

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，並明確表示概不就因本公告全部或任何部份內容而產生或因倚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)

**內幕消息
就資產減值撥備問詢函
向上海證券交易所作出回覆**

本公告由中遠海運能源運輸股份有限公司(「**本公司**」)，連同其附屬公司，統稱「**本集團**」)根據香港聯合交易所有限公司(「**聯交所**」)證券上市規則第13.09(2)(a)條及第13.10B條以及香港法例第571章證券及期貨條例(「**證券及期貨條例**」)第XIVA部而作出。

請參閱本公司於二零二二年一月二十一日於上海證券交易所及聯交所網站刊發的公告(「**公告**」)，內容有關本集團於截至二零二一年十二月三十一止年度(「**報告期**」)的財務報表中列賬之對本集團現有141艘船舶中的94艘船舶計提資產減值撥備(「**資產減值撥備**」)。

二零二二年一月二十一日，本公司收到上海證券交易所關於資產減值撥備的問詢函(上證公函[2022]0044號)(「**問詢函**」)。本公司已對問詢函所提出的各項問題進行回覆，其中涉及公告所披露資料的內容主要如下：

- 一、根據披露，公司對所持141艘船舶中的94艘船舶資產計提減值準備，合計約49.6億元。其中，外貿老齡船舶資產組計提減值1,372.06萬元，非外貿老齡船舶資產組計提減值49.38億元，浮倉計提減值986.86萬元。請公司(1)按照船齡、運輸貨種、航線等進一步區分非外貿老齡船舶資產組，並根據類型分別披露減值船舶的數量、賬面價

* 僅供識別

值、公允價值減去處置費用後淨額、未來現金流量的現值和可回收金額；(2)補充披露資產減值測算的具體過程、主要參數選取及依據，與就關鍵參數可獲得的外部數據進行比較，論證說明評估是否存在重大偏離以及報告期計提大額減值的原因和合理性，計提金額是否準確、恰當。

公司回覆：

(一) 按照船齡、運輸貨種、航線等進一步區分非老齡船舶資產組，並根據類型分別披露減值船舶的數量、賬面價值、公允價值減去處置費用後淨額、未來現金流量的現值和可回收金額

根據一貫性的原則，公司進行船舶資產減值測試時，對船舶資產設定為三個資產組，即外貿老齡船舶資產組、非外貿老齡船舶資產組和浮倉資產組。其中：

外貿老齡船舶資產組：指從事純外貿業務且船齡在15年及以上的油輪資產；

非外貿老齡船舶資產組：指從事內貿業務的所有油輪以及從事純外貿業務且船齡在15年以下的油輪資產；

浮倉資產組：指正在改造為浮倉的油輪資產，該資產組為2021年新增資產組。

根據日常經營管理需要，公司對非外貿老齡船舶資產組以典型航線、貨種為標準做數據統計和分析。在船舶減值測試時，公司對該資產組採用了同樣的細分標準，具體減值測試情況如下表：

(表1)

單位：人民幣萬元

典型航線	貨種	船舶數量	減值船舶 數量	賬面價值	公允價值減 去處置費用 後的淨額	未來現金流 量的現值	可收回金額
內貿	原油	39	15	686,940	367,868	884,716	884,716
內貿	成品油	18	7	361,645	261,281	399,311	399,311
VLCC中東－中國	原油	45	44	1,944,889	1,554,048	1,513,578	1,554,048
蘇伊士黑海－地中海	原油	3	3	105,621	103,132	86,886	103,132
阿芙拉科威特－新加坡	原油	2	1	48,811	35,170	43,249	43,249
LR2中東到日本	成品油	8	6	215,104	158,812	179,390	179,390
LR1中東到日本	成品油	4	4	106,942	42,472	76,408	76,408
MR西印度到日本	成品油	8	7	143,346	94,611	(64,026)	94,611
總計		127	87	3,613,298	2,617,394	3,119,512	3,119,512*

備註： *上表中可收回金額總計數(3,119,512萬元)是按照市場法與收益法孰高原則確認的「非外貿老齡船舶資產組」整體的可收回金額，非上述各行項目的加總數。

如按照非外貿老齡船舶年齡結構分析，則減值分佈情況如下：

(表2)

單位：人民幣萬元

船齡分組	艘數	賬面價值	公允價值減去處置 費用後的淨額	未來現金流量的 現值	可收回金額
10年以下	67	2,222,926	1,852,861	1,892,150	1,892,150
10－14.99年	41	1,069,360	635,568	834,280	834,280
15年及以上	19	321,012	128,965	393,082	393,082
總計	127	3,613,298	2,617,394	3,119,512	3,119,512

(二) 補充披露資產減值測算的具體過程、主要參數選取及依據，與就關鍵參數可獲得的外部數據進行比較，論證說明評估是否存在重大偏離以及報告期計提大額減值的原因和合理性，計提金額是否準確、恰當。

1、關於減值測試與評估的過程

公司於2021年12月20日聘請具備資產評估資質的中通誠資產評估有限公司對本集團現有141艘船舶以2021年12月31日為基準日，以船舶資產減值測試為目的的資產評估工作，並出具了《資產評估報告》(中通評報字[2022]12009號)。

根據《企業會計準則第8號資產減值》第六條規定，「資產存在減值跡象的，應當估計其可收回金額。可收回金額應當根據資產的公允價值減去處置費用後的淨額與資產預計未來現金流量的現值兩者之間較高者確定」。因此，公司根據資產組的公允價值減去處置費用後的淨額(即：市場法)與資產預計未來現金流量的現值(即：收益法)兩者之間較高者確定資產組可收回金額。資產組可收回金額低於賬面價值的金額即為資產減值金額。

2、主要參數選取及依據

在**市場法**下，利用市場上同樣或類似資產的近期交易案例，採用市場法確定船舶的公允價值。具體到本次船舶資產評估，市場法是通過調查二手船市場，採用Clarksons發佈的市場實際成交案例，選擇若干艘與被評估船舶相同類型、主要技術參數相似、使用時間相近、近期交易的二手船作參照物，通過被評估船舶與每個參照物的分析比較，確定載重噸、使用時間、交易時間、交易條件、使用情況以及建造國調整係數，據此估算對應的被評估船舶價格取值，並進行算術平均，確定被評估船舶的評估值。

在**收益法**下，按照企業會計準則的規定，採用現金流量折現法計算未來現金流量的現值。本次評估的船舶資產的現金流量現值，採用等價期租收益的模式進行，並結合各船舶的歷史經營成本、費用情況預測未來各年度的

現金淨流量，最終以合理的折現率進行折現。該測試依據公司對於未來等價期租日租金(TCE)、船舶殘值回收、營運資本及折現率等的判斷及假設。其中：

(1) 未來各船型典型航線TCE選取依據為：

內貿船舶因沒有權威機構的預測數據，公司使用2016-2021年公司實際內貿TCE的平均值為預測數據。

外貿船舶以測試時德魯裡公佈的最近一期報告(2021年三季度)中油輪典型航線2021年及未來5年年度TCE預測數據為基礎進行測算。

- (2) 以現金支付的成本費用基於2017年-2021年採用各細分貨種船型歷史均值計算，其中：船員成本考慮逐年遞增5%，主要考慮根據國家統計局城鎮單位在崗職工平均實際工資指數，最近10年的環比增長率平均為7.8%，以及未來經濟發展的目標是高質量發展，不再追求經濟高增長，因此本次船員人工環比增長率按5%考慮；其他以現金支付的成本費用(機務費用、保險費用等)採用2017-2021年各船型歷史均值。
- (3) 資本化支出，根據船級社對船舶證書管理需要，船舶在規定的船齡需要進行必要的修理、檢驗，公司根據各細分船型不同檢驗類型產生費用的歷史均值(例如15年船齡CAP改造)測算各船舶未來資本化支出。
- (4) 殘值回收，根據公司最近一期公佈的船舶殘值(280美元/輕噸)及船舶輕噸數計算殘值。
- (5) 稅前折現率，採用9.78%，其中：無風險報酬率2.78%(評估基準日10年期國債利率)，行業風險報酬率4.5%、經營風險報酬率2.5%。

3、關於關鍵參數可獲得的外部數據

2021年末測試時使用德魯裡公佈的最近一期油輪典型航線TCE預測數據，2022－2026年TCE水平為：

(表3)

單位：美元/天

VLCC 中東－中國：	16,850/24,400/25,100/26,500/27,100
蘇伊士型原油輪黑海－地中海：	11,075/17,400/19,400/20,300/20,800
阿芙拉型原油輪科威特－新加坡：	9,175/14,500/15,900/16,500/17,000
LR2成品油輪中東－日本：	18,500/19,500/20,300/20,600/20,700
LR1成品油輪中東－日本：	16,200/17,000/17,600/17,800/18,100
MR成品油輪西印度－日本：	6,800/7,000/7,100/7,100/7,200

備註：2026年以後TCE取2026年水平

4、關於船舶資產減值計提合理性說明

德魯裡2020年三季度至2021年三季度不斷下調主幹航線VLCC中東－中國(TD3C)2021年全年以及2022年的預計TCE水平，見下表示：

(表4)

單位：美元/天

預測期	VLCC 中東－中國(TD3C)德魯裡各期預測值				
	2020Q3	2020Q4	2021Q1	2021Q2	2021Q3
2021	18,750	13,150	11,700	2,300	1,242
2022	23,300	22,400	20,300	18,600	16,850
2023	24,800	23,400	23,000	24,200	24,400
2024	25,600	24,800	24,200	26,700	25,100
2025	25,100	25,800	25,400	27,400	26,500
2026	NA	NA	26,500	28,600	27,100

數據來源：德魯裡，中遠海能整理。

備註：2020年末船舶資產減值測試依據德魯裡2020年第三季度披露的油輪典型航線日收益(TCE)水平。

上表中，該權威機構2020年第三季度預計2021年平均TCE水平為18,750美元／天，而2021年第三季度報告對全年TCE的預估值降至1,242美元／天；對於2022年－2024年的TCE水平預測同樣有不同程度的下調。該權威機構預計自2025年起VLCC市場將得以恢復。

按照收益法評估測算時，評估期間前幾年TCE水平的大幅調減帶來的折現評估收益的降幅，遠遠高於評估期間後幾年調整增加的TCE水平帶來的折現評估收益的增幅。同時，按照折現計算規則，折現因子具有前高後低的規律，這進一步擴大了2021年船舶資產評估值與2020年船舶資產評估值的差距，從而大幅增加了2021年度船舶資產評估減值規模。

鑒於上述分析，公司經核實認為，報告期進行減值測試使用的外部數據遵循了一貫性原則，客觀合理，不存在重大偏離，在此基礎上根據模型測算得到的減值計提金額是準確、恰當的。

二、根據披露，本次計提資產減值損失的主要原因是國際權威機構下調油輪運輸市場租金水平預測、「碳減排」政策影響和落實綠色發展戰略。請公司補充披露：(1)公司發現相關資產存在減值跡象的時點，以及公司完成相關資產減值測試、確認具體計提金額的時點；(2)結合近十年船舶租金水平趨勢和公司經營業績情況，說明前期資產減值測試及減值計提的具體情況；(3)落實綠色發展戰略對於本次減值的具體影響；(4)比照同行業可比公司減值計提等情況，說明公司前期是否存在資產減值不充分、不及時，是否符合會計準則相關規定。

公司回覆：

(一) 公司發現相關資產存在減值跡象的時點，以及公司完成相關資產減值測試、確認具體計提金額的時點

按照上海證券交易所《股票上市規則》和中國企業會計準則要求，公司對重要資產價值情況保持持續關注，及時跟蹤影響船舶資產價值驅動因素的變動情況，一經發現潛在價值風險並經過審慎評估和確認後，及時向投資人提示相關風險情況。

2021年上半年國際油運市場受去庫存週期、OPEC+減產協議持續、原油價格持續上漲、各國政府因新冠病毒變異頻發加強對民眾出行限制等不利因素的影響，國際油運市場持續低迷、多條典型航線TCE水平持續處於負收益區間。公司密切關注國際權威機構(特別是德魯裡)和行業分析師、業內同行企業對油輪運輸市場的預期情況。

雖然2020年Q4及2021年Q1、Q2德魯裡報告調低了對未來五年的TCE水平預期，比如對2021年VLCC中東－中國(TD3C)的預期TCE由原來的18,750美元/天調低至Q2報告的2,300美元/天，對2022年預期TCE由原來的23,300美元/天調低至Q2報告的18,600美元/天，但是公司管理層根據歷年油輪市場規律判斷，結合同行企業、研究機構和航運經紀人對2021年下半年油輪運輸市場將底部企穩並上行復甦的普遍預期，**認為在2021年中後期，隨著第四季度傳統旺季到來，公司船舶資產應不會出現顯著的減值跡象。**

然而進入2021年11月，新冠疫情出現高傳染性奧密克戎變異毒株，各國紛紛重啟原本已放鬆的出行管制，各機構紛紛下調2021年全年及2022年油輪各船型收益預測。

此外，國際海事組織(IMO)於2021年6月召開海上環境保護委員會(MEPC)76次會議，宣佈EEXI能效指標於2023年1月1日起正式生效。2021年11月IMO MEPC第77屆會議，對船舶能效、船舶GHG(溫室氣體)減排等11個重點議題做了討論，進一步規範相關指標的測算方式，制定實施路徑和管控措施，明確了國家之間的協調機制。同時，國務院於2021年10月24日印發了《2030年前碳達峰行

動方案》，明確提出「加快形成綠色低碳運輸方式，確保交通運輸領域碳排放增長保持在合理區間」的總體要求。行動方案中特別提出了航運企業要「加快老舊船舶更新改造，發展電動、液化天然氣動力船舶，推動運輸工具裝備低碳轉型」的具體要求。

由於新的油運市場擾動因素出現，疊加航運企業環保政策出台和具體方案要求的確立，公司於2021年11月中旬啟動了2021年末船舶資產價值測算工作，包括成立專項小組、選聘符合資格的評估機構等。

公司於12月20日經選聘確定中通誠資產評估有限公司對本集團(涉及本部和所屬四家境內外公司)油輪船隊的141艘船舶資產進行評估。於1月7日，評估機構正式出具資產評估報告確認了船舶資產減值金額。

根據公司章程和公司治理工作規範，公司2021年度船舶資產減值議案於1月10日履行「三重一大」決策審批後，隨即提交審計委員會委員審核；公司審計委員會於1月14日審核批准了船舶資產減值議案並同意提交董事會(監事會)最終審批。董事會(監事會)於1月21日審議批准該議案後於當晚正式對外公告。

(二) 結合近十年船舶租金水平趨勢和公司經營業績情況，說明前期資產減值測試及減值計提的具體情況

2016年，本集團將中遠集團、中海集團所屬油氣板塊業務進行重組，從而形成現有的經營管理模式和船舶資產結構。在經營方面，公司整合油輪板塊的經營管理、船舶管理，由公司總部統一負責並確立了油輪船隊「內外貿兼營」、「大小船聯動」，以及「為客戶提供全程油品運輸物流解決方案」的經營策略，致力於實現「做能源運輸卓越領航者」的戰略願景。

公司自重組以來至2021年年度歸屬於母公司淨利潤情況以及油運市場VLCC TD3C(中東—中國)航線年均TCE如下表：

(表5)

項目	2016	2017	2018	2019	2020	2021年 (預計)
VLCC TD3C年均TCE(美元/天)	-	16,584	18,802	39,413	48,179	-518 -49.2至
年度歸屬於母公司淨利潤(人民幣億元)	19.23	17.66	1.05	4.32	23.73	-51.2

數據來源：波羅的海交易所，中遠海能整理。

註：2017年2月8日起，波羅的海交易所開始對VLCC船型TD3C航線運價進行統計。

按照企業會計準則關於資產組的定義，結合公司經營特點和經營策略，公司將統一經營管理的本部及所屬從事油品運輸的全資境內外子公司各船型油輪作為一個整體資產組，每年年末進行資產減值測試。由於公司內貿業務毛利率較為穩定，對沖了外貿業務收益的波動性，2016年至2019年度減值測試後均未發現減值跡象。

需要進一步說明的是，根據上表，公司2018年度實現歸屬於母公司淨利潤人民幣1.05億，2018年VLCC TD3C平均TCE水平為18,802美元/天。在年底進行船舶資產減值測試時，一方面由於公司將所有船舶作為一個資產組，內外貿船舶預計收益相抵後沒有明顯減值跡象；另一方面，2018年第四季度，運輸需求增長，且在環保公約的催化下拆船量激增，市場景氣度好轉，運價獲得較大漲幅。基本面的改善，也使市場參與者普遍認為2018年國際油運底部企穩，並將在2019年持續好轉(2019年VLCC TD3C平均TCE為39,413美元/天，也是對2018年管理層預判合理性的佐證)。此外，從外貿船舶的評估經營收益預期來看，2018年的預期收益也高於2017年，不具備計提船舶減值的條件。

2020年外貿油運市場在產油國石油價格戰後短期沖高，而後自5月份開始進入漫長的去庫存階段，市場運價持續低迷。2020年年末，根據十四五期間運力更新計劃，公司將10艘15年以上外貿老齡船舶單獨列為「外貿老齡船舶資產組」，其餘船舶列為「非外貿老齡船舶資產組」。按照一貫性模型測試，外貿老齡船舶資

產組出現顯著資產減值跡象，經符合資質的評估公司評估確認，當年計提人民幣8.41億元船舶資產減值，並於2021年1月25日正式對外公告。此項計提在2020年度年報中予以確認和披露，並經審計師事務所審計，最終由董事會審議批准。

(三) 落實綠色發展戰略對於本次減值的具體影響

國際社會和行業組織、企業對「碳減排」、「碳中和」的政策路線實施路徑尚未統一，但主流觀點是減少傳統化石能源，增加天然氣和新能源，從而從長期看將降低油品運輸需求，並將潛在影響各船型典型航線未來TCE預測。同時，國際海事組織EEXI能效評級及CII的政策實施，對於EEXI能效評級較差的老齡船舶，因主機功率限制需要降速航行，導致其TCE落後於所屬船型典型航線TCE水平。

此外，根據公司綠色發展戰略，將對油輪船舶進行結構性優化。隨著環保型船舶的加入，高價值貨物優先配載給環保型船舶，以取得高收益。同時非環保型船舶的出清以及可配載貨物減少，也會降低此類船舶的預期收益。

基於此，經與評估師分析、審核並確認，公司對於老齡船舶採用TCE環保折扣係數(平均為0.9)的方式對典型航線TCE預測水平做了相應調整，帶入到相對應的船舶資產組中進行減值測試。

(四) 比照同行業可比公司減值計提等情況，說明公司前期是否存在資產減值不充分、不及時，是否符合會計準則相關規定

公司也關注到A股及海外同類業務公司計提船舶資產減值的情況。但鑒於各公司在船型結構、航線佈局、細分市場、經營策略等方面存在較大差異；在船舶

資產核算方面，也存在折舊年限、殘值、資產組設定等會計政策上的差異，因此同類企業之間船舶減值測試結果、計提減值時間分佈等缺乏可比性。

按照會計準則和上市公司年報相關規定，公司每年年末均對船舶資產進行減值測試。在出現明顯減值跡象時，公司經評估師和審計師審核確認，及時並充分計提船舶資產減值。因此，公司的資產減值是充分的、及時的、符合會計準則相關規定的。

三、根據披露，國際油輪運價自2020年5月份後呈現下行趨勢。請公司結合現階段的經營、財務等方面情況，補充披露公司針對市場低迷已採取及擬採取的解決方案及應對措施，並充分揭示相關風險。

公司回覆：

在整個航運市場中，油輪運輸業務有其獨特的細分市場，受到國際政治、經濟、環保政策的衝擊更大，同時所帶來的收益彈性也更強。而且原油本身又是同時具有經濟屬性和政治屬性的大宗產品物資。與其他運輸形式比較，這也決定了油輪運輸市場的複雜性和非同步的週期性特徵。

從本集團整體的可持續盈利方面，公司一直以來致力於增厚內貿油輪運輸和LNG運輸業務的穩定收益，搶抓外貿油輪運輸業務機會、最大限度發揮外貿油輪運輸業務的彈性以實現增量收益。

面對國際油運市場持續低迷所帶來的經營壓力，本集團主要從四個方面採取了措施：一是加強國際油運市場走勢研判，制定多元化的經營策略，有效提升航次收益；二是加大內貿油運市場開發力度，將具有內外貿兼營資質的油輪最大限度投放至內貿油運市場；三是聚焦LNG運輸項目開發。2021年以來，公司所屬全資子公司上海中遠海運液化天然氣投資有限公司參與投資建造中石油國事二期3艘LNG運輸船

的選擇權項目、與合作方簽訂了中海油氣電6艘LNG運輸船項目框架協議；四是以控制船舶燃油消耗為重點，根據航次實際情況制定最佳效益航速，並嚴格監控航次各環節油耗情況。同時，通過強化市場研判，精細管理燃油採購工作，實現採購節支。

根據本集團2022年工作部署及未來工作計劃，本集團將持續做好成本端的精準管控，在現貨經營方面規劃好航線佈局，在期租經營方面踩好市場的節奏。面對中長期環保壓力以及能源轉型對傳統化石能源需求帶來的挑戰，本集團將持續優化油輪船隊結構，提升船隊的整體碳排放表現以及創效能力，同時提升穩定收益業務佔比，把握機遇做優LNG運輸業務板塊、深挖內貿油運板塊的市場潛力。本集團將通過不斷優化業務結構，提高抵禦國際油運市場波動風險的能力，從而達到可持續發展的目的。

有關本公司就問詢函所作回覆的詳情，請參閱本公司於同日刊載於上海證券交易所網站的《中遠海運能源運輸股份有限公司關於對上海證券交易所問詢函的回覆公告》。

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

中國，上海
二零二二年一月二十七日

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。