

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)

**截至二零二二年十二月三十一日止的年度業績**

#### 財務摘要

- 本集團營業額由二零二一年的人民幣126.45億元上升至二零二二年的人民幣185.67億元，增加約人民幣59.22億元，上漲47%
- 二零二二年度歸屬於本公司權益持有人的本年溢利為人民幣14.61億元，而二零二一年度歸屬於權益持有人的本年虧損為人民幣49.85億元
- 二零二二年基本及攤薄每股收益分別為人民幣30.65分和人民幣30.60分，而二零二一年的基本及攤薄每股虧損均為人民幣104.68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」)截至二零二二年十二月三十一日止(「報告期內」)的年度業績，連同二零二一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

截至二零二二年十二月三十一日止年度

	附註	截至十二月三十一日止年度	
		二零二二年 人民幣千元	二零二一年 人民幣千元
營業額	4	<b>18,566,795</b>	12,644,700
經營成本		<b>(15,157,996)</b>	(16,734,169)
總毛利／(虧損)		<b>3,408,799</b>	(4,089,469)
其他收益與利得，淨額	5	<b>347,844</b>	403,695
銷售費用		<b>(57,273)</b>	(50,335)
管理費用		<b>(947,749)</b>	(905,495)
應收金融資產和合同資產減值損失(撥備)／轉回		<b>(4,402)</b>	33,777
其他費用		<b>(43,125)</b>	(61,824)
應佔聯營公司溢利		<b>317,497</b>	254,727
應佔合營公司溢利		<b>725,255</b>	714,288
財務費用	6	<b>(993,999)</b>	(826,672)
除稅前溢利／(虧損)		<b>2,752,847</b>	(4,527,308)
所得稅費用	7	<b>(964,255)</b>	(139,800)
本年溢利／(虧損)		<b>1,788,592</b>	(4,667,108)
<b>其他全面收益</b>			
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			
權益性投資公允值變動		<b>(89,362)</b>	32,942
應付設定受益計劃的重新計量		<b>2,560</b>	2,630
附屬公司、合營公司及聯營公司的外幣報表			
折算差額		<b>46,069</b>	(234)
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		<b>551,195</b>	(188,028)
現金流量套期淨溢利		<b>619,172</b>	152,564
套期利得之重分類調整轉至損益		<b>80,219</b>	123,240
應佔聯營公司其他全面溢利／(虧損)		<b>52,907</b>	(19,518)
應佔合營公司其他全面溢利／(虧損)		<b>594,283</b>	(18,620)
本年其他全面收益		<b>1,857,043</b>	84,976
本年全面收益／(虧損)合計		<b>3,645,635</b>	(4,582,132)

	截至十二月三十一日止年度	
	二零二二年	二零二一年
附註	人民幣千元	人民幣千元
<b>本年溢利／(虧損)歸屬於：</b>		
本公司權益持有人	<b>1,461,118</b>	(4,985,386)
非控制性權益	<b>327,474</b>	318,278
	<u>1,788,592</u>	<u>(4,667,108)</u>
<b>本年溢利／(虧損)</b>	<b>1,788,592</b>	<b>(4,667,108)</b>
<b>本年全面收益／(虧損)合計歸屬於：</b>		
本公司權益持有人	<b>2,934,742</b>	(5,075,283)
非控制性權益	<b>710,893</b>	493,151
	<u>3,645,635</u>	<u>(4,582,132)</u>
<b>每股盈利／(虧損)</b>	9	
—基本(人民幣分／每股)	<b>30.65</b>	(104.68)
—攤薄(人民幣分／每股)	<b>30.60</b>	(104.68)

本報告期內的股息詳情列示於附註8內。

## 綜合財務狀況表

於二零二二年十二月三十一日

	二零二二年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元
<b>非流動資產</b>		
投資物業	2,259	10,387
物業、廠房及設備	47,179,133	43,286,633
使用權資產	834,747	915,813
商譽	73,325	73,325
於聯營公司之投資	4,392,639	2,746,279
於合營公司之投資	5,377,379	4,126,124
應收借款	1,293,889	1,197,618
以公允值計量且其變動計入其他全面收益的 金融資產	387,090	506,240
遞延所得稅資產	38,274	40,387
衍生金融工具	116,525	–
其他非流動資產	172,236	–
	<b>59,867,496</b>	<b>52,902,806</b>
<b>流動資產</b>		
應收借款即期部分	19,046	27,912
存貨	1,278,069	1,013,203
合同資產	1,632,174	749,161
應收賬款及應收票據	545,041	369,482
預付賬款、按金及其他應收款	668,099	785,266
可收回稅項	40	16,451
有限制性銀行存款	778	767
貨幣資金	4,239,339	3,523,889
	<b>8,382,586</b>	<b>6,486,131</b>
<b>資產合計</b>	<b>68,250,082</b>	<b>59,388,937</b>

	二零二二年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元
--	---------------------------	---------------------------

### 非流動負債

撥備及其他負債	18,634	15,286
衍生金融工具	-	556,105
銀行及其他計息貸款	20,746,728	12,667,077
其他借款	945,044	911,337
應付僱員福利	159,908	166,301
租賃負債	1,086,548	1,329,584
遞延所得稅負債	1,132,313	483,139
	<b>24,089,175</b>	<b>16,128,829</b>

### 流動負債

應付賬款及應付票據	1,939,321	1,780,544
其他應付款及應計負債	1,000,003	904,171
合同負債	18,894	23,737
銀行及其他計息貸款即期部分	7,018,242	7,647,436
其他借款即期部分	48,678	43,386
應付債券即期部分	-	2,538,514
應付僱員福利即期部分	30,521	27,271
租賃負債即期部分	370,554	325,796
應付稅款	164,304	46,970
	<b>10,590,517</b>	<b>13,337,825</b>

### 負債合計

	<b>34,679,692</b>	<b>29,466,654</b>
--	-------------------	-------------------

### 權益

歸屬於本公司權益持有人權益		
股本	4,770,776	4,762,692
儲備	26,799,707	23,828,354

	<b>31,570,483</b>	<b>28,591,046</b>
--	-------------------	-------------------

非控制性權益	<b>1,999,907</b>	<b>1,331,237</b>
--------	------------------	------------------

### 權益合計

	<b>33,570,390</b>	<b>29,922,283</b>
--	-------------------	-------------------

附註：

## 1. 公司資料

本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(「LNG」)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二零二三年三月三十日批准刊發。

## 2. 編製基準

### (a) 符合香港財務報告準則及香港公司條例

本集團的綜合財務報表是根據香港財務報告準則及香港公司條例第622章的規定編製。

### (b) 歷史成本原則

除部分金融資產及負債(包括衍生工具)和投資物業按公允值計量或重估金額外，財務報表按歷史成本原則編製。

### 持續經營

於二零二二年十二月三十一日，本集團流動負債超過流動資產約人民幣22.08億元。在編製財務報表時，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。於二零二二年十二月三十一日，本集團未使用的銀行授信額度約為人民幣386.21億元。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

#### (a) 二零二二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

本集團已就二零二二年一月一日開始的年度首次採納下列修訂或年度改進：

- 物業、廠房及設備：達到預定可使用狀態前取得的收益－香港會計準則第16號修訂本
- 虧損合同－履約成本－香港會計準則第37號修訂本
- 二零一八年至二零二零年香港財務報告準則年度改進
- 對概念框架的引用－香港財務報告準則第3號修訂本
- 二零二一年六月三十日之後與COVID-19相關的租金優惠－香港財務報告準則第16號修訂本(二零二一年三月)，及
- 會計指引第5號修訂本－同一控制下業務合併的會計處理方法

本集團並未就採納上述經修訂準則及年度改進而改變其會計政策或進行追溯調整。



## (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，但對於截至二零二二年十二月三十一日止的報告期間而言並非強制性的，本集團並未提前採用此等新會計準則。此等準則、修訂及解釋預計不會對集團當期或未來報告期間及可預見的未來交易產生重大影響。

		於以下日期或之後開始的會計期間生效
香港財務報告準則第17號	保險合同	二零二三年一月一日
香港會計準則第1號修訂本	與契約有關的非流動負債 (修訂本)	二零二四年一月一日
香港會計準則第1號修訂本	流動或非流動負債分類	二零二四年一月一日
香港會計準則第1號修訂本 及香港財務報告準則 實務聲明第2號修訂本	會計政策披露	二零二三年一月一日
香港會計準則第8號修訂本	會計估計定義	二零二三年一月一日
香港會計準則第12號修訂本	與單一交易產生之資產及 負債相關的遞延所得稅	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 司之間的資產出售或注資	待定
香港詮釋第5號 (二零二零年)	香港詮釋第5號(二零二零 年)財務報表的呈列－ 借款人對含有按要求償還 條款的定期貸款的分類	二零二四年一月一日
香港財務報告準則 第16號修訂本	銷售和回租產生的 租賃負債	二零二四年一月一日

## 4. 收益及分部資料

分部資料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；以及(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

#### 4. 收益及分部資料(續)

##### b. LNG

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。

##### 業務分部

報告年度內，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			
	二零二二年		二零二一年	
	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	15,745,050	2,466,067	10,573,854	(3,988,708)
— 船舶出租	1,502,933	286,734	839,744	(752,257)
	<u>17,247,983</u>	<u>2,752,801</u>	11,413,598	(4,740,965)
LNG	<u>1,318,812</u>	<u>655,998</u>	1,231,102	651,496
	<u>18,566,795</u>	<u>3,408,799</u>	<u>12,644,700</u>	(4,089,469)
其他收益與利得，淨額		347,844		403,695
銷售費用		(57,273)		(50,335)
管理費用		(947,749)		(905,495)
應收金融資產和合同資產減值損失 (撥備)／轉回		(4,402)		33,777
其他費用		(43,125)		(61,824)
應佔聯營公司溢利		317,497		254,727
應佔合營公司溢利		725,255		714,288
財務費用		(993,999)		(826,672)
除稅前溢利／(虧損)		<u>2,752,847</u>		<u>(4,527,308)</u>

#### 4. 收益及分部資料(續)

##### 業務分部(續)

本集團於本報告年度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。

分部業績為各分部產生的毛利，當中並不包括集中管理成本(包括董事、監事及高級管理人員酬金)、銷售費用、金融資產和合同資產減值損失撥備、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者，用作制定資源分配並評估各分部表現。

於二零二二年十二月三十一日及二零二一年十二月三十一日止年度，由於各業務分部間無分部間交易，因此分部收入合計與綜合收入合計金額一致。

	二零二二年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元
分部資產合計		
油品運輸	46,243,327	44,418,031
LNG	19,458,471	13,973,544
其他	2,548,284	997,362
	<u>68,250,082</u>	<u>59,388,937</u>
分部負債合計		
油品運輸	24,162,945	21,135,306
LNG	10,505,909	8,324,540
其他	10,838	6,808
	<u>34,679,692</u>	<u>29,466,654</u>

於二零二二年十二月三十一日，本集團的油輪船舶及LNG船舶的賬面淨值合計分別為人民幣33,683,815,000元(二零二一年十二月三十一日：人民幣33,120,413,000元)及人民幣10,901,939,000(二零二一年十二月三十一日：人民幣7,829,086,000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			
	二零二二年		二零二一年	
	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
按照地理區域：				
國內	5,892,937	1,292,503	5,669,946	762,204
國際	12,673,858	2,116,296	6,974,754	(4,851,673)
	<u>18,566,795</u>	<u>3,408,799</u>	<u>12,644,700</u>	<u>(4,089,469)</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
截至二零二二年十二月三十一日止年度				
非流動資產之添增	1,310,725	3,150,525	263	4,461,513
折舊及攤銷	2,496,861	313,209	4,643	2,814,713
處置物業、廠房及設備利得淨額	73,945	-	-	73,945
利息收入	57,280	23,860	-	81,140
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、廠房及設備利得淨額	22,275	-	-	22,275
利息收入	28,624	25,200	5	53,829

本集團的主要資產均於中國，因此截至二零二二年十二月三十一日止年度及截至二零二一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	
	二零二二年 人民幣千元	二零二一年 人民幣千元
其他收益		
政府補貼(註)	148,932	328,375
來自於應收借款的利息收入	53,108	34,583
銀行利息收入	28,032	19,246
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	15,809	13,010
來自於投資物業的租金收入	298	328
其他	(10,636)	(4,675)
	<u>235,543</u>	<u>390,867</u>
其他利得		
匯兌利得／(損失)，淨額	38,356	(14,559)
處置物業、廠房及設備利得，淨額	73,945	22,275
其他	—	5,112
	<u>112,301</u>	<u>12,828</u>
	<u><u>347,844</u></u>	<u><u>403,695</u></u>

註：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	
	二零二二年 人民幣千元	二零二一年 人民幣千元
財務費用合計		
利息費用產生於：		
— 銀行借款及其他借款和貸款	829,390	480,621
— 公司債券	88,286	129,253
— 利率掉期：現金流量套期之其他全面收益 重分類轉出	80,219	123,240
— 租賃負債	65,702	78,444
— 匯兌(利得)／損失，淨額	(50,244)	15,114
	<u>1,013,353</u>	<u>826,672</u>
減：資本化利息	(19,354)	—
	<u><u>993,999</u></u>	<u><u>826,672</u></u>

報告期內，所借和用於在建船舶之資金的資本化年利率為2.41%至3.00%(二零二一年：無)。

## 7. 所得稅費用

	註	截至十二月三十一日止年度	
		二零二二年 人民幣千元	二零二一年 人民幣千元
當期所得稅			
中國			
— 本年計提	(i)	280,269	124,324
— 就以往年度作出的調整		(177)	(5,710)
香港			
— 本年計提		1,062	964
其他國家			
— 本年計提	(ii)	2,023	686
		<u>283,177</u>	<u>120,264</u>
遞延所得稅			
遞延稅項資產減少		2,113	2,389
遞延稅項負債增加	(iii)	678,965	17,147
		<u>681,078</u>	<u>19,536</u>
所得稅費用合計		<u><u>964,255</u></u>	<u><u>139,800</u></u>

註：

### (i) 中國企業所得稅

根據《中國企業所得稅法》(「**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%(截至二零二一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。

### (iii) 本集團於2022年度調整部分境外子公司分紅政策，基於境外子公司擬定的利潤分配計劃及金額相應計提遞延所得稅負債人民幣630,428,000元。

## 8. 股息

	截至十二月三十一日止年度	
	二零二二年 人民幣千元	二零二一年 人民幣千元
二零二一年期末股息—每股人民幣零元 (二零二一年十二月三十一日；二零二零年期末 股息—每股人民幣0.2元)	<u>—</u>	<u>952,538</u>

於2023年3月30日舉行的董事會會議上，管理層就截至2022年12月31日的年度利潤提出派發期末股息人民幣715,616,000元，相當於每股人民幣0.15元。這項擬議須經即將召開的年度股東大會批准，因此在本報告期末不被視為一項負債。

## 9. 每股盈利

### (a) 基本盈利

	截至十二月三十一日止年度	
	二零二二年	二零二一年
本公司權益持有人應佔溢利／(虧損) (人民幣千元)	<u>1,461,118</u>	<u>(4,985,386)</u>
已發行普通股加權平均數(千計)	<u>4,767,408</u>	<u>4,762,692</u>
每股基本盈利／(虧損)(人民幣分／股)	<u><u>30.65</u></u>	<u><u>(104.68)</u></u>

每股基本盈利乃按本年度本公司權益持有人應佔溢利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。本公司潛在攤薄的普通股由購股權組成。

	截至十二月三十一日止年度	
	二零二二年	二零二一年
本公司權益持有人應佔溢利／(虧損) (人民幣千元)	<u>1,461,118</u>	<u>(4,985,386)</u>
已發行普通股加權平均數(千計)	<u>4,767,408</u>	<u>4,762,692</u>
購股權調整(千計)	<u>6,722</u>	<u>—</u>
計算攤薄每股盈利的普通股的加權平均數(千計)	<u>4,774,130</u>	<u>4,762,692</u>
每股攤薄盈利／(虧損)(人民幣分／股)(註)	<u><u>30.60</u></u>	<u><u>(104.68)</u></u>

註：

截至2022年12月31日，本公司授予的股票期權對每股收益存在潛在的攤薄效應。攤薄每股收益的計算方法為，假設本公司授予的股票期權所產生的潛在攤薄普通股均已轉換，在此基礎上調整已發行的加權平均普通股股數。

## 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、液化天然氣水上運輸業。作為化石能源，石油和天然氣在全球能源結構和消費結構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分佈與消費區域之間的不平衡，石油和天然氣的貿易與運輸在國際經濟發展中扮演著重要角色。

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，但因其具備運輸能力強、運量大、運費較為經濟，且能夠跨洲過洋等優勢，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。

LNG船舶是國際公認高技術、高難度、高附加值的「三高」產品。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，天然氣輸送方式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。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」)，即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領先的運力規模，本集團在中國油氣進口運輸中始終保持在領先地位，並擁有較好的市場影響力和品牌美譽度。



本集團油輪運力規模世界第一，覆蓋了全球主流的油輪船型，是全球船型最齊全的油輪船東。截至2022年12月31日，本集團共有油輪運力159艘，2,334萬載重噸。

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（「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」），是國內領先的大型LNG運輸公司。截至2022年12月31日，本集團共參與投資62艘LNG船舶，均為項目船，收益較為穩定。其中，已投入運營的LNG船舶40艘，677萬立方米；22艘LNG船舶待交付，373萬立方米。近年來，隨著本集團參與投資建造的LNG船舶陸續投入運營，本集團LNG運輸業務已步入穩定收穫期。

作為全球領先的油輪船東，本集團以覆蓋全球的營銷與服務網絡、紮實的船舶與安全管理水平、以及「以客戶為中心」的經營理念，持續為國內外客戶提供優質的能源運輸服務。同時，中國作為全球最大的石油和天然氣進口國，其龐大的油氣進口體量為本集團帶來豐富的客戶群體與商業機遇。通過長期的深入合作，本集團與各大石油公司以及國內獨立煉廠建立了良好的戰略夥伴關係，為本集團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精益化的集中採購、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，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，除LNG運輸業務為本集團提供穩定增長收益外，作為中國沿海原油和成品油運輸領域的領軍企業，本集團運營的沿海（內貿）油運業務也發揮著「經營業績安全墊」的重要作用。同時，國際（外貿）油運業務為本集團經營業績提供較強的週期彈性。

## （二）報告期內能源運輸市場分析

### 1、國際油運市場

2022年，國際油運市場遭遇了料峭春寒，又在國際政經局勢、石油貿易格局的複雜演變中實現了從低迷到強勁的驚人躍遷，這一過程充分體現了油輪運輸行業在面臨複雜外部環境時的韌性與彈性。

從運輸需求看，2022年原油海運量整體回升，同時地緣政治事件推動了石油貿易流向逐步改變，中小船型在大西洋區域的運輸需求激增；隨著美國石油戰略儲備的釋放，超大型油輪(VLCC)噸海裡需求在第四季度爆發，2022年原油輪噸海裡需求同比上漲3.8%<sup>1</sup>。成品油輪方面，石油貿易流向的轉變同樣促進了運距的提升，由油品套利驅動的貿易行為也推動了噸海裡需求增長，2022年成品油輪噸海裡需求同比上漲7.1%<sup>2</sup>。

從運力供給看，新船交付保持平穩，拆船量不及預期，新船下單量創歷史新低，油輪運力增速保持在較低水平。根據克拉克森數據統計，2022年全球VLCC船隊規模同比增加39艘，其中交付42艘，拆解3艘，而新簽造船訂單僅有2艘。

原油輪市場方面，2022年VLCC市場呈低開高走的趨勢，波動劇烈。上半年，受遠東貨源不足、燃油成本高企的影響，波交所測算VLCC中東至中國(TD3C)航線理論日收益僅有11天為正值，甚至一度創下-24,517美元/天的歷史低位。下半年，美國執行了大規模的石油戰略儲備釋放，跨洋長航線的增加使VLCC的供需基本面大幅改善，市場氛圍堅挺、船東信心恢復，運價迅速攀升。雖然第四季度運價波動起伏劇烈，但總體依舊保持高位，第四季度波交所測算VLCC TD3C航線平均日收益達到61,364美元/天水平。

受地緣政治事件影響，石油貿易路線發生結構性改變，平均運距的拉長使Suezmax、Aframax等中小型油輪的租船需求持續活躍，運價大幅上漲並維持高位。黑海至地中海相關航線的日收益高至約20萬美元/天水平。波交所原油代表航線西非至歐洲(TD20)、科威特至新加坡(TD8)全年平均日收益29,021美元/天、25,841美元/天，較2021年分別上升741%和1,715%。

成品油輪市場方面，貿易格局的改變催生新的海運需求，歐洲成品油溢價帶來的套利空間也階段性地促進海運貿易增加。成品油輪運價全年表現強勁，2022年，波羅的海成品油輪運價指數(BCTI)上漲約216%。

<sup>1</sup> 數據來源：德魯里

<sup>2</sup> 數據來源：德魯里

## 2、國內油運市場

國內原油運輸市場：

中轉油：2022年內貿原油運輸市場先抑後揚，三月起國際油價暴漲，持續抬升煉廠原料端成本；同時，產品端因社會經濟活動不活躍而銷售不暢。在煉油利潤率承壓的背景下，煉廠生產意願減弱，並逐步下調加工負荷，國內中轉運輸需求承壓下行。下半年隨著國際油價企穩、經濟活動復甦，煉廠開工率逐步回升，中轉運輸需求陸續恢復。

海洋油：在高油價的推動下，2022年國內各海洋終端釋放生產能力，全年保持「高產快銷」節奏，海洋油運輸需求同比提升。

管道油：2022年，管道油運輸量總體保持穩定。

國內成品油運輸市場：

受成品油消費稅監管較強、經濟活動不活躍等因素綜合影響，2022年國內成品油消費不旺，運輸市場承壓。

## 3、LNG運輸市場

2022年，全球LNG貿易量約4.01億噸，較2021年增長約7.8%。日本LNG進口量達到7,350萬噸，為2022年世界上最大的LNG進口國。2022年，阿曼和美國是LNG供應量全球增幅最大的國家，LNG出口量分別同比上漲19.2%和18.2%。

2022年，全球共有約46項LNG供應和採購協議(SPA)簽署，其中大部分由美國開發商簽訂，幾乎所有的合同都是長期合約(15-20年)。目前全球約有1.55億噸／年的產能正在建設中。同時，2.55億噸／年的計劃產能正處於不同的FID(達成最終投資決策)前階段，全球LNG供應項目正在迅速發展，預示著良好的貿易前景。

截至2022年末，全球LNG船隊規模共計739艘(包括LNG加注船、再汽化船FSRU、浮式儲存FSU和浮式液化天然氣裝置FLNG)，約11,021萬立方米，較去年同期增加32艘、約438萬立方米。

### (三) 報告期內經營業績回顧

截至2022年12月31日，本集團共有油輪運力159艘，2,334萬載重噸，同比減少7艘、189萬載重噸；參與投資的LNG船舶中，有40艘、677萬立方米已投入運營。

2022年度，本集團實現運輸量(不含期租)為17,436萬噸，同比增加4.2%；運輸周轉量(不含期租)為5,367.9億噸海里，同比增加5.7%；主營業務收入人民幣185.7億元，同比增加46.8%；主營業務成本人民幣151.6億元，同比增加28.8%；毛利率同比增加11.5個百分點。實現歸屬於上市公司股東淨利潤人民幣14.6億元，同比增加129.3%；稅息折舊及攤銷前利潤(EBITDA)人民幣66.3億元，同比增加862.6%。

2022年度，本集團堅持「穩中求進」的工作總基調，以「十四五」規劃落地為主線，踩准市場節奏提升油輪船隊收益，同時抓住戰略機遇推動LNG項目高效落地。面對複雜多變的油氣運輸市場，本集團主要通過以下五個方面的工作，取得了紮實穩健的業績表現，並持續夯實企業質量：

一是憑借精準的市場研判、科學的運力擺放，外貿油運船隊收益大幅改善；二是抓住全球LNG運輸發展的黃金時期，加快LNG項目落地進度；三是中遠海運液化天然氣(香港)船舶管理有限公司(「香港LNG船管」)正式運營並順利接入2艘LNG船舶，LNG業務全鏈條能力取得突破；四是把握二手船價的相對高位，積極推進老舊油輪運力的處置工作；五是以服務企業高質量發展為目標，優化企業組織架構與資源配置，實現管理模式的積極轉變。

## (1) 主營業務收入

於二零二二年，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	營業成本比	毛利率比2021 年增/(減) (百分點)
				2021年增/ (減) (%)	2021年增/ (減) (%)	
內貿原油	3,183,151	2,343,820	26.4	6.9	15.2	(5.3)
內貿成品油	2,601,345	2,156,983	17.1	0.6	3.1	(2.1)
內貿油品船舶租賃	108,442	99,631	8.1	2.9	17.2	(11.2)
內貿油品運輸小計	<u>5,892,937</u>	<u>4,600,434</u>	<u>21.9</u>	<u>3.9</u>	<u>9.2</u>	<u>(3.8)</u>
外貿原油	7,816,270	7,219,954	7.6	95.2	46.3	30.9
外貿成品油	2,144,285	1,558,227	27.3	113.3	31	45.7
外貿油品船舶租賃	1,394,492	1,116,567	19.9	89.9	30.4	36.5
外貿油品運輸小計	<u>11,355,046</u>	<u>9,894,748</u>	<u>12.9</u>	<u>97.7</u>	<u>41.7</u>	<u>34.4</u>
油品運輸合計：	<u>17,247,983</u>	<u>14,495,182</u>	<u>16.0</u>	<u>51.1</u>	<u>29.5</u>	<u>14.0</u>
外貿LNG運輸	<u>1,318,812</u>	<u>662,814</u>	<u>49.7</u>	<u>7.1</u>	<u>14.4</u>	<u>(3.2)</u>
合計	<u><u>18,566,795</u></u>	<u><u>15,157,996</u></u>	<u><u>18.4</u></u>	<u><u>46.8</u></u>	<u><u>28.8</u></u>	<u><u>11.5</u></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	營業成本比	毛利率比2021 年增/(減) (百分點)
				2021年增/ (減) (%)	2021年增/ (減) (%)	
國內運輸	5,892,937	4,600,434	21.9	3.9	9.2	(3.8)
國際運輸	<u>12,673,858</u>	<u>10,557,562</u>	<u>16.7</u>	<u>81.7</u>	<u>39.6</u>	<u>25.1</u>
合計	<u>18,566,795</u>	<u>15,157,996</u>	<u>18.4</u>	<u>46.8</u>	<u>28.8</u>	<u>11.5</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：3

2022年度，本集團完成外貿油運運輸收入人民幣113.6億元，同比增加97.7%；運輸毛利人民幣14.6億元，同比增加218.0%；毛利率12.9%，同比增加34.4個百分點。

外貿油輪船隊主要經營亮點有：

- (1) 聚焦整體船隊效益，妥善應對劇烈波動的油運市場。2022年上半年，VLCC市場處於極度低迷階段，標準航線日收益長期在負值徘徊。本集團通過調整航線佈局、精細化管理航速與油耗，以及提前塢修安排等措施，竭盡全力提升船隊航次收益水平。8月起VLCC運價反彈並維持高位，得益於前期正確的市場研判與合理的運力佈局，本集團船位在高點市場前集中回歸，為搶抓市場高點儲備了充足的運力。在市場進入高景氣階段後，本集團及時調整經營策略，加快船舶營運周轉，9-11月中東裝期VLCC船位達到月均22條以上水平，為船隊效益的大幅改善奠定了重要基礎。
- (2) 優化全球化經營佈局，三角航線效益突出。2022年度，本集團強化了對「中國－新加坡－中東－遠東－中國」外貿成品油輪三角航線的構建。同時，在成品油輪航線的開拓上，本集團實現了澳洲航線常態化，並覆蓋東非、南非、歐洲等區域，航線結構與客戶群體愈發豐富。
- (3) 保通保暢，保障重點項目平穩推進。2022年，在揭陽、連雲港和欽州三處30萬噸原油碼頭的運營初期，本集團以客戶的核心需求為導向，在擴深港口吃水、開港等項目上，憑借專業的營銷與船舶管理能力，全面融入客戶的產供銷鏈條，並提供運力和技術支持，幫助客戶優化物流環節，消除安全作業隱患，助力相關項目順利落地，有效提升了與客戶合作的廣度和深度，鞏固了船隊的基礎貨源。



### 內貿油運業務：

2022年，本集團完成內貿油運運輸收入人民幣58.9億元，同比增加3.9%；運輸毛利人民幣12.9億元，同比減少11.4%；毛利率21.9%，同比減少3.8個百分點。

主要經營亮點有：

- (1) 維護核心業務逐步增長，同時積極拓展新客戶、攬取新貨源。
- (2) 不斷鞏固內貿業務的龍頭地位，與國內同行形成運力協同，通過多種模式開展業務合作，共同減少船舶空載率，強化市場運力的保障能力。
- (3) 在運營成本上漲的背景下，積極協商調整航線運價，提升短航線的盈利水平。

### LNG運輸業務：

2022年，本集團LNG運輸板塊貢獻歸母淨利潤人民幣6.67億元，同比增加0.5%，主要經營亮點有：

- (1) 抓住LNG黃金發展期，大力開發LNG運輸項目。報告期內，本集團全資子公司上海LNG完成中化2艘LNG運輸船項目的股權收購；合資公司CLNG完成了深圳燃氣1艘LNG運輸船和卡塔爾能源12艘LNG運輸船兩個項目的投資。截至報告期末，本集團參與投資的LNG運輸船舶已達62艘，同比增加15艘。
- (2) 香港LNG船管順利運行，LNG綜合競爭力明顯提升。報告期內，本集團全資子公司香港LNG船管順利接入了2艘中石油國事項目17.4萬方的LNG運輸船，獨立船管能力的提升使得本集團參與全球LNG運輸業務的綜合競爭力得到了顯著強化。

#### (四) 成本及費用分析

2022年，本集團共發生主營業務成本人民幣約151.6億元，同比下降9.4%，剔除船舶減值損失的影響後，同比增長28.8%。

本集團主營業務經營成本構成如下：

	二零二二年 人民幣千元	二零二一年 人民幣千元	同比 增長/下降 (%)	二零二二年 佔比 (%)
<b>油輪運輸成本表</b>				
項目				
燃料費	5,573,264	3,217,781	73.2	38.4
港口費	953,958	792,380	20.4	6.6
船員費	2,522,550	2,009,482	25.5	17.4
潤物料	317,236	272,022	16.6	2.2
折舊費	2,432,783	2,479,353	(1.9)	16.8
保險費	170,379	161,324	5.6	1.2
修理費	379,227	303,747	24.8	2.6
船舶租費	1,605,450	1,577,100	1.8	11.1
其它	540,334	379,922	42.2	3.7
小計	<u>14,495,182</u>	<u>11,193,113</u>	<u>29.5</u>	<u>100.0</u>
<b>LNG運輸成本表</b>				
項目				
船員費	167,568	96,812	73.1	25.3
潤物料	7,910	7,446	6.2	1.2
折舊費	311,709	288,553	8.0	47.0
保險費	17,891	15,794	13.3	2.7
修理費	118,113	129,040	(8.5)	17.8
其它	39,623	41,962	(5.6)	6.0
小計	<u>662,814</u>	<u>579,606</u>	<u>14.4</u>	<u>100.0</u>
小計	<u>15,157,996</u>	<u>11,772,719</u>	<u>28.8</u>	<u>100.0</u>
船舶減值損失	-	4,961,450	不適用	不適用
合計	<u>15,157,996</u>	<u>16,734,169</u>	<u>(9.4)</u>	<u>100.0</u>

## (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 (億噸海裡)	營業收入 (人民幣千元)	淨溢利 (人民幣千元)
CLNG	<u>50%</u>	<u>736.4</u>	<u>1,072,741</u>	<u>934,821</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 (億噸海裡)	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>183.5</u>	<u>1,966,091</u>	<u>548,087</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4,129,839,000元，較截至二零二一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3,335,953,000元增加約24%。

### 2. 資本性承諾

		二零二二年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二一年 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)	6,972,156	6,924,783
權益性投資	(ii)	311,479	—
		<u>7,283,635</u>	<u>6,924,783</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二零二三至二零二六年到期。
- (ii) 權益性投資的資本性承諾中包括對本集團一家合營公司投資的承諾。

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395,440,000元(二零二一年十二月三十一日：人民幣387,974,000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2,226,710,000元(二零二一年十二月三十一日：人民幣2,223,740,000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架構。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)減貨幣資金。

於二零二二年十二月三十一日及二零二一年十二月三十一日，本集團之淨債務權益比率如下：

	二零二二年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元
債務合計	30,215,794	25,463,130
減：貨幣資金	<u>(4,239,339)</u>	<u>(3,523,889)</u>
淨債務	25,976,455	21,939,241
權益合計	33,570,390	29,922,283
淨債務權益比率	<u>77%</u>	<u>73%</u>

截至二零二二年十二月三十一日，貨幣資金餘額為人民幣4,239,339,000元，比上年末增加人民幣715,450,000元，漲幅20%。本集團貨幣資金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。

於二零二二年十二月三十一日，本集團淨負債比率(淨債務與權益之比率)為77%，較二零二一年十二月三十一日增長4%，主要系本報告所述期間內提取較多長期借款。

#### 4. 應收賬款及應收票據及合同資產

	二零二二年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元
應收第三方賬款及票據	<b>543,923</b>	369,222
應收一家合營公司賬款	-	34
應收同系附屬公司賬款	<b>5,068</b>	998
應收關聯公司賬款(註)	<b>2,173</b>	7,718
	<b>551,164</b>	377,972
減：呆賬撥備	<b>(6,123)</b>	(8,490)
	<b>545,041</b>	369,482
油運合同相關的當期合同資產	<b>1,636,674</b>	750,802
減：撥備	<b>(4,500)</b>	(1,641)
合同資產合計	<b>1,632,174</b>	749,161

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。

於二零二二年十二月三十一日，人民幣947,977,000元(二零二一年十二月三十一日：人民幣207,988,000元)的應收賬款、應收票據及合同資產以美元計值。

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：

	二零二二年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元
三個月內	397,569	285,553
四至六個月	51,230	41,029
七至九個月	54,306	18,713
十至十二個月	34,031	10,454
一至兩年	7,897	12,120
兩年以上	8	1,613
	<u>545,041</u>	<u>369,482</u>

#### 5. 應付賬款及應付票據

	二零二二年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元
應付第三方賬款及票據	891,755	960,141
應付同系附屬公司賬款	1,016,493	787,821
應付一家聯營公司賬款	8,825	6,259
應付關聯公司賬款(註)	22,248	26,323
	<u>1,939,321</u>	<u>1,780,544</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。

於二零二二年十二月三十一日，應付賬款及應付票據中包括人民幣843,056,000元(二零二一年十二月三十一日：人民幣879,196,000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：

	二零二二年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元
三個月內	1,555,796	1,547,398
四至六個月	62,160	58,657
七至九個月	67,007	37,475
十至十二個月	89,181	9,833
一至兩年	147,707	112,179
兩年以上	17,470	15,002
	<u>1,939,321</u>	<u>1,780,544</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

於二零二二年十二月三十一日，本集團持有的利率掉期合約名義本金金額合計約美元734,232,000元(相當約人民幣5,113,632,000元)(二零二一年十二月三十一日：約美元507,350,000元(相當約人民幣3,234,711,000元))，其到期日分別為二零三一年、二零三二年、二零三三年、二零三四年及二零三五年(二零二一年十二月三十一日：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。

截至二零二二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拆借利率(“LIBOR”)加2.20%及三個月LIBOR加1.40%(二零二一年十二月三十一日：三個月LIBOR加2.20%)。

本集團持有以下衍生金融工具：

	二零二二年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元
<b>非流動資產</b>		
利率掉期－現金流量套期	<u>116,525</u>	—
非流動衍生金融工具資產合計	<u>116,525</u>	—
<b>非流動負債</b>		
利率掉期－現金流量套期	—	<u>556,105</u>
非流動衍生金融工具負債合計	<u>—</u>	<u>556,105</u>



## 7. 銀行及其他計息貸款

	到期日	二零二二年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元
<b>流動負債</b>			
(i) 銀行貸款			
抵押	2023年	1,455,208	1,446,027
無抵押	2023年	4,457,924	6,168,409
		<u>5,913,132</u>	<u>7,614,436</u>
(ii) 其他計息貸款			
無抵押	2023年	1,105,110	33,000
		<u>1,105,110</u>	<u>33,000</u>
銀行及其他計息貸款 — 即期部分		<u>7,018,242</u>	<u>7,647,436</u>
<b>非流動負債</b>			
(i) 銀行貸款			
抵押	2024至2035年	14,116,081	11,959,656
無抵押	2024至2025年	4,771,273	637,571
		<u>18,887,354</u>	<u>12,597,227</u>
(ii) 其他計息貸款			
無抵押	2025至2032年	1,859,374	69,850
		<u>1,859,374</u>	<u>69,850</u>
銀行及其他計息貸款 — 非即期部分		<u>20,746,728</u>	<u>12,667,077</u>

於二零二二年十二月三十一日，本集團的銀行計息貸款以本集團擁有的45（二零二一年十二月三十一日：45）艘船舶及1（二零二一年十二月三十一日：0）艘在建船舶作為抵押，其合計賬面淨值分別為人民幣23,845,935,000元（二零二一年十二月三十一日：人民幣20,561,254,000元）及人民幣425,436,000元（二零二一年十二月三十一日：人民幣零元）。

於二零二二年十二月三十一日，銀行抵押貸款人民幣15,090,234,000元（二零二一年十二月三十一日：人民幣13,130,514,000元）及銀行無抵押貸款人民幣7,381,780,000元（二零二一年十二月三十一日：人民幣6,464,953,000元）以美元計值。

## 8. 應付債券

本年內，公司債券變動列示如下：

	二零二二年 十二月三十一日 人民幣千元	二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元
於年初	2,538,514	2,495,824
利息費用	88,286	129,253
減：本金還款	(2,500,000)	—
利息償付	(126,800)	(86,563)
	<u>—</u>	<u>2,538,514</u>
減：即期部分	<u>—</u>	<u>(2,538,514)</u>
非即期部分	<u>—</u>	<u>—</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LNG運輸投資有限公司及中國北方LNG運輸投資有限公司的聯營公司(「四家聯營公司」)。於二零一一年七月，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，該四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57,110,000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，本集團的三家合營公司(「**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，本公司造船合同下的擔保責任已全部履行完畢。本公司提供之造船合同履約擔保結餘為零。截至二零二二年十二月三十一日，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44,573,000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(「**銀行**」)簽訂三張財務擔保協議，合同金額為美元377,500,000元(相當約人民幣2,629,137,000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。截至二零二二年十二月三十一日，本公司提供的實際擔保金額為美元309,043,000元，相當約人民幣2,152,363,000元(二零二一年十二月三十一日：美元324,045,000元，相當約人民幣2,066,013,000元)。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LNG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，金額為歐元4,500,000元（相當約人民幣33,403,000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。

管理層監控外匯風險，並於需要時考慮利用遠期外匯合約對衝若干外幣風險。

於二零二二年十二月三十一日，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6,953,000元（二零二一年十二月三十一日：增加／減少人民幣38,187,000元），主要因兌換以美元及港元計值的貨幣資金、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二零二二年十二月三十一日及二零二一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。

於二零二二年十二月三十一日，倘利率增加／減少100個基點而其它所有變數維持不變(排除套期相關借款的浮動利率影響)，本集團的本報告年度稅後溢利將減少／增加人民幣130,978,000元(二零二一年十二月三十一日：減少／增加人民幣99,926,000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) 船隊發展

本集團於二零二二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62.56億元，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44.35億元。

在船隊發展方面，二零二二年本集團接收2艘油輪36.9萬載重噸、LNG船舶2艘，34.8萬立方米，處置3艘油輪47.8萬載重噸。

於2022年12月31日，本集團船隊具體構成如下：

油輪船隊	運營船舶			在建船舶	
	艘數	萬載重噸	平均船齡	艘數	萬載重噸
本集團控股子公司	153	2,175	11.2	2	1.4
長期租入	6	159	9.7	–	–
合營及聯營公司	14	83	10.6	3	30.5
<b>合計</b>	<b>173</b>	<b>2,417</b>	<b>11.1</b>	<b>5</b>	<b>31.9</b>

  

LNG船舶船隊	運營船舶			在建船舶	
	艘數	萬立方米	平均船齡	艘數	萬立方米
本集團控股子公司	8	139	4.1	6	104
合營及聯營公司	32	537	6.1	16	269
<b>合計</b>	<b>40</b>	<b>677</b>	<b>5.7</b>	<b>22</b>	<b>373</b>

## (八) 二零二三年前景展望

### (一) 行業格局和趨勢

#### 國際油運市場

2023年全球油輪運輸市場的供需結構將進一步改善，雖然地緣政治事件以及全球經濟走勢將為市場帶來不確定性，但強勁的需求復甦以及極低的運力增速仍預示著積極的市場前景。

運輸需求方面，石油貿易流向的轉變仍將支撐油輪噸海裡需求增長。石油供應端，根據國際能源署(IEA)預測，2023年全球石油產量將增加120萬桶/天，非歐佩克國家為增量的主要來源；2023年全球石油需求將達到1.019億桶/天，較2019年平均水平增加140萬桶/天。石油需求的增量為200萬桶/天，其中接近一半將來自中國，意味著中國將成為需求增長的「引擎」。與此同時，航空運輸的回暖也將帶動航空煤油需求的復甦，預計2023年航空煤油需求將恢復至2019年90%水平。

運力供給方面，雖然全球油輪運力老化嚴重、IMO環保政策的生效為全球油輪的「新陳代謝」帶來極強的合理性，但船價高、船廠產能緊張，以及燃料技術的不確定性，使船東對大量投資新造油輪仍然缺乏興趣。「影子船隊」的存在也為老舊運力提供了繼續運營的市場環境，短期內將抑制老舊運力出清。2023年，油輪運力供給預計呈現「低增速」狀態，克拉克森預計2023年原油輪、成品油輪運力增速為2%和0.5%，分別較2022年降低了3.2%和2.1%。

原油輪市場方面，2023年，儘管OPEC的減產計劃會在一定程度上限制貿易量的增長，但在中國經濟活動復甦的背景下，國內煉廠開工的提速有望帶動VLCC運輸需求強勢上行。同時，美國2,600萬桶的戰略儲備釋放將提振大西洋市場貿易情緒，提升市場信心。中小型油輪預計持續受益於石油貿易流向的轉變，尤其是Aframax船型的噸海裡需求維持堅挺水平。克拉克森預測2023年原油噸海裡貿易同比增長6.6%。

成品油輪方面，隨著國際旅行的回暖，成品油需求將延續良好的復甦勢頭。地緣政治事件將推動全球成品油貿易路線發生重大轉變。與此同時，全球煉廠產能的結構性調整，尤其是中東的煉廠投產有望推動區域間貿易增長。綜合來看，成品油輪運力需求前景強勁，克拉克森預測2023年成品油噸海裡貿易同比增長11.8%。

整體而言，2023年油運市場的基本面令人鼓舞，更重要的是，船東對新造油輪的下單行為仍然十分謹慎，IMO環保新規也正式生效，運力供給端呈現出的積極因素意味著本輪上行週期將具有相當的持續性。

### 國內油運市場

國內原油運輸市場：

海洋油方面，在國內海上油田加強勘探開發力度與產量逐年增加的背景下，海洋油運輸總量預計持續增長，利好運輸需求。

管道油方面，預計2023年水運需求相對穩定。

中轉油方面，在中國經濟活動復甦的背景下，煉廠開工率有望同比大幅改善，提振中轉運輸需求。雖然國內地方煉廠的原料採購節奏可能受到國際油價的波動影響，運輸需求隨之有階段性增加或減弱，但總體運輸需求預計穩中向好。

國內成品油運輸市場：

短期看，中國經濟活動的復甦有望提振國內成品油消費，利好運輸需求。中長期看，清潔能源(例如電能、氫能等)產品的不斷發展，可能使國內成品油消費需求承壓。「大煉化」時代背景下煉廠分佈日益均衡，成品油南北資源差距預計逐步縮小，傳統的「北油南運」配置方式將演變成區域內產供銷平衡，使成品油運輸呈現短途化趨勢。而煉化一體化新建項目基本遵循「少油、宜芳、多烯」的原則，將成品油產出率控制在低位水平，使整體運輸需求承壓。

### LNG運輸市場

2023年，LNG運輸需求有望繼續增長，歐洲對LNG的高需求以及緊張的LNG供應推動了全球LNG項目發展的積極前景。

運輸需求端，據德魯里預測，2022-2027年，LNG貿易年均複合增長率預計可達6.8%，2023年全球LNG貿易量預計為4.19億噸，到2027年全球LNG貿易量將達到5.59億噸。

運力供給端，截至2022年12月31日，全球LNG船隊規模達739艘、約1.1億立方米，共有323艘LNG船舶訂單，其中57艘計劃於2023年交付，266艘將於2024-2028年交付。

## (二) 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。

### **(三) 2023年計劃**

2023年，本集團預計新增LNG船舶2艘、25.4萬立方米(含聯營、合營公司及長期租入船舶)，預計年內投入使用的油輪船舶為159艘、2,334萬載重噸，LNG船舶為42艘、702.4萬立方米(LNG船舶數量含聯營、合營公司)。

根據2023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2023年經營計劃如下：預計實現營業收入人民幣190億元；發生營業成本人民幣152億元。

### **(四) 2023年度工作舉措**

2023年，面對外部市場的不確定性，本集團將堅持「穩中求進」的工作總基調，堅持「改革創新」工作主線，堅持「提質增效」工作目標，圍繞「十四五」戰略規劃落地，打造升級版「四個全球領先」，全力維護產業鏈供應鏈暢通，加快建設世界一流能源運輸企業，高質量服務構建新發展格局。具體將推進以下重點工作：

一是全面升級戰略發展規劃。2023年，本集團將結合全球能源行業的發展趨勢，持續優化「十四五」發展規劃，進一步明確新業務及產業鏈發展方向，並制定綠色低碳發展專項規劃。通過對標世界一流企業、推動數字化轉型和綠色低碳經營等手段和方式，實現本集團的創新發展。

**在對標世界一流企業方面**，本集團將通過建立「對標世界一流指標體系」，推動公司各方面能力向世界一流標準看齊。公司將結合戰略規劃，針對性地識別重點項目，定期進行分析與評估，並納入年度考核指標體系，確保在重點領域取得推進成果。

**在加快推動數字化轉型方面**，本集團將在推進現有業務系統優化和支撐系統建設的基礎上，從「智慧經營、智慧決策、智能船管、客戶服務」四個方面開發智能應用，努力在數字化供應鏈、船舶智能管理平台，以及世界一流企業對標分析數據平台建設方面取得突破，賦能企業運營水平的提升。

**在培育可持續發展能力方面**，本集團將加大與產業鏈上下游的合作，積極開展甲醇、氫能等領域的相關研究和項目示範，共同探索航運綠色低碳發展路徑，推動清潔能源的安全應用和有效供給。本集團還將持續挖掘ESG的內涵與價值，將ESG作為衡量公司可持續發展績效和長期投資價值的重要維度，強化ESG管理責任，不斷建立健全ESG管理架構與制度體系，提升ESG績效與競爭力。

同時，本集團將**加大推進人才強企戰略**，優化教育培訓體系建設，開展「國際化」、「數字化」、「專業化」等能力培訓，培養數字化、綠色化行業趨勢下的技術人才和船員隊伍，引進高端人才服務全球佈局。

**二是**深入推進安全營銷及其延伸服務。強化風險管控和隱患排查治理，加強對重點區域、重點船舶、重點時段的航行安全風險管控。做好船舶從建造、維修保養到退役全生命週期管理，確保船舶設備系統和船體結構的可靠性。同時，以強化能源供應鏈安全穩定為主線，進一步提升客戶服務質量、增加客戶粘性，為國際化經營賦能。

此外，本集團將更加關注油輪船隊發展質量提升工作，加大**CHINA POOL**營銷力度，依靠本集團安全營銷能力和中遠海運集團航運金融、船舶保險、代理等產業鏈資源優勢，吸納外部運力入**POOL**，擴大本集團船隊管理規模。同時，本集團將充分關注船舶資產價格的波動，以及租船市場、造船市場的動態，持續優化油輪船隊結構，提升船隊整體競爭實力。

**三是**科學研判細分市場，多措並舉提高公司各業務板塊經營能力和創效能力。

在外貿油輪運輸板塊，本集團將加強對地緣政治演變等不確定因素影響下的市場研判，加強大西洋市場和澳洲、非洲等優質航線的運力投放，持續優化全球運力佈局；緊密關注內外貿市場波動，充分評估內外貿運力聯動方案，提升整體船隊收益；持續完善全球營銷網絡，發揮經營模式優勢、船隊規模優勢，深挖客戶需求，提供全球物流解決方案。

在內貿油輪運輸板塊，本集團將主動積極地持續為客戶提供原油、成品油，以及涉及各種船型的多方位物流方案；大力推進與客戶簽訂COA合同、鞏固基礎貨源，穩定本集團的市場地位；積極探索與潛在客戶的合作空間，挖掘航線效率增長點，改善航線運價體系，提升船舶效率。

LNG運輸板塊，本集團將密切關注大型能源商的運輸需求，積極跟蹤上游達成最終投資決定的進展，繼續開拓國際LNG運輸項目；跟蹤LNG運輸上下游的投資機遇，積極介入LNG加注業務領域，實現LNG產業鏈發展的突破；著手打造LNG運營平台，繼續夯實LNG船管能力，不斷提升LNG運輸業務的全球競爭力。

**四是**持續聚焦運營風險和合規風險的管控。本集團將根據企業風險控制相關政策，持續強化風險預警排查、業務盡職調查、重點業務監控、特定風險評估四項風控核心機制。加強公司合規體系建設，將合規要求和內控措施全面融入業務流程和管理活動。

## (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

截至二零二二年十二月三十一日止，因本公司法定公積金累計已達到法定提取的最低標準，因此沒有按比例提取法定公積金。惟根據有關法規，本公司可分配的儲備數額乃按國內會計準則計算之數額與按香港一般採納之會計準則計算之數額兩者中較低值計算。

董事會建議派發本年度之末期股息每股人民幣15分。概無任何本公司的股東已放棄或同意任何股息的安排。此次派發末期股息尚待本公司的股東於即將召開的周年股東大會通過決議後方可派發，因此該項股息並未於報告期末確認為負債。

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停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% (二零二一年：16%)。於報告期內，本集團就此計劃所交納之供款為人民幣39,222,000元(二零二一年：人民幣34,862,000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，本集團於二零二二年共負擔企業繳費人民幣34,376,000元(二零二一年：人民幣29,699,000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245,000元(二零二一年：人民幣212,000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。

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。

於2022年5月，本公司實施股權激勵行權，截至2022年5月6日，公司收到100位股權激勵對象繳納的8,084,510股的行權股款合計人民幣46,405,087.40元，其中計入股本人民幣8,084,510元，計入資本公積人民幣38,320,577.40元。公司於2022年5月27日在中國證券登記結算公司上海分公司辦理完畢本次行權股份的登記手續，合計新增8,084,510股A股股份，上述新增股份於2022年6月2日上市流通。

截至2022年12月31日，共有17,203,170份股票期權因激勵對象到齡退休、離職等原因及股票期權行權期屆滿而失效及被註銷。

截至2022年12月31日，公司股票期權激勵計劃未行權的股票期權共10,172,320份。

## 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

於二零二二年十二月三十一日，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	權益性質	股份類別 <sup>(1)</sup>	所持有股份數目 <sup>(2)</sup>	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」） <sup>(3)</sup>	實益 持有人	A	244,420(L)	0.00703%	0.00512%
趙勁松	實益 持有人	H	6,000(L)	0.00046%	0.00013%

附註：

(1) A — A股  
H — H股

(2) L — 好倉

(3) 指朱先生持有的102,980股A股，以及根據激勵計劃，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的141,440股A股。



(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	楊磊	實益持有人	H	131,400(L)	0.00392%	0.00082%
		配偶權益 <sup>(4)</sup>	H	2,000(L)	0.00006%	0.00001%
		配偶權益 <sup>(4)</sup>	A	8,000(L)	0.00006%	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%	0.00157%
中遠海運港口有 限公司	楊磊	實益持有人	普通股	26,597(L)	0.00077%	0.00077%
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)	0.04454%	0.04454%

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。

截止至二零二二年十二月三十一日，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，於二零二二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。

於二零二二年十二月三十一日，本集團僱員總數為8,384人(二零二一年十二月三十一日：7,781人)。於報告期內，本集團的員工成本約為人民幣36.78億元(二零二一年：約為人民幣31.97億元)。

### **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**

於二零二二年十二月三十一日，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二零二二年及二零二一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二零二一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  
二零二三年三月三十日

於本公告刊發日期，董事會由執行董事任永強先生及朱邁進先生，非執行董事王威先生及王松文女士，以及獨立非執行董事黃偉德先生、李潤生先生、趙勁松先生及王祖溫先生所組成。

\* 僅供識別