

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)

截至二零二一年十二月三十一日止的年度業績

財務摘要

- 本集團營業額由二零二零年的人民幣162.68億元下降至二零二一年的人民幣126.45億元，減少約人民幣36.23億元，下降22%
- 二零二一年度歸屬於本公司權益持有人的本年虧損為人民幣49.85億元，而二零二零年度歸屬於權益持有人的本年溢利為人民幣23.81億元
- 二零二一年基本及攤薄每股虧損均為人民幣104.68分，而二零二零年的基本及攤薄每股收益分別為人民幣52.00分和人民幣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**」)截至二零二一年十二月三十一日止(「**報告期內**」)的年度業績，連同二零二零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

截至二零二一年十二月三十一日止年度

	附註	二零二一年 人民幣千元	二零二零年 人民幣千元
營業額	4	12,644,700	16,268,197
經營成本		<u>(16,734,169)</u>	<u>(12,386,553)</u>
毛利		(4,089,469)	3,881,644
其他收益與利得，淨額	5	403,695	12,100
銷售費用		(50,335)	(56,192)
管理費用		(905,495)	(811,088)
金融資產和合同資產減值損失轉回		33,777	5,508
其他費用		(61,824)	(25,925)
應佔聯營公司溢利		254,727	247,150
應佔合營公司溢利		714,288	690,558
財務費用	6	<u>(826,672)</u>	<u>(1,039,721)</u>
除稅前(虧損)/溢利		(4,527,308)	2,904,034
所得稅費用	7	<u>(139,800)</u>	<u>(272,590)</u>
本年(虧損)/溢利		<u>(4,667,108)</u>	<u>2,631,444</u>
其他全面收益/(虧損)			
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		32,942	52,594
應付設定收益計劃的重新計量		2,630	4,026
附屬公司、合營公司及聯營公司的 外幣報表折算差額		(234)	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		(188,028)	(477,154)
現金流量套期淨虧損		152,564	(383,875)
現金流量套期利得之重分類調整轉至損益		123,240	111,471
應佔聯營公司其他全面(虧損)/溢利		(19,518)	17,535
應佔合營公司其他全面虧損		(18,620)	(230,990)
處置投資物業淨虧損		-	(4,558)
本期其他全面收益/(虧損)		<u>84,976</u>	<u>(898,729)</u>
本期全面(虧損)/收益合計		<u>(4,582,132)</u>	<u>1,732,715</u>

	二零二一年 人民幣千元	二零二零年 人民幣千元
附註		
本期(虧損)/溢利歸屬於：		
本公司權益持有人	(4,985,386)	2,381,415
非控制性權益	318,278	250,029
	<u>(4,667,108)</u>	<u>2,631,444</u>
本期(虧損)/溢利	(4,667,108)	2,631,444
	<u>(4,667,108)</u>	<u>2,631,444</u>
本期全面(虧損)/收益合計歸屬於：		
本公司權益持有人	(5,075,283)	1,604,171
非控制性權益	493,151	128,544
	<u>(4,582,132)</u>	<u>1,732,715</u>
	<u>(4,582,132)</u>	<u>1,732,715</u>
每股(虧損)/盈利	9	
—基本(人民幣分/每股)	(104.68)	52.00
—攤薄(人民幣分/每股)	(104.68)	51.96
	<u>(104.68)</u>	<u>51.96</u>
	<u>(104.68)</u>	<u>51.96</u>

本報告期內的股息詳情列示於附註8內。

綜合財務狀況表

於二零二一年十二月三十一日

	二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二零年 十二月三十一日 人民幣千元
非流動資產		
投資物業	10,387	10,387
物業、廠房及設備	43,286,633	48,497,144
使用權資產	915,813	1,690,724
商譽	73,325	73,325
於聯營公司之投資	2,746,279	2,772,302
於合營公司之投資	4,126,124	3,286,382
應收借款	1,197,618	1,245,027
以公允值計量且其變動計入其他全面收益的金融資產	506,240	462,317
遞延所得稅資產	40,387	42,776
	<u>52,902,806</u>	<u>58,080,384</u>
流動資產		
應收借款即期部分	27,912	38,561
存貨	1,013,203	859,472
合同資產	749,161	632,043
應收賬款及應收票據	369,482	668,509
預付賬款、按金及其他應收款	785,266	810,161
可收回稅項	16,451	–
有限制性銀行存款	767	764
現金及現金等價物	3,523,889	4,869,963
	<u>6,486,131</u>	<u>7,879,473</u>
資產合計	<u><u>59,388,937</u></u>	<u><u>65,959,857</u></u>

	二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二零年 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	15,286
衍生金融工具	556,105	847,983
銀行及其他計息貸款	12,667,077	13,809,152
其他借款	911,337	977,193
應付債券	–	2,495,824
應付僱員福利	166,301	164,218
租賃負債	1,329,584	1,699,996
遞延所得稅負債	483,139	455,017
	<u>16,128,829</u>	<u>20,464,669</u>

流動負債

應付賬款及應付票據	1,780,544	1,610,104
其他應付款及應計負債	904,171	1,136,151
合同負債	23,737	18,824
銀行及其他計息貸款即期部分	7,647,436	6,682,421
其他借款即期部分	43,386	44,562
應付債券即期部分	2,538,514	–
應付僱員福利即期部分	27,271	23,094
租賃負債即期部分	325,796	325,126
應付稅款	46,970	52,560
	<u>13,337,825</u>	<u>9,892,842</u>

負債合計

	<u><u>29,466,654</u></u>	<u><u>30,357,511</u></u>
--	--------------------------	--------------------------

權益

歸屬於本公司權益持有人權益		
股本	4,762,692	4,762,692
儲備	23,828,354	29,859,136
	<u>28,591,046</u>	<u>34,621,828</u>

非控制性權益

	<u>1,331,237</u>	<u>980,518</u>
--	------------------	----------------

權益合計

	<u><u>29,922,283</u></u>	<u><u>35,602,346</u></u>
--	--------------------------	--------------------------

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」)。

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(「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二零二二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二零二一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。

2. 編製基準(續)

持續經營

於二零二一年十二月三十一日，本集團流動負債超過流動資產約人民幣68.52億元，現金及現金等價物較上年減少人民幣13.46億元。此外，本集團於二零二一年十二月三十一日年度虧損人民幣46.67億元。在編製本財務報表時，董事會認為經營及籌資活動的現金流入足以償還到期財務負債，並為本集團編製未來至少十二個月的現金流量預測。於二零二一年十二月三十一日，本集團未使用的銀行授信額度約為人民幣217.29億元。根據迄今為止的經驗，董事會相信未來如有需要本集團將能夠從這些授信額度中獲得貸款。憑借經營活動的現金流入和可用的信貸額度，董事會認為，在未來至少十二個月本集團能夠獲得足夠的融資，使其能夠正常運營，償還到期負債並滿足資本支出要求。因此，董事會認為以持續經營為基礎編製財務報表是適當的。

3. 主要會計政策及估計概要

除下文載列的新訂及經修訂準則之外，本集團運用的會計政策與截至二零二零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) 二零二一年十二月三十一日止十二個月期間本集團採用的新訂和已修訂準則

- 香港財務報告準則第9號、香港會計準則第7號、香港財務報告準則第4號、香港財務報告準則第16號及香港財務報告準則第39號修訂本－利率基準改革－第二階段
- 2021年香港財務報告準則第16號修訂－關於2021年6月30日之後與COVID-19相關的租金優惠

自2021年1月1日起採用上述新修訂不會對本集團截至2021年12月31日止十二個月的經營業績和財務狀況產生重大影響。

(b) 本集團已頒布但尚未應用的準則的影響

若干新會計準則、修訂及解釋已發佈，但對於自二零二一年一月一日開始的財政年度而言並非強制性的，本集團並未提前採用這些新會計準則。這些新會計準則、修訂及解釋預計不會在其生效時對本集團的財務報表產生重大影響。

3. 主要會計政策及估計概要(續)

(c) 塢修費用攤銷年限的變更

自2021年4月1日起，基於公司對船舶修理精細化管理要求，為使固定資產後續支出與收益期更加匹配，更加公允、恰當地反映公司的財務狀況和，公司對船舶定期塢修費用分攤期限進行調整。

以前年度公司在12個月內對進塢修費用進行攤銷。自2021年4月1日起，公司將定期塢修費用的攤銷年限調整為30個月。本公司將採用未來適用的會計估計變更。

截至2021年12月31日，公司根據船舶塢修實際情況確認固定資產金額約人民幣1.05億元，折舊費用約人民幣2,100萬元。

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。(LPG業務已於2020年全部出售)

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

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			
	二零二一年		二零二零年	
	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	10,573,854	(3,988,708)	13,608,089	3,013,119
— 船舶出租	839,744	(752,257)	1,352,838	193,330
	<u>11,413,598</u>	<u>(4,740,965)</u>	14,960,927	3,206,449
LNG	1,231,102	651,496	1,266,743	662,585
其他	—	—	40,527	12,610
	<u>12,644,700</u>	<u>(4,089,469)</u>	<u>16,268,197</u>	3,881,644
其他收益與利得，淨額		403,695		12,100
銷售費用		(50,335)		(56,192)
管理費用		(905,495)		(811,088)
金融資產和合同資產減值損失				
— 轉回		33,777		5,508
其他費用		(61,824)		(25,925)
應佔聯營公司溢利		254,727		247,150
應佔合營公司溢利		714,288		690,558
財務費用		(826,672)		(1,039,721)
除稅前(虧損)/溢利		<u>(4,527,308)</u>		<u>2,904,034</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)

業務分部(續)

分部業績為各分部產生的毛利，當中並不包括管理費用(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淨額、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。

報告期內及截至二零二零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。

	二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二零年 十二月三十一日 人民幣千元
分部資產合計		
油品運輸	44,418,031	51,845,833
LNG	13,973,544	13,117,400
其他	997,362	996,624
	<u>59,388,937</u>	<u>65,959,857</u>
分部負債合計		
油品運輸	21,135,306	21,361,993
LNG	8,324,540	8,990,598
其他	6,808	4,920
	<u>29,466,654</u>	<u>30,357,511</u>

於二零二一年十二月三十一日，本集團的油輪船舶、LNG輪船舶的賬面淨值分別為人民幣33,120,411,000元(二零二零年十二月三十一日：人民幣37,623,611,000元)和人民幣7,829,086,000元(二零二零年十二月三十一日：人民幣8,304,052,000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			
	二零二一年		二零二零年	
	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
按地理區域				
國內	5,669,946	762,204	5,425,735	1,498,852
國際	6,974,754	(4,851,673)	10,842,462	2,382,792
	<u>12,644,700</u>	<u>(4,089,469)</u>	<u>16,268,197</u>	<u>3,881,644</u>

其他資料

	油品運輸 人民幣千元	LNG 人民幣千元	其他 人民幣千元	合計 人民幣千元
截至二零二一年 十二月三十一日止年度				
非流動資產之添增	2,223,600	374,921	–	2,598,521
折舊及攤銷	2,538,158	289,065	4,437	2,831,660
船舶減值	4,961,450	–	–	4,961,450
處置物業、廠房及設備之 利得淨額	22,275	–	–	22,275
利息收入	28,624	25,200	5	53,829
	<u>2,223,600</u>	<u>374,921</u>	<u>–</u>	<u>2,598,521</u>
	<u>2,538,158</u>	<u>289,065</u>	<u>4,437</u>	<u>2,831,660</u>
	<u>4,961,450</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>4,961,450</u>
	<u>22,275</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>22,275</u>
	<u>28,624</u>	<u>25,200</u>	<u>5</u>	<u>53,829</u>
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>4,380,960</u>	<u>386,539</u>	<u>–</u>	<u>4,767,499</u>
	<u>2,693,251</u>	<u>307,852</u>	<u>3,340</u>	<u>3,004,443</u>
	<u>840,941</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>840,941</u>
	<u>1,076</u>	<u>(9)</u>	<u>–</u>	<u>1,067</u>
	<u>74,541</u>	<u>26,543</u>	<u>560</u>	<u>101,644</u>

本集團的主要資產均於中國，因此截至二零二一年十二月三十一日止年度及截至二零二零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. 其他收益與利得，淨額

	截至十二月三十一日止年度	
	二零二一年 人民幣千元	二零二零年 人民幣千元
其他收益		
政府補貼(註)	328,375	39,993
來自於應收借款的利息收入	34,583	45,019
銀行利息收入	19,246	56,625
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	13,010	12,675
來自於投資物業的租金收入	328	1,056
其他	(4,675)	(9,616)
	<u>390,867</u>	<u>145,752</u>
其他利得／(損失)		
處置附屬公司股份的損失淨額	–	(40,504)
處置投資資產的損失淨額	–	(3,513)
匯兌損失淨額	(14,559)	(104,834)
處置物業、廠房及設備利得淨額	22,275	1,067
其他	5,112	14,132
	<u>12,828</u>	<u>(133,652)</u>
	<u><u>403,695</u></u>	<u><u>12,100</u></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	
	二零二一年 人民幣千元	二零二零年 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	480,621	744,259
— 公司債券	129,253	129,147
— 利率掉期：現金流量套期之其他綜合收益重分類轉出	123,240	111,471
— 租賃負債	78,444	98,678
— 匯兌利得淨額	15,114	(43,834)
	<u>826,672</u>	<u>1,039,721</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(截至二零二零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	
		二零二一年 人民幣千元	二零二零年 人民幣千元
當期稅項			
中國	(i)		
— 本年計提		124,324	255,381
— 就以往年度作出的調整		(5,710)	2,155
香港			
— 本年計提		964	713
其他國家	(ii)		
— 本年計提		686	1,398
		<u>120,264</u>	<u>259,647</u>
遞延所得稅		<u>19,536</u>	<u>12,943</u>
所得稅費用合計		<u><u>139,800</u></u>	<u><u>272,590</u></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% (截至二零二零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	
	二零二一年 人民幣千元	二零二零年 人民幣千元
二零二零年期末股息—每股人民幣0.2元 (二零二零年：二零一九年期末股息—每股人民幣0.04元)	<u>952,538</u>	<u>190,508</u>

截至二零二零年十二月三十一日止年度之期末股息每股人民幣0.2元已於二零二一年六月三十日獲股東批准及總額為人民幣952,538,000元之股息已於本報告期內派發。

董事會不建議派發截至二零二一年十二月三十一日止年度期末股息。

9. 每股盈利

(a) 基本盈利

	截至十二月三十一日止年度	
	二零二一年	二零二零年
本公司權益持有人應佔(虧損)/溢利(人民幣千元)	<u>(4,985,386)</u>	<u>2,381,415</u>
已發行普通股加權平均數(千計)	<u>4,762,692</u>	<u>4,580,027</u>
每股基本(虧損)/盈利(人民幣分/每股)	<u>(104.68)</u>	<u>52.00</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

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。

	截至十二月三十一日止年度	
	二零二一年	二零二零年
歸屬與本公司權益持有人的本期(虧損)/溢利 (人民幣千元)	<u>(4,985,386)</u>	<u>2,381,415</u>
已發行普通股加權平均數(千計)	<u>4,762,692</u>	<u>4,580,027</u>
股票期權調整(千計)	<u>-</u>	<u>3,159</u>
每股攤薄盈利的普通股加權平均數目(千計)	<u>4,762,692</u>	<u>4,583,186</u>
每股攤薄(虧損)/盈利(人民幣分/每股)(註)	<u>(104.68)</u>	<u>51.96</u>

註：截至2021年12月31日止，攤薄每股虧損與基本每股虧損金額相同是因為股票期權的影響是反稀釋的。

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

1、所屬行業及其特點

本集團所屬行業為原油和成品油、液化天然氣、化學品水上運輸業。作為傳統能源，石油和天然氣在全球的能源結構和消費中佔有舉足輕重的地位，是支撐國民經濟和社會發展的重要戰略物資。由於全球石油和天然氣等能源資源的分佈與消費區域之間的不平衡，石油和天然氣貿易和運輸在國際經濟的發展中扮演著重要的角色。

油輪是重要的海洋運輸工具。相較於管道運輸等其他運輸方式，儘管油輪運輸行業安全要求高、經營管理專業性強、投資回收期長，但因其運輸能力強、運量大、運費低、可以跨洲過洋等優勢，是國際間石油運輸的首選。目前，全球約80%的石油通過油輪運輸。

隨著液化天然氣(LNG)船舶技術和管理水平的日益成熟，近十年來，天然氣已呈現出管道運輸下降、LNG運輸上升的明顯趨勢，LNG運輸業已進入快速發展期和穩定收益期。LNG船舶是國際公認高技術、高難度、高附加值的「三高」產品。目前全球的LNG船隊中，大部分船舶均與特定LNG項目綁定(簡稱「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。

2、本集團在行業中的競爭地位及經營模式

本集團主要業務包括國際和中國沿海原油及成品油運輸，以及國際液化天然氣運輸。依託中國巨大的油氣進口需求、豐富的國內外大型客戶資源以及控股股東完善的產業鏈資源優勢，憑藉著自身優異的管理水平和可觀的運力規模，本集團在中國油氣進口運輸中始終保持在領先地位，擁有較好的市場影響力和品牌美譽度。

本集團油輪船隊運力規模世界第一，覆蓋了全球主流的油輪船型，是全球船型最齊全的油輪船隊。截至2021年12月31日，本集團共擁有和控制油輪運力166艘，2,524萬載重噸，其中，自有運力154艘，2,186萬載重噸；租入運力12艘，338萬載重噸。另有訂單運力2艘，36.9萬載重噸。本集團所屬合營及聯營公司共擁有油輪運力14艘，83萬載重噸。

本集團是中國LNG運輸業務的引領者，也是世界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（「CSLNG」）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2021年12月31日，本集團共參與投資47艘LNG船舶，均為項目船，收益穩定。其中，已投入運營的LNG船舶38艘，642萬立方米；在建LNG船舶9艘，156萬立方米。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運輸業務已步入穩定收穫期。

目前，我國已是全球最大的石油和天然氣進口國，且對外依存度繼續攀升，這為本集團帶來了巨大的商業機遇。作為全球領先的油輪船東，本集團以覆蓋全球的經營網絡、紮實的船舶管理水平和以客戶為中心的營銷理念，持續為國內外重要客戶提供優質的能源運輸服務。同時，中國龐大的油氣進口體量為本集團帶來豐富的客戶群體與貨物運輸需求。通過長時間的深入合作，本集團與各大石油公司以及國內獨立煉廠建立了良好的夥伴關係，為本集團的業務發展與價值創造能力提升打下了重要基礎。

本集團控股股東—中國遠洋海運集團有限公司，在航運、碼頭、物流、航運金融、修造船、數字化創新等上下游產業鏈業已形成了較為完整的產業結構體系。依託中遠海運集團強大的資源背景與品牌優勢，本集團得以實施船舶燃油的規模化精益採購、簽署港口使費優惠協議、豐富客戶與航線資源，並能夠積極探索與控股股東旗下的優秀企業協同發展的空間，從而為各方提供更好的能源運輸整體方案與增值服務，並不斷向「資源整合者」與「方案解決者」的目標邁進。

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。作為船型最齊全的油輪船東，本集團通過內外貿聯動、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。

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」。作為中國沿海原油和成品油運輸領域的領軍企業，在2018年3月本集團完成收購中石油成品油船隊後，本集團在沿海成品油運輸市場的地位得到進一步提升。國際(外貿)油運業務為本集團經營業績提供週期彈性。

(二) 報告期內能源運輸市場分析

(1) 國際油運市場

2021年，國際油運市場經歷了歷史罕見的持續低迷，VLCC船型TD3C(中東—中國)航線平均等價期租租金(TCE)僅為-518美元/天，為該航線有史以來的年均最低點，2020年為48,179美元/天。其他主要船型的代表性航線的TCE同比下降約70%-100%。

從運輸需求看，儘管全球疫情多次反覆，但隨著疫苗繼續普及、更多財政支持政策出台，全球經濟在2021年得以進一步恢復，促進了石油消費的持續改善。全年全球石油消費量約為9,630萬桶／天，同比增長約6.1%。但石油輸出國組織及其盟國(OPEC+)產量釋放緩慢，美國原油產量在2021年整體維持溫和復甦的狀態，主要產油國產量未見明顯提升。石油供給偏緊推高了石油價格，全球普遍消化庫存油來滿足復甦的需求。2021年，經濟合作與發展組織(OECD)商業庫存從30.3億桶下降至26.8億桶，較2015-2019年均值低2.3億桶。庫存消化削弱了石油海運貿易量的恢復速度，油輪運輸需求受到較大抑制。根據德魯里統計，2021年原油輪需求為98,910億噸海裡，低於2020、2019年的99,580、105,860億噸海裡。

從油輪運力供給看，2021年全球超大型油輪(VLCC)共交付35艘，拆解17艘，淨增長18艘。同時，海上儲油運力的釋放加劇了油輪運力過剩的局面，使油運市場景氣度缺乏復甦的驅動力。

此外，2021年燃油價格整體上行，也使國際油輪船東在成本端承受壓力，對全年國際油運市場的經營環境形成了一定挑戰。

(2) 國內油運市場

國內原油運輸市場：

海洋油方面，2021年，國內油氣勘探水平持續提升，海洋油氣資源開發逐步向深水、超深水邁進，產量穩健增長。尤其是南海東部流花16-2油田的平穩生產，為運輸需求提供關鍵支撐。

中轉油方面，2021年下半年起，在國內推進「雙碳」目標的大背景下，石化行業稅收新政出台，國內對地方煉廠稅收監管趨嚴，這些因素使油品交易活躍度下降，2021年中國原油進口量同比下滑，對國內中轉油運輸需求有所影響。

管道油方面，運輸航線固定，裝卸環節總體穩定，航次維持高效節奏，該運輸市場2021年運輸需求穩中略有增長。

國內成品油運輸市場：

2021年國內成品油市場呈現先揚後抑的態勢。一季度運輸市場延續去年火爆行情，貨源充足。下半年起，中國國內市場貿易貨源大幅度減少，運輸需求出現下滑。

(3) LNG運輸市場

2021年，全球LNG貿易量約3.79億噸，較2020年增長約6.5%。中國在「雙碳」目標推動下能源轉型持續發力，LNG進口量達到7,984萬桶，同比增長約16%，已成為全球最大的LNG進口國。2021年，美國是LNG供應量全球增幅最大的國家，其LNG出口量同比上漲43%，近50%的出口流向亞洲。長運距貿易有助於推升LNG運輸需求。

截至2021年末，全球LNG船隊規模共計707艘，包括LNG加注船、再汽化船(FSRU)、浮式貯存裝置(FSU)和浮式液化天然氣裝置(FLNG)，約10,583萬立方米，較去年同期增加63艘、約973萬立方米。

(三) 報告期內經營業績回顧

截至2021年12月31日，本集團共擁有和控制油輪運力166艘，2,524萬載重噸，同比增加6艘、151萬載重噸；參與投資的LNG船舶中，有38艘、642萬立方米已投入運營。

2021年度，本集團實現運輸量(不含期租)為16,729萬噸，同比上漲4.1%；運輸周轉量(不含期租)為5,077億噸海裡，同比上漲4.5%；主營業務收入人民幣126.45億元，同比減少22.3%；主營業務成本人民幣117.7億元，同比增加2.0%；毛利率同比減少22.1個百分點。實現歸屬於上市公司股東淨利潤人民幣-49.85億元，同比減少309.3%；稅息折舊及攤銷前利潤(EBITDA)人民幣-8.6億元，同比減少112.4%。

2021年度，國際油運市場持續低迷，本集團主要通過以下五個方面工作，抵禦國際油運週期低谷為整體業績帶來的衝擊：

一是深挖降本增效潛力，多措並舉降低成本支出；二是加大LNG船舶投資力度，推動LNG運輸項目加快落地；三是鞏固並拓展內貿油運基礎貨源，以穩定收益對沖外貿油運虧損；四是優化外貿船隊航線佈局，提升全船隊經營效益；五是堅持綠色、創新發展，推進全面對標，提升企業綜合管理效能。

(1) 主營業務收入

於二零二一年，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2020年 增/(減) (%)	營業成本 比2020年 增/(減) (%)	毛利率 比2020年 增/(減) (百分點)
內貿原油	2,978,012	2,035,334	31.7	1.9	7.4	(3.5)
內貿成品油	2,586,595	2,091,322	19.1	9.0	8.1	0.7
內貿油品船舶租賃	105,338	84,979	19.3	1.5	(3.2)	4.0
內貿油品運輸小計	<u>5,669,946</u>	<u>4,211,634</u>	<u>25.7</u>	<u>5.0</u>	<u>7.5</u>	<u>(1.7)</u>
外貿原油	4,003,999	4,935,699	(23.3)	(44.6)	(5.8)	(50.7)
外貿成品油	1,005,248	1,189,481	(18.3)	(7.6)	20.6	(27.7)
外貿油品船舶租賃	734,405	856,299	(16.6)	(41.2)	11.2	(55.0)
外貿油品運輸小計	<u>5,743,652</u>	<u>6,981,478</u>	<u>(21.6)</u>	<u>(39.9)</u>	<u>(0.2)</u>	<u>(48.4)</u>
油品運輸合計：	<u>11,413,598</u>	<u>11,193,113</u>	<u>1.9</u>	<u>(23.7)</u>	<u>2.6</u>	<u>(25.1)</u>
外貿LNG運輸	1,231,102	579,606	52.9	(2.8)	(4.1)	0.6
LPG運輸	—	—	—	(100.0)	(100.0)	不適用
合計	<u>12,644,700</u>	<u>11,772,719</u>	<u>6.9</u>	<u>(22.3)</u>	<u>2.0</u>	<u>(22.1)</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。

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2020年 增/(減) (%)	營業成本 比2020年 增/(減) (%)	毛利率 比2020年 增/(減) (百分點)
國內運輸	5,669,946	4,211,634	25.7	4.5	7.3	(1.9)
國外運輸	<u>6,974,754</u>	<u>7,561,085</u>	<u>(8.4)</u>	<u>(35.7)</u>	<u>(0.8)</u>	<u>(38.1)</u>
合計	<u>12,644,700</u>	<u>11,772,719</u>	<u>6.9</u>	<u>(22.3)</u>	<u>2.0</u>	<u>(22.1)</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。

(2) 運輸業務－油氣運輸業務

外貿油運業務：

2021年度，本集團完成外貿油運運輸收入人民幣57.44億元，同比減少39.9%；運輸毛利人民幣-12.38億元，同比減少148.3%；毛利率-21.6%，同比減少48.4個百分點。

外貿油輪船隊主要經營亮點有：

- (1) 加大新客戶開發力度，新航線持續開拓。VLCC經濟節油型運力主要投放至大西洋市場以獲得更優效益，其餘船位重點佈局中東－遠東航線。外貿黑油船隊(中小型油輪為主)積極開發回程貨載，成功開拓遠東至阿拉斯加、美西，新加坡至新喀裡多尼亞等新航線。
- (2) 優化全球化經營佈局，三角航線效益突出。2021年度，本集團提升大西洋貨載承攬力度，VLCC三角航線營運天佔比達18.8%，較2020年高10.1個百分點。外貿成品油船隊積極構建「中國－新加坡－中東－遠東－中國」三角航線，航線覆蓋澳洲、東非、歐洲等區域，航線結構與客戶群體日益豐富。
- (3) 深挖燃油成本降控潛力，成本支出大幅下降。通過強化市場研判，定期梳理採購需求，達到了較好的採購成本管控效果，報告期內採購均價低於市場同期水平，實現了採購節支。同時，加強對航行油耗、貨物加溫油耗的管理，船隊平均燃油單耗同比降低5%。

內貿油運業務：

2021年，本集團完成內貿油運運輸收入人民幣56.70億元，同比增加5.0%；運輸毛利人民幣14.58億元，同比基本持平；毛利率25.7%，同比減少1.7個百分點。

主要經營亮點有：

- (1) 不斷挖掘存量市場潛力，基礎貨源比例持續擴大。2021年，與多家客戶簽署COA合同，鎖定90%以上基礎貨源，維護了現有客戶的存量需求，在內貿油運市場始終保持領先地位。
- (2) 努力搶抓增量市場機遇，新客戶新市場開拓成效明顯。積極攬取新興民營煉化一體項目的新增中轉原油、成品油貨源。同時，本集團密切關注外貿租船人的內貿轉運需求，以COA形式鎖定貨源，不斷豐富內貿客戶結構以及貨源結構。

LNG運輸業務

2021年，本集團LNG運輸板塊貢獻歸母淨利潤人民幣6.64億元，同比增加4.4%，主要經營亮點有：

- (1) LNG項目落地進度加快，抗週期能力進一步彰顯。報告期內，本集團全資子公司CSLNG完成北極二號運輸項目的股權收購，簽署中石油國事二期3艘LNG運輸船的造船合同及租船合同。並於2022年1月與合作方簽訂了中海油氣電6艘LNG運輸船項目框架協議。截至報告期末，本集團LNG運輸板塊待交付運力已經升至9艘。
- (2) 全力推進LNG運輸全鏈條，綜合管理水平得到有效提升。持續推進香港LNG船管公司的籌建工作，助力本集團加速形成獨立LNG船管能力。

(四) 成本及費用分析

2021年，本集團共發生主營業務成本人民幣約167.34億元，同比增長35.1%。

本集團主營業務經營成本構成如下：

	二零二一年 人民幣千元	二零二零年 人民幣千元	同比增長/ 下降 (%)	二零二一年 佔比 (%)
油輪運輸成本表				
項目				
燃料費	3,217,781	3,081,301	4.4	28.7
港口費	792,380	797,253	(0.6)	7.1
船員費	2,009,482	1,572,243	27.8	18.0
潤物料	272,022	316,759	(14.1)	2.4
折舊費	2,479,353	2,616,708	(5.2)	22.2
保險費	161,324	187,790	(14.1)	1.4
修理費	303,747	449,098	(32.4)	2.7
船舶租賃	1,577,100	1,256,525	25.5	14.1
其它	379,922	635,861	(40.3)	3.4
小計	11,193,113	10,913,537	2.6	100.0
LNG運輸成本表				
項目				
船員費	96,812	111,756	(13.4)	16.7
潤物料	7,446	8,704	(14.5)	1.3
折舊費	288,553	307,168	(6.1)	49.8
保險費	15,794	16,870	(6.4)	2.7
修理費	129,040	124,383	3.7	22.3
其它	41,962	35,275	19.0	7.2
小計	579,606	604,157	(4.1)	100.0
LPG運輸成本表				
小計	-	27,918	(100.0)	不適用
小計	11,772,719	11,545,612	2.0	100.0
船舶減值損失	4,961,450	840,941	489.99	100.0
合計	16,734,169	12,386,553	35.1	100.0

(五) 合營公司及聯營公司經營情況

(1) 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>725.8</u>	<u>980,995</u>	<u>887,862</u>

(2) 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>173.5</u>	<u>1,663,545</u>	<u>513,320</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3,335,953,000元，較截至二零二零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6,973,111,000元減少約52%。

2. 資本性承諾

		二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二零年 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>6,924,783</u>	<u>5,382,212</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二零二二至二零二五年到期。

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387,974,000元(二零二零年十二月三十一日：人民幣43,168,000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2,223,740,000元(二零二零年十二月三十一日：人民幣零元)。

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。

於二零二一年十二月三十一日及二零二零年十二月三十一日，本集團之淨債務權益比率如下：

	二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二零年 十二月三十一日 人民幣千元
債務合計	25,463,130	26,034,274
減：現金及現金等價物	<u>(3,523,889)</u>	<u>(4,869,963)</u>
淨債務	21,939,241	21,164,311
權益合計	29,922,283	35,602,346
淨債務權益比率	<u>73%</u>	<u>59%</u>

截至二零二一年十二月三十一日，現金及現金等價物餘額為人民幣3,523,889,000元，比上年末減少人民幣1,346,074,000元，降幅28%。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。

於二零二一年十二月三十一日，本集團淨負債比率(淨債務與權益之比率)為73%，高於二零二零年十二月三十一日的59%，淨負債比率的上升主要是由於本年虧損導致權益減少。

4. 應收賬款及應收票據及合同資產

	二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二零年 十二月三十一日 人民幣千元
應收第三方賬款及票據	369,222	450,899
應收一家合營公司賬款	34	35
應收同系附屬公司賬款	998	16,942
應收關聯公司賬款(註)	7,718	211,935
	<u>377,972</u>	<u>679,811</u>
減：呆賬撥備	(8,490)	(11,302)
	<u>369,482</u>	<u>668,509</u>
油運合同相關的當期合同資產	750,802	636,761
減：撥備	(1,641)	(4,718)
合同資產合計	<u>749,161</u>	<u>632,043</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。

截至二零二一年十二月三十一日，應收賬款及應收票據及合同資產中，折合人民幣207,988,000元為美元資產(二零二零年十二月三十一日：人民幣686,523,000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：

	二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二零年 十二月三十一日 人民幣千元
三個月內	285,553	514,041
四至六個月	41,029	73,717
七至九個月	18,713	31,587
十至十二個月	10,454	28,788
一至兩年	12,120	19,984
兩年以上	1,613	392
	<u>369,482</u>	<u>668,509</u>

5. 應付賬款及應付票據

	二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二零年 十二月三十一日 人民幣千元
應付第三方賬款及票據	960,141	937,020
應付同系附屬公司賬款	787,821	662,178
應付一家聯營公司賬款	6,259	5,353
應付關聯公司賬款(註)	26,323	5,553
	<u>1,780,544</u>	<u>1,610,104</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。

於二零二一年十二月三十一日，應付賬款及應付票據中包括人民幣879,196,000元(二零二零年十二月三十一日：人民幣647,465,000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：

	二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二零年 十二月三十一日 人民幣千元
三個月內	1,547,398	1,257,446
四至六個月	58,657	61,626
七至九個月	37,475	30,439
十至十二個月	9,833	13,382
一至兩年	112,179	38,010
兩年以上	15,002	209,201
	<u>1,780,544</u>	<u>1,610,104</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

於二零二一年十二月三十一日，本集團持有的利率掉期合約名義本金金額合計約美元507,350,000元(相當約人民幣3,234,711,000元)(二零二零年十二月三十一日：約美元527,507,000元(相當約人民幣3,441,930,000元)，其到期日分別為二零三一年、二零三二年及二零三三年(二零二零年十二月三十一日：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。

截至二零二一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%(二零二零年十二月三十一日：三個月LIBOR加2.20%)。

7. 銀行及其他計息貸款

	二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二零年 十二月三十一日 人民幣千元
流動負債		
(i) 銀行貸款		
抵押	1,446,027	1,303,003
無抵押	6,168,409	5,346,418
	<u>7,614,436</u>	<u>6,649,421</u>
(ii) 其他計息貸款		
無抵押	33,000	33,000
	<u>7,647,436</u>	<u>6,682,421</u>
非流動負債		
(i) 銀行貸款		
抵押	11,959,656	12,851,065
無抵押	637,571	848,237
	<u>12,597,227</u>	<u>13,699,302</u>
(ii) 其他計息貸款		
無抵押	69,850	109,850
	<u>12,667,077</u>	<u>13,809,152</u>

於二零二一年十二月三十一日，本集團的銀行計息貸款以本集團擁有的45（二零二零年十二月三十一日：45）艘船舶作為抵押，其合計賬面淨值為人民幣20,561,254,000元（二零二零年十二月三十一日：人民幣23,326,942,000元）。

於二零二一年十二月三十一日，銀行抵押貸款人民幣13,130,514,000元（二零二零年十二月三十一日：人民幣14,033,368,000元）及銀行無抵押貸款人民幣6,464,953,000元（二零二零年十二月三十一日：人民幣6,194,655,000元）以美元計值。

8. 應付債券

本年內，公司債券變動列示如下：

	二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二零年 十二月三十一日 人民幣千元
於年初	2,495,824	2,493,477
利息支出	42,690	2,347
	<u>2,538,514</u>	<u>2,495,824</u>
減：即期部分	<u>2,538,514</u>	—
非即期部分	<u>—</u>	<u>2,495,824</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52,281,000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，截至二零二一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結餘為美元6,400,000元(相當於約人民幣40,804,000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2,406,827,000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32,489,000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。

於二零二一年十二月三十一日，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38,187,000元（二零二零年十二月三十一日：增加／減少人民幣12,173,000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二零二一年十二月三十一日及二零二零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。

於二零二一年十二月三十一日，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99,926,000元（二零二零年十二月三十一日：減少／增加人民幣93,214,000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

二零二一年，本集團在船隊發展方面取得了進一步發展。

本集團於二零二一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35.18億元，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19.33億元。

在船隊發展方面，二零二一年本集團有5艘新造油輪船舶約合計94.6萬載重噸投入使用。

於2021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	154	2,186	10.4	2	36.9
LNG輪	6	105	4.4	6	104.4
小計	160	2,186/105	10.1	8	36.9/104.4
長期租入					
油輪	12	338	10.4		
小計	12	338	10.4		
合營及聯營公司					
油輪	14	83	9.6	3	30.5
LNG輪	32	537	5.1	3	51.8
小計	46	83/537	6.5	6	30.5/51.8
合計	218	2,606/642	9.4	14	67.4/156.2

(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

短期內，國際油運市場的走勢將受地緣政治經濟事件的影響而充滿不確定性。石油貿易流向、現有老舊運力退出的進展、市場情緒等因素都將跟隨事件的發展而變化，進而引起國際油輪運價波動。

運輸需求方面，2022年，全球石油消費預計將恢復至疫情前水平。在此背景下，OPEC+若能延續40萬桶／天的逐月增產計劃，或將於2022年9月回升至其2020年4月減產協議達成前的產量。加之目前OECD商業庫存已顯著低於歷史五年均值，海上儲油運力在2021年去庫存化後進一步釋放的空間有限。因此，產油國原油產量的持續恢復，以及較低的石油庫存水平，均有望推動運輸需求逐步回暖。

運力供給方面，全球VLCC船隊老齡化嚴重，15年以上VLCC佔比約24%，其中，20年以上船齡的VLCC將近60艘。考慮到IMO EEXI與CII新規的臨近，老舊運力加速淘汰出清的空間較大。目前全球VLCC在手訂單僅佔15年以上運力的31%，為歷史低位，且船廠產能高度緊張，未來油輪供給增速將明顯放緩。2021年新增VLCC訂單為33艘，預計2022年將交付41艘VLCC。若老舊運力的退出進度緩慢，短期內運力供給仍將呈現淨增長。

長期來看，在環保政策愈發嚴格的趨勢下，高排放的老舊運力退出市場是必然事件，供給端的優化將是推動油運供需走向平衡的關鍵因素。

國內油運市場

國內原油運輸市場：

海洋油方面，2022年中國海洋油氣產量有望持續增長，運輸需求進一步提升。中轉油方面，2022年原油非國營貿易進口允許總量同比2021年持平，其中大型煉化一體化項目的配額基本得到全額發放，但大型煉廠基本均配備VLCC泊位，部分傳統地方煉廠產能或將在國內「雙碳」目標的推進下被進一步優化調整，中轉油運輸需求可能受到一定影響。

國內成品油運輸市場：

傳統地方煉廠以及部份貿易資源呈萎縮狀態，但國內大型煉化一體化項目陸續建成投產，規模預計逐年增加，在運輸需求端將起到一定對沖效果。

LNG運輸市場：

當前，全球能源變革正深刻改變能源消費結構，LNG作為最清潔的化石能源，將在全球能源轉型中將扮演不可替代的角色，LNG市場正在迎來新一輪發展機遇。

從市場需求看，隨著各國繼續採取措施刺激經濟復甦，「雙碳」目標下能源轉型持續發力，LNG需求保持旺盛態勢。根據預測，2022-2026年，LNG貿易年均複合增長率預計可達4%，2022年全球LNG貿易量預計為3.9億噸，到2026年全球LNG貿易量將達到4.76億噸。

運力供給所需，截至2021年12月31日，全球LNG船隊規模達707艘、1.06億立方米，同時，共有185艘LNG船舶訂單，其中42艘計劃於2022年交付，143艘將於2023-2025年交付。

新能源運輸業務：

當前，國內外能源巨頭正處於業務加快轉型階段，都紛紛加大新能源領域的研究和投入。乙烷、甲醇、乙醇等新能源運輸業務方興未艾。

在乙烷運輸方面。美國是全球乙烷唯一的淨出口地區，出口量持續增長，其中70%份額通過海運出口至歐洲及印度等地。中國是全球僅次於美國的第二大乙烯生產國，採用乙烷裂解制乙烯已成為當前發展方向。因此，為更好適應長途海運需要，超大型乙烷運輸船(VLEC)運力需求正在快速增長。

在甲醇、乙醇運輸方面。近年煤制烯烴裝置大量投產，中國甲醇的消費量和產量呈明顯增加態勢。燃料乙醇市場雖然尚未成熟，但因具有相對清潔、綠色、可再生的特性而存在較大發展潛力。

隨著這些新能源國內產能進一步釋放和發展，將帶來運輸需求的增長，船舶大型化趨勢將為本集團高質量發展帶來新的機遇。因此，新能源運輸業務將成為下一步本集團拓展新業務的重要領域。

2、公司發展戰略

面向「十四五」新徵程，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」企業使命不動搖，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。油輪業務作為公司的核心基礎業務，將鞏固領先優勢，力爭成為全球油輪運輸行業引領者；LNG和新能源運輸作為公司發展的「第二曲線」，將優先大力發展，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」。數字賦能業務，利用數據資產加大價值創造。加快「低碳航運」轉型，努力打造「可持續發展引領者」的品牌形象。

3、經營計劃

2022年，本集團預計新增油輪船舶2艘、36.9萬載重噸，預計年內投入使用的油輪船舶為168艘、2,561萬載重噸，LNG船舶為39艘、659.6萬立方米(含聯營、合營公司及長期租入船舶)。

根據2022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2022年主要經營奮鬥目標如下：預計實現營業收入人民幣144.2億元；發生營業成本人民幣130.1億元。

4、公司工作舉措

2022年，面對複雜多變的內外部局勢，面對全球能源轉型帶來的機遇與挑戰，本集團將秉持穩中求進的工作總基調，堅持「黨建領航、價值領航、科技領航、全球領航」，以提升企業效率、激發企業活力為目標，突出戰略引領、聚焦效益專精、深化安全合規管理、堅持數字化與綠色發展，為企業積蓄加速發展動能，持續推進「十四五」戰略規劃的實施與落地，具體將推進以下重點工作：

1. 全球化發展：優化存量網點的功能定位，強化新設網點的作用發揮，加大市場開發力度。進一步發揮全球網點區域優勢，與國內外大客戶的全球化戰略同行同步。改革海外網點的內部管控模式，明確海外發展管理部門，真正打造「觸角」型海外網點管理模式。
2. 國際油輪運輸：科學研判市場走勢，優化航線佈局，合理把控貨載節奏，重點爭取高收益短線貨載，並加強三角航線貨源的承攬，提升經營效益。發揮客戶資源、船隊規模優勢，推進CHINA POOL高質量運營。
3. 內貿油輪運輸：與客戶續簽COA以保障基礎貨源，加大海洋油長航線的承攬力度。通過開展互換貨載、互換船位等措施減少空載距離，提升船舶營運效率。

4. LNG與新能源運輸：密切關注大型能源商的運輸需求，跟蹤LNG運輸上下游的投資機遇，積極介入LNG加注業務領域，持續推進LNG運輸項目，實現LNG產業鏈發展的突破。紮實推進香港LNG船管公司的建設。同時，將關注新能源領域的投資趨勢、消費與運輸格局，前瞻性佈局新能源運輸業務。
5. 油輪運力優化：從企業發展目標與經營需求出發，統籌運力發展目標、造船市場等因素，科學規劃油輪運力發展。進一步綜合評估老舊運力經營能力、管理成本、安全管理風險等因素，推動老舊運力處置專業化、模式化。
6. 全流程成本管控：持續推動燃油成本的精益管理。科學評估船舶全生命週期機務成本，逐船優化機務費用投入。有效利用跨境資金池融通境內外資金，提高自有資金使用效率，降低資金成本。
7. 安全與風險管控：持續深化綜合管理體系建設，從流程上固化隱患排查與事件處置的閉環管理，提升安全管理效率。持續深化合規管理，不斷優化商業風險防控網絡，促進風險控制體系的進一步完善。動態跟進國內外疫情防控最新信息並及時調整疫情防控策略，優化船舶疫情防控工作機制，協同各方妥善應對船員換班難點。

8. 科技創新與數字化轉型：全面推進現有業務系統優化和支撐系統建設，持續開展業務系統、CHINA POOL相關系統、客戶服務、船舶智能監控等系統數字化升級。加速推進數字化與業務融合，提高輔助決策、科學決策水平，全面提升能源全程運輸服務的整體安全及高效的運營能力。推進科技創新與智能船舶的有效融合，借助人工智能、大數據創新技術，加大對船舶新能源動力研究。
9. 船舶減排及綠色船燃研究：針對IMO EEXI與CII新規，推進船舶技術相關文件的編寫與送審，並採取相應措施滿足EEXI要求。保持對行業脫碳路徑的跟蹤，並與相關方共同探索低碳、零碳燃料作為船舶動力的技術應用，助力實現降低船隊碳排放的遠景目標。
10. 人才發展：為各類人才搭建交流的通道與發揮才幹的平台，優化職業發展通道；聚焦多個層級，多類項目的培訓，實施內訓機制，增強人才隊伍的核心競爭力。

(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

董事會不建議向股東派發2021年度之末期股息。

本公司將按程序就本公司週年股東大會的暫理辦理H股股份過戶登記手續的安排另行公告。

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%(二零二零年：16%)。於報告期內，本集團就此計劃所交納之供款為人民幣34,862,000元(二零二零年：人民幣3,965,000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，本集團於二零二一年共負擔企業繳費人民幣29,699,000元(二零二零年：人民幣28,095,000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212,000元(二零二零年：人民幣211,000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2021年12月31日，共有23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668萬份，激勵計劃的激勵對象的人數由133人調整為110人，股票期權數量由35,460,000份調整為28,780,000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人民幣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人民幣6.00元/股調整為人民幣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人民幣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人民幣5.98元/股調整為人民幣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。

本公司以2021年7月15日為股權登記日向A股股東派發現金紅利人民幣0.20元／股，對行權價格進行了相應調整，激勵計劃行權價格由人民幣5.94元／股調整為人民幣5.74元／股。相關事項已經公司2021年8月30日二零二一年第九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

於二零二一年十二月三十一日，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
朱邁進(「朱先生」) ⁽³⁾	A	416,000 (L)	0.01200%	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，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	146,250(L)	0.00436%	0.00091%
		實益持有人	H	131,400(L)	0.00392%	0.00082%
		配偶權益 ⁽⁴⁾	H	2,000(L)	0.00006%	0.00001%
		配偶權益 ⁽⁴⁾	A	8,000(L)	0.00024%	0.00005%
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

- (4) 中遠海運控股股份有限公司的2,000股H股及8,000股A股由楊磊先生的配偶Song Jianfang女士持有。因此，根據證券及期貨條例，楊磊先生被視為於其配偶持有的中遠海運控股股份有限公司10,000股中擁有權益。

截止至二零二一年十二月三十一日，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，於二零二一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。

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 提名委員會

提名委員會由本公司的三名獨立非執行董事擔任。本公司的提名委員會已採納《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。

11 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。

12 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。

於二零二一年十二月三十一日，本集團僱員總數為7,781人(二零二零年十二月三十一日：7,398人)。於報告期內，本集團的員工成本約為人民幣31.97億元(二零二零年：約為人民幣27.20億元)。

13 重大收購及出售附屬公司、聯營公司及合營企業

報告期內，本集團概無任何有關附屬公司、聯營公司及合營企業的重大收購及出售。

14 重大投資

於二零二一年十二月三十一日，本集團並無投資任何一家公允價值佔本集團資產總值5%或以上的被投資公司。因此，報告期內，本集團並無任何重大投資。

15 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二零二一年及二零二零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二零二零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
任永強

中華人民共和國，上海
二零二二年三月三十日

於本公告刊發日期，本公司的董事會是由執行董事任永強先生及朱邁進先生，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張松聲先生、黃偉德先生、李潤生先生、趙勁松先生及王祖溫先生所組成。

* 僅供識別