

中远海运能源运输股份有限公司

2018 年年度报告摘要

一 重要提示

- 1 本年度报告摘要来自年度报告全文，为全面了解本公司的经营成果、财务状况及未来发展规划，投资者应当到上海证券交易所网站等中国证监会指定媒体上仔细阅读年度报告全文。
- 2 本公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证年度报告内容的真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担个别和连带的法律责任。
- 3 公司全体董事出席董事会会议。
- 4 信永中和会计师事务所（特殊普通合伙）为本公司出具了标准无保留意见的审计报告。
- 5 经董事会审议的报告期利润分配预案或公积金转增股本预案

本公司于 2019 年 3 月 27 日召开的本公司董事会 2019 年第二次会议审议通过了本公司 2018 年度利润分派预案：以本公司确定的股权登记日登记在册的总股本为基数，向全体股东按每 10 股派发现金红利人民币 0.20 元（含税），共计约人民币 8,064 万元，分红派息率为 76.7%，该利润分配方案需经公司股东大会批准后实施。

二 公司基本情况

1 公司简介

公司股票简况				
股票种类	股票上市交易所	股票简称	股票代码	变更前股票简称
A股	上海证券交易所	中远海能	600026	中海发展
H股	香港联合交易所有限公司	中远海能	01138	中海发展股份

联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	李倬琼	马国强
办公地址	中国上海市虹口区东大名路670号	中国上海市虹口区东大名路670号
电话	021-65967678	021-65967678
电子信箱	ir.energy@coscoshipping.com	ir.energy@coscoshipping.com

2 报告期公司主要业务简介

本集团主营业务为从事国际和中国沿海原油及成品油运输、国际液化天然气（LNG）运输及国际化学品运输。

按运力规模统计，本集团是全球第一大油轮船东。截至 2018 年 12 月 31 日，本集团共拥有和控制油轮运力 151 艘，2,188 万载重吨，其中，自有运力 137 艘，1,902 万载重吨；租入运力 14 艘，287 万载重吨。另有订单运力 16 艘，306 万载重吨。本集团也是中国沿海原油和成品油运输领域的龙头企业。在沿海原油运输领域，本集团一直保持着行业龙头地位和 55% 以上的市场份额。2018 年 3 月本集团完成收购中石油成品油船队后，已跃升为沿海成品油运输市场的龙头企业。

本集团从事油品运输业务的主要经营模式为，利用自有及控制经营的船舶开展即期市场租船、期租租船、与货主签署 COA 合同、参与联营体（POOL）运营等多种方式开展生产经营活动。本集团是船型最齐全的油轮船东，通过内外贸联动、大小船联动、黑白油联动，能够充分发挥船型和航线优势，为客户提供外贸来料进口、内贸中转过驳、成品油转运和出口、下游化工品运输等全程物流解决方案，帮助客户降低物流成本，实现合作共赢。

国际油轮运输行业是伴随着石油主要产地和消费地地理分布不同所形成的石油贸易而产生的。海运是最大量、高效和成本最低的石油运输方式。国际油轮运输行业有三个特点：一是货物流向相对单一，航线布局比较固定。油品运输主要为单向运输，较其他水上运输业务空载航行率高、载重量利用率低。该特点原油运输较成品油运输更为明显，大型油轮较中小型油轮更为明显。二是安全及油污风险更大，有特殊的大石油公司检查机制。全球 80% 以上油轮码头及 85-90% 油品货源都掌握在大石油公司手中，从事国际业务的油轮公司只有通过大石油公司对船舶管理状况的检查，才能为其提供运输服务，因此船舶管理水平是国际油轮公司的核心竞争力之一。三是运价受到国际政治经济因素影响更大，波动更为剧烈。由于运输的货物-石油，与国际政治经济相关性很高，受其传导，油轮运价受到国际政治经济因素的影响更大。以近二十年来看，TD3(中东-远东)航线 VLCC 日收益最低年份为 1.28 万美元/天（2011 年），最高年份为 10.5 万美元/天（2008 年），相差 8 倍多。

在中国沿海油轮运输领域，为确保国家能源运输安全和沿海海洋环境安全，目前我国对沿海散装液体危险货物运输实行的是按照总量调控、择优选择的思路。相比国际油运市场，沿海油运市场的运力供需相对平衡，市场总量相对稳定，运价稳定性相对更高。

本集团是中国 LNG 运输业务的引领者，是世界 LNG 运输市场的重要参与者。本集团所属全资的上海中远海运液化天然气投资有限公司，和持有 50% 股权的中国液化天然气运输（控股）有

限公司（CLNG）是中国目前仅有的两家大型 LNG 运输公司。截至 2018 年 12 月 31 日，本集团共参与投资 38 艘 LNG 船舶，其中，投入运营的 LNG 船舶 26 艘，435 万立方米，在建 LNG 船舶 12 艘，208 万立方米。

LNG 是液化天然气（Liquefied Natural Gas）的缩写，是天然气在超低温（-163℃）条件下液化形成的，其体积是同质量天然气的 1/625。天然气液化后可以大大节约储运空间。LNG 产业链是一条贯穿天然气产业全过程的资金庞大、技术密集完整链系。由陆地或海上油田开采的天然气在液化企业经过预处理后进行液化，生产的 LNG 按照贸易合同，通过船运或其他方式运送至 LNG 接收站储存，再气化，经由管网送到用户手中。在运输环节，目前海上 LNG 运量占世界 LNG 运量的 80% 以上。LNG 运输行业的特点：一是 LNG 船舶是国际公认高技术、高难度、高附加值的“三高”产品，造价昂贵，LNG 运输对船舶管理要求更高，因而 LNG 海运行业集中度很高。二是受 LNG 产业链特点的影响，目前全球 LNG 船队中，大部分船舶与特定 LNG 项目绑定（简称“项目船”），与项目方签署长期期租合同，取得稳定的船舶租金和投资收益。

本集团目前参与投资的 38 艘 LNG 船舶全部为项目船，即全部与特定 LNG 项目绑定，与项目方签署了长期期租合同，收益稳定。近年来，随着本集团参与投资建造的 LNG 船舶陆续上线运营，本集团 LNG 运输业务已加快步入收获期。

在本集团整体业务结构中，沿海（内贸）油运业务和 LNG 运输业务的收益水平总体稳定，为本集团经营业绩提供“安全垫”；国际（外贸）油运业务因市场运价波动剧烈，为本集团经营业绩提供周期弹性。

3 公司主要会计数据和财务指标

3.1 近 3 年的主要会计数据和财务指标

单位：元 币种：人民币

	2018年	2017年		本年比上年 增减(%)	2016年	
		调整后	调整前		调整后	调整前
总资产	63,416,267,446.09	60,388,870,887.94	60,384,730,709.68	5.01	58,313,078,883.26	58,309,476,458.96
营业收入	12,286,002,132.16	9,778,392,035.65	9,759,438,472.32	25.64	13,182,595,087.91	13,160,723,505.89
归属于上市公司股东的净利润	105,131,336.73	1,766,340,267.87	1,766,339,240.28	-94.05	1,922,853,725.22	1,922,512,721.42
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	66,733,322.06	1,266,250,515.89	1,266,250,515.89	-94.73	936,944,143.67	936,944,143.67
归属于上市公司股东的净资产	28,191,620,047.08	27,923,243,251.74	27,919,639,799.85	0.96	27,416,691,877.58	27,413,089,453.28
经营活动产生的现金流量净额	2,237,665,297.66	3,553,217,264.77	3,557,479,511.52	-37.02	12,221,820,776.02	12,218,481,692.64
基本每股收益（元/股）	0.0261	0.4381	0.4381	-94.04	0.4769	0.4768
稀释每股收益（元/股）	0.0261	0.4381	0.4381	-94.04	0.4769	0.4768
加权平均净资产	0.37	6.38	6.38	减少6.01个	6.53	6.53

收益率(%)				百分点		
--------	--	--	--	-----	--	--

3.2 报告期分季度的主要会计数据

单位：元 币种：人民币

	第一季度 (1-3 月份)	第二季度 (4-6 月份)	第三季度 (7-9 月份)	第四季度 (10-12 月份)
营业收入	2,406,430,889.04	2,720,023,061.02	3,177,616,577.27	3,981,931,604.83
归属于上市公司股东的净利润	-86,481,727.93	-130,903,769.77	-53,464,937.80	375,981,772.23
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	-85,313,354.84	-185,820,455.76	-56,695,983.09	394,563,115.75
经营活动产生的现金流量净额	149,450,581.26	283,697,546.48	1,063,943,778.79	740,573,391.13

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

√适用 □不适用

本公司自 2018 年 12 月 31 日起，对中海液化气船舶管理(上海)有限公司达到控制，纳入合并财务报表。前三季度披露数据包含了中海液化气船舶管理(上海)有限公司在对应期间因盈利或其他原因造成的权益变动。

4 股本及股东情况

4.1 普通股股东和表决权恢复的优先股股东数量及前 10 名股东持股情况表

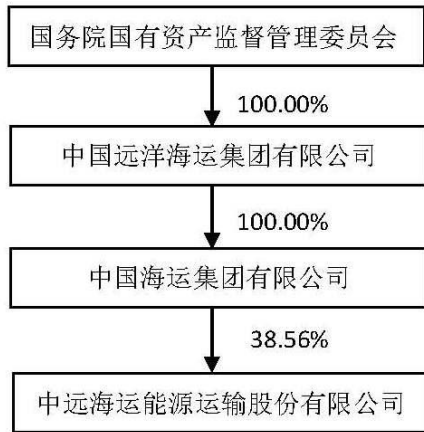
单位：股

截止报告期末普通股股东总数（户）					106,751		
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户）					101,757		
截止报告期末表决权恢复的优先股股东总数（户）					不适用		
年度报告披露日前上一月末表决权恢复的优先股股东总数（户）					不适用		
前 10 名股东持股情况							
股东名称 (全称)	报告期内 增减	期末持股数 量	比例 (%)	持有 有限 售条 件的 股份 数量	质押或冻结情况		股东 性质
					股份 状态	数量	
中国海运集团有限公 司		1,536,924,595	38.12	0	无		国有 法人
HKSCC NOMINEES LIMITED	279,001	1,285,219,997	31.88	0	未知		境外 法人
中央汇金资产管理有 限责任公司		92,709,700	2.30	0	无		国有 法人
中国证券金融股份有	3,507,000	31,356,641	0.78	0	无		国有

限公司							法人
嘉实基金—农业银行—嘉实中证金融资产管理计划		24,879,500	0.62	0	无		其他
广发基金—农业银行—广发中证金融资产管理计划		24,879,500	0.62	0	无		其他
中欧基金—农业银行—中欧中证金融资产管理计划		24,879,500	0.62	0	无		其他
香港中央结算有限公司	15,378,691	22,486,235	0.56	0	无		境外法人
全国社保基金四一四组合	17,694,304	17,694,304	0.44	0	无		国有法人
彭贺庆	-2,749,100	15,611,774	0.39	0	质押	7,469,664	境内自然人
上述股东关联关系或一致行动的说明	<p>(1) 于 2018 年 12 月 31 日，中国海运集团有限公司及其附属公司通过中金公司—建设银行—中金瑞和集合资产管理计划持有本公司 7,000,000 股 A 股股票，通过国泰君安证券资管—兴业银行—国泰君安君享新利六号集合资产管理计划持有本公司 2,065,494 股 A 股股票，通过兴业全球基金—上海银行—中国海运（集团）总公司持有本公司 8,641,504 股，因此中国海运及其附属公司于报告期末合计持有本公司 1,554,631,593 股 A 股股票，占本公司股份总数的 38.56%。</p> <p>(2) 本公司不存在有限售条件股东，因此前十名股东与前十名无限售条件股东相同，本公司第一名股东与第二至第十名股东之间不存在关联关系，未知第二名股东至第十名股东之间是否存在关联关系或一致行动关系。</p>						
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明	不适用						

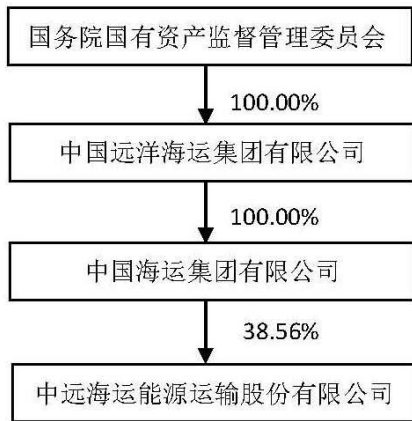
4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√适用 □不适用



4.3 公司与实际控制人之间的产权及控制关系的方框图

√适用 □不适用



4.4 报告期末公司优先股股东总数及前 10 名股东情况

□适用 √不适用

5 公司债券情况

√适用 □不适用

5.1 公司债券基本情况

单位:元 币种:人民币

债券名称	简称	代码	发行日	到期日	债券余额	利率	还本付息方式	交易场所
中海发展股份有限公司 2012 年公司债券(第一期)(品种二)	12 中海 02	122172	2012 年 8 月 3 日	2022 年 8 月 3 日	15	5.0	固定利率,单利按年计息,不计复利。每年付息一次,到期一次还本,最	上海证券交易所

							后一期利息随本金的兑付一起支付	
中海发展股份有限公司 2012 年公司债券（第二期）（品种一）	12 中海 03	122195	2012 年 10 月 29 日	2019 年 10 月 29 日	15	5.05	固定利率，单利按年计息，不计复利。每年付息一次，到期一次还本，最后一期利息随本金的兑付一起支付	上海证券交易所
中海发展股份有限公司 2012 年公司债券（第二期）（品种二）	12 中海 04	122196	2012 年 10 月 29 日	2022 年 10 月 29 日	10	5.18	固定利率，单利按年计息，不计复利。每年付息一次，到期一次还本，最后一期利息随本金的兑付一起支付	上海证券交易所

5.2 公司债券付息兑付情况

√适用□不适用

自上述债券发行之日起，本公司均已按时支付上述债券的利息。

5.3 公司债券评级情况

√适用 □不适用

根据中国证券监督管理委员会《上市公司证券发行管理办法》、《公司债券发行试点办法》和《上海证券交易所股票上市规则》、《上海证券交易所公司债券上市规则》的相关规定，中远海运能源运输股份有限公司（以下简称“中远海运能源”、“本公司”或“公司”，原名“中海发展股份有限公司”、原简称“中海发展”）委托信用评级机构中诚信证券评估有限公司（简称“中诚信证评”）对

本公司 2012 年 8 月 3 日发行的十年期公司债券（简称“12 中海 02”）以及 2012 年 10 月 29 日发行的七年期公司债券（简称“12 中海 03”）、十年期公司债券（简称“12 中海 04”）进行了跟踪信用评级。

中诚信证评在对本公司经营状况进行综合分析评估的基础上，出具了《中海发展股份有限公司 2012 年公司债券（第一期、第二期）跟踪评级报告（2017）》（简称“评级报告”）。评级报告维持“12 中海 02”、“12 中海 03”和“12 中海 04”债项信用等级均为 AAA，维持本公司主体信用等级为 AAA，评级展望为稳定。

5.4 公司近 2 年的主要会计数据和财务指标

√适用 □不适用

主要指标	2018 年	2017 年	本期比上年同期增减 (%)
资产负债率 (%)	53.84	53.19	1.22
EBITDA 全部债务比	0.11	0.15	-26.67
利息保障倍数	1.31	2.53	-48.22

三 经营情况讨论与分析

1 报告期内主要经营情况

2018 年，本集团拥有及控制的油轮运力投入 648,959 万吨天，同比增长 17.0%；实现运输量 1.55 亿吨，同比增长 29.54 %；运输周转量 5,453.72 亿吨海里，同比增长 34.05%。本集团实现主营业务收入人民币 121.24 亿元，同比增加 27.13%，主营业务成本人民币 102.77 亿元，同比增加 37.94%。实现归属于上市公司股东净利润人民币 1.05 亿元，同比降低 94.05 %；EBITDA 人民币 38.9 亿元，同比降低 17.25%。

主营业务分行业、分产品、分地区情况

单位:元 币种:人民币

主营业务分行业情况						
分行业	营业收入	营业成本	毛利率 (%)	营业收入比上年增减 (%)	营业成本比上年增减 (%)	毛利率比上年增减 (%)
水上运输业合计	12,123,928,914.76	10,277,028,432.24	15.03	27.13	37.94	减少 6.51 个百分点
主营业务分产品情况						
分产品	营业收入	营业成本	毛利率 (%)	营业收入比上年增减 (%)	营业成本比上年增减 (%)	毛利率比上年增减 (%)
内贸原油	2,396,674,307.73	1,533,220,868.54	35.57	-2.93	1.04	减少 1.85 个百分点
内贸成品油	1,700,584,156.29	1,439,326,491.56	15.26	417.10	459.78	减少 5.88 个百分点
内贸油品船舶租赁	109,210,881.10	74,002,049.60	31.38	-0.73	-14.95	增加 11.76 个百分点

内贸小计	4,206,469,345.12	3,046,549,409.69	27.25	44.65	63.65	减少 7.66 个百分点
外贸原油	5,204,160,264.49	5,218,968,232.91	-0.42	31.41	40.06	减少 6.33 个百分点
外贸成品油	719,024,965.16	767,369,517.57	-6.91	35.82	27.93	增加 6.40 个百分点
外贸油品船舶租赁	682,797,644.70	634,657,515.09	6.71	-50.45	-30.13	减少 27.36 个百分点
外贸小计	6,605,982,874.34	6,620,995,265.56	-0.39	12.58	26.49	减少 11.18 个百分点
油品运输合计:	10,812,452,219.46	9,667,544,675.25	10.37	23.21	36.24	减少 8.41 个百分点
外贸 LNG 运输	1,180,759,554.53	519,195,714.54	56.03	90.48	102.56	减少 2.62 个百分点
内贸 LPG 运输	8,370,104.16	6,152,600.04	26.41	-36.63	-34.22	减少 2.78 个百分点
外贸 LPG 运输	94,818,381.03	59,376,249.05	37.30	19.43	17.97	增加 0.70 个百分点
其他	27,528,655.58	24,759,193.36	10.06	-43.01	-35.52	减少 10.44 个百分点
主营业务分地区情况						
分地区	营业收入	营业成本	毛利率 (%)	营业收入比上年增减 (%)	营业成本比上年增减 (%)	毛利率比上年增减 (%)
国内运输	4,214,839,449.28	3,052,702,009.73	27.25	44.28	63.16	减少 7.63 个百分点
国外运输	7,909,089,465.48	7,224,326,422.51	8.52	19.56	29.48	减少 7.13 个百分点
水上运输业合计	12,123,928,914.76	10,277,028,432.24	15.03	27.13	37.94	减少 6.51 个百分点

运输量及运输周转量情况表

运输量及运输周转量情况表						
运输量/运输周转量	2018 年运量	2017 年运量	同比增减	2018 年运输周转量	2017 年运输周转量	同比增减
单位	(万吨)	(万吨)	(%)	(亿吨海里)	(亿吨海里)	(%)
内贸原油	5,121.19	5,094.23	0.53	157.76	174.16	-9.42
内贸成品油	1,670.17	325.33	413.38	151.03	39.91	278.44
内贸船舶小计	6,791.36	5,419.56	25.31	308.79	214.07	44.25
外贸原油	7,813.03	5,879.80	32.88	4,860.86	3,635.27	33.71
外贸成品油	847.30	635.85	33.25	281.87	217.91	29.35
外贸船舶小计	8,660.33	6,515.65	32.92	5,142.73	3,853.18	33.47
油品运输	15,451.69	11,935.21	29.46	5,451.52	4,067.25	34.03
LPG 运输	31.90	17.11	86.44	2.20	1.03	113.59
水上运输业合计:	15,483.59	11,952.32	29.54	5,453.72	4,068.28	34.05

外贸油运业务:

2018 年本集团油轮运力规模进一步扩大,截止 2018 年 12 月 31 日共拥有和控制油轮 151 艘,2,188 万载重吨,较上年年底增加 29 艘,315 万载重吨。

2018 年,本集团完成外贸油运运输量 8,660.33 万吨,同比增加 32.92%;运输周转量 5142.73 亿吨海里,同比增加 33.47%;运输收入人民币 66.06 亿元,同比增加 12.58%。面对市场低谷,公司发挥船队规模、全球网点、战略客户等优势,VLCC 船队经营水平跑赢同期市场收益水平。

(1) 强化全球网点揽货联动和船队摆位规划，经营收益跑赢传统航线。运用数据模型强化船队摆位规划，充分发挥休斯顿、伦敦、新加坡、香港四个海外经营网点的作用，开拓了红海小三角航线、美西大三角航线、美湾远东航线、巴西远东航线的新客户、新航线，货源网络和航线布局更加全球化，经营收益高于传统航线同期市场水平。

(2) 发挥战略客户合作优势提前布局，重点项目效益贡献突出。向中化期租租入 5 艘 VLCC，实行与中化、中石油 COA 合作，建立双方合作共赢机制。开辟了波斯湾-马德岛 VLCC 准班轮新航线，优化运营效率和质量。为市场低迷期减亏增盈发挥了重要作用。

(3) 采取灵活经营手段，抵抗市场低迷情况。针对新船首航运价低的情况，为新接 VLCC 揽取了首航次成品油货源、提高了收益。第四季度市场高企，充分利用自营运力进入市场，高位运营的同时提高长航线比例，锁定了一段时期的收益。

内贸油运业务：

2018 年，本集团克服内贸市场货量下滑的不利影响，完成内贸油运周转量 308.79 亿吨海里，同比增长 44.25%；运输收入人民币 42.06 亿元，同比增长 44.65%。

(1) 通过增资控股完成了对中石油成品油船队收购，中远海运石油运输有限公司正式挂牌运作，强化公司本部与合资公司的业务协同和规模效应，内贸成品油收入和毛利同比大增 417.10% 和 273.24%，本集团在该领域的行业龙头地位凸显。

(2) 强化与港口、代理、货主等多方协调和密切衔接，优化内贸班轮服务、提供客户增值服务，稳定老客户、开发新客户，公司内贸油运 COA 货源占比达 92%。

(3) 最大化发挥内外贸兼营船的独特优势，加强内外贸市场运力投放的即时联动和优化配置，2018 年共开展内外贸运力联动 15 艘次，船队运营效率和经营效益得到提高。

LNG 运输业务

2018 年，本集团 LNG 运输业务规模继续快速扩大，年内共有参与投资的 10 艘、173 万立方米 LNG 船舶上线运营。截至 2018 年 12 月 31 日，本集团共有参与投资的 26 艘、435 万立方米 LNG 船舶投入运营；尚有 12 艘、208 万立方米 LNG 船舶在建，全部将于 2020 年底前上线运营。2018 年，LNG 板块贡献税前利润人民币 4.1 亿元，同比增长 72.9%。

(1) LNG 北极航道运输的领先优势进一步确立。本集团参与投资了俄罗斯亚马尔项目新造 19 艘 LNG 船舶中的 18 艘，其中 14 艘为 Arc7 级极地破冰 LNG 运输船。2018 年，上述 14 艘 LNG 北极船中共有 7 艘陆续上线运营，实现了开辟北极 LNG 运输航线的重大行业突破。2018 年 7 月，中国首艘亚马尔 LNG 项目船，由本集团参与投资建造的 Vladimir Rusanov 轮经由北极东北航道运抵江苏，取得了中国北极航道开发的新突破。

(2) 开拓 LNG 运输新项目取得战略性突破。密切关注中石油等油气公司在 LNG 运输方面的需求，跟踪项目进展，抓住一切机会做好品牌营销，与中石油达成了全面深化 LNG 合作的意向。

(3) 面对 LNG 产业的黄金发展机遇，作为中国 LNG 运输业的领军者，本集团成功举办了“2018 上海 LNG 发展论坛”，组织海内外 LNG 产业链各相关方，围绕“绿色、安全、发展、共赢”的主题，共同探讨中国和全球 LNG 产业发展方向，凝聚共识。

本集团主营业务成本构成如下表：

单位：元

分行业情况							
分行业	成本构成项目	本期金额	本期占总成本比例(%)	上年同期金额	上年同期占总成本比例(%)	本期金额较上年同期变动比例(%)	情况说明
水上运输业	燃料费	3,238,971,936.12	31.52	2,027,482,178.91	27.21	59.75	
	港口费	761,784,259.07	7.41	631,624,899.40	8.48	20.61	
	船员费	1,421,537,912.75	13.83	1,179,234,648.57	15.83	20.55	
	润物料	248,159,132.50	2.41	192,187,593.26	2.58	29.12	
	折旧费	2,129,702,262.10	20.72	1,871,003,359.99	25.11	13.83	
	保险费	168,064,141.09	1.64	157,348,358.91	2.11	6.81	
	修理费	278,741,447.11	2.71	254,228,378.64	3.41	9.64	
	船舶租费	1,636,966,852.08	15.93	806,194,318.62	10.82	103.05	
	其它	393,100,489.42	3.83	331,180,090.54	4.45	18.70	
	合计	10,277,028,432.24	100.00	7,450,483,826.84	100.00	37.94	

本集团于 2018 年 12 月 31 日的船队结构如下：

	运营船舶			在建船舶	
	艘数	万载重吨/万立方米	平均船龄	艘数	万载重吨/万立方米
本集团控股子公司					
油轮	137	1,902	8.7	16	305.8
LPG 轮	5	1	11.8		
LNG 轮	6	105	1.4		
小计	148	1,903/105	8.5	16	305.8
长期租入					
油轮	14	287	8.4		
小计	14	287	8.4		
合营及联营公司					
油轮	9	72	8.2	3	19.5
LNG 轮	20	330	3.8	12	207.5
小计	29	72/330	5.2	15	19.5/207.5
合计	191	2,262/435	8.0	31	325.3/207.5

前景展望

国际油运市场

2019 年初，OPEC 再度执行为期 6 个月的减产，截至 2019 年 2 月底，减产执行率再次超过 100%。而 OPEC 在下半年减产政策的走向将会与中美贸易争端、伊朗制裁、委内瑞拉制裁等政治

经济事件的发展有关，具有不确定性。但与 2018 年形势不同，美国、巴西等美洲地区原油出口增长确定性大幅增加。IEA 预计 2019 年全球石油消费仍将增长约 140 万桶/日。货源结构变化引起的运距拉长以及石油消费的稳健增长将给油轮运输需求带来有力支撑。预计 2019 年国际原油运输市场需求将继续保持健康增长。

油轮新增运力方面，预计 2019 年上半年仍将迎来一波新船交付潮，但由于 2017-2018 年船东下单谨慎，2019 年之后一段期间内新船交付预计大幅放缓。受造船行业产能出清、钢材、人工成本上升以及环保公约对船舶建造标准的提高，新造船价格或将进入上涨周期。2019 年 1 月 VLCC 新船造价为 9,300 万美元/艘，较 2018 年初的 8,150 万美元/艘提高了约 14%。将一定程度上抑制新船订单的增速。

运力拆解方面，船舶老龄化是拆船的主要因素，截至 2019 年 2 月，全球 15 年以上原油轮占总运力比例约 22%，处于历史高位。除了船队老龄化，日益严格的环保公约也将支持未来一段期间内较高的拆解率。另外，2019 年是 IMO 限硫公约实施前的最后一年，选择安装脱硫设备的油轮将在 2019 年内集中进坞改造，将阶段性地影响有效运力的供给。

综上，2019 年起国际油运市场的供需基本面将持续向好，油轮运输行业将步入新一轮上行周期。

国内油运市场

未来国内炼化行业外部监管加强、政策导向变化，落后产能将加快退出，行业集中度不断提高，国内炼油产业已进入转型升级阶段，基地化、园区化、一体化趋势明显。这其中新型民营大型一体化炼化企业的原油加工能力均在 1,000 万吨/年以上，且有更完善的下游化工基础和更复杂的产业链结构。据统计，2017-2020 年，民营炼厂新建及改扩建炼油项目合计加工能力将达到 1.1 亿吨，将有力支撑中国进口原油持续增长和内贸中转油运输需求。海洋油方面，2018-2020 年间新建、改造的海洋油井约在 2020 年后投产，2020 年后海洋油运输需求将逐步回升。而随着国内 VLCC 码头建设以及管道铺设进一步完善，将分流一部分沿海中转油运输需求。整体而言，沿海原油运输市场将保持整体稳定。

预计国内成品油消费未来几年会有小幅增加，供给方面炼厂产能持续扩张，布局逐渐完善，以往北油南运的格局或将改变，成品油区域间的运输需求有所增加。未来国内成品油运输格局或将向规模化、大型化、短途化的格局转变。随着我国炼化行业快速发展，结构性过剩问题将日益凸显，成品油的出口需求将进一步打开并向常态化、规模化发展。

LNG 运输市场

长期来看，BP《世界能源展望 2019》预测，2019-2040 年全球天然气消费增速将远高于煤炭和石油，年均增速为 1.7%，而 LNG 消费需求将较 2017 年增长一倍以上。预计中国等亚洲国家仍是全球 LNG 需求增长的主要引擎，LNG 供给增量则主要由北美地区主导。

近期来看，2018 年末，全球天然气液化能力为 4.12 亿吨/年，新增 3,000 万吨。目前尚有 6,380 万吨/年的液化项目在建，1.91 亿吨/年的液化项目还在前端工程设计中。随着新的 LNG 项目投产，2019 年预计新增天然气液化能力 2,810 万吨，其中美国将新增 2,600 万吨产能。

全球 LNG 船队平均船龄 10.6 年，相对于 LNG 船实际寿命通常 35-40 年船龄，船队结构较为

年轻，拆船需求不足。机构预测，2019年常规型（15-20万立方米）LNG船交付36艘，5万立方米以下船舶交付6艘，全年运力供给增长7.2%，市场运力继续短缺。

总体而言，LNG运输市场仍是以贸易需求增长为主导的新兴市场，机构预测2019年LNG船即期市场租金水平将继续保持高位。

2 导致暂停上市的原因

适用 不适用

3 面临终止上市的情况和原因

适用 不适用

4 公司对会计政策、会计估计变更原因及影响的分析说明

适用 不适用

（1）会计政策变更

①2017年，财政部修订了《企业会计准则第14号——收入》、《企业会计准则第22号——金融工具确认和计量》、《企业会计准则第23号——金融资产转移》、《企业会计准则第24号——套期会计》、《企业会计准则第37号——金融工具列报》等五项会计准则，本集团自2018年1月1日起执行上述修订后的企业会计准则修订及指南，对会计政策相关内容进行调整。相关会计政策变更已经本公司2017年第14次董事会会议批准。

A 新收入准则的影响：

原准则下，本集团将支付的租家佣金（ADDRESS COMMISSION，租家在向船东支付运费时直接从运费中扣除）计入营业成本，新准则下，租家佣金冲减营业收入，执行新准则同时减少本集团2018年收入和成本约1.16亿元。

本集团将原计入应收账款的应收未完航次收入调整至合同资产，与合同相关的预收款调整至合同负债。

B 新金融工具准则的影响：

本集团根据新《企业会计准则第22号——金融工具确认和计量》相关规定，结合管理层管理金融资产的业务模式，对可供出售金融资产进行重新分类，分别分类为“以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产”以及“以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产”。并将金融工具原账面价值和在新金融工具准则施行日（即2018年1月1日）的新账面价值之间的差额计入2018年1月1日的年初未分配利润。

上述收入准则以及金融工具准则变更，本集团受影响的报表项目及金额如下：

项目	2017年12月31日	2018年1月1日	调整数
资产合计	1,314,073,222.90	1,320,270,798.55	6,197,575.65
其中：应收账款	918,356,643.75	448,160,529.13	-470,196,114.62
合同资产		470,196,114.62	470,196,114.62
可供出售金融资产	395,716,579.15		-395,716,579.15
其他权益工具投资		309,029,642.64	309,029,642.64
其他非流动金融资产		92,884,512.16	92,884,512.16
负债合计	13,033,298.73	13,033,298.73	
其中：预收款项	13,033,298.73		-13,033,298.73
合同负债		13,033,298.73	13,033,298.73
股东权益合计	13,496,453,959.49	13,502,651,535.14	6,197,575.65
其中：未分配利润	13,496,453,959.49	13,502,651,535.14	6,197,575.65

②本集团根据财会[2018]15号规定的财务报表格式编制2018年度财务报表，并采用追溯调整法变更了相关财务报表列报。如：应收票据及应收账款、其他应收款、应付票据及应付账款、其他应付款等。相关会计政策变更已经本公司2018年第8次董事会会议批准。

(2) 会计估计变更

根据《企业会计准则第4号—固定资产》有关规定，每个会计年度终了，企业应对固定资产的预计使用寿命、净残值和折旧方法进行复核，如果固定资产的预计使用寿命、净残值与原先会计估计数有差异的，应当进行相应调整。

本集团按照拆船废钢价预计船舶净残值。本报告期，本集团对自有船舶的使用寿命、预计净残值和折旧方法进行了复核，鉴于拆船废钢价发生了变化，为了提供更加可靠、相关及可比的会计信息，对船舶的净残值进行变更。

会计估计变更的内容和原因	审批程序	开始适用的时点	备注
船舶预计净残值由280美元/轻吨变更为330美元/轻吨。	2018年第四次董事会会议	2018年1月1日	因此项会计估计变更，增加本集团2018年度利润总额0.71亿元。

5 公司对重大会计差错更正原因及影响的分析说明

适用 不适用

6 与上年度财务报告相比，对财务报表合并范围发生变化的，公司应当作出具体说明。

适用 不适用

本集团合并财务报表的合并范围以控制为基础确定，包括本公司及全部子公司的财务报表。

中远海运能源运输股份有限公司

董事长：黄小文

2019年3月27日