

中远海运能源运输股份有限公司

关于举办“机构投资者走进中远海运”活动情况的公告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其内容的真实性、准确性和完整性承担法律责任。

2022年9月20日，中远海运能源运输股份有限公司（以下简称“中远海能”、“公司”）与中远海运控股股份有限公司、中远海运发展股份有限公司、中远海运特种运输股份有限公司联合举办了“机构投资者走进中远海运”主题投资者沟通交流活动。相关活动旨在加强公司与机构投资者的沟通交流，增进机构投资者对上市公司及行业的了解，增进上市公司市场认同和价值实现，提高上市公司质量。现将活动情况公告如下：

一、沟通交流活动基本情况

1、时间：2022年9月20日，下午2:00-4:30；

2、地点：上海市虹口区东大名路1171号远洋宾馆3楼会议厅；

3、公司参会人员：公司董事会秘书倪艺丹女士；

4、调研机构名称（排名不分先后）：Aspoon Capital、JZ Capital、安信基金、东财基金、东方证券、东海基金、东航产投、第一北京、复胜资产、富国基金、国联安基金、国泰基金、国泰君安证券、国信证券、海富通基金、瀚亚投资、恒越基金、华安基金、华宝基金、华创证券、华泰证券、混沌投资、海通证券、建信保险资管、交银基金、金灿资本、交银施罗德基金、开弦资本、澜亭投资、诺德基金、农银汇理基金、平安基金、鹏扬基金、前海开源基金、青鼎资产、睿远基金、申万菱信基金、申万证券、申万证券自营、上银基金、太保资产、太平基金、太平养老保险、天风证券、泰旻投资、新思路投资、鑫元基金、兴全基金、

兴业证券、兴业基金、循理资产、旭松投资、西藏东财基金、伊洛资本、圆石投资、长安基金、长江证券、招商证券、中庚基金、中信保诚基金、中信建投证券、中海基金、浙商证券、招商基金、中银基金、中银国际证券。

二、主要交流内容

问题 1: 为什么 VLCC 市场起来得比中小型油轮慢? 公司如何展望今年四季度的油运市场行情?

答: 2 月底俄乌冲突爆发以后, 欧洲降低对俄罗斯的能源依赖, 从中东、美湾、南美等地加大原油、成品油进口量, 直接刺激了大西洋地区的海运需求, 苏伊士、阿芙拉船型运力成了直接受益船型。上半年 VLCC 虽出现过两波阶段性的上涨, 但由于该船型的供需格局并没发生根本性变化, 运价水平没有出现中小型油轮那样的行情。8 月开始, VLCC 市场出现持续复苏行情, 主要是由于美湾集中出货、部分 VLCC 留在大西洋区域经营, 优化了整体运力分布、燃油价格下跌改善 TCE 等因素。我们认为, 在运输需求持续增加、运力低速增长的情况下, 油轮各船型基本面不断改善, 虽然在复苏过程中运价会有波动, 但目前行业正处于加快重塑石油贸易格局的过程中, 四季度旺季行情值得期待。不过有一点需要强调, 航次从定载到收入确认有时间差。比如 VLCC, 定载到装货大约要 1 个月, 装货到卸货还要 1 个月。所以四季度的定载水平主要体现在明年 1、2 月份的业绩, 四季度的业绩则会很大程度反应第三季度的定载水平。

问题 2: 油轮老龄化程度这么严重, 船东为什么不拆船? 新船订单量这么低, 船东为什么不造船?

答: 前期, 由于 (1) 二手船船价高于拆船价格; (2) 受疫情影响部分地区拆解活动停滞; (3) 船东在 2020 年赚取利润后, 在财务上暂时可以支撑运输市场低迷带来的损失, 且对后市油轮收益上涨抱有预期等方面原因, 油轮老船退出缓慢。目前, 油轮各船型运价持续攀升, 出于对未来景气行情的期待, 船东更不可能轻易放弃手中的运力, 再加上 (1) 造船产能紧张; (2) 船舶资产价格上涨; (3) 燃料技术的不确定性等因素, 船东新造船意愿较低, 目前不到 5% 的订单运力将是至 2025 年底之前交付的所有新增产能。在运力供给预期收缩、需求预期

旺盛的背景下，船东更加“惜拆”。

问题 3：碳达峰”趋势下，如何看待未来的油运行情？

答：油轮运价取决于运力的供需结构。结合目前的老旧运力占比和新船订单情况来看，如果拆船情况符合预期，预计成品油轮最晚于 2024 年出现负增长，原油轮运力增长也将见顶。而石油需求在未来几年里还将持续增长。“碳达峰”早于“碳达峰”，运力供需结构进一步优化，将对运价水平提供有力支撑。其次，欧洲能源危机告诉我们，尽管新能源对传统化石能源的替代可能是大趋势，但未必这么快到来，化石能源依然在全球能源结构中占重要的份额。石油作为化工原料也具有很强的不可替代性。再者，从石油贸易格局来看，近年来，原油出口增量主要来自于美国、巴西等地，而原油进口增量又以中国、印度等发展中国家为主，原油贸易呈现“西油东运”的格局；欧洲践行环保政策炼能大幅萎缩，中东、亚太地区是未来 5 年全球新增炼能的引擎，成品油贸易呈现“东油西运”的格局。运距的拉长将有效支撑运输需求，从而推涨运价水平。

问题 4：即将生效的环保公约 EEXI 是否会加速老旧运力退出，公司打算如何应对？

答：EEXI 确实在碳排放能效方面对油轮船队产生了很大压力。根据全球油轮的建造年份，约有六成以上的运力需要通过限主机功率或者做减碳技改来满足 EEXI 要求。如果主机限功率的幅度过大，老船可能在限功率后无法满足合同航速的要求，选择技改又会增加资本性开支，因此老船竞争力进一步下降，很可能面临加速退出的局面。公司年初以来加快了运力更新步伐，已经完成了两艘苏伊士油轮的二手船出售，目前正在推动第三艘苏伊士运力的处置。公司于上半年接入的全球首艘 LNG 双燃料动力 VLCC，排放绩效和经济性较好；公司参与研发的氨燃料动力 VLCC 船型方案、甲醇双燃料 VLCC 船型设计方案已获得船级社原则性认可；近日，公司参与开发的应用碳捕捉系统的 VLCC 和苏伊士船型研发设计方案，分别获得了 CCS、DNV、ABS 的原则性认可。下一步公司会同产业链各方合作，加强替代燃料的可行性研究，以顺应行业绿色低碳发展趋势。

问题 5：成品油轮运价在今年四季度的弹性展望？是否有可能大幅创新高？

答：我们认为第四季度的成品油轮运价是值得期待的，因为临近欧盟制裁俄油生效前，可以预见更多的采购行为；低库存以及欧洲的柴油赤字会支撑跨区套利，带来贸易活跃度与用船需求。此外，沙特阿美的以及科威特的炼厂可能在第四季度释放更多产能，预计有更多的成品油将从中东销往欧洲，从而提供运输需求增量。所以目前来看，我们认为第四季的的成品油轮市场，基本面是比较好的。

对于具体的运价，我们无法做出预测，因为运输费用只占贸易费用的很小一部分。根据历史经验，用船需求十分紧张的情况下，理论弹性很大、波动很剧烈，但由于运价往往伴随着市场情绪与船货双方的博弈，所以很难预测。

问题 6：公司如何认知航运业未来的竞争核心？如何应对新的挑战？

答：我们认为有竞争力的成本、形成规模效应的船队、健康的船龄结构，以及可靠的安全管理是油运企业的核心竞争力。现在的市场形势较以往大有不同的部分，是能源转型带来的燃油技术的不确定性，以及行业内对碳减排前所未有的关注度。

针对燃料技术：我们非常关注优秀的海外同行在燃料技术方面的进展，并且自身也在做一些新的尝试，比如我们的新建的 LNG 双燃料 VLCC，以及获得船级社 AIP 的氨燃料 VLCC 和甲醇双燃料 VLCC 船型设计，还有近期我们参与研发的应用碳捕捉系统的 VLCC 的苏伊士船型。就目前而言，LNG 作为替代燃料仍是较为成熟且被更多油轮船东采纳的方式。

针对碳排放管理：优化船龄结构是目前最为直接的手段。更多的 eco 船意味着整体船队会有更好的能效表现。我们目前正在处置 3 艘老旧的苏伊士型油轮（已经卖掉 2 艘），后续我们会对船龄保持评估，尽可能地优化整体船队结构，提升碳排放表现。

三、风险提示

公司郑重提醒广大投资者，有关公司信息以公司在上海证券交易所网站（www.sse.com.cn）和法定信息披露媒体刊登的相关公告为准，敬请广大投资者理性投资，注意投资风险。

特此公告。

中远海运能源运输股份有限公司董事会

二〇二二年九月二十日