

证券代码：000520

证券简称：长航凤凰

公告编号：2021-060

长航凤凰股份有限公司 2021 年半年度报告摘要

一、重要提示

本半年度报告摘要来自半年度报告全文，为全面了解本公司的经营成果、财务状况及未来发展规划，投资者应当到证监会指定媒体仔细阅读半年度报告全文。

所有董事均已出席了审议本报告的董事会会议。

非标准审计意见提示

适用 不适用

董事会审议的报告期普通股利润分配预案或公积金转增股本预案

适用 不适用

公司计划不派发现金红利，不送红股，不以公积金转增股本。

董事会决议通过的本报告期优先股利润分配预案

适用 不适用

二、公司基本情况

1、公司简介

股票简称	长航凤凰	股票代码	000520
股票上市交易所	深圳证券交易所		
联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表	
姓名	李昊	程志胜	
办公地址	湖北省武汉市江汉区民权路 39号汇江大厦10楼	湖北省武汉市江汉区民权路 39号汇江大厦10楼	
电话	027-82763901	027-82763901	
电子信箱	IR@000520.top	IR@000520.top	

2、主要财务数据和财务指标

公司是否需追溯调整或重述以前年度会计数据

是 否

	本报告期	上年同期	本报告期比上年同期增减
营业收入（元）	440,087,612.47	322,228,411.10	36.58%
归属于上市公司股东的净利润（元）	34,018,596.17	4,663,015.94	629.54%
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润（元）	33,673,239.83	5,204,544.43	547.00%
经营活动产生的现金流量净额（元）	36,813,552.45	22,308,270.43	65.02%
基本每股收益（元/股）	0.0336	0.0046	630.43%
稀释每股收益（元/股）	0.0336	0.0046	630.43%
加权平均净资产收益率	7.77%	1.13%	6.64%
	本报告期末	上年度末	本报告期末比上年度末增减
总资产（元）	741,126,087.67	633,571,991.46	16.98%
归属于上市公司股东的净资产（元）	454,963,263.60	420,888,481.56	8.10%

3、公司股东数量及持股情况

单位：股

报告期末普通股股东总数	77,151	报告期末表决权恢复的优先股股东总数（如有）	0			
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、标记或冻结情况	
					股份状态	数量
长治市南烨实业集团有限公司	境内非国有法人	17.07%	172,759,578			
山西黄河股权投资管理有限公司—山西太行兴企并购投资分级私募基金	其他	9.38%	94,975,500			
华远国际陆港集团有限公司	境内非国有法人	6.92%	70,000,000			
中国民生银行股份有限公司	境内非国有法人	2.91%	29,411,430			
赵文豪	境内自然人	2.11%	21,358,821			
中国光大银行股份有限公司武汉分行	境内非国有法人	1.75%	17,740,000			
中国外运长航集团有限公司	国有法人	1.02%	10,325,128			
郭凯凌	境内自然人	0.59%	5,981,401			
牛何彦	境内自然人	0.52%	5,310,846			

郭红霞	境内自然人	0.44%	4,500,081		
上述股东关联关系或一致行动的说明		第一大股东、第二大股东存在一致行动关系，未知其他股东之间是否存在关联关系或一致行动情况。			
参与融资融券业务股东情况说明（如有）		无			

4、控股股东或实际控制人变更情况

控股股东报告期内变更

适用 不适用

公司报告期控股股东未发生变更。

实际控制人报告期内变更

适用 不适用

新实际控制人名称	李建明
变更日期	2021年02月03日
指定网站查询索引	2021-010
指定网站披露日期	2021年02月05日

5、公司优先股股东总数及前 10 名优先股股东持股情况表

适用 不适用

公司报告期无优先股股东持股情况。

6、在半年度报告批准报出日存续的债券情况

适用 不适用

三、重要事项

1、报告期内公司从事的主要业务

公司主要业务为干散货航运及港航物流服务业，包括干散货运输、船舶代理、货运代理、综合物流及特种大件运输；船舶租赁；船员劳务等。公司运输主要采用自营和期租的经营模式。

由于航运业为充分竞争的市场，目前，业绩驱动主要靠资产规模、成本竞争和提升经营

管理水平。与 2020 年比，公司的主要经营模式未发生重大变化。

(1) 公司主要板块的业务模式：

项目	远洋运输	沿海运输	长江运输
业务开展模式	船货代	自营运输	自营运输+船货代
市场竞争情况	充分竞争	充分竞争	充分竞争
主要客户类型	大中型企业	大中型企业	国有大中型企业
定价机制	随行就市	年度、季度合同，月度运价根据指数变化调整	随行就市

公司沿海运输以自营运输为主，远洋运输以船货代为主，长江运输以自营运输+船货代为主。

公司各板块运力配置变化情况

船舶		船型	2021年6月30日	
			艘数	载货吨（万吨）
自有船舶	沿海	干散货船	9	29.92
	内河	干散货船	2	1.97
		拖轮	2	
		驳船	4	0.8
	远洋	干散货船	0	0
	小计			17
租入船	沿海	干散货船	0	0
	内河	拖轮	2	
控制运力			19	32.69

沿海板块：与去年同期相比，减少 3 艘 5 万吨级船舶（报废处置一艘，停租两艘）。

内河板块：与去年同期相比，增加两艘干散货船（1.97 万吨）、两艘租用拖轮。

远洋板块：公司没有自有运力。

(2) 所属行业的发展阶段、周期性特点以及行业地位

干散货航运业属于周期性行业。2021 年上半年，国际干散货运输市场一度创近 11 年以来最好行情，主要原因包括新船下水量较少、需求旺盛、美元通胀和全球疫情因素等。在世界经济复苏不确定性加剧，不平衡问题突出的背景下，上半年中国经济持续稳定恢复，经济

稳中加固。工业生产保持高开工率，下游采购热情高涨，大宗散货需求旺盛，沿海散货运输需求增长明显。5 月之后，环保和安全等级提升并推出稳价保供措施，上游贸易商出货积极性较低，下游用户观望情绪较浓，运价出现冲高回落的走势。

报告期，CBCFI 均值 1070.51 点，同比增加 506.49 点，增幅为 89.80%。预计 2021 年下半年运价出现连续大幅跳涨行情的可能性较低，会在一定区间内波动。公司主业突出、经营稳健、财务健康，经营成本有所下降，在全行业中有一定的竞争优势，但由于运力规模与大型航运企业相比有一定差距，市场占有率较低。

2、经营情况分析

(1) 总体概述

2021 年上半年，得益于主要经济体强劲反弹的支撑，国际干散货运输市场一度创近 11 年以来最好行情，国内干散货运输市场 2021 年上半年出现冲高回落的走势。报告期，CBCFI 均值 1070.51 点，同比增加 506.49 点，增幅为 89.80%。

报告期内，公司抓住市场转好、运价上升的有利时机，克服控制运力与去年同比减少 3 艘 5 万吨级主力货轮的困难，以效益、效率为工作重心，加快周转提高船舶运营效率；同时，增加长江自有船舶和重塑大件物流运输业务，扩大业务规模，公司盈利能力大幅提升，取得了很好的营运效果。

报告期内，公司完成货运量 1,092 万吨，同比减少 76 万吨，减幅 6.51%；货运周转量 116.61 亿吨千米，同比增加 5.25 亿吨千米，增幅 4.71%。完成营业收入 44,008.76 万元，同比增加 11,785.92 万元，增幅 36.58%；营业成本 35,325.78 万元，同比增加 6,542.30 万元，增幅 22.73%；实现净利润 3,401.86 万元，同比增加 2,935.56 万元，增幅 629.54%。

(2) 对公司运输板块的效益分析

2021年上半年公司运输各板块毛利率实现情况表

单位：万元

	营业收入	营业成本	毛利率	营业收入比上年同期增减	毛利率比上年同期增减
运输业	40,651.33	32,426.85	20.23%	37.70%	10.25%
内河运输	17,863.83	17,719.79	0.81%	18.22%	-1.31%

沿海运输	15,149.53	7,187.82	52.55%	12.21%	33.69%
远洋运输	7,637.96	7,519.24	1.55%	739.60%	-7.27%

公司上半年运输主业收入为 40,651.33 万元，毛利率 20.23%，较去年同比增加 10.25%。沿海运输板块盈利水平大幅提升是公司整体毛利率上升的主要原因。

无船承运人业务方面，公司内河运输板块、远洋运输板块收入较去年同比大幅增加，占公司整体营收的比重从 54.26% 上升至 62.73%，但受租价上涨影响，毛利率下降，实现的毛利较去年同期有所下滑。

（3）未来对公司发展和效益影响的因素

1、运力规模相对较小。公司目前客户稳定，手持定单年货运量大于生产能力，但自有运力规模相对较小，目前还难以满足主要战略客户的物流运输服务需求。

2、业务发展不均衡。“江、海、洋、河”四大板块的发展一方面按公司前几年的“先海战略”（海运优先发展），沿海板块业务发展较快，成效显著，另一方面其他板块运力发展相对滞后。

（4）重大事项分析与公司对策

1、合理规划融资事宜，增强公司发展动力。

为解决公司运力规模相对较小，业务发展不均衡问题，董事会制定了立足航运主业，稳定沿海运力规模，重返长江、重启大件业务，整合远洋、运河板块业务，打造发展新引擎的发展方向。针对无船承运人业务近年来营收增加，盈利能力下滑的窘况，2021 年，公司多次召开会议，推动融资项目落地，补强主业，推动各板块实体化发展，以进一步把公司主业做实、做大。在 2020 年下半年先购置 2 艘长江标准化船舶的基础上，又于今年 6 月购置成功 1 艘 130 型长江标准化船舶，余下 1 艘也在按计划推进。与此同时，公司还抓住目前行情较好的时机，提前锁定了 1 艘 5 万吨级海轮，预计于今年 9 月中旬前交付公司使用。

2、组织学习环保新政，落实环保措施

《中华人民共和国长江保护法》于 3 月 1 日颁布实施，长江沿线海事主管机关加强对船舶靠泊时接岸电、船舶含油污水及生活污水的排放、船舶垃圾的处理、船用燃油含硫量、船舶防污染设备及操作、防污染台账记录等的监管，对公司船舶运营带来一定的影响。2021 年

1-4 月，公司收后三次因上缴垃圾没有记录、未如实记录污染物处理等情况被处罚。

公司对此高度重视，于二季度重点对安全环保和职业健康工作进行了部署：1、对安全和防污染管理制度进行调整和完善 2、组织各管船单位和船员事业部从业人员认真学习环保方面的法律法规，做到知法守法，依法抓好船舶环保工作，督促船员严格遵守禁止倾倒垃圾、禁止排放有毒液体物质、禁止在饮用水源保护区排污、防止船载货物溢流和渗漏等规定，规范《油类记录簿》《垃圾记录簿》等法定记录，杜绝船舶污染水域事件发生。3、落实安全环保信息报告制度。

（5）公司面临的风险和应对措施

1、航运市场波动的风险

公司资产及运营集中在沿海干散货运输主业上，面临国际国内运输市场价格波动带来的风险，若市场向下波动，公司的盈利能力将承受考验。针对运输价格波动的风险，公司将与战略客户和重点客户建立长期稳定的合作关系，在年度及更长年限的运输合同中加以体现，使运价保持在相对稳定的水平。公司还将提高服务质量，科学调度运力，加快船港协作，提高运输效率，控制经营与管理成本。

2、燃油价格波动风险

燃油费支出是航运公司最主要的成本项目之一，船用燃油价格的波动会对公司的燃油费支出产生影响，进而对公司的财务状况产生较大影响。船用燃油价格同国际原油价格密切相关，国际原油价格取决于政治和经济因素。针对燃油价格波动的风险，公司已制定和完善了航次用油定额管理；加强了油价信息化建设工作，及时了解国内主要供应商和贸易商的即时油价信息，合理控制采购节奏；与货主或租船人洽谈长期合同时，争取订立有关燃油附加费的条款，以规避燃油价格波动的风险努力减少油价上涨给公司带来的负面影响。

3、安全风险

航运业属于风险程度较高的行业。公司的船舶在营运过程中存在发生搁浅、火灾、碰撞、沉船、漏油等各种意外事故的可能。如事故造成船舶以及船载货物、运营损失或引致对第三方的赔偿责任，而公司所投保的相关保险又不足以弥补损失的情况下，则将对公司的经营和业绩产生不利影响。公司通过有效运行安全管理体系以及投保多种保险来防范、减少和转移

上述风险，减轻其对公司正常营运的影响。

4、品牌经营风险

2021 年 7 月 26 日，公司收到湖北省武汉市中级人民法院案号为(2021)鄂 01 知民初 4941 号的传票和民事起诉状，中国长江航运集团有限公司请求判令本公司立即变更公司及其关联公司的企业名称及证券简称，变更后的企业名称及证券简称中不得含有“长航”字样。截止本财务报告报出日，本次诉讼尚未开庭审理，公司名称存在更改的不确定性，公司将依法维护自身合法权益。