

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內容而產生或因依賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



COSCO SHIPPING ENERGY TRANSPORTATION CO., LTD.*

中遠海運能源運輸股份有限公司

(在中華人民共和國註冊成立之股份有限公司)

(股份代號：1138)

截至二零二零年十二月三十一日止的年度業績

財務摘要

- 本集團營業額上升約19%，至相當約人民幣162.68億元
- 二零二零年度歸屬於本公司權益持有人的本年溢利上升約475%，至相當約為人民幣23.81億元
- 二零二零年基本及攤薄每股收益分別為人民幣52.00分及人民幣51.96分

中遠海運能源運輸股份有限公司(「本公司」)董事會(「董事會」)欣然報告本公司及其附屬公司(統稱為「本集團」)截至二零二零年十二月三十一日止(「報告期內」)的年度業績，連同二零一九年十二月三十一日年度的比較數字。

綜合損益及其他全面收益表

截至二零二零年十二月三十一日止年度

	附註	二零二零年 人民幣千元	二零一九年 人民幣千元
營業額	4	16,268,197	13,721,140
經營成本		(12,386,553)	(11,125,022)
毛利		3,881,644	2,596,118
其他收益與淨利得	5	12,100	146,480
銷售費用		(56,192)	(49,296)
管理費用		(811,088)	(876,990)
金融資產和合同資產減值損失轉回／(撥備)		5,508	(3,208)
其他費用		(25,925)	(106,381)
應佔聯營公司溢利		247,150	287,807
應佔合營公司溢利		690,558	427,085
財務費用	6	(1,039,721)	(1,419,627)
除稅前溢利		2,904,034	1,001,988
所得稅費用	7	(272,590)	(330,384)
本年溢利		<u>2,631,444</u>	<u>671,604</u>
其他全面收益			
其後不會重分類至損益的項目，稅後淨額：			
以公允值計量且其變動計入其他全面收益之股權			
投資公允值變動		52,594	96,092
應付設定收益計劃的重新計量		4,026	2,980
附屬公司、合營公司及聯營公司的外幣報表折算			
差額		12,222	—
其後可能重分類至損益的項目，稅後淨額：			
附屬公司、合營公司及聯營公司的外幣報表折算			
差額		(477,154)	147,039
現金流量套期淨虧損		(383,875)	(320,272)
現金流量套期利得之重分類調整轉至損益		111,471	50,517
應佔聯營公司其他全面溢利／(虧損)		17,535	(17,529)
應佔合營公司其他全面虧損		(230,990)	(107,171)
投資物業的重新計量		—	4,558
處置投資物業		(4,558)	—
本期其他全面虧損		<u>(898,729)</u>	<u>(143,786)</u>
本期全面收益合計		<u>1,732,715</u>	<u>527,818</u>

	二零二零年 人民幣千元	二零一九年 人民幣千元
本期溢利歸屬於：		
本公司權益持有人	2,381,415	413,857
非控制性權益	250,029	257,747
	<hr/>	<hr/>
本期溢利	2,631,444	671,604
	<hr/>	<hr/>
本期全面收益合計歸屬於：		
本公司權益持有人	1,604,171	386,391
非控制性權益	128,544	141,427
	<hr/>	<hr/>
	1,732,715	527,818
	<hr/>	<hr/>
每股盈利	9	
—基本(人民幣分/每股)	52.00	10.26
—攤薄(人民幣分/每股)	51.96	10.26
	<hr/>	<hr/>

本報告期內的股息詳情列示於附註8內。

綜合財務狀況表

於二零二零年十二月三十一日

	二零二零年 十二月三十一日 人民幣千元	二零一九年 十二月三十一日 人民幣千元
非流動資產		
投資物業	10,387	50,714
物業、廠房及設備	48,497,144	49,160,894
使用權資產	1,690,724	2,414,753
商譽	73,325	73,325
於聯營公司之投資	2,772,302	2,355,055
於合營公司之投資	3,286,382	3,186,957
應收借款	1,245,027	1,230,929
以公允值計量且其變動計入其他全面收益的金 融資產	462,317	396,439
遞延所得稅資產	42,776	45,165
	<u>58,080,384</u>	<u>58,914,231</u>
流動資產		
應收借款即期部分	38,561	27,786
存貨	859,472	774,260
合同資產	632,043	469,614
應收賬款及應收票據	668,509	937,682
預付賬款、按金及其他應收款	810,161	797,927
有限制性銀行存款	764	861
現金及現金等價物	4,869,963	3,919,500
	<u>7,879,473</u>	<u>6,927,630</u>
資產合計	<u><u>65,959,857</u></u>	<u><u>65,841,861</u></u>

二零二零年 十二月三十一日 人民幣千元	二零一九年 十二月三十一日 人民幣千元
---------------------------	---------------------------

非流動負債

撥備及其他負債	15,286	25,297
衍生金融工具	847,983	631,235
銀行及其他計息貸款	13,809,152	17,325,526
其他借款	977,193	1,089,247
應付債券	2,495,824	2,493,477
應付僱員福利	164,218	187,499
租賃負債	1,699,996	2,145,306
遞延所得稅負債	455,017	428,476
	20,464,669	24,326,063

流動負債

應付賬款及應付票據	1,610,104	1,922,313
其他應付款及應計負債	1,136,151	1,060,783
合同負債	18,824	28,704
銀行及其他計息貸款即期部分	6,682,421	8,554,842
其他借款即期部分	44,562	43,443
應付僱員福利即期部分	23,094	15,975
租賃負債即期部分	325,126	586,728
應付稅款	52,560	135,404
	9,892,842	12,348,192

負債合計

	30,357,511	36,674,255
--	-------------------	------------

權益

歸屬於本公司權益持有人權益		
股本	4,762,692	4,032,033
儲備	29,859,136	24,092,702
	34,621,828	28,124,735

非控制性權益

	980,518	1,042,871
--	----------------	-----------

權益合計

	35,602,346	29,167,606
--	-------------------	------------

附註：

1. 公司資料

中遠海運能源運輸股份有限公司乃在中華人民共和國(「中國」)註冊成立的股份有限公司。本公司的註冊地址為中國(上海)自由貿易試驗區業盛路188號A-1015室及主要營業地點為中國上海市虹口區東大名路670號。

於報告期內，本公司及其附屬公司(統稱為「本集團」)的主要業務為：

- (a) 投資控股；及／或
- (b) 中國沿海和國際油品運輸；及／或
- (c) 船舶出租；及／或
- (d) 液化天然氣運輸(「LNG」)及液化石油氣(「LPG」)運輸。

董事會認為中國遠洋海運集團有限公司(「中遠海運」)(於中國註冊成立的國有企業)為本公司的母公司。董事會認為中國海運集團有限公司(於中國註冊成立的國有企業)為本公司的直屬母公司。

本公司的「H」股股份及「A」股股份分別在香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)主板及上海證券交易所上市。

除非另外說明，此等綜合財務報表以本公司之功能貨幣即人民幣呈報，及所有金額均調整至最接近的千元。

此等綜合財務報表已經由董事會於二零二一年三月三十日批准刊發。

2. 編製基準

本公告所載全年業績摘錄自本公司年報所載本集團截至二零二零年十二月三十一日止年度綜合財務報表，但不構成此等財務報表之全部，此等財務報表根據由香港會計師公會(「香港會計師公會」)所頒佈的香港財務報告準則(「香港財務報告準則」)和香港公司條例第622章節中可適用的披露要求編製。

除下列資產及負債按公允值計量，此等綜合財務報表按歷史成本原則編製，並按下列會計政策解釋：

- 投資物業；
- 以公允值計量的若干股權投資／以公允值計量且其變動計入其他全面收益的金融資產；及
- 衍生金融工具。

3. 會計政策和披露的變化

除下文載列的新訂及經修訂準則則之外，本集團運用的會計政策與截至二零一九年十二月三十一日止年度的財務報表中運用的會計政策保持一致。本期間的所得稅按照預期總盈利適用的稅率計提。

(a) 集團採用的新訂和已修訂準則

若干新準則或準則修訂適用於報告期內及本集團須相應地變更其會計政策。彼等新訂和已修訂準則概無對本集團產生重大財務影響。

		於以下日期或之後 開始之會計期間生效
香港財務報告準則第3號修訂本	業務的定義	二零二零年一月一日
香港會計準則第1號及 香港會計準則第8號修訂本	重大性的定義	二零二零年一月一日
經修訂概念框架	經修訂之財務報告概念框架	二零二零年一月一日
香港財務報告準則第9號、 香港會計準則第39號及 香港財務報告準則第7號修訂 本	利率基準改革	二零二零年一月一日
財務報告準則第16號修訂本	新冠肺炎疫情相關租金減讓	二零二零年六月一日

(b) 不獲採用之新準則及詮釋

若干新準則及詮釋已發佈，但對於截至二零二零年十二月三十一日止年度不是強制的，本集團尚未採用這些準則和詮釋。這些準則和詮釋預計不會對本集團在現在或未來的報告期產生重大影響。

		於下列日期或之後 起的年度期間生效
香港會計準則第1號修訂本	將負債分類為流動或非流動	二零二二年一月一日
香港會計準則第16號修訂本	物業、廠房及設備：達到預 定使用狀態前的收益	二零二二年一月一日
香港會計準則第37號修訂本	虧損合同－履行一份合同的 成本	二零二二年一月一日
香港財務報告準則第3號修訂本	參考概念框架	二零二二年一月一日
香港財務報告準則第17號	保險合同	二零二三年一月一日
香港財務報告準則第10號及 香港會計準則第28號修訂本	投資者與其聯營或合營公司 的資產出售或出資	待釐定
2018 - 2020香港財務報告準則年 度改進項目		二零二二年一月一日

4. 收益及分部資料

分部報告按兩種分部形式列示：(i)按業務分部列示作為主要報告形式；(ii)按地區分部列示作為次要報告形式。

本集團之業務分部分類如下：

- a. 油品運輸
 - 油品運輸
 - 船舶出租
- b. LNG
- c. 其他
 - 其他主要包括LPG運輸。

本集團的經營業務按照其經營的性質及提供的服務類別從而分別組織和管理。本集團的每個業務分部均代表一個策略性經營單元，因其提供服務所承擔的風險和獲得的回報與其他業務分部具有區別。

4. 收益及分部資料(續)

業務分部

本集團之營業額存在季節性波動，但其影響不重大。報告期內，本集團按主要業務及營業地區分部之營業額及其對經營溢利的業績分析列示如下：

	截至十二月三十一日止年度			
	二零二零年		二零一九年	
	營業額 人民幣千元	業績 人民幣千元	營業額 人民幣千元	業績 人民幣千元
按主要業務劃分：				
油品運輸				
— 油品運輸	13,608,089	3,013,119	11,223,943	1,721,032
— 船舶出租	1,352,838	193,330	1,078,204	130,271
	<u>14,960,927</u>	<u>3,206,449</u>	12,302,147	1,851,303
LNG	1,266,743	662,585	1,321,364	712,522
其他	40,527	12,610	97,629	32,293
	<u>16,268,197</u>	<u>3,881,644</u>	<u>13,721,140</u>	2,596,118
其他收益與淨利得		12,100		146,480
銷售費用		(56,192)		(49,296)
管理費用		(811,088)		(876,990)
金融資產和合同資產減值 損失轉回／(撥備)		5,508		(3,208)
其他費用		(25,925)		(106,381)
應佔聯營公司溢利		247,150		287,807
應佔合營公司溢利		690,558		427,085
財務費用		<u>(1,039,721)</u>		<u>(1,419,627)</u>
除稅前溢利		<u>2,904,034</u>		<u>1,001,988</u>

本集團於報告期的收入隨時間推移確認。

本集團收入主要來自於一年內簽訂的合同。因此，本集團跟據香港財務報告準則第15號採取了不披露未滿足履行義務的簡單做法。

4. 收益及分部資料(續)

	二零二零年 十二月三十一日 人民幣千元	二零一九年 十二月三十一日 人民幣千元
分部資產合計		
油品運輸	51,845,833	51,622,800
LNG	13,117,400	13,413,037
其他	996,624	806,024
	<u>65,959,857</u>	<u>65,841,861</u>
分部負債合計		
油品運輸	21,361,993	27,206,955
LNG	8,990,598	9,437,799
其他	4,920	29,501
	<u>30,357,511</u>	<u>36,674,255</u>

分部業績為各分部產生的毛利，當中並不包括管理成本(包括董事、監事及高級管理人員酬金)、銷售費用、金融資產及合同資產減值損失轉回／(撥備)、其他費用、應佔聯營公司溢利、應佔合營公司溢利、其他收益與淨利得及財務費用。此分部資料會匯報予本集團的主要經營決策制定者，用作制定資源分配並評估各分部表現。

分部資產指分部進行經營活動而引致的經營資產。分部負債指分部進行經營活動而引起的經營負債。

於二零二零年十二月三十一日，本集團的油輪船舶、LNG輪船舶及LPG輪船舶的賬面淨值分別為人民幣37,623,611,000元(二零一九年十二月三十一日：人民幣36,964,619,000元)、人民幣8,304,052,000元(二零一九年十二月三十一日：人民幣9,159,126,000元)及人民幣零元(二零一九年十二月三十一日：人民幣106,173,000元)。

4. 收益及分部資料(續)

地區分部

	截至十二月三十一日止年度			
	二零二零年		二零一九年	
	營業額	業績	營業額	業績
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
按地理區域				
國內	5,425,735	1,498,852	5,033,071	1,255,558
國際	10,842,462	2,382,792	8,688,069	1,340,560
	<u>16,268,197</u>	<u>3,881,644</u>	<u>13,721,140</u>	<u>2,596,118</u>
其他收益與淨利得		12,100		146,480
銷售費用		(56,192)		(49,296)
管理費用		(811,088)		(876,990)
金融資產和合同資產減值 損失轉回/(撥備)		5,508		(3,208)
其他費用		(25,925)		(106,381)
應佔聯營公司溢利		247,150		287,807
應佔合營公司溢利		690,558		427,085
財務費用		(1,039,721)		(1,419,627)
除稅前溢利		<u>2,904,034</u>		<u>1,001,988</u>

報告期內及截至二零一九年十二月三十一日止年度，由於無分部間交易，因此分部收入合計與合併收入合計金額一致。

其他資料

	油品運輸	LNG	其他	合計
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
截至二零二零年				
十二月三十一日止年度				
非流動資產之添增	4,380,960	386,539	–	4,767,499
折舊及攤銷	2,693,251	307,852	3,340	3,004,443
船舶減值	840,941	–	–	840,941
處置物業、廠房及設備之 利得/(損失)淨額	1,076	(9)	–	1,067
利息收入	74,541	26,543	560	101,644
	<u>7,990,769</u>	<u>720,925</u>	<u>560</u>	<u>8,712,254</u>
截至二零一九年				
十二月三十一日止年度				
非流動資產之添增	1,778,510	386	2,145	1,781,041
折舊及攤銷	2,559,236	308,036	6,268	2,873,540
處置物業、廠房及設備之損失 淨額	(902)	–	–	(902)
利息收入	77,027	26,236	519	103,782
	<u>4,404,871</u>	<u>334,658</u>	<u>2,672</u>	<u>4,742,101</u>

本集團的主要資產均於中國，因此截至二零二零年十二月三十一日止年度及截至二零一九年十二月三十一日止年度未對資產和費用作出地區分部分析。

5. 其他收益與淨利得

	截至十二月三十一日止年度	
	二零二零年 人民幣千元	二零一九年 人民幣千元
其他收益		
政府補貼(註)	39,993	66,414
來自於應收借款的利息收入	45,019	68,654
銀行利息收入	56,625	35,128
來自以公允值計量且其變動計入其他全面收益的金融資產的股息	12,675	10,850
來自於投資物業的租金收入	1,056	5,509
其他	(9,616)	(46,889)
	<u>145,752</u>	<u>139,666</u>
其他(損失)／利得		
處置附屬公司股份的損失淨額	(40,504)	(7,926)
處置投資資產的損失淨額	(3,513)	–
匯兌(損失)／利得淨額	(104,834)	6,623
處置物業、廠房及設備利得／(損失)淨額	1,067	(902)
投資物業的重估損失淨額	–	(122)
其他	14,132	9,141
	<u>(133,652)</u>	<u>6,814</u>
	<u>12,100</u>	<u>146,480</u>

註：報告期內政府補貼包括已獲批的業務發展補貼及稅收返還。概無有關該等補貼的未達成條件或非預期事項。

6. 財務費用

	截至十二月三十一日止年度	
	二零二零年 人民幣千元	二零一九年 人民幣千元
財務費用合計		
利息費用產生於：		
– 銀行貸款及其他借款	744,259	1,109,136
– 公司債券	129,147	193,469
– 利率掉期：現金流量套期之其他綜合收益重分類轉出	111,471	50,517
– 租賃負債	98,678	118,019
– 匯兌利得淨額	(43,834)	(51,514)
	<u>1,039,721</u>	<u>1,419,627</u>

報告期內，在船舶建造期內，無利息費用資本化在船舶成本中(截至二零一九年十二月三十一日止年度：無)。

7. 所得稅費用

	註	截至十二月三十一日止年度	
		二零二零年 人民幣千元	二零一九年 人民幣千元
當期稅項			
中國	(i)		
— 本年計提		255,381	229,954
— 就以往年度作出的調整		2,155	(544)
香港			
— 本年計提		713	944
— 就以往年度作出的調整		—	609
其他國家	(ii)		
— 本年計提		1,398	515
		<u>259,647</u>	<u>231,478</u>
遞延所得稅		<u>12,943</u>	<u>98,906</u>
所得稅費用合計		<u>272,590</u>	<u>330,384</u>

註：

(i) 中國企業所得稅

根據中國企業所得稅法及企業所得稅法實施條例的規定，本集團內於中國境內營運的實體(除享有稅務優惠的實體外)適用稅率為25% (截至二零一九年十二月三十一日止年度：25%)。

(ii) 其他地區應課稅之溢利或稅項，已根據屬於本集團內的實體經營業務所在國家或轄區之現行稅率計算。

8. 股息

	截至十二月三十一日止年度	
	二零二零年 人民幣千元	二零一九年 人民幣千元
二零一九年期末股息—每股人民幣0.04元 (二零一九年：二零一八年期末股息—每股人民幣0.02元)	<u>190,508</u>	<u>80,641</u>

截至二零一九年十二月三十一日止年度之期末股息每股人民幣0.04元已於二零二零年六月二十二日獲股東批准及總額為人民幣190,508,000元之股息已於本報告期內派發。

於二零二一年三月三十日召開的董事會會議，董事們建議派發截至二零二零年十二月三十一日止年度之期末股息人民幣952,538,000元，即每股股息為人民幣0.2元。此建議派發的期末股息需待本公司的股東於即將召開的週年股東大會(日期待定)批准後方可派發，因此該股息並未於報告期末確認為負債。

9. 每股盈利

(a) 基本盈利

	截至十二月三十一日止年度	
	二零二零年	二零一九年
本公司權益持有人應佔利潤(人民幣千元)	<u>2,381,415</u>	<u>413,857</u>
已發行普通股加權平均數(千計)	<u>4,580,027</u>	<u>4,032,033</u>
每股基本盈利(人民幣分/每股)	<u><u>52.00</u></u>	<u><u>10.26</u></u>

每股基本盈利乃按本年度本公司權益持有人應佔利潤除以已發行普通股的加權平均數計算。

(b) 攤薄盈利

	截至十二月三十一日止年度	
	二零二零年	二零一九年
歸屬與本公司權益持有人的本期溢利(人民幣千元)	<u>2,381,415</u>	<u>413,857</u>
已發行普通股加權平均數(千計)	<u>4,580,027</u>	<u>4,032,033</u>
股票期權調整(千計)	<u>3,159</u>	<u>—</u>
每股攤薄盈利的普通股加權平均數目(千計)	<u>4,583,186</u>	<u>4,032,033</u>
每股攤薄盈利(人民幣分/每股)	<u><u>51.96</u></u>	<u><u>10.26</u></u>

攤薄每股收益通過調整已發行普通股的加權平均數(假設所有可能攤薄的普通股都將轉換)來計算。公司潛在攤薄的普通股由股票期權組成。

二、管理層討論與分析

(一) 報告期內公司所從事的主要業務、經營模式及行業情況說明

本集團主營業務為從事國際和中國沿海原油及成品油運輸、國際液化天然氣運輸以及國際化學品運輸。

按運力規模統計，本集團是全球第一大油輪船東。截至2020年12月31日，本集團共擁有和控制油輪運力160艘，2,372萬載重噸，其中，自有運力150艘，2,097萬載重噸；租入運力10艘，275萬載重噸。另有訂單運力7艘，131.5萬載重噸。本集團也是中國沿海原油和成品油運輸領域的龍頭企業。在沿海原油運輸領域，本集團一直保持著行業龍頭地位和55%以上的市場份額。2018年3月本集團完成收購中石油成品油船隊後，已躍升為沿海成品油運輸市場的龍頭企業。

本集團從事油品運輸業務的主要經營模式為，利用自有及控制經營的船舶開展即期市場租船、期租租船、與貨主簽署包運合同(「COA」)、參與聯營體(「POOL」)運營等多種方式開展生產經營活動。本集團是船型最齊全的油輪船東，通過內外貿聯動、大小船聯動、黑白油聯動，能夠充分發揮船型和航線優勢，為客戶提供外貿來料進口、內貿中轉過駁、成品油轉運和出口、下游化工品運輸等全程物流解決方案，幫助客戶降低物流成本，實現合作共贏。

國際油輪運輸行業是伴隨著石油主要產地和消費地地理分佈不同所形成的石油貿易而產生的。海運是最大量、高效和成本最低的石油運輸方式。國際油輪運輸行業有三個特點：一是貨物流向相對單一，航線佈局比較固定。油品運輸主要為單向運輸，較其他水上運輸業務空載航行率高、載重量利用率低。該特點於原油運輸較成品油運輸更為明顯，於大型油輪較中小型油輪更為明顯。二是安全及油污風險更大，有特殊的大石油公司檢查機制。全球80%以上油輪碼頭及85-90%油品貨源都掌握在大石油公司手中，從事國際業務的油輪公司只有通過大石油公司對船舶管理狀況的檢查，才能為其提供運輸服務，因此船舶管理水平是國際油輪公司的核心競爭力之一。三是運價受到國際政治經濟因素影響更大，波動更為劇烈。由於運輸的貨物—石油，與國際政治經濟相關性很高，受其傳導，油輪運價受到國際政治經濟因素的影響更大。以近二十年來看，TD3（中東—遠東）航線超大型油輪（「VLCC」）日收益最低年份為1.28萬美元/天（2011年），最高年份為10.5萬美元/天（2008年），相差7倍多。

在中國沿海油輪運輸領域，為確保國家能源運輸安全和沿海海洋環境安全，目前我國對沿海散裝液體危險貨物運輸實行的是按照總量調控、擇優選擇的思路。相比國際油運市場，沿海油運市場的運力供需相對平衡，市場總量相對穩定，運價穩定性相對更高。

本集團是中國LNG運輸業務的引領者，是世界LNG運輸市場的重要參與者。本集團所屬全資的上海中遠海運液化天然氣投資有限公司（「上海LNG」），和持有50%股權的中國液化天然氣運輸（控股）有限公司（「CLNG」）是中國目前僅有的兩家大型LNG運輸公司。截至2020年12月31日，本集團共參與投資41艘LNG船舶，其中，投入運營的LNG船舶38艘，642萬立方米，在建LNG船舶3艘，52.2萬立方米。

LNG是液化天然氣(Liquefied Natural Gas)的縮寫，是天然氣在超低溫(-163 °C)條件下液化形成的，其體積是同質量天然氣的1/625。天然氣液化後可以大大節約儲運空間。LNG產業鏈是一條貫穿天然氣產業全過程的資金龐大、技術密集的完整鏈系。由陸地或海上油田開採的天然氣在液化企業經過預處理後進行液化，生產的LNG按照貿易合同，通過船運或其他方式運送至LNG接收站儲存，再氣化，經由管網送到用戶手中。在運輸環節，目前海上LNG運量占世界LNG運量的80%以上。LNG運輸行業的特點：一是LNG船舶是國際公認高技術、高難度、高附加值的「三高」產品，造價昂貴，LNG運輸對船舶管理要求更高，因而LNG海運行業集中度很高。二是受LNG產業鏈特點的影響，目前全球LNG船隊中，大部分船舶與特定LNG項目綁定(「項目船」)，與項目方簽署長期期租合同，取得穩定的船舶租金和投資收益。

本集團截至2020年末參與投資的41艘LNG船舶全部為項目船，即全部與特定LNG項目綁定，與項目方簽署了長期期租合同，收益穩定。近年來，隨著本集團參與投資建造的LNG船舶陸續上線運營，本集團LNG運輸業務已加快步入收穫期。

在本集團整體業務結構中，沿海(內貿)油運業務和LNG運輸業務的收益水平總體穩定，為本集團經營業績提供「安全墊」；國際(外貿)油運業務因市場運價波動劇烈，為本集團經營業績提供週期彈性。

(二) 報告期內國際、國內航運市場分析

(1) 國際油運市場

2020年，受COVID-19疫情影響，經濟活動銳減削弱了石油產品的需求，全球石油消費量約為9,229萬桶／天，較2019年下降約8.78%。2020年四月石油輸出國組織與夥伴國（「OPEC+」）大幅增產，原油價格大跌、期貨升水結構加深，而石油貿易量和庫存量激增，陸岸儲油能力趨於飽和，全球油輪供不應求，油輪運價驟升。2020年5月起，OPEC+的分階段減產計劃對石油貿易和油運需求造成衝擊，導致運價下行。下半年，得益於有效的疫情防控，亞洲石油需求逐漸恢復，但因歐美國家重啟隔離措施，全球石油需求恢復緩慢，煉廠加工意願有限，石油庫存大幅高於2019年水平。加之OPEC+減產執行率較高，油輪運輸需求持續受到抑制。隨著原油遠期升水收窄，執行儲油業務的油輪運力陸續回歸市場，加劇了供過於求的基本面，國際油運市場持續疲軟。

運力供給方面，2020年VLCC交付37艘，僅拆解4艘，其他船型拆解量也低於預期。老舊油輪佔比維持歷史高位，20年以上的VLCC占該船型比例已近7%，為近17年以來最高。環境法規與未來造船技術走向的不確定性使油輪船東下單較為謹慎，新簽訂單數量同比下滑。

2020年國際油輪運價在經歷了上半年的劇烈波動後，下半年持續低迷。全年VLCC船型TD3C（中東－中國）航線平均等價期租租金(TCE)約為48,179美元／天，同比增加約22%，其他主要船型的代表性航線同比增加約6%-46%。

(2) 國內油運市場

2020年，國內油運市場總體維持穩定。自第二季度起，隨著國內新冠疫情得到有效控制，出行限制逐步解除，國內石油需求明顯改善。在國際油價下跌以及國內石油需求復甦的背景下，中國原油進口量快速增長，拉動沿海原油中轉運輸需求。海上油田的投產刺激了海洋原油運輸需求。國內成品油運輸市場上半年先抑後揚，下半年供需基本面趨於平穩。

(3) LNG運輸市場

2020年全年，全球LNG貿易量約3.57億噸，較2019年增長約0.7%。

2020年，全球LNG需求雖因疫情受到隔離措施的影響，但受益於第四季度的亞洲寒潮，LNG需求激增，全年LNG貿易量高於去年同期。同時，全球能源清潔化的進程促進了天然氣發電，進而支撐了LNG貿易的回暖。

截至2020年末，全球LNG船隊規模共計644艘（包括LNG加注船、FSRU、FSU和FLNG），約9,610萬立方米，較去年同期增加35艘、約5,422萬立方米。

(三) 報告期內經營業績回顧

2020年12月末本集團共擁有和控制油輪運力160艘，2,372萬載重噸，同比增加9艘，201萬載重噸；參與投資的LNG船舶中，有38艘，642萬立方米已投入運營，同比增加3艘，52萬立方米。2020年度，本集團實現運輸量(不含期租)為16,064.50萬噸，同比增加6.85%；運輸周轉量(不含期租)為4,860.62億噸海哩，同比增加10.27%；主營業務收入人民幣162.68億元，同比增加18.6%；主營業務成本人民幣115.46億元，同比增加3.8%；毛利率同比提高10.1個百分點。實現歸屬於上市公司股東淨利潤人民幣23.81億元，同比增加475.4%；EBITDA(除利息、稅項、折舊及攤銷前盈利)人民幣69.48億元，同比增加31.2%。

2020年度，面對錯綜複雜的外部環境以及敏感多變的航運市場，本集團主要把握了以下六個方面，取得了較好的經營業績：一是周密部署疫情防控工作，保障船隊平穩運營；二是合理佈局運力投放，切實提升外貿油運經營效益；三是紮實鞏固基礎貨源，內貿油運市場份額穩中有升；四是積極開展內外貿聯動，助力全船隊經營效益最大化；五是大力開發LNG運輸項目，持續增厚穩定收益板塊；六是完成非公開發行股票項目，募集資金約人民幣51億元，助力油輪船隊逆週期發展。

(1) 主營業務收入

於二零二零年，本集團主營業務按不同運輸品種及地域的總體情況如下：

主營業務運輸品種情況

行業或產品	營業收入 人民幣千元	營業成本 人民幣千元	毛利率 (%)	營業收入 比2019年 增/(減) (%)	營業成本 比2019年 增/(減) (%)	毛利率 比2019年 增/(減) (百分點)
內貿原油	2,923,545	1,895,599	35.2	14.5	8.9	3.4
內貿成品油	2,372,843	1,934,193	18.5	1.9	0.5	1.2
內貿油品船舶租賃	103,755	87,826	15.4	(5.1)	9.6	(11.3)
內貿油品運輸小計	5,400,143	3,917,618	27.5	8.2	4.6	2.5
外貿原油	7,223,514	5,239,441	27.5	31.7	5.6	17.9
外貿成品油	1,088,187	986,500	9.3	27.0	12.6	11.6
外貿油品船舶租賃	1,249,083	769,978	38.4	28.9	(11.3)	27.9
外貿油品運輸小計	9,560,784	6,995,919	26.8	30.7	4.3	18.5
油品運輸合計：	14,960,927	10,913,537	27.1	21.6	4.4	12.0
外貿LNG運輸	1,266,743	604,157	52.3	(4.1)	(0.8)	(1.6)
內貿LPG運輸	25,592	9,266	63.8	(40.9)	(70.3)	35.8
外貿LPG運輸	14,935	18,652	(24.9)	(72.5)	(45.4)	(62.0)
合計	16,268,197	11,545,612	29.0	18.6	3.8	10.1

註：上表中營業成本及毛利率已剔除船舶減值損失的影響。

主營業務分地區情況

分地區	營業收入 人民幣千元	營業成本 人民幣千元	毛利率 (%)	營業收入 比2019年 增/(減) (%)	營業成本 比2019年 增/(減) (%)	毛利率 比2019年 增/(減) (百分點)
國內運輸	5,425,735	3,926,884	27.6	7.8	4.0	2.7
國外運輸	<u>10,842,462</u>	<u>7,618,728</u>	<u>29.7</u>	<u>24.8</u>	<u>3.7</u>	<u>14.3</u>
合計	<u>16,268,197</u>	<u>11,545,612</u>	<u>29.0</u>	<u>18.6</u>	<u>3.8</u>	<u>10.1</u>

註：上表中營業成本及毛利率已剔除船舶減值損失的影響。

自營運輸量及運輸周轉量情況

運輸量/運輸周轉量	2020年 運量 (萬噸)	2019年 運量 (萬噸)	同比 增/(減) (%)	2020年 運輸周轉量 (億噸海哩)	2019年 運輸周轉量 (億噸海哩)	同比 增/(減) (%)
內貿原油	5,716.63	5,297.52	7.9	196.52	170.43	15.3
內貿成品油	2,287.45	2,243.99	1.9	199.02	210.23	(5.3)
內貿油品運輸小計	8,004.08	7,541.52	6.1	395.54	380.66	3.9
外貿原油	7,071.54	6,598.61	7.2	4,138.38	3,761.29	10.0
外貿成品油	971.38	859.20	13.1	325.84	263.65	23.6
外貿油品運輸小計	<u>8,042.92</u>	<u>7,457.81</u>	<u>7.8</u>	<u>4,464.22</u>	<u>4,024.95</u>	<u>10.9</u>
油品運輸合計：	<u>16,047.00</u>	<u>14,999.32</u>	<u>7.0</u>	<u>4,859.76</u>	<u>4,405.61</u>	<u>10.3</u>
LPG運輸	<u>17.50</u>	<u>35.68</u>	<u>(51.0)</u>	<u>0.86</u>	<u>2.24</u>	<u>(61.6)</u>
合計：	<u>16,064.50</u>	<u>15,035.00</u>	<u>6.8</u>	<u>4,860.62</u>	<u>4,407.85</u>	<u>10.3</u>

(2) 運輸業務－油氣運輸業務

外貿油運業務：

2020年度，本集團踩準國際油運市場劇烈波動的節奏，外貿油輪船隊經營業績同比大幅提升。完成外貿油運運輸收入人民幣95.61億元，同比增加30.7%；運輸毛利人民幣25.65億元，同比增加321.9%；毛利率26.8%，同比增加18.5個百分點。外貿油輪船隊主要經營亮點有：

- (1) 密切研判市場，調整塢修計劃，增加市場高點時期的運力投放。報告期內對9艘VLCC修理時間進行了調整，總計在市場高點期間增加增加營運天333天，努力實現整體經營效益最大化。
- (2) 開發南美增量市場，與重要客戶達成COA，攬取VLCC長航線優質貨源；開發多家海外新客戶並實現現貨合作，豐富國際客戶資源；開闢了阿芙拉船型加拿大至中國、美灣至歐洲航線，全球化經營版圖持續拓展。
- (3) 根據國內外油運市場的變化，動態調整運力投入，優化全船隊經營效益，共計開展內外貿聯動39艘次。

內貿油運業務：

2020年，本集團完成內貿油運運輸收入人民幣54.00億元，同比增加8.2%；運輸毛利人民幣14.83億元，同比增加19.2%；毛利率27.5%，同比增加2.5個百分點。主要經營亮點有：

- (1) 市場份額穩中有升，報告期內開拓多家國內新興重要客戶，擴大基礎貨源，鞏固內貿油運市場龍頭地位。報告期內，本集團內貿原油運輸市場份額同比去年有所提升。
- (2) 通過提供全新物流方案，提升客戶原油進口物流效率；發揮全船型優勢，提升客戶定制航線的運力適配度。在為客戶創造價值的同時實現效益提升。
- (3) 與國內新興民營煉廠保持良好的合作關係，積極參與其成品油運輸環節；與國內重要客戶簽訂COA，承攬穩定優質貨源；通過與中遠海運石油的業務協同，提升船隊運營效率，充分把握二季度市場上行機遇。

LNG運輸業務

2020年，本集團實現LNG運輸板塊稅前利潤人民幣7.86億元，同比增加30.26%，實現投資收益6.62億元，同比增加47.70%。主要經營亮點有：

- (1) LNG運輸項目穩定發展，截至報告期末，本集團共有38艘參與投資的項目制LNG運輸船已投入運營，同比增加3艘，板塊業績穩步增長；持續推進LNG運輸潛在項目的開發，助力第二發展曲線穩步上揚。
- (2) 本公司全資子公司上海LNG與本公司持股51%的控股子公司中遠海運石油運輸有限公司、中國石油國際事業(香港)有限公司下屬全資子公司佳仕福船務(香港)有限公司，三方成立參與LNG運輸項目並為此建造3艘17.4萬方LNG運輸船舶。本集團通過該項目與大貨主、大船廠共建「互融互通、共生共贏」的LNG產業鏈生態圈，進一步提高穩定業務的比重及抗週期能力。

(四) 成本及費用分析

2020年，本集團共發生主營業務成本人民幣約123.87億元，同比增長11.3%。二零二零年，本集團主營業務成本構成如下表：

項目	二零二零年 人民幣千元	二零一九年 人民幣千元	同比 增／(減) (%)	二零二零年 結構比 (%)
持續經營業務				
燃油費	3,083,442	3,174,443	(2.9)	24.9
港口費	798,154	759,942	5.0	6.4
船員費	1,697,440	1,633,565	3.9	13.7
潤物料	327,083	258,534	26.5	2.6
折舊費	2,926,756	2,787,199	5.0	23.6
保險費	205,261	176,435	16.3	1.7
修理費	576,180	523,634	10.0	4.7
船舶租賃費	1,257,296	1,214,272	3.5	10.2
其他	674,000	596,999	12.9	5.4
小計	11,545,612	11,125,022	3.8	93.2
船舶減值損失	840,941	—	—	6.8
合計	12,386,553	11,125,022	11.3	100.0

因2019年下半年國際油輪市場景氣度回升，部分船舶的修理計劃延後至2020年。報告期內，船舶廠修次數同比增加20艘次，導致修理費用同比有所增加。

報告期內，本集團共接入8艘新造油輪，船舶物料費用同比增長。

本集團根據船舶具體航次情況，測算最佳效益航速，制定和監測船舶油耗，燃油單耗(燃油消耗量／周轉量)同比下降7%。同時密切關注燃油市場，採取了固定價、浮動價和現貨採購相結合的操作模式，有效控制燃油成本。

受疫情影響，石油消費需求正緩慢恢復，但石油運輸市場供過於求的局面尚未得到根本改善。對於本集團的10艘老齡外貿船舶，其面臨諸多問題，如能耗高、存在安全管理隱患多，以及溫室氣體和二氧化硫排放量高等；在石油運輸市場低迷時期，其盈利能力進一步受限。本集團在2020年4季度針對10艘老齡外貿船計提減值約8.41億元。

(五) 合營公司及聯營公司經營情況

於報告期內，本集團主要合營航運公司經營情況如下：

公司名稱	本集團 持股比例	運輸 周轉量 (億噸海哩)	營業收入 (人民幣千元)	淨溢利 (人民幣千元)
CLNG	<u>50%</u>	<u>727.0</u>	<u>1,050,461</u>	<u>941,609</u>

於報告期內，本集團一家聯營航運公司經營情況如下：

公司名稱	本集團 持股比例	運輸周轉量 (億噸海哩)	營業收入 (人民幣千元)	淨溢利 (人民幣千元)
上海北海船務股份 有限公司	<u>40%</u>	<u>153.5</u>	<u>1,589,050</u>	<u>559,277</u>

(六) 財務狀況分析

1. 經營活動產生之現金淨額

本集團於報告期內由經營活動產生之現金淨額相當約人民幣6,973,111,000元，較截至二零一九年十二月三十一日止十二個月由經營活動產生之現金淨額相當約人民幣5,230,362,000元增加約33.32%。

2. 資本性承諾

	二零二零年 十二月三十一日 人民幣千元	二零一九年 十二月三十一日 人民幣千元
已批准及已簽訂合同但未撥備：		
船舶建造及購買	(i) <u>5,382,212</u>	<u>6,156,464</u>

註：

- (i) 根據本集團簽訂的船舶建造及購買合同，該等資本性承諾將於二零二一至二零二三年到期。

除以上事項外，本集團應佔其聯營公司已簽訂合同但未撥備的資本性承諾為人民幣43,168,000元(二零一九年十二月三十一日：人民幣246,703,000元)。本集團應佔其合營公司已簽訂合同但未撥備的資本性承諾為人民幣零元(二零一九年十二月三十一日：人民幣1,516,348,000元)。

3. 資本結構

管理層按淨債務權益比率之基準密切監察本集團之資本結構。為此，本集團界定淨債務為債務合計(包括銀行及其他計息貸款、其他借款、應付債券及租賃負債)減現金及現金等價物。

於二零二零年十二月三十一日及二零一九年十二月三十一日，本集團之淨債務權益比率如下：

	二零二零年 十二月三十一日 人民幣千元	二零一九年 十二月三十一日 人民幣千元
債務合計	26,034,274	32,238,569
減：現金及現金等價物	<u>(4,869,963)</u>	<u>(3,919,500)</u>
淨債務	21,164,311	28,319,069
權益合計	35,602,346	29,167,606
淨債務權益比率	<u>59%</u>	<u>97%</u>

截至二零二零年十二月三十一日，現金及現金等價物餘額為人民幣4,869,963,000元，比上年末增加人民幣950,463,000元，增幅24%。本集團現金及現金等價物主要以人民幣及美元為單位，餘下的以歐元、港元及其他貨幣為單位。

於二零二零年十二月三十一日，本集團淨負債比率(淨債務與權益之比率)為59%，低於二零一九年十二月三十一日的97%，淨負債比率的下降主要是報告期內公司完成非公開發行A股獲取募集資金以及償還部份銀行借款。

4. 應收賬款及應收票據及合同資產

	二零二零年 十二月三十一日 人民幣千元	二零一九年 十二月三十一日 人民幣千元
應收第三方賬款及票據	450,899	764,870
應收一家合營公司賬款	35	132
應收同系附屬公司賬款	16,942	7,910
應收關聯公司賬款(註)	211,935	197,331
	<u>679,811</u>	<u>970,243</u>
減：呆賬撥備	(11,302)	(32,561)
	<u>668,509</u>	<u>937,682</u>
油運合同相關的當期合同資產	636,761	473,262
減：撥備	(4,718)	(3,648)
合同資產合計	<u>632,043</u>	<u>469,614</u>

註：本公司的同系附屬公司對該等關聯公司有共同控制權或重大影響。

應收同系附屬公司及關聯公司賬款為無抵押、免息及與一般應收賬款有相同的賒賬期。

截至二零二零年十二月三十一日，應收賬款及應收票據及合同資產中，折合人民幣686,523,000元為美元資產(二零一九年十二月三十一日：人民幣706,628,000元)。

於報告年末，以發票日期起計及扣除呆賬撥備後，應收賬款及應收票據賬齡分析如下：

	二零二零年 十二月三十一日 人民幣千元	二零一九年 十二月三十一日 人民幣千元
三個月內	514,041	619,775
四至六個月	73,717	124,636
七至九個月	31,587	68,726
十至十二個月	28,788	47,863
一至兩年	19,984	63,443
兩年以上	392	13,239
	<u>668,509</u>	<u>937,682</u>

5. 應付賬款及應付票據

	二零二零年 十二月三十一日 人民幣千元	二零一九年 十二月三十一日 人民幣千元
應付第三方賬款及票據	937,020	1,204,403
應付同系附屬公司賬款	662,178	699,865
應付一家聯營公司賬款	5,353	5,860
應付關聯公司賬款(註)	5,553	12,185
	<u>1,610,104</u>	<u>1,922,313</u>

註：本公司的同系附屬公司對該等關聯公司有共同控制權或重大影響。

應付同系附屬公司、一家聯營公司及關聯公司賬款為無抵押、免息及按一般應付賬款的信用年限結清。

於二零二零年十二月三十一日，應付賬款及應付票據中包括人民幣647,465,000元(二零一九年十二月三十一日：人民幣728,198,000元)以美元計值。

於報告年末，以發票日期起計，應付賬款及應付票據賬齡分析如下：

	二零二零年 十二月三十一日 人民幣千元	二零一九年 十二月三十一日 人民幣千元
三個月內	1,257,446	1,239,218
四至六個月	61,626	276,028
七至九個月	30,439	51,804
十至十二個月	13,382	68,396
一至兩年	38,010	69,741
兩年以上	209,201	217,126
	<u>1,610,104</u>	<u>1,922,313</u>

應付賬款及應付票據為免息及一般於一至三個月內結清。

6. 衍生金融工具

於二零二零年十二月三十一日，本集團持有的利率掉期合約名義本金金額合計約美元527,507,000元(相當約人民幣3,441,930,000元)(二零一九年十二月三十一日：約美元546,631,000元(相當約人民幣3,813,407,000元)，其到期日分別為二零三一年、二零三二年及二零三三年(二零一九年十二月三十一日：二零三一年、二零三二年及二零三三年)。該等利率掉期合約被指定為對本集團若干以浮動利率計息的銀行貸款之現金流量對沖。

截至二零二零年十二月三十一日止年度，相關銀行貸款浮動利率為三個月倫敦銀行同業撥借利率(「LIBOR」)加2.20%(二零一九年十二月三十一日：三個月LIBOR加2.20%)。

7. 銀行及其他計息貸款

	二零二零年 十二月三十一日 人民幣千元	二零一九年 十二月三十一日 人民幣千元
流動負債		
(i) 銀行貸款		
抵押	1,303,003	1,298,978
無抵押	5,346,418	5,022,864
	<u>6,649,421</u>	<u>6,321,842</u>
(ii) 其他計息貸款		
無抵押	<u>33,000</u>	<u>2,233,000</u>
銀行及其他計息貸款－即期部分	<u><u>6,682,421</u></u>	<u><u>8,554,842</u></u>
非流動負債		
(i) 銀行貸款		
抵押	12,851,065	15,124,697
無抵押	848,237	2,057,979
	<u>13,699,302</u>	<u>17,182,676</u>
(ii) 其他計息貸款		
無抵押	<u>109,850</u>	<u>142,850</u>
銀行及其他計息貸款－非即期部分	<u><u>13,809,152</u></u>	<u><u>17,325,526</u></u>

於二零二零年十二月三十一日，本集團的銀行計息貸款以本集團擁有的45（二零一九年十二月三十一日：45）艘船舶作為抵押，其合計賬面淨值為人民幣23,326,942,000元（二零一九年十二月三十一日：人民幣25,869,196,000元）。

於二零二零年十二月三十一日，銀行抵押貸款人民幣14,033,368,000元（二零一九年十二月三十一日：人民幣16,274,975,000元）及銀行無抵押貸款人民幣6,194,655,000元（二零一九年十二月三十一日：人民幣7,080,843,000元）以美元計值。

8. 應付債券

本年內，公司債券變動列示如下：

	二零二零年 十二月三十一日 人民幣千元	二零一九年 十二月三十一日 人民幣千元
於年初	2,493,477	3,989,691
利息支出	2,347	3,786
減：本金償還	—	(1,500,000)
	<u>2,495,824</u>	<u>2,493,477</u>
非即期部分	<u>2,495,824</u>	<u>2,493,477</u>

9. 或有負債及擔保

- (a) Aquarius LNG Shipping Limited (「寶瓶座LNG」) 和 Gemini LNG Shipping Limited (「雙子座LNG」)、Capricorn LNG Shipping Limited (「摩羯座LNG」) 和 Aries LNG Shipping Limited (「白羊座LNG」) 分別為中國東方液化天然氣運輸投資有限公司及中國北方液化天然氣運輸投資有限公司的聯營公司(「四家聯營公司」)。每家聯營公司簽訂一份船舶建造合同以建造一艘LNG船舶。在各LNG船舶建成後，該4家聯營公司將會按照簽署的定期租船合同將船舶期租給承租人，如下：

公司名稱	承租人
寶瓶座LNG	Papua New Guinea Liquefied Natural Gas Global Company LDC
雙子座LNG	Papua New Guinea Liquefied Natural Gas Global Company LDC
摩羯座LNG	Mobil Australia Resources Company Pty Ltd.
白羊座LNG	Mobil Australia Resources Company Pty Ltd.

本公司於二零一一年七月十五日出具四張租約保證(「租約保證」)。根據租約保證，本公司不可撤銷地及無條件地向四家聯營公司的承租人和其各自的繼承人和受讓人保證(1)四家聯營公司將履行並遵守其在租約項下的義務，(2)將保證支付四家聯營公司在該租約項下應付承租人款項的30%。

根據約定的租約保證條款並已考慮到或會引發的租金承擔價值上調，按本公司於四家聯營公司的持股比例測算，本公司承擔的租約擔保將不超過美元8,200,000元(相當約人民幣53,504,000元)。擔保年限為四家聯營公司租賃各LNG船舶的租賃年限。

- (b) 經本公司於二零一四年第七次董事會會議審議批准，本公司的三家合營公司(「三家合營公司」)與相關各方簽署亞馬爾LNG運輸項目一攬子合同，包括造船合同、租船合同、補充建造合同等。為保證造船合同、租船合同和補充建造合同的履行，本公司將為三家合營公司向船廠韓國大宇造船海洋株式會社及DY Maritime Limited提供造船合同履約擔保，為三家合營公司向承租人亞馬爾貿易公司提供租船合同履約擔保。三條單船分別於二零一八年三月、二零一八年十月和二零一九年八月交付。

截至二零一九年十二月三十一日，本公司對三家合營公司的造船合同履約擔保責任已經解除，造船合同履約擔保餘額為0。截至二零二零年十二月三十一日，向亞馬爾貿易公司提供的租船合同履約擔保餘額為美元6,400,000元(相當約人民幣41,759,000元)。

- (c) 經二零一七年六月八日舉行的年度股東大會會議審議批准，本公司與兩家銀行簽訂三張財務擔保協議，金額為美元377.5百萬元(相當約人民幣2,463,150,000元)，該金額相當上述銀行向三家合營公司提供的銀行貸款的50%。該金額按本公司間接持有該三家合營公司的股權比例計算得出。擔保年限為該三家合營公司各自的船舶建造項目完成後的12年內。

- (d) 上海中遠海運液化天然氣投資有限公司為本公司一家全資附屬公司，其持有Arctic Red LNG Shipping Limited、Arctic Orange LNG Shipping Limited、Arctic Yellow LNG Shipping Limited及Arctic Indigo LNG Shipping Limited（「**四家單船公司**」）各50%股權。經二零一八年六月二十八日舉行的年度股東大會會議審議批准，本公司向四家單船公司提供業主擔保，金額為4.5百萬歐元（相當約人民幣36,113,000元）。擔保期限為租約期限。

10. 外匯風險管理

本集團業務遍及全球，故此承受多種不同貨幣產生之外匯風險，最主要涉及美元及港元對人民幣之風險。外匯風險來自未來商業活動、已確認資產及負債。

於二零二零年十二月三十一日，倘美元及港元對人民幣升值或貶值1%，而其他變數維持不變，本報告年度稅前溢利將增加／減少人民幣12,173,000元（二零一九年十二月三十一日：增加／減少人民幣23,287,000元），主要因兌換以美元及港元計值的現金及現金等價物、應收及應付款項及貸款而產生的外匯利得或損失。

11. 利率風險管理

除存放於銀行及金融機構的存款及應收借款外，本集團並無任何其他重大計息資產。由於該等存款平均利率相對較低，本公司董事認為本集團持有的此類資產於二零二零年十二月三十一日及二零一九年十二月三十一日並無重大的利率風險。

本集團的利率風險亦來自貸款。應收貸款及借款按浮動利率計息使本集團承受現金流量利率風險。管理層監控資本市場狀況，已在適當情況下與銀行簽訂若干利率掉期合約以使定息與浮息貸款達到最佳比率。

於二零二零年十二月三十一日，倘利率增加／減少100個基點而其它所有變數維持不變，本集團的本報告年度稅後溢利將減少／增加人民幣93,214,000元（二零一九年十二月三十一日：減少／增加人民幣109,969,000元）。主要因為以浮動利率計息的應收借款利息收入及貸款利息支出增加／減少所致。

(七) 其他方面

船隊發展

二零二零年，本集團在船隊發展方面取得了進一步發展。

本集團於二零二零年支付船舶建造及購入款、船舶改造、增資及借款予本公司的聯營及合營公司等投資活動現金流出約為人民幣58.57億元，其中本集團支付船舶建造進度款、船舶購入款開支約為人民幣45.52億元。

在船隊發展方面，二零二零年本集團有10艘新造油輪船舶約合計173.4萬載重噸投入使用，以及參與投資的3艘LNG輪船舶約52.2萬立方米投入使用。

於2020年12月31日，本集團船隊具體構成如下：

	運營船舶			在建船舶	
	艘數	萬載重噸/ 萬立方米	平均船齡	艘數	萬載重噸/ 萬立方米
本集團控股子公司					
油輪	150	2,097	9.8	7	131.5
LNG輪	6	105	3.4	3	52.2
小計	156	2,097/105	9.6	10	131.5/52.2
長期租入					
油輪	10	275	11.4		
小計	10	275	11.4		
合營及聯營公司					
油輪	13	81	8.6	1	1.5
LNG輪	32	537	4.1	3	51.8
小計	45	81/537	5.4	4	1.5/51.8
合計	211	2,453/642	8.8	14	133/104

疫情防控

2020年，面臨新冠疫情帶來的嚴峻挑戰，本集團從嚴從細部署船舶疫情防控工作，確保生產經營整體平穩；並協同產業鏈各方力量共同保障船員換班，維護船員合法權益。截至2021年3月底，本集團確保了船舶「零輸入」「零感染」，所屬船隊全部實現了船員換班(不包括新交付船舶)。

在船舶疫情防控方面，本集團根據疫情的發展態勢，分階段部署船舶疫情防範工作，並通過定期編撰《疫情信息通報》發船，確保一線船員及時掌握疫情發展、瞭解公司防疫要求。同時，本集團積極協調各方資源，保障船舶防疫用品的充足供應。2020年4月起，船舶防疫用品已從應急配備轉變為常態化配送，配送渠道也從最初的境內配送轉變為全球化配送。

在船員換班方面，本集團密切跟蹤疫情發展局勢與境內外船員換班管控政策，按照「因港施測」、「一船一策」的原則制定船員換班計劃，並針對疫情發展態勢及時調整方案。通過對船員超期服役情況進行動態的趨勢分析，本集團密切跟蹤船員超期服役情況，同時重點關注長期服務於境外的船員動態，協調各方資源，以實現船員換班。

2020年10月，本集團審慎評估寒冷天氣下疫情的發展態勢，並於2020年12月底前完成所有自有船舶的船員換班工作，有效減少冬春疫情高發季節的船員換班次數。根據「關愛船員，守護航船」的行動綱領，本集團制定了《關於疫情期間關愛船員九項舉措的實施方案》。截至2021年3月底，本集團已向約1,200名船員發放超期津貼，涉及金額約1,000萬元。同時本集團還為在船服務超過1年船員的家庭制定了幫護計劃，為超期船員的家屬購置「防疫關愛健康包」，向船員家屬發慰問信、慰問金，並組織船員公司、海嫂站慰問困難船員的家屬，協助處理船員家屬在生活上遇到的困難。

2021年2月起，本集團所有船員上船之前均須完成新冠疫苗接種。截至2021年3月底，本集團自有船舶在船船員接種疫苗比例約11.7%。預計2021年9月，本集團將實現自有船舶在船船員疫苗接種全覆蓋。

本集團將繼續發揮行業引領作用，為船員的健康安全提供支持，並保障船隊平穩運營。

(八) 二零二一年前景展望

1、 行業競爭格局和發展趨勢

國際油運市場

在經歷了2020年新冠疫情的衝擊後，全球石油需求將隨著疫苗接種的普及逐漸復甦。OPEC+將繼續執行減產計劃並評估和調整供給政策，海運石油貿易量在短期內將受到壓制。美國原油出口增速放緩降低了長航線運輸需求，短期內難以支撐油輪噸海裡需求。儘管亞洲石油需求迅速恢復，但國際航空業和工業活動復甦滯後，汽油、柴油、航空煤油等石油產品需求及煉油利潤仍較疫情前有較大差距，歐美等地煉廠開工率依然較低，石油庫存的消化亦需時日。短期內，OPEC+出口量的變化將成為影響油運市場趨勢的重要因素。

運力供給方面，因原油遠期貼水抑制儲油需求，已釋放有效運力回歸市場，加劇即期市場油輪供給過剩的局面。但持續低迷的運費以及高企的燃油成本，疊加環保政策的催化，將使老舊油輪的經營局面愈發困難，伴隨著拆船收益的回升，老舊運力有望加速退出市場。同時，未來兩年內新船交付量預計保持低位，運力供給淨增速預計放緩。

雖然今年國際油運市場將面臨充滿挑戰的開局，但隨著新冠疫苗在全球範圍內的接種，經濟活動將隨著疫情得到控制而陸續恢復，進而帶動全球石油需求逐漸回暖。伴隨著供給端的持續優化，我們認為國際油運市場長期格局將持續改善。

國內油運市場

隨著海洋油開發和投產，國內海洋油運輸需求預計逐年增長。受益於國內煉化一體化項目的推進，中國煉化產能將繼續增長，支撐國內中轉油運輸需求，但考慮到大型碼頭的建設以及部分管道運輸的替代，未來兩年中轉油運輸市場將總體保持穩定。

大型煉化一體化項目投產也將提升成品油運輸需求。隨著成品油銷售格局的變化，運力需求大型化、運輸短程化趨勢將更為明顯，運輸流向更加豐富，市場競爭將更為激烈。

LNG運輸方面

得益於諸多國家的脫碳目標，電力和工業領域對LNG的需求將保持強勁，全球LNG貿易量預計維持增長趨勢。截至2020年末，全球LNG液化產能約4.48億噸／年，預計2025年達到近5.75億噸／年。

亞洲仍將作為LNG進口增長的主要驅動。雖然日本、韓國的LNG進口量將隨著核電站的重啟而下滑，但隨著全球能源結構轉型，LNG相關基礎設施不斷得到發展，中國LNG進口量預計進一步增長，引領亞洲LNG進口需求。

運力供給方面，截至2020年末，全球共有149艘LNG船舶訂單，其中95艘LNG船舶預計於2021年至2022年交付，期間集中的訂單交付疊加有限的液化產能增長將導致短期內LNG運輸市場呈現供過於求的局面。預計2023年起，隨著LNG出口項目的陸續投產，LNG運輸市場供需結構將得到大幅改善。

2、公司發展戰略

面向「十四五」新征程，本集團堅定「做全球能源運輸卓越領航者」願景不動搖、堅定「為世界『船』遞能量」企業使命，堅定「四個全球領先」戰略目標不動搖，切實承擔起國家能源運輸的使命和責任，不斷增強企業競爭力、創新力、控制力、影響力、抗風險能力。本集團將堅持穩中求進工作總基調，以推動高質量發展為主題，貫徹落實新發展理念，從觀念上、制度上進行優化，切實提升企業管理水平；將LNG和新能源運輸作為公司發展的「第二曲線」，加大力度和優先發展LNG業務，力爭躋身全球第一梯隊。精準把握航運市場和資本市場的週期走勢，實現生產經營和資本運營的「雙輪驅動」。在謀求新行業規則下技術領先優勢的同時，努力打造「可持續發展引領者」的品牌形象。

3、經營計劃

2021年，本集團預計新增油輪船舶6艘、126.5萬載重噸，預計年內投入使用的油輪船舶為166艘、2,498.5萬載重噸，LNG船舶為38艘、642.2萬立方米(含聯營、合營公司及長期租入船舶)。

根據2021年國內外航運市場形勢，結合本集團新增運力投放情況，本集團2021年主要經營奮鬥目標如下：完成運輸周轉量5,978億噸海裡；預計實現營業收入人民幣141.2億元；發生營業成本人民幣117.3億元。

4、公司工作舉措

2021年，是「十四五」規劃開局之年，面對新冠疫情給世界經濟帶來的不確定性，面對油氣產業鏈發展所帶來的機遇與挑戰，本集團將以更高的標準，實現經營效益與企業管理的提升，開創高質量發展新局面，重點推進以下工作：

國際油輪運輸：以高效、合理的市場調配機制為核心，發揮全球化航線的經營優勢，根據市場節奏，合理規劃運力佈局與經營方式。同時，優化全球網點職能定位，加強區域創效作用。

內貿油輪運輸：鞏固內貿油輪船隊經營模式與運力結構的領先優勢，深化與戰略客戶和新興民營煉廠全方位合作，開拓內貿市場增量貨源。

LNG運輸業務：推進並加快LNG運輸項目的落地，並力爭LNG、新能源運輸項目自主開發，持續增厚LNG「效益安全墊」；穩步推進LNG船管公司和船員隊伍建設，為LNG運輸項目的開發奠定基礎，實現LNG運輸板塊核心競爭力的提升；以與客戶簽署VLEC合作意向書為突破口，密切跟蹤新能源運輸市場機會。

安全管理：強化船舶日常安全監控，提高岸基預控管理力度，確保船隊營運安全；持續優化「三位一體」安全管理模式、總管制管船模式，突出責任落實，提升船岸安全意識；深化實施「關愛船員，守護航船」行動綱領，加強船舶和船員疫情防控，強化船員職業健康管理。

成本管控：踐行「成本致勝」理念，突出重點成本管控項目，制定合理的管控目標與措施。堅持遠期鎖油與現貨採購相結合的方式，根據市場變化調整採購方案；測算並執行最佳效益航速，精準管控船舶燃油消耗，降控燃油成本。加強船舶物資的集中採購，並根據具體航次安排，統籌規劃物資配送方案，壓降機務成本。降低財務利息支出，提高資金使用效率，控制財務成本。

數字化建設：以數字化賦能企業發展，提升經營與管理效率。構建數據管理平台，形成統一的技術支撐體系；紮實推進系統優化和數據治理，提升業務數據化能力；圍繞經營需求、船舶管理需求、商業創新需求三個維度，開發智能應用。

綠色發展：著力實現對船舶運輸和作業全過程能效因素的優化控制，合理降低船舶能耗、提高能源利用效率；密切跟蹤船舶節能技術發展動向，佈局船舶碳排放管理，研究完善應對IMO(國際海事組織)減排要求的方案。

人才發展：堅持將人才作為企業高質量發展的第一資源，通過建立海外人才常態化輪換機制、加強專業化人才隊伍建設，以及組織實施優秀青年人才培養計劃，著力培育國際化、專業化、年輕化的人才隊伍，助力企業高質量發展。

ESG管理：在董事會的領導下，探索並建立符合本集團經營實際的環境、社會責任及企業管治(「ESG」)管理體系，強化頂層設計與統籌謀劃，實現多標體系與ESG理念的有機融合，並將數字化融入體系建設，全面提升企業治理標準與效率。

(九) 其他重要事項

1 業績、利潤分配預案及暫停辦理H股過戶登記手續

本公司將按程序就本公司週年股東大會及領取末期股息的暫理辦理股份過戶登記手續的安排另行公告。末期股息將於經即將召開的股東週年大會批准後之日起二個月內完成派發。

2 醫療保險計劃

自二零零一年七月一日起，根據地方政府規定，本公司參加了由地方社會保障機構組織的醫療保險計劃。按此計劃，本公司需按員工基本工資的12%作出供款。同時，按上述計劃，這些供款從本公司預提的職工福利費中列支。除了供款給上述社會保障機構外，本公司並未與其他保險機構訂立付款義務。

自二零一零年七月一日起，根據國家倡導建立多層次企業醫療保障體系的精神及《關於補充養老保險費、補充醫療保險費有關企業所得稅政策問題的通知》(財稅2009 27號)的精神，本公司制定了補充醫療保險計劃。按此計劃，本公司需按照上年度職工工資總額的5%計提並支付至補充醫療保險基金專戶。

3 退休金、企業年金計劃

(i) 中國(不包括香港)

退休金計劃

本集團需對一項退休福利計劃(「計劃」)為合資格之員工作出供款。按此計劃，本集團對現已退休及將會退休的員工之退休福利責任，除已退休員工之醫藥費之外，僅限於每年之供款。該每年度之供款幅度相等於本集團員工本年度基本工資的約16% (二零一九年：19%至20%)。於報告期內，本集團亦接獲與新冠肺炎疫情有關的社保供款寬減，確認為相關開支的減少。於報告期內，本集團就此計劃所交納之供款為人民幣3,965,000元(二零一九年：人民幣33,024,000元)。

企業年金計劃

於二零零八年，本集團制定了《中海發展股份有限公司員工企業年金計劃》，並經過本集團職工代表大會和董事會審議通過。自二零一八年二月一日起，企業年金計劃確定的企業繳費總額為本集團上年度職工工資總額的8%，個人繳費為職工個人上年度實際工資收入的2%，本集團領導的企業繳費分配水準不超過職工平均水準的5倍。

企業年金計劃自二零零八年一月一日起實施，根據該計劃，本集團於二零一九年共負擔企業繳費人民幣28,095,000元(二零一九年：人民幣31,576,000元)，作為職工薪酬列支。

本集團除每年供款以外，毋須承擔其他責任。本集團董事認為，除上述之供款以外，本集團並無任何有關僱員退休福利之重大負債。

(ii) 香港

本集團根據香港強積金計劃條例之規定，為根據香港僱傭條例受僱之僱員設立一項強積金計劃。強積金計劃乃一項定額供款退休計劃，由獨立受託人管理。根據強積金計劃，僱主及其僱員各自須向強積金計劃作出僱員有關收入5%之供款，每月有關收入之上限自二零一四年六月一日起生效為港幣30,000元。強積金計劃之供款會即時歸屬。於報告期內，本集團就此強積金計劃所交納之供款為人民幣211,000元(二零一九年：人民幣220,000元)。

4 股權激勵計劃

A股股票期權激勵計劃(「**激勵計劃**」)已於二零一八年十二月一十七日經本公司特別股東大會及類別股東大會通過並採納。根據本公司股東大會授權，董事會已於二零一八年十二月二十七日批准向133名激勵對象授出35,460,000份股票期權。

截至2020年12月31日，共有21名激勵對象由於到齡退休、離職等原因，其被授予的股票期權失效共計609.9萬份，激勵計劃的激勵對象的人數由133人調整為112人，股票期權數量由35,460,000份調整為29,361,000份。

因本公司在行權前實施派送股票紅利，以2019年6月27日為股權登記日向A股股東派發現金紅利0.02元／股，對行權價格進行了相應調整，激勵計劃行權價格由6.00元／股調整為5.98元／股。相關事項已經公司2020年第二次董事會會議審議並通過。

本公司以2020年7月9日為股權登記日向A股股東派發現金紅利0.04元／股，對行權價格進行了相應調整，激勵計劃行權價格由5.98元／股調整為5.94元／股。相關事項已經公司2020年10月29日二零二零年第十三次董事會會議審議並通過。

5 董事、監事及最高行政人員於本公司股份、相關股份及債權證之權益及淡倉

於二零二零年十二月三十一日，於本公司或其任何相聯法團(根據香港法例第571章《證券及期貨條例》(「《證券及期貨條例》」)第XV部的含義)之股份、相關股份或債權證中擁有權益或淡倉，或根據《證券及期貨條例》第352條之要求由本公司記錄在冊並保存或根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「《上市規則》」)附錄十所載之《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》(「《標準守則》」)須知會本公司及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)之權益或淡倉之董事、監事及最高行政人員如下：

(i) 於本公司股份、相關股份及債權證之好倉：

董事名稱	股份類別 ⁽¹⁾	所持有 股份數目 ⁽²⁾	佔相關類別 股份總額的 概約百分比	佔已發行 股份總額的 概約百分比
劉漢波 （「劉先生」） ⁽³⁾	A	475,000 (L)	0.0137%	0.00997%
朱邁進 （「朱先生」） ⁽⁴⁾	A	416,000 (L)	0.0120%	0.00873%
趙勁松	H	6,000 (L)	0.00046%	0.00013%

附註：

(1) A – A股
H – H股

(2) L – 好倉

(3) 指根據激勵計劃，於二零一八年十二月二十七日，劉先生被授予475,000份股票期權，在相應股票期權行權條件滿足後，劉先生有權購買最多的475,000股本公司股票。

(4) 指根據激勵計劃，於二零一八年十二月二十七日，朱先生被授予416,000份股票期權，在相應股票期權行權條件滿足後，朱先生有權購買最多416,000股本公司股票。

(ii) 於本公司相聯法團股份、相關股份及債權證之好倉：

相聯法團名稱	董事姓名	權益性質	股份類別	所持有股份數目	佔有關相聯法團相關類別股份總額的概約百分比	佔有關相聯法團已發行股份總額的概約百分比
中遠海運控股股份有限公司	張松聲	實益持有人	H	150,000 (L)	0.00581%	0.00122%
	楊磊	實益持有人	H	28,000 (L)	0.00109%	0.00023%
中遠海運發展股份有限公司	楊磊	實益持有人	H	213,000 (L)	0.00579%	0.00183%
中遠海運港口有限公司	楊磊	實益持有人	普通股	26,597 (L)	0.00080%	0.00080%
中遠海運國際(香港)有限公司	楊磊	實益持有人	普通股	660,000 (L)	0.04305%	0.04305%

附註： A — A股
H — H股
L — 好倉

截止至二零二零年十二月三十一日，除上文披露者外，本公司無其他董事、監事及最高行政人員於本公司或其任何相聯法團根據《證券及期貨條例》第XV部的含義之股份、相關股份或債權證中擁有權益或淡倉，根據《證券及期貨條例》第352條之要求由公司記錄在冊並保存，或根據《標準守則》，須知會本公司及香港聯交所的權益或淡倉。

6 購買、出售及贖回本公司之上市證券

於報告期內，本公司或其任何附屬公司概無購買、出售或贖回任何本公司之上市證券。

7 遵守企業管治常規守則

本公司董事會恪守企業管治原則，致力於提升股東價值。為加強獨立性、問責性及責任承擔，本公司董事會主席與首席執行官由不同人士擔任，可維持獨立性及均衡判斷之觀點。

董事認為，除下文所披露者外，於二零二零年十二月三十一日止年度的整個期間內，本公司已遵守《上市規則》附錄十四所載的守則條文規定。

根據守則條文A.6.7之規定，獨立非執行董事及其他非執行董事應出席股東大會，並對公司股東之意見有公正瞭解。獨立非執行董事張松聲先生因有其他公務未能出席於二零二零年六月二十二日舉行的二零二零年週年股東大會（「二零二零年週年股東大會」）；候任董事劉竹聲先生及趙勁松先生列席了二零二零年週年股東大會，候任董事張清海先生、黃偉德先生及李潤生先生通過電話參與了二零二零年週年股東大會；非執行董事馮波鳴先生、張煒先生、林紅華女士，及獨立非執行董事阮永平先生、葉承智先生因已提出辭任，未出席二零二零年週年股東大會。

展望未來，本公司將持續不斷檢討本集團的企業管治常規，以確保其貫徹執行，並不斷改進以符合企業管治的最新發展趨勢，包括日後企業管治守則的任何新修訂。

本公司設立了五個董事會專門委員會：審核委員會、薪酬與考核委員會、戰略委員會、提名委員會及風險控制委員會，並制訂了清晰界定的職責範圍。

8 審核委員會

本公司董事會已成立審核委員會，以審閱本集團之財務報告編製程式及內部監控並作出指導。本公司之審核委員會成員包括三位獨立非執行董事。

審核委員會已審閱報告期內的全年業績。

9 薪酬與考核委員會

薪酬與考核委員會由本公司的三名獨立非執行董事擔任。本公司的薪酬與考核委員會已採納《上市規則》附錄十四所載之企業管治常規守則相一致的有關條文。

10 對《上市規則》附錄十《標準守則》的遵守

本公司已採納《上市規則》附錄十所載《標準守則》所訂有關進行證券交易的標準作為本公司董事進行證券交易的守則。

本公司已向所有董事、監事及高級管理人員作出了特定查詢，並確認他們於報告期內已遵守《標準守則》的規定。

11 僱員

本公司乃按照經營業績及盈利來檢討僱員的酬金調整幅度，僱員工資總額與公司經營業績掛鉤，該政策有助於本公司加強對薪酬支出的管理，亦能有效激勵員工為公司之進一步發展而努力。除上述薪酬及激勵計劃外，本公司未向僱員提供認股計劃，而僱員亦不享有花紅。本公司定期對經營管理人員的培訓包括：經營管理、外語、電腦技巧、業務知識及政策法規等；培訓方式包括：講座、參觀學習、訪問考察等。

於二零二零年十二月三十一日，本集團僱員總數為7,398人(二零一九年十二月三十一日：6,929人)。於報告期內，本集團的員工成本約為人民幣27.20億元(二零一九年：約為人民幣25.47億元)。

12 近期公佈年報於聯交所網頁之情況

載有《上市規則》規定的所有財務及有關資料的本公司年報，將會於適當時候刊登在聯交所網頁。

上列財務資料節錄自本公司截至二零二零年及二零一九年十二月三十一日止年度按照香港公認會計原則及香港會計師公會頒佈之會計標準編製之綜合財務報表，但該節錄本身並非本公司報告期內及截至二零一九年十二月三十一日的法定財務報表。報告期內按照香港公認會計原則及香港會計師公會頒佈之會計標準編製之綜合財務報表(包括無保留意見之核數師報告)將會送交香港公司註冊處，並將寄送各股東及可於本公司之網址<http://energy.coscoshipping.com>下載。

承董事會命
中遠海運能源運輸股份有限公司
董事長
劉漢波

中華人民共和國，上海
二零二一年三月三十日

於本公告刊發日期，本公司的董事會是由執行董事劉漢波先生及朱邁進先生，非執行董事張清海先生及劉竹聲先生，以及獨立非執行董事芮萌先生、張松聲先生、黃偉德先生、李潤生先生及趙勁松先生所組成。

* 僅供識別