1,500,280 万元下降 70%，主要是由于中海集运在重组转型后，不再从事集装箱班轮营运业务，而今年的航运业务成本均来自于交易完成前 1-2 月的经营。

2. 航运相关租赁收入成本分析

1) 营业收入

二零一六年上半年，本集团航运相关租赁收入为人民币 415,200 万元较去年同期重述后人民币 189,907 万元增加 119%，占本集团总收入的 48%。航运相关租赁收入增长主要由于本公司于今年 3 月开始将全部自有船舶出租所致。

其中来自集装箱租赁、管理及销售收入为人民币 153,687 万元较去年同期重述后人民币 129,730 万元增长 18%，主要包括集装箱租赁收入及出售约满退箱收入。二零一六年上半年集装箱租赁收入为人民币 130,442 万元较去年同期重述后人民币 111,727 万元上升 17%；主要由本期 3 月开始中海集运香港、亚洲集装箱由运输业务改为出租所致。集装箱销售业务方面，期内出售约满退箱的销售收入为人民币 12,269 万元，较去年同期重述后人民币 5,758 万元同比增长 113%；主要由于期满退租箱增多所致。

其中二零一六年上半年船舶租赁收入为人民币 261,514 万元，较去年同期重述后人民币 60,177 万元同期增加 335%。于二零一六年上半年，本集团租出船舶为 119 艘。

2) 营业成本

租赁业务营业成本主要包括自有船舶的折旧及维护成本、自有集装箱的折旧、船员工资、出售约满退箱之账面净值及租入的船舶及集装箱的租金支出等。二零一六年上半年营运成本为人民币 323,071 万元较去年同期重述后人民币 108,526 万元同比增长 198%，主要原因如下：由于中海集运在重组转型后将全部自有船舶出租，因此导致租赁成本大幅上升。

3. 集装箱制造收入成本分析

1) 营业收入

本集团普通干货集装箱业务上半年实现营业收入人民币 48,379 万元，较去年同期重述后人民币 86,618 万元同比下降 44%；收入同比下降主要受 2016 年上半年船公司对集装箱的需求有所减少影响，集装箱累计销售 53,870TEU 较去年同期重述后 60,765 万 TEU 同比下降 11.35%。

2) 营业成本

集装箱制造业务营业成本主要包括原材料费用、职工薪酬以及折旧费等。二零一六年上半年营运成本为人民币 40,701 万元，较去年同期重述后人民币 87,042 万元同比下降 53%。

4. 非航运相关融资租赁收入成本分析

1) 营业收入

二零一六年上半年，本集团非航运相关融资租赁收入为人民币 34,906 万元较去年同期重述后人民币 6,724 万元增长 419%，占本集团总收入的 4%。非航运相关融资租赁收入增长，主要由于本集团下属子公司中海租赁于二零一五年上半年开始营业，2016 年上半年融资租赁规模迅速扩张所致。

2) 营业成本

非航运相关融资租赁业务营业成本主要包括利息支出等。二零一六年上半年营运成本为人民币 7,878 万元，较去年同期重述后人民币 589 万元同比增长 1237%，主要由于中海租赁筹资规模同比增加所致。

本集团持有重大联营企业本年业绩分析

中集集团

二零一六年上半年，中集集团实现营业收入人民币 23,542,843 千元，（去年同期收入人民币 32,637,289 千元），同比下降 27.87%；归属于母公司股东及其他权益持有者的净亏损人民币 378,034 千元（去年同期实现净利润：人民币 1,518,195 千元），同比下降 124.90%；实现基本每股收益人民币-0.1444 元（去年同期：人民币 0.5681 元）。报告期内，集装箱业务盈利回落，道路运输车辆业务、物流服务、及空港板块业务盈利回落，能源、化工及液态食品业务盈利回落，海洋工程业务出现回落，金融与房地产业务盈利则有增长。

(一) 主营业务分析

1 财务报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	上年同期数(调整前)	变动比例 (%)
营业收入	8,668,889,188.18	18,201,372,572.41	15,995,552,686.38	-52.37
营业成本	8,245,355,847.70	16,965,137,920.39	15,420,789,635.42	-51.40
销售费用	8,782,421.16	6,763,879.81		29.84
管理费用	503,866,169.05	663,153,721.54	487,102,197.58	-24.02
财务费用	766,886,073.57	396,335,165.61	238,585,974.45	93.49
经营活动产生的现金流量净额	5,161,808,974.89	1,051,490,622.97	993,801,757.71	390.90
投资活动产生的现金流量净额	-1,989,125,710.53	-5,885,647,921.54	-2,448,209,331.45	66.20
筹资活动产生的现金流量净额	-5,215,644,826.66	1,268,842,920.41	117,905,569.48	-511.06

营业收入变动原因说明:营业收入同比下降 52.37%，主要是由于公司重组，本期集装箱运输收入仅 2 个月所致。

营业成本变动原因说明:营业成本本期同比下降 51.40%，主要是由于公司重组，本期集装箱运输成本仅 2 个月所致。

销售费用变动原因说明:销售费用本期同比增长 29.84%，主要是随保险业务增长所致。

管理费用变动原因说明:管理费用本期同比降低 24.02%，主要是由于重组导致公司雇佣管理人员下降所致。

财务费用变动原因说明:财务费用同比增长 93.49%，主要是借款规模增加，导致财务利息支出增加所致。

经营活动产生的现金流量净额变动原因说明:净流入同比增长 390.90%，主要是因为经营活动现金流出同比减少 25%所致。

投资活动产生的现金流量净额变动原因说明:净流入同比增长 66.20%，主要是因公司重组，处置子公司取得的投资性现金流入同比增加所致。

筹资活动产生的现金流量净额变动原因说明:净流出同比增加 511.06%，主要是因公司重组，同一控制下报表合并导致筹资活动现金流出增加所致。

研发支出变动原因说明:无

2 其他

(1) 公司利润构成或利润来源发生重大变动的详细说明

公司于 2016 年 2 月 1 日召开股东大会，审议通过了重大资产重组相关议案。通过重组，公司业务重心由集装箱班轮营运转变为以船舶租赁、集装箱租赁和非航融资租赁等多元化租赁业务为主的综合金融服务。

以下为公司于本报告期内利润构成情况：

项目	毛利（亿元）
班轮业务	-8.47
航运租赁业务	9.21
非航租赁业务	2.70
集装箱制造业务	0.77
金融服务业务	1.29
金融投资业务	-1.16
重组处置子公司及权益法核算公司收益	1.29
期间费用	-12.90
资产减值损失	-0.72
营业外收支	0.68
利润总额	-7.31

(2) 公司前期各类融资、重大资产重组事项实施进度分析说明

中海集装箱运输股份有限公司于2016年2月1日召开了2016年第一次临时股东大会，审议通过了重大资产重组相关议案及《中海集装箱运输股份有限公司重大资产出售和重大资产购买暨关联交易报告书》（具体内容请参见公司2015年12月25日于上海证券交易所网站www.sse.com.cn 公告的《重组报告书》）。

截至2016年8月5日，本公司正在就出售中海集装箱运输代理（深圳）有限公司100%股权及深圳中海五洲物流有限公司100%股权办理付款交割手续；此外，本次重大资产重组所涉购买渤海银行股份有限公司13.67%股份交易及对中远财务有限责任公司增资交易尚需取得相关主管部门的批准，其它交易均已交割完成。（详见公司公告：临2016-058）

(3) 经营计划进展说明

中海集装箱运输股份有限公司于 2016 年 2 月 1 日召开了 2016 年第一次临时股东大会，审议通过了重大资产重组相关议案。通过重组交易，中海集运实现战略转型，由集装箱班轮运营商转型成为以船舶租赁、集装箱租赁和非航运租赁等租赁业务为核心，以航运金融为特色的综合性金融服务平台。

(4) 其他

流动资金，财政资源及资本架构

1. 流动资金及借款分析

本集团流动资金的主要来源为经营业务的现金流量及短期银行贷款。本集团的现金主要用作运营成本支出、偿还贷款及新建造船舶、购置集装箱及支持集团开展融资租赁业务。于本期间，本集团的经营现金流入流出净额为人民币 516,181 万元。本集团于二零一六年六月三十日持有银行结余现金为人民币 1,396,528 万元。

于二零一六年六月三十日，本集团的银行借贷合计人民币 4,423,162 万元，到期还款期限分布在二零一六年至二零二七年期，需分别于一年内还款为人民币 1,423,471 万元，于第二年内还款为人民币 955,045 万元，于第三年至第五年还款为人民币 1,662,991 万元及于五年后还款为人民币 381,655 万元。本集团的长期银行贷款主要用作造船、采购集装箱以及收购股权。

于二零一六年六月三十日，本集团的长期银行贷款以共值人民币 3,551,101 万元的若干集装箱及船舶作抵押。

于二零一六年六月三十日，本集团持有十年期应付定期债券计人民币 179,766 万元，债券募集资金全部用于船舶建造，该债券发行由中国银行上海分行担保。

本集团另持有应付定期债券计美元 26,411 万元（相当于人民币 175,138 万元）的应付定期债券，债券募集资金全部用于采购集装箱，该债券发行由所持有的集装箱和长期应收款担保。

本集团的人民币定息借款为人民币 738,209 万元，美元定息借款 48,026 万美元（相当于人民币 318,466 万元）。浮动利率美元借款为 507,674 万美元（相当于人民币 3,366,486 万元）。本集团的借款以人民币或美元结算，而其现金及现金等价物主要以人民币及美元持有。

于二零一六年六月三十日，本集团向关联方借款 2,689,254 万元。

本集团预期日常的流动资金和资本开支等有关资金需要，可由本集团通过内部现金流量或外部融资应付。董事会将不时检讨本集团营运的现金流量。本集团计划维持适当的股本及债务组合，以确保不时具备有效的资本架构。

2. 债务比率分析

于二零一六年六月三十日，本集团的净负债比率（带息金融负债减去现金及现金等价物之净额与股东权益之比率）为 476.02%，高于二零一五年十二月三十一日的 89.21%，主要因为公司重组并购融资带来的带息负债大幅增加。

3. 外汇风险分析

本集团班轮、航运相关租赁及集装箱制造相关的收入及成本以美元结算或以美元计价。因此，人民币汇率变动对经营净收入产生的影响能在一定程度上得以自然冲销。于本期间，本集团当期产生汇兑损失人民币 4,344.65 万元，主要是由于本年度美元及欧元汇率波动所致；外币报表折算差额影响股东权益人民币-23,525.51 万元。本集团未来将继续密切关注人民币及国际主要结算货币的汇率波动，降低汇率变动带来的损失。并在需要之时，以适当的方法减低外汇风险。

4. 资本承担分析

于二零一六年六月三十日，本集团就已订约但未拨备及董事会已授权但未订约之在建中船舶的资本承担为人民币 1,065,485 万元。本集团就已订约但未拨备及董事会已授权但未订约之采购集装箱的资本承担为人民币 2,480 万元。本期间股权投资承担为人民币 157,500 万元。

期后事项

无

或有负债

截至二零一六年六月三十日，本集团计入法律诉讼拨备为人民币 2,500 万元，为本集团客户对本集团作出若干法律索偿而作出的拨备，董事会在听取适当的法律意见后，认为此等法律索偿的结果将不会带来超过于二零一六年六月三十日而作出拨备金额的任何重大亏损。

雇员、培训及福利

截至二零一六年六月三十日，本集团共有雇员 7,223 人（其中：外包劳务人员 5,105 人），报告期内雇员总开支（含员工酬金、福利费开支、社会保险费等）约为人民币 85,621.14 万元（含外包劳务人员开支）。

本集团的员工酬金包括基本薪酬、其他津贴及表现花红。本集团为其员工采纳一项表现挂钩花红计划。该计划专为将本集团员工的财务利益与若干业务表现指标挂钩。该等指标可能包括但不限于本集团的目标利润。

本集团员工的表现挂钩花红计划细则各不相同。本集团现分别对其各附属公司设定须达到的若干表现指标，并按当地情况制定本身的详细表现酬金政策。

本集团已经组织落实本集团内部雇员多种培训，包括船员管理部门的安全管理系统 (SMS) 培训以及中高层干部的管理课程培训等。

截至二零一六年六月三十日，本集团并无执行任何股权激励计划。

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。

根据《企业会计准则第 4 号-固定资产》的规定，公司应对固定资产的预计使用寿命、净残值和折旧方法进行复核，如果固定资产的预计使用寿命、净残值与原先会计估计数有差异，应当进行相应调整。从 2007 年 1 月 1 日起，本公司对集装箱船舶及集装箱的预计净残值进行了调整，由原来的预计净残值 4% 调整为按预计处置时的废钢价进行确定。2015 年度本公司自有船舶的净残值计算标准为每轻吨 420 美元，集装箱资产的净残值计算标准为每轻吨 480 美元，集装箱资产预计使用年限为 12 年。本公司根据上述相关规定，以及制定的关于船舶及集装箱折旧计提的会计政策，同时结合航运市场目前的实际情况，并考虑到公司在重大资产重组后，经营主业将由集装箱船舶运营转变为船舶及集装箱租赁等因素，经复核决定自 2016 年 1 月 1 日起，将自有船舶的净残值计算标准调整为每轻吨 280 美元，将集装箱资产预计使用年限调整为 15 年，预计净残值调整为 20 尺干箱 USD560/UNIT、40 尺及 45 尺干箱均为 USD896/UNIT。该项会计估计变更减少本期税前利润 7,652.78 万元。

4.2 报告期内发生重大会计差错更正需追溯重述的，公司应当说明情况、更正金额、原因及其影响。

不适用

4.3 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。截至报告期末，纳入合并财务报表范围的子公司共计 87 家。本报告期合并财务报表范围及其变化情况详见本附注“八. 合并范围的变动”和“九. 在其他主体中的权益”。

4.4 半年度财务报告已经审计，并被出具非标准审计报告的，董事会、监事会应当对涉及事项作出说明。

不适用

董事长：孙月英
中海集装箱运输股份有限公司
2016 年 8 月 30 日