

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的股份有限公司)

(股份代號：1138)

截至二零一八年十二月三十一日止的年度業績

財務摘要

- 本集團營業額上升約27%，至相當約人民幣121億元
- 期內歸屬於本公司擁有人的本年溢利約為人民幣0.75億元
- 期內基本及攤薄每股收益為人民幣1.85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」)截至二零一八年十二月三十一日止(「報告期內」)的年度業績，連同截至二零一七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

截至二零一八年十二月三十一日止年度

	附註 1	二零一八年 人民幣千元	二零一七年 (已重列) 人民幣千元
營業額	4	12,099,685	9,504,935
經營成本		(10,304,074)	(7,251,227)
毛利		1,795,611	2,253,708
其他收益與淨利得	5	221,919	878,734
銷售費用		(22,805)	(29,206)
管理費用		(770,338)	(633,986)
其他費用		(31,761)	(53,781)
應佔聯營公司溢利		276,245	266,902
應佔合營公司溢利		231,906	151,591
融資費用	6	(1,287,714)	(778,949)
除稅前溢利		413,063	2,055,013
所得稅	7	(119,657)	(161,644)
本年溢利		293,406	1,893,369
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的股權投資 公允值變動，稅後淨額		(30,622)	—
應付設定受益計劃的重新計量		(11,630)	5,670
以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		343,201	(455,439)
可供出售金融資產的公允值利得，稅後淨額		—	87,051
現金流量套期收益／(虧損)		33,929	(16,600)
現金流量套期利得之重分類調整轉至損益		56,139	44,553
應佔聯營公司其他全面虧損		(2,553)	(8,476)
應佔合營公司其他全面收益／(虧損)		76,449	(91,988)
本年其他全面收益／(虧損)		464,913	(435,229)
本年全面收益合計		758,319	1,458,140

	附註 1	二零一八年 人民幣千元	二零一七年 (已重列) 人民幣千元
本年溢利歸屬於：			
本公司擁有人		74,679	1,774,648
非控制性權益		218,727	118,721
		<u> </u>	<u> </u>
本年溢利		293,406	1,893,369
		<u> </u>	<u> </u>
本期全面收益合計歸屬於：			
本公司擁有人		505,429	1,272,515
非控制性權益		252,890	185,625
		<u> </u>	<u> </u>
		758,319	1,458,140
		<u> </u>	<u> </u>
每股盈利	9		(已重列)
		人民幣分	人民幣分
— 基本和攤薄		1.85	44.01
		<u> </u>	<u> </u>

本報告期內的股息詳情已列示於附註8內。

綜合財務狀況表

於二零一八年十二月三十一日

	二零一八年 十二月三十一日 人民幣千元	二零一七年 十二月三十一日 (已重列) 人民幣千元
非流動資產		
投資物業	21,286	1,136,626
物業、廠房及設備	49,330,845	44,891,193
預付土地租賃款項	74,842	77,221
商譽	73,325	58,168
於聯營公司之投資	2,363,511	2,217,731
於合營公司之投資	2,844,733	2,216,503
應收借款	1,447,227	2,092,689
可供出售之股權投資	-	395,717
以公允值計量且其變動計入其他全面收益的金融資產	268,278	-
遞延所得稅資產	47,568	49,906
	<u>56,471,615</u>	<u>53,135,754</u>
流動資產		
應收借款即期部分	13,137	27,077
存貨	926,847	656,220
合同資產	1,057,468	-
應收賬款及應收票據	752,110	954,378
預付賬款、按金及其他應收款	722,721	593,551
可收回稅項	3,587	10,536
已抵押銀行結存	858	100
現金及現金等價物	3,467,924	5,011,256
	<u>6,944,652</u>	<u>7,253,118</u>
流動負債		
應付賬款及應付票據	1,454,436	1,046,561
合同負債	59,528	-
其他應付款及應計負債	731,296	798,647
撥備及其他負債即期部分	-	54,621
銀行及其他計息貸款即期部分	7,036,564	6,878,518
其他借款即期部分	67,493	73,615
應付債券即期部分	1,498,439	-
應付僱員福利即期部分	11,890	12,080
應付稅款	21,930	11,139
	<u>10,881,576</u>	<u>8,875,181</u>
流動負債淨值	<u>3,936,924</u>	<u>1,622,063</u>
資產合計減流動負債	<u>52,534,691</u>	<u>51,513,691</u>

二零一八年 十二月三十一日	二零一七年 十二月三十一日 (已重列)
人民幣千元	人民幣千元

權益

歸屬於本公司擁有人權益

股本

儲備

非控制性權益

權益合計

非流動負債

撥備及其他負債

衍生金融工具

銀行及其他計息貸款

其他貸款

應付債券

應付僱員福利

遞延所得稅負債

權益合計及非流動負債

4,032,033	4,032,033
<u>24,159,587</u>	<u>23,891,210</u>
28,191,620	27,923,243
<u>1,080,578</u>	<u>342,249</u>
29,272,198	<u>28,265,492</u>
15,320	15,318
352,382	422,575
18,786,375	17,272,227
1,109,592	1,068,853
2,491,252	3,985,777
141,750	130,300
365,822	<u>353,149</u>
23,262,493	<u>23,248,199</u>
52,534,691	<u>51,513,691</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(合稱為「**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) 液化天然氣運輸及液化石油氣運輸。

根據本公司與一家同系附屬公司於二零一八年十二月訂立的資產轉讓協議，本公司以增資方式收購中海液化气船舶管理(上海)有限公司(「**液化氣船管**」)100%股權，增資金額為人民幣3,253,400元。該收購事項已於二零一八年年末完成，基於董事們認為本公司與該同系附屬公司於上述收購事項前或後均在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)同一控制下，該收購事項已被列為同一控制下企業合併。

上述收購液化氣船管事項已根據由香港會計師公會(「**香港會計師公會**」)所頒布之會計指引第5號「受同一控制下企業合併之合併會計處理」所述合併會計法入賬。液化氣船管的財務資料已包括在該等綜合財務報表。因此，以往年度的綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表已經重列以包括液化氣船管的營運業績及現金流量。於二零一七年十二月三十一日及二零一七年一月一日之綜合財務狀況表已經重列以包括液化氣船管的資產及負債。本綜合財務報表的相關附註亦已重列。所有集團內公司間的重大交易、結餘、收入及開支已於合併時作抵銷。

於二零一八年三月，本公司訂立一項增資協議，以人民幣396,551,000元代價收購中遠海運石油運輸有限公司(「**中遠石油**」)(一集團公司油運業務)(前稱：大連中石油海運有限公司)51%的股權。該收購事項已於二零一八年三月完成，該收購事項已被列為企業合併。

董事會認為中遠海運為本公司的母公司。董事會認為中國海運集團有限公司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二零一九年三月二十七日批准刊發。

2. 主要會計政策概要

2.1 守章聲明

本集團截至二零一八年十二月三十一日止年度的綜合財務報表已根據香港會計師公會頒佈的香港財務報告準則以及香港《公司條例》的適用披露規定編製。

2.2 編製基準

此等綜合財務報表是按照歷史成本常規法編製，惟以下資產及負債以公允值計量：

- 投資物業；
- 以公允值計量且其變動計入其他全面收益／損益的若干可供出售之股權投資；及
- 衍生金融工具。

歷史成本一般根據貨物及服務交換所得代價的公允值釐定。

編製符合香港財務報告準則的綜合財務報表，需要管理層就可影響政策應用以及資產、負債、收入及開支之呈報金額作出判斷、估計及假設。

3. 採納新頒布及經修訂的香港財務報告準則及會計政策改變

(a) 本集團所採納的新準則及準則修訂本

於二零一八年，本集團採納下列與其業務相關的新準則及現有香港財務報告準則的修訂本、改進及詮釋。

新準則及修訂本

香港財務報告準則第2號(修訂本)	分類及計量以股份為基礎的付款交易
香港財務報告準則第9號	金融工具
香港財務報告準則第15號	客戶合同收益
香港財務報告準則第15號(修訂本)	澄清香港財務報告準則第15號
香港會計準則第40號(修訂本)	投資物業轉撥
香港(國際財務報告詮釋委員會) 詮釋第22號	外幣交易和預付代價

二零一四年—二零一六年年度改進項

香港會計準則第28號(修訂本)	聯營及合營企業投資
香港財務報告準則第1號(修訂本)	首次採納香港財務報告準則

除下列所述香港財務報告準則第9號金融工具及香港財務報告準則第15號客戶合同收益外，採納以上新準則及現有香港財務報告準則的修訂本、改進及詮釋不會對本集團造成重大影響。下表列示就各單獨項目確認的調整。不受有關變動影響的項目並無載入。因此，已披露的小計及總計不得按所列數字重新計算。有關調整於下文附註(i)、(ii)、(iii)及(iv)更詳細闡述。

綜合財務狀況表(節錄)	二零一七年 十二月 三十一日 經重列 人民幣千元	香港財務 報告準則 第9號 人民幣千元	香港財務 報告準則 第15號 人民幣千元	二零一八年 一月一日 經重列 人民幣千元
資產				
非流動資產				
可供出售之投資	395,717	(395,717)	—	—
按公允值計量且其變動計入 其他全面收益的金融資產	—	309,030	—	309,030
按公允值計量且其變動計入 損益的金融資產	—	92,884	—	92,884
非流動資產合計	<u>53,135,754</u>	<u>6,197</u>	<u>—</u>	<u>53,141,951</u>
流動資產				
應收賬款及應收票據 合同資產	954,378	—	(465,062)	489,316
	—	—	465,062	465,062
流動資產合計	<u>7,253,118</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>7,253,118</u>
資產合計	<u>60,388,872</u>	<u>6,197</u>	<u>—</u>	<u>60,395,069</u>
流動負債				
其他應付款及應計負債 合同負債	798,647	—	(13,033)	785,614
	—	—	13,033	13,033
流動負債合計	<u>8,875,181</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>8,875,181</u>
負債合計	<u>32,123,380</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>32,123,380</u>
權益				
儲備	23,891,210	6,197	—	23,897,407
權益合計	<u>28,265,492</u>	<u>6,197</u>	<u>—</u>	<u>28,271,689</u>

(i) 香港財務報告準則第9號金融工具－採納之影響

香港財務報告準則第9號取代香港會計準則第39號的條文，該等條文有關金融資產及金融負債的確認、分類及計量、金融工具的終止確認、金融資產減值以及對沖會計處理。

自二零一八年一月一日開始採納香港財務報告準則第9號金融工具導致會計政策有所變動及於財務報表中確認的金額的調整。新會計政策載於下文附註(ii)。根據香港財務報告準則第9號過渡條文，並無重列比較數字。因新減值規則而產生的重新分類及調整因此未反映於二零一七年十二月三十一日的經重列資產負債表，但於二零一八年一月一日的年初資產負債表中予以確認。

本集團選擇在其他全面收益和損益中呈列其以往分類為可供出售金融資產的所有股本投資的公允值變動，並於二零一八年一月一日將若干股權投資重新分類為以公允值計量且其變動計入其他全面收益的金融資產，將以往根據國際會計準則第39號規定以成本計量的若干非上市股權投資其重新分類為以公允值計量且其變動計入損益的金融資產。

此等變動對於本集團權益的影響呈列如下：

	可供出售 金融資產 儲備 人民幣千元	以公允 值計量且其 變動計入其他 全面收益儲備 人民幣千元	留存收益 人民幣千元
於二零一七年十二月三十一日的年末 結餘(經重列)	46,055	–	13,420,644
從可供出售投資重分類至以公允值計 量且其變動計入損益	–	–	6,197
從可供出售投資重分類至以公允值計 量且其變動計入其他全面收益	(46,055)	46,055	–
於二零一八年一月一日的年初結餘	–	46,055	13,426,841

本集團應用香港財務報告準則第9號允許的簡易方法評估貿易應收款項及合同資產，該項準則規定於初始確認應收款項時確認預期存續期虧損。於二零一八年一月一日的修訂結果並無導致減值撥備重大變動，亦無對本集團貿易應收款項及合同資產賬面值造成任何重大影響。儘管現金及現金等價物、其他應收款及財務擔保亦須符合香港財務報告準則第9號的減值要求，但是識別出的減值損失不重大。

(ii) 香港財務報告準則第9號金融工具 – 自二零一八年一月一日起採用的會計政策

股本投資及其他金融資產

分類及計量：

自二零一八年一月一日起，本集團將其金融資產劃分為以下計量類別：

- 期後按公允值計量的金融資產(計入其他全面收益或計入損益)，及
- 按攤餘成本計量的金融資產

分類視企業管理金融資產的業務模式及現金流量合同條款而定。

對於按公允值計量的資產，利得和損失將計入損益或其他全面收益。對於並非持作交易的權益工具投資，將取決於本集團於初步確認時是否已不可撤銷地選擇以公允值計量且其變動計入其他全面收益的方式將權益投資入賬。

本集團後續按公允值計量所有權益投資。倘本集團選擇於其他全面收益呈列權益投資公允值利得和損失，終止確認投資後不會再將公允值利得和損失重新分類至損益。當本集團確立收取股息款項的權利時，該等投資的股息繼續於損益確認為其他收入。

對於以公允值計量且其變動計入損益的金融資產，其公允值變動列示於損益表的其他收益／(虧損)。以公允值計量且其變動計入其他全面收益計量的權益投資減值虧損(及減值虧損撥回)不會自公允值其他變動獨立呈報。

債務工具投資

以攤餘成本計量：對於持有以收取合同現金流量的資產，如果合同現金流量僅代表對本金和利息的支付，則該資產以攤餘成本計量。該等金融資產的利息收入以實際利率法計算，計入損益表。終止確認時產生的利得或損失直接計入損益，並與匯兌利得和損失一同列示在其他利得／(損失)中。

金融資產減值

自二零一八年一月一日起，本集團對有關其按攤銷成本分類的金融資產的預期信貸虧損進行前瞻性評估。所應用的減值方法取決於信貸風險是否大幅增加。本集團應用香港財務報告準則第9號允許的簡易方法評估貿易應收款項及合同資產，該項准則規定於初始確認應收款項時確認預期存續期虧損。

(iii) 香港財務報告準則第15號客戶合同收益 – 採納的影響

本集團選擇使用經修訂追溯法以作過渡，此法讓本集團確認此準則於2018年1月1日保留溢利和應收貿易賬款及其他應收款項的期初結餘之累計影響作調整，而比較數字不予重述。

(iv) 香港財務報告準則第15號客戶合同收益 – 自二零一八年一月一日起採用的會計政策

由於來自油運的收入已按期間相關基準確認及分類，故首次應用香港財務報告準則第15號對該收入來源並無任何重大影響。現時用於計量完工百分比法的方法(時間比例法)可繼續根據香港財務報告準則第15號予以使用。有關未完航次完成百分比的應收款項於各結算日確認為合同資產。依據合同從客戶取得的預收款項確認為合同負債。

(b) 並無採納用的新準則及詮釋

香港會計師公會已頒佈若干截至二零一八年十二月三十一日止年度尚未生效且並未獲本集團提前採納的新準則及對現行準則的詮釋及修訂。本集團將於該等準則及對現行準則的詮釋及修訂生效時予以採用。本集團已開始評估其對本集團的有關影響，除以下的新準則外，目前尚未能確定本集團主要會計政策及財務資料的呈報方式會否因此而產生任何重大變動。

香港財務報告準則第16號「租賃」

香港財務報告準則第16號主要影響本集團之經營租賃會計方式。按香港財務報告準則第16號的要求，資產(租賃項目之使用權)及支付租金之財務負債需於綜合資產負債表內確認。管理層認為經營租賃承擔中，將導致確認一項資產及用作未來付款的一項負債，並影響本集團的業績及現金流量分類。採納之影響將於二零一九年的中期報告內披露。

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：

(i) 油品運輸

- 油品運輸
- 船舶出租

(ii) 其他

- 其他主要包括液化天然氣運輸及液化石油氣運輸

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

本集團之營業額存在季節性波動，但其影響不重大。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：

	二零一八年		二零一七年	
	營業額	業績	營業額	業績
	(人民幣千元)	(人民幣千元)	(已重列) (人民幣千元)	(已重列) (人民幣千元)
按主要業務劃分：				
油品運輸				
— 油品運輸	9,999,527	1,016,539	7,257,758	1,416,349
— 船舶出租	788,766	77,164	1,486,470	491,844
	10,788,293	1,093,703	8,744,228	1,908,193
其他	1,311,392	701,908	760,707	345,515
	12,099,685	1,795,611	9,504,935	2,253,708
其他收益與淨利得		221,919		878,734
銷售費用		(22,805)		(29,206)
管理費用		(770,338)		(633,986)
其他費用		(31,761)		(53,781)
應佔聯營公司溢利		276,245		266,902
應佔合營公司溢利		231,906		151,591
融資費用		(1,287,714)		(778,949)
除稅前溢利		413,063		2,055,013

	二零一八年 十二月三十一日 人民幣千元	二零一七年 十二月三十一日 (已重列) 人民幣千元
分部資產合計		
油品運輸	53,509,797	42,609,650
其他	9,906,470	17,779,222
	63,416,267	60,388,872
分部負債合計		
油品運輸	23,784,623	17,605,966
其他	10,359,446	14,517,414
	34,144,069	32,123,380

於分部資料中列示的分部所應用的會計政策與本集團綜合財務報表所陳述的會計政策一致。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、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融資費用。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。

分部資產指分部進行經營活動而引致的經營資產。分部負債指分部進行經營活動而引起的經營負債。

於二零一八年十二月三十一日，本集團的油輪船舶、液化天然氣(「LNG」)輪船舶及液化石油氣(「LPG」)輪船舶的賬面淨值分別為人民幣37,816,410,000元(二零一七年十二月三十一日：人民幣34,189,840,000元)、人民幣9,326,902,000元(二零一七年十二月三十一日：人民幣6,007,601,000元)及人民幣111,933,000元(二零一七年十二月三十一日：人民幣119,179,000元)。

地區分部

	二零一八年		二零一七年	
	營業額	業績	營業額 (已重列)	業績 (已重列)
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
按地區劃分：				
國內	4,201,183	1,131,956	2,889,790	1,024,133
國際	7,898,502	663,655	6,615,145	1,229,575
	<u>12,099,685</u>	<u>1,795,611</u>	<u>9,504,935</u>	<u>2,253,708</u>
其他收益與淨利得		221,919		878,734
銷售費用		(22,805)		(29,206)
管理費用		(770,338)		(633,986)
其他費用		(31,761)		(53,781)
應佔聯營公司溢利		276,245		266,902
應佔合營公司溢利		231,906		151,591
融資費用		(1,287,714)		(778,949)
除稅前溢利		<u>413,063</u>		<u>2,055,013</u>

報告期內及截至二零一七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。

其他資料

	油品運輸 人民幣千元	其他 人民幣千元	合計 人民幣千元
截至二零一八年十二月三十一日止年度			
非流動資產之添增	3,530,996	29,780	3,560,776
折舊及攤銷	2,132,062	51,051	2,183,113
處置物業、廠房及設備之損失淨額	-	(73)	(73)
利息收入	42,372	66,532	108,904
	<u>5,705,430</u>	<u>147,288</u>	<u>5,852,718</u>
截至二零一七年十二月三十一日止年度 (已重列)			
非流動資產之添增	4,996,828	1,077,408	6,074,236
折舊及攤銷	1,759,632	150,431	1,910,063
虧損合同撥備	98,809	60,794	159,603
處置物業、廠房及設備之利得／(損失) 淨額	156	(13)	143
利息收入	28,686	124,012	152,698
	<u>6,883,101</u>	<u>1,352,622</u>	<u>8,235,723</u>

本集團的主要資產均於中國境內，因此報告期內及截至二零一七年十二月三十一日止年度未對資產和支出作出地區分部分析。

主要客戶

報告期內，管理層認為以下2 (二零一七年：2) 名客戶為本集團的主要客戶。向該等客戶提供油品運輸服務而確認的收入載列如下：

	二零一八年 人民幣千元	二零一七年 (已重列) 人民幣千元
客戶甲	2,417,033	2,167,284
客戶乙	2,021,214	1,437,019

5. 其他收益與淨利得

	二零一八年 人民幣千元	二零一七年 (已重列) 人民幣千元
其他收益		
政府補貼(註)	65,043	472,396
來自於應收借款的利息收入	28,579	58,688
銀行利息收入	80,325	94,010
來自可供出售投資的股息	-	7,599
來自股權投資的股息	8,701	-
來自於投資物業的租金收入	14,300	19,971
其他	32,421	117,067
	<u>229,369</u>	<u>769,731</u>
其他利得／(損失)		
投資物業的重估利得淨額	632	33,219
匯兌利得／(損失)淨額	(8,670)	75,641
股權投資的公允值利得	661	-
處置物業、廠房及設備損失淨額	(73)	143
	<u>(7,450)</u>	<u>109,003</u>
	<u>221,919</u>	<u>878,734</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. 融資費用

	二零一八年 人民幣千元	二零一七年 (已重列) 人民幣千元
融資費用合計		
利息支出產生於：		
— 銀行及其他貸款	1,042,093	653,053
— 公司債券	206,464	206,282
— 利率掉期：現金流量套期之重分類調整轉 至其他全面收益	56,139	44,553
— 匯兌損失淨額	22,799	33,082
	<u>1,327,495</u>	<u>936,970</u>
減：資本化利息	(39,781)	(158,021)
	<u>1,287,714</u>	<u>778,949</u>

報告期內，用作興建船舶的利息支出资本化比率為年利率3.23%至4.27%（二零一七年：2%至4.78%）。

7. 所得稅

	附註	二零一八年 人民幣千元	二零一七年 (已重列) 人民幣千元
當期稅項			
中國	(i)		
— 本年計提		102,201	102,365
— 以前年度(多)/少計提		(221)	27,778
香港	(ii)		
— 本年計提		782	753
— 以前年度少/(多)計提		28	(34)
其他國家	(iii)		
— 本年計提		296	215
		<u>103,086</u>	<u>131,077</u>
遞延稅項		<u>16,571</u>	<u>30,567</u>
所得稅費用合計		<u>119,657</u>	<u>161,644</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%(二零一七年：25%)。

(ii) 香港利得稅

報告期內，本集團內於香港營運的實體的香港利得稅撥備為應課稅溢利的16.5%(二零一七年：16.5%)。

(iii) 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

二零一八年	二零一七年 (已重列)
人民幣千元	人民幣千元

確認並支付之股息：

二零一七年期末股息－每股人民幣0.05元(二零一七年：二

零一六年期末股息－每股人民幣0.19元)

201,602

766,086

截至二零一七年十二月三十一日止年度之期末股息每股人民幣0.05元已於二零一八年六月二十八日獲股東批准及人民幣201,602,000元之股息已於報告期內派發。

於二零一九年三月二十七日召開的董事會會議，董事們建議派發截止二零一八年十二月三十一日止年度之期末股息人民幣80,641,000元，即每股股息為人民幣0.02元。此建議派發的期末股息需待本公司的股東於即將召開的周年股東大會(日期待定)批准後方可派發，因此該股息並未於報告期末確認為負債。

9. 每股盈利

基本及攤薄每股盈利乃根據歸屬於本公司擁有人的本期盈利人民幣74,679,000元(二零一七年(已重列)：人民幣1,774,648,000元)及報告期內已發行的普通股4,032,033千股(二零一七年：4,032,033千股)之加權平均數計算。

10. 比較數字

若干比較數字已因同一控制下企業合併而採用合併會計法而重新呈列。

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

本集團主營業務為從事國際和中國沿海原油及成品油運輸、國際液化天然氣(LNG)運輸以及國際化學品運輸。

按運力規模統計，本集團是全球第一大油輪船東。截至2018年12月31日，本集團共擁有和控制油輪運力151艘，2,188萬載重噸，其中，自有運力137艘，1,902萬載重噸；租入運力14艘，287萬載重噸。另有訂單運力16艘，306萬載重噸。本集團也是中國沿海原油和成品油運輸領域的龍頭企業。在沿海原油運輸領域，本集團一直保持著行業龍頭地位和55%以上的市場份額。2018年3月本集團完成收購中石油成品油船隊後，已躍升為沿海成品油運輸市場的龍頭企業。

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COA合同、參與聯營體(POOL)運營等多種方式開展生產經營活動。本集團是船型最齊全的油輪船東，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。

國際油輪運輸行業是伴隨著石油主要產地和消費地地理分佈不同所形成的石油貿易而產生的。海運是最大量、高效和成本最低的石油運輸方式。國際油輪運輸行業有三個特點：一是貨物流向相對單一，航線佈局比較固定。油品運輸主要為單向運輸，較其他水上運輸業務空載航行率高、載重量利用率低。該特點原油運輸較成品油運輸更為明顯，大型油輪較中小型油輪更為明顯。二是安全及油污風險更大，有特殊的大石油公司檢查機制。全球80%以上油輪碼頭及85-90%油品貨源都掌握在大石油公司手中，從事國際業務的油輪公司只有通過大石油公司對船舶管理狀況的檢查，才能為其提供運輸服務，因此船舶管理水平是國際油輪公司的核心競爭力之一。三是運價受到國際政治經濟因素影響更

大，波動更為劇烈。由於運輸的貨物—石油，與國際政治經濟相關性很高，受其傳導，油輪運價受到國際政治經濟因素的影響更大。以近二十年來看，TD3(中東—遠東)航線VLCC日收益最低年份為1.28萬美元/天(2011年)，最高年份為10.5萬美元/天(2008年)，相差8倍多。

在中國沿海油輪運輸領域，為確保國家能源運輸安全和沿海海洋環境安全，目前我國對沿海散裝液體危險貨物運輸實行的是按照總量調控、擇優選擇的思路。相比國際油運市場，沿海油運市場的運力供需相對平衡，市場總量相對穩定，運價穩定性相對更高。

本集團是中國LNG運輸業務的引領者，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，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2018年12月31日，本集團共參與投資38艘LNG船舶，其中，投入運營的LNG船舶26艘，435萬立方米，在建LNG船舶12艘，208萬立方米。

LNG是液化天然氣(Liquefied Natural Gas)的縮寫，是天然氣在超低溫(-163 ℃)條件下液化形成的，其體積是同質量天然氣的1/625。天然氣液化後可以大大節約儲運空間。LNG產業鏈是一條貫穿天然氣產業全過程的資金龐大、技術密集의完整鏈系。由陸地或海上油田開採的天然氣在液化企業經過預處理後進行液化，生產的LNG按照貿易合同，通過船運或其他方式運送至LNG接收站儲存，再氣化，經由管網送到用戶手中。在運輸環節，目前海上LNG運量占世界LNG運量的80%以上。LNG運輸行業的特點：一是LNG船舶是國際公認高技術、高難度、高附加值的「三高」產品，造價昂貴，LNG運輸對船舶管理要求更高，因而LNG海運行業集中度很高。二是受LNG產業鏈特點的影響，目前全球LNG船隊中，大部分船舶與特定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。

本集團目前參與投資的38艘LNG船舶全部為項目船，即全部與特定LNG項目綁定，與項目方簽署了長期期租合同，收益穩定。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運輸業務已加快步入收穫期。

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」；國際(外貿)油運業務因市場運價波動劇烈，為本集團經營業績提供週期彈性。

(二) 報告期內國際、國內航運市場分析

(1) 國際油運市場

2018年前三季度，由於OPEC等主要產油國減產力度超預期，加之美國宣佈對伊朗重啟制裁、委內瑞拉政治經濟困境導致出口下降等地緣事件影響，國際原油價格持續高企，全球原油貿易和運輸需求受到階段性抑制，運價低迷；另一方面，受原油價格上漲帶動，國際燃料油(新加坡380CST)價格同比大幅提高。受運價下跌和燃油成本上漲的共同擠壓，國際原油運輸市場收益水平降至歷史性低位。2018年1-9月，VLCC船型中東－中國(TD3C)航線平均日收益為10,413美元／天，比上年同期評估值降低42.8%，其他船型主要航線日收益同比降低40%-50%。2018年四季度，沙特、俄羅斯等國增產帶動國際原油價格回落，加之季節性行情刺激此前受抑制的原油貿易剛需得以集中釋放，全球原油貿易和運輸需求旺盛，帶動原油輪運價大幅反彈，國際原油運輸市場的供需邊際效應得以體現。2018年10-12月，VLCC船型中東－中國(TD3C)航線平均日收益為44,794美元／天，較前三季度提高約330%。

從2018年全年來看，在運輸需求端，儘管前三季度原油運輸需求受到階段性抑制，但在美國出口大幅增加、全球原油運輸平均運距拉長等利好因素推動下，加之四季度運輸需求的集中釋放，全年原油運輸需求保持健康增長，同比增長2.4%。在運力供給端，因全球油輪船隊中15年以上老齡船比重居於高位，受壓載水、硫排放等環保公約即將生效等因素催化，老舊油輪拆解量激增並達到歷史高位，全年萬噸以上原油輪共拆解103艘、約1780萬載重噸，原油輪運力供給全年幾乎實現零增長。此增彼減，推動國際原油運輸市場供需基本面持續改善。全年VLCC船型中東—中國(TD3C)航線平均運價為WS 56.68，與上年同口徑相比提高14.6%；平均日收益為18,802美元/天，與上年同口徑相比提高1.1%。

(2) 國內油運市場

2018年前三季度，由於部分海洋油平台檢修、個別地煉企業受國家成品油稅改政策及油價高漲影響而減少了加工量，國內沿海原油運輸需求同比小幅下降。四季度隨著海洋油平台陸續恢復生產，以及地煉企業油品採購量及開工率的提高，運輸需求得以回升。全年來看，沿海原油運輸市場需求總體微降，運價水平保持穩定。

(3) LNG運輸市場

2018年，得益於「煤改氣」政策的堅定推行，中國LNG進口量延續了快速上漲勢頭達到5,400萬噸，同比增長41%。同時韓國、印度等傳統LNG進口大國也保持了進口量的高速增長，分別同比增長18%及9%。出口端，來自澳大利亞、美國、俄羅斯等新增的9條生產線投產放量，而供給增量的85%被中國和韓國接受。2018年全球LNG貿易量3.18億噸，同比大增9%。

截至2018年底，全球LNG船隊規模528艘，總艙容7,815萬立方米，2018年船隊規模同比增加11.6%，為近五年來最高增速。

全球LNG現貨運輸市場需求旺盛，運力供不應求，運價大幅上漲，16萬方DFDE（雙燃料電力推進）LNG蘇伊士運河東行航線即期市場運價平均為84,075美元／天，同比提高約108.62%。

（三）報告期內經營業績回顧

2018年，本集團擁有及控制的油輪運力投入648,959萬噸天，同比增長17.0%；實現運輸量1.55億噸，同比增長29.54%；運輸周轉量5,453.72億噸海裡，同比增長34.05%。本集團實現主營業務收入人民幣121.00億元，同比增加27.3%，主營業務成本人民幣103.04億元，同比增加38.5%。實現歸屬於上市公司股東淨利潤人民幣7,468萬元，同比降低95.8%；EBITDA人民幣38.8億元，同比降低18.1%。

2018年，面對國際油運市場跌入低谷的嚴峻形勢，公司主要通過強化實施以下五方面經營策略，取得了跑贏市場的經營業績：一是發揮全球網點作用和大客戶合作優勢，高收益航線佔比進一步提高，重點項目效益貢獻突出，VLCC船隊經營水平跑贏同期市場。二是完成收購中石油成品油船隊，躍升為內貿成品油運輸龍頭，內貿油運業務收入同比增長45.8%。三是發揮內外貿兼營優勢，實施內外貿運力聯動，創新實施准班輪服務，船隊運營效率跑贏市場。四是大力實施成本精益管理，在自營運力和燃油價格大幅增加的情況下有效控制了成本上揚幅度。五是LNG運輸業務繼續保持高速增長，全年LNG板塊貢獻稅前利潤合計人民幣4.1億元，創下新高，同比增長72.9%。

(1) 主營業務收入

於二零一八年，本集團主營業務按不同運輸品種及地域的總體情況如下：

主營業務構成情況表

分行業或產品 持續經營業務				營業收入	營業成本	毛利率
	營業收入	營業成本	毛利率	比上年	比上年	比上年
	人民幣千元	人民幣千元	(%)	增/(減)	增/(減)	增/(減)
				(%)	(%)	百分點
內貿原油	2,385,793	1,548,356	35.1	(2.3)	2.4	(3.0)
內貿成品油	1,698,758	1,438,870	15.3	420.1	459.2	(5.9)
內貿油品船舶租賃	108,268	75,848	29.9	(0.3)	(12.6)	9.8
內貿油品運輸小計	4,192,819	3,063,074	26.9	45.8	65.0	(8.5)
外貿原油	5,197,298	5,225,048	(0.5)	31.2	40.3	(6.5)
外貿成品油	717,678	770,714	(7.4)	35.6	28.6	5.8
外貿油品船舶租賃	680,498	635,754	6.6	(50.6)	(30.0)	(27.5)
外貿油品運輸小計	6,595,474	6,631,516	(0.5)	12.4	26.8	(11.4)
油品運輸合計：	10,788,293	9,694,590	10.1	23.4	36.8	(8.8)
外貿LNG運輸	1,180,760	519,196	56.0	90.5	102.6	(2.6)
內貿LPG運輸	8,363	6,153	26.4	(36.2)	(34.2)	(2.3)
外貿LPG運輸	94,741	59,376	37.3	19.3	18.0	0.7
其他	27,528	24,759	10.1	(43.0)	(35.5)	(10.4)
合計	<u>12,099,685</u>	<u>10,304,074</u>	<u>14.8</u>	<u>27.3</u>	<u>38.5</u>	<u>(6.9)</u>

主營業務分地區情況

分地區	營業收入	營業成本	毛利率	營業收入	營業成本	毛利率比
	人民幣千元	人民幣千元	(%)	比上年增減 (%)	比上年增減 (%)	上年增減 (百分點)
國內運輸	4,201,183	3,069,227	26.9	45.4	64.5	(8.5)
國外運輸	<u>7,898,502</u>	<u>7,234,847</u>	<u>8.4</u>	<u>19.4</u>	<u>29.7</u>	<u>(7.3)</u>
合計	<u>12,099,685</u>	<u>10,304,074</u>	<u>14.8</u>	<u>27.3</u>	<u>38.5</u>	<u>(6.9)</u>

自營運輸量及運輸周轉量情況

運輸量/運輸周轉量	2018年運量	2017年運量	同比增減	2018年運輸	2017年運輸	同比增減
	(萬噸)	(萬噸)	(%)	周轉量 (億噸海哩)	周轉量 (億噸海哩)	(%)
內貿原油	5,121.19	5,094.23	0.53	157.76	174.16	(9.42)
內貿成品油	1,670.17	325.33	413.38	151.03	39.91	278.44
內貿油品運輸小計	6,791.36	5,419.56	25.31	308.79	214.07	44.25
外貿原油	7,813.03	5,879.80	32.88	4,860.86	3,635.27	33.71
外貿成品油	847.30	635.85	33.25	281.87	217.91	29.35
外貿油品運輸小計	8,660.33	<u>6,515.65</u>	<u>32.92</u>	5,142.73	<u>3,853.18</u>	<u>33.47</u>
油品運輸合計：	15,451.69	<u>11,935.21</u>	<u>29.46</u>	5,451.52	<u>4,067.25</u>	<u>34.03</u>
LPG運輸	31.90	<u>17.11</u>	<u>86.44</u>	2.20	<u>1.03</u>	<u>113.59</u>
合計：	<u>15,483.59</u>	<u>11,952.32</u>	<u>29.54</u>	<u>5,453.72</u>	<u>4,068.28</u>	<u>34.05</u>

(2) 運輸業務－油氣運輸業務

外貿油運業務：

2018年本集團油輪運力規模進一步擴大，截止2018年12月31日共擁有和控制油輪151艘，2,188萬載重噸，較上年年底增加29艘，315萬載重噸。2018年，本集團完成外貿油運運輸量8,660萬噸，同比增加32.9%；運輸周轉量5,143億噸海裡，同比增加33.5%；運輸收入人民幣66.0億元，同比增加12.4%。面對市場低谷，公司發揮船隊規模、全球網點、戰略客戶等優勢，VLCC船隊經營水平跑贏同期市場收益水平。

- (1) 強化全球網點攬貨聯動和船隊擺位規劃，經營收益跑贏傳統航線。運用數據模型強化船隊擺位規劃，充分發揮休斯頓、倫敦、新加坡、香港四個海外經營網點的作用，開拓了紅海小三角航線、美西大三角航線、美灣遠東航線、巴西遠東航線的新客戶、新航線，貨源網絡和航線佈局更加全球化，經營收益高於傳統航線同期市場水平。
- (2) 發揮戰略客戶合作優勢提前佈局，重點項目效益貢獻突出。向中化期租租入5艘VLCC，實行與中化、中石油COA合作，建立雙方合作共贏機制。開闢了波斯灣－馬德島VLCC准班輪新航線，優化運營效率和質量。為市場低迷期減虧增盈發揮了重要作用。
- (3) 採取靈活經營手段，抵抗市場低迷情況。針對新船首航運價低的情況，為新接VLCC攬取了首航次成品油貨源、提高了收益。第四季度市場高企，充分利用自營運力進入市場，高位運營的同時提高長航線比例，鎖定了一段時期的收益。

內貿油運業務：

2018年，本集團克服內貿市場貨量下滑的不利影響，完成內貿油運周轉量308.8億噸海裡，同比增長44.3%；運輸收入人民幣41.9億元，同比增長45.8%。內貿油運業務的毛利率有所下降，主要原因是內貿成品油業務比重增加，以及燃油價格同比提高。

- (1) 通過增資控股完成了對中石油成品油船隊收購，中遠海運石油運輸有限公司正式掛牌運作，強化公司本部與合資公司的業務協同和規模效應，內貿成品油收入和毛利同比大增420.1%和274.9%，本集團在該領域的行業龍頭地位凸顯。
- (2) 強化與港口、代理、貨主等多方協調和密切銜接，優化內貿班輪服務、提供客戶增值服務，穩定老客戶、開發新客戶，公司內貿油運COA貨源佔比達92%。
- (3) 最大化發揮內外貿兼營船的獨特優勢，加強內外貿市場運力投放的即時聯動和優化配置，2018年共開展內外貿運力聯動15艘次，船隊運營效率和經營效益得到提高。

LNG運輸業務

2018年，本集團LNG運輸業務規模繼續快速擴大，年內共有參與投資的10艘、173萬立方米LNG船舶上線運營，截至2018年12月31日，本集團共有參與投資的26艘、435萬立方米LNG船舶投入運營；尚有12艘、208萬立方米LNG船舶在建，全部將於2020年底前上線運營。2018年，LNG板塊貢獻稅前利潤人民幣4.1億元，同比增長72.9%。

- (1) LNG北極航道運輸的領先優勢進一步確立。本集團參與投資了俄羅斯亞馬爾項目新造19艘LNG船舶中的18艘，其中14艘為Arc7級極地破冰LNG運輸船。2018年，上述14艘LNG北極船中共有7艘陸續上線運營，實現了開闢北極LNG運輸航線的重大行業突破。2018年7月，中國首船亞馬爾LNG由本集團參與投資建造的Vladimir Rusanov輪經由北極東北航道運抵江蘇，取得了中國北極航道開發的新突破。
- (2) 開拓LNG運輸新項目取得戰略性突破。密切關注中石油等油氣公司在LNG運輸方面的需求，跟蹤項目進展，抓住一切機會做好品牌營銷，與中石油達成了全面深化LNG合作的意向。
- (3) 面對LNG產業的黃金發展機遇，作為中國LNG運輸業的領軍者，本集團成功舉辦了「2018上海LNG發展論壇」，組織海內外LNG產業鏈各相關方，圍繞「綠色、安全、發展、共贏」的主題，共同探討中國和全球LNG產業發展方向，凝聚共識。

(四) 成本及費用分析

2018年，面對嚴峻的市場形勢，本集團針對各項成本管控關鍵環節全面實施精益管理，在自營運力投入同比增加34.1%、疊加國際燃油價格同比提高31.3%的情況下，總體上控制了成本上揚幅度。2018年，本集團共發生主營業務成本人民幣約103.0億元，同比增長38.5%。

二零一八年，本集團主營業務成本構成如下表：

項目	二零一八年 人民幣千元	二零一七年 人民幣千元	同比增／(減) (%)	二零一八年 結構比 (%)
持續經營業務				
燃油費	3,238,972	2,027,482	59.8	31.4
港口費	761,784	631,625	20.6	7.4
船員費	1,421,538	1,179,235	20.5	13.8
潤物料	248,159	192,188	29.1	2.4
折舊費	2,129,702	1,871,003	13.8	20.7
保險費	168,064	157,348	6.8	1.6
修理費	305,787	245,921	24.3	3.0
船舶租賃費	1,583,991	580,827	172.7	15.4
其它	446,077	556,548	(19.8)	4.3
合計	<u>10,304,074</u>	<u>7,442,177</u>	<u>38.5</u>	<u>100.00</u>

註：上表中營業成本已剔除虧損合同撥備的影響。

成本分析其他情況說明

- (1) 實施燃油精益管理項目，全面推行船舶極端降速、貨油加溫精益管控、燃油採購批量鎖價等系列措施。2018年，公司船舶降速航行1,116航次，累計節約燃油約8.62萬噸，貨油加溫精益管控累計節約用油約1.39萬噸，合計節省燃油費用約人民幣2.88億元；船隊燃油單耗平均為2.04公斤／千噸海裡，同比降低9.2%。

- (2) 加大港口使費談判和節支力度。協同中遠海運集團與國內11個主要港口簽署了使費優惠協議，通過強化船舶自引自靠等措施嚴格控制使費支出，港口費增幅低於自營運力增幅約13.5個百分點。
- (3) 實行機務費用控制。加大修船費用談判力度和新造船質量管控，項目化嚴控CAP改造成本。

(五) 合營公司及聯營公司經營情況

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	營業收入	淨溢利
		(億噸海哩)	(人民幣千元)	(人民幣千元)
CLNG	50%	369.1	1,147,321	524,795

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	營業收入	淨溢利
		(億噸海哩)	(人民幣千元)	(人民幣千元)
上海北海船務股份 有限公司	40%	156.2	1,305,378	451,619

(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2,156,032,000元，較截至二零一七年十二月三十一日止年度由經營活動產生之現金淨額相當約人民幣3,448,724,000元減少約37.48%。

2. 資本性承諾

		二零一八年 十二月三十一日 人民幣千元	二零一七年 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)	6,446,633	9,563,431
項目投資	(ii)	179,130	487,255
		<u>6,625,763</u>	<u>10,050,686</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二零一九至二零二一年到期。
- (ii) 此乃關於本集團承諾投資於CLNG持有的若干項目。

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0元(二零一七年十二月三十一日：人民幣298,709,000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2,565,694,000元(二零一七年十二月三十一日：人民幣1,430,809,000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、其他借款及應付債券)減現金及現金等價物。

於二零一八年十二月三十一日及二零一七年十二月三十一日，本集團之淨債務權益比率計算如下：

	二零一八年 十二月三十一日 人民幣千元	二零一七年 十二月三十一日 人民幣千元
債務合計	30,989,715	29,278,990
減：現金及現金等價物	(3,467,924)	(5,011,256)
淨債務	27,521,791	24,267,734
權益合計	29,272,198	28,265,492
淨債務權益比率	94%	86%

4. 應收賬款及應收票據及合同資產

	二零一八年 十二月三十一日 人民幣千元	二零一七年 十二月三十一日 人民幣千元
應收協力廠商賬款及票據	606,607	962,975
應收同系附屬公司賬款	10,077	5,383
應收關聯公司賬款(註)	165,588	750
	782,272	969,108
減：呆賬撥備	(30,162)	(14,730)
	752,110	954,378
油運合同相關的當期合同資產	1,062,112	—
減：撥備	(4,644)	—
合同資產合計	1,057,468	—

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。

於二零一八年十二月三十一日，應收賬款及應收票據及合同資產中包括人民幣1,148,022,000元(二零一七年十二月三十一日：人民幣513,039,000元)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：

	二零一八年 十二月三十一日 人民幣千元	二零一七年 十二月三十一日 人民幣千元
三個月內	456,023	758,926
四至六個月	84,309	83,273
七至九個月	52,735	43,543
十至十二個月	54,197	27,575
一至兩年	82,261	41,061
兩年以上	22,585	—
	<u>752,110</u>	<u>954,378</u>

5. 應付賬款及應付票據

	二零一八年 十二月三十一日 人民幣千元	二零一七年 十二月三十一日 人民幣千元
應付協力廠商賬款及票據	954,860	685,852
應付直屬控股公司賬款	—	1,985
應付同系附屬公司賬款	468,505	301,427
應付一家聯營公司賬款	6,481	3,267
應付關聯公司賬款(註)	24,590	54,030
	<u>1,454,436</u>	<u>1,046,561</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。

應付直屬控股公司、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。

於二零一八年十二月三十一日，應付賬款及應付票據中包括人民幣193,532,000元(二零一七年十二月三十一日：人民幣563,810,000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：

	二零一八年 十二月三十一日 人民幣千元	二零一七年 十二月三十一日 人民幣千元
三個月內	1,042,210	626,597
四至六個月	107,812	75,940
七至九個月	29,829	73,324
十至十二個月	41,830	60,941
一至兩年	223,758	15,995
兩年以上	8,997	193,764
	<u>1,454,436</u>	<u>1,046,561</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. 撥備及其他負債

	二零一八年 十二月三十一日 人民幣千元	二零一七年 十二月三十一日 人民幣千元
虧損合同撥備	-	54,621
其他	<u>15,320</u>	<u>15,318</u>
	15,320	69,939
減：即期部分	<u>-</u>	<u>(54,621)</u>
非即期部分	<u>15,320</u>	<u>15,318</u>

虧損合同為本集團與其他方簽訂經營租賃合同租入若干船舶，而就該等租賃合同需要承擔的不可避免的成本超過由該等船舶預期可收回的經濟收益。

7. 衍生金融工具

於二零一八年十二月三十一日，本集團持有的利率掉期合約名義本金金額合計約美元564,773,000元(相當約人民幣3,876,150,000元)(二零一七年十二月三十一日：約美元554,364,000元(相當約人民幣3,804,711,000元))，其到期日分別為2031、2032及2033(二零一七年十二月三十一日：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。

本本報告年度，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%(二零一七年十二月三十一日：三個月Libor加2.20%)。

8. 銀行及其他計息貸款

	二零一八年 人民幣千元	二零一七年 人民幣千元
流動負債		
(i) 銀行貸款		
抵押	1,302,590	1,216,509
無抵押	4,361,564	4,289,599
	5,664,154	5,506,108
(ii) 其他計息貸款		
無抵押	1,372,410	1,372,410
銀行及其他計息貸款 — 即期部分	7,036,564	6,878,518
非流動負債		
(i) 銀行貸款		
抵押	15,865,245	14,068,254
無抵押	2,745,280	2,995,123
	18,610,525	17,063,377
(ii) 其他計息貸款		
無抵押	175,850	208,850
銀行及其他計息貸款 — 非即期部分	18,786,375	17,272,227

於二零一八年十二月三十一日，本集團的銀行及其他計息貸款以本集團擁有的44（二零一七年十二月三十一日：39）艘船舶及0（二零一七年十二月三十一日：4）艘在建船舶作為抵押，其合計賬面淨值分別為人民幣25,528,346,000元（二零一七年十二月三十一日：人民幣19,998,023,000元）及人民幣0元（二零一七年十二月三十一日：人民幣3,216,511,000元）。

於二零一八年十二月三十一日，銀行抵押貸款人民幣17,167,835,000元（二零一七年十二月三十一日：人民幣15,085,062,000元）及銀行無抵押貸款人民幣7,106,844,000元（二零一七年十二月三十一日：人民幣6,704,422,000元）以美元計值。

9. 應付債券

公司債券變動列示如下：

	二零一八年 十二月三十一日 人民幣千元	二零一七年 十二月三十一日 人民幣千元
於年初	3,985,777	3,982,045
利息支出	3,914	3,732
減：即期部分	(1,498,439)	—
於年末	<u>2,491,252</u>	<u>3,985,777</u>

10. 或有負債及擔保

- (i) 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(「4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以上四家公司的承租人和其各自的繼承人和受讓人保證(1)四家單船公司將履行並遵守其在租約項下的義務，(2)將保證支付單船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，按本公司於以上四家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56,278,240元)。擔保年限為4家聯營公司租賃各LNG船舶的租賃年限。

- (ii) 經本公司於二零一四年十二月三十一日舉行的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，本公司將為三家單船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，為三家單船公司向承租人亞馬爾貿易公司提供租船合同履約擔保。本公司在該等擔保下之責任總額合共不會超過美元167,000,000元(相當約人民幣1,146,154,400元)和美元6,400,000元(相當約人民幣43,924,480元)。
- (iii) 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2,590,858,000元)，該金額相當上述銀行向3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3家合營公司的股權比例計算得出。擔保年限為該3家合營公司各自的船舶建造項目完成後的12年內。

11. 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、已確認的資產及負債。

於二零一八年十二月三十一日，倘美元及港元對人民幣貶值或升值1%，而其他變數維持不變，本年稅後溢利將減少／增加人民幣3,808,000元(二零一七年：減少／增加人民幣6,729,000元)，主要因兌換美元及港元計值的現金及現金等價物、應收及應付款及貸款而產生的外匯收益或損失。

12. 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二零一八年及二零一七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。應收借款及貸款按浮動利率計息令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令定息與浮息貸款達到最佳比率。

於二零一八年十二月三十一日，倘利率增加／減少100個基點而其它所有變數維持不變，本集團的本年稅後溢利將減少／增加人民幣122,576,000元（二零一七年：人民幣111,606,000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

1、 船隊發展

二零一八年，本集團在船隊發展方面取得了進一步發展。

本集團於二零一八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43億元，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31億元。

在船隊發展方面，二零一八年本集團有8艘新造油輪船舶約合計154.2萬載重噸投入使用，以及參與投資的10艘LNG輪船舶約173.2萬立方米投入使用。

於2018年，本集團控股子公司共接收油輪8艘154.2萬載重噸，LNG船2艘35萬立方米，合營聯營公司共接受LNG船8艘138.4萬立方米。

於2018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	137	1,902	8.7	16	305.8
LPG輪	5	1	11.8		
LNG輪	6	105	1.4		
小計	148	1,903/105	8.5	16	305.8
長期租入					
油輪	14	287	8.4		
小計	14	287	8.4		
合營及聯營公司					
油輪	9	72	8.2	3	19.5
LNG輪	20	330	3.8	12	207.5
小計	29	72/330	5.2	15	19.5/207.5
合計	191	2,262/435	8.0	31	325.3/207.5

(八) 二零一九年前景展望

1、行業競爭格局和發展趨勢

國際油運市場

2019年初，OPEC再度執行為期6個月的減產，截至2019年2月底，減產執行率再次超過100%。而OPEC在下半年減產政策的走向將會與中美貿易爭端、伊朗制裁、委內瑞拉制裁等政治經濟事件的發展有關，具有不確定性。但與2018年形勢不同，美國、巴西等美洲地區原油出口增長確定性大幅增強。IEA預計2019年全球石油消費仍將增長約140萬桶/日。貨源結構變化引起的運距拉長以及石油消費的穩健增長將給油輪運輸需求帶來有力支撐。預計2019年國際原油運輸市場需求將繼續保持健康增長。

油輪新增運力方面，預計2019年上半年仍將迎來一波新船交付潮，但由於2017-2018年船東下單謹慎，2019年之後一段期間內新船交付預計大幅放緩。受造船行業產能出清、鋼材、人工成本上升以及環保公約對船舶建造標準的提高，新造船價格或將進入上漲週期。2019年1月VLCC新船造價為9,300萬美元／艘，較2018年初的8,150萬美元／艘提高了約14%。將一定程度上抑制新船訂單的增速。

運力拆解方面，船舶老齡化是拆船的主要因素，截至2019年2月，全球15年以上原油輪佔總運力比例約22%，處於歷史高位。除了船隊老齡化，日益嚴格的環保公約也將支持未來一段期間內較高的拆解率。另外，2019年是IMO限硫公約實施前的最後一年，選擇安裝脫硫設備的油輪將在2019年內集中進塢改造，將階段性地影響有效運力的供給。

綜上，2019年起國際油運市場的供需基本面將持續向好，油輪運輸行業將步入新一輪上行週期。

國內油運市場

未來國內煉化行業外部監管加強、政策導向變化，落後產能將加快退出，行業集中度不斷提高，國內煉油產業已進入轉型升級階段，基地化、園區化、一體化趨勢明顯。這其中新型民營大型一體化煉化企業的原油加工能力均在1,000萬噸／年以上，且有更完善的下游化工基礎和更複雜的產業鏈結構。據統計，2017-2020年，民營煉廠新建及改擴建煉油項目合計加工能力將達到1.1億噸，將有力支撐中國進口原油持續增長和內貿中轉油運輸需求。海洋油方面，2018-2020年間新建、改造的海洋油井約在2020年後投產，2020年後海洋油運輸需求將逐步回升。而隨著國內VLCC碼頭建設以及管道鋪設進一步完善，將分流一部分沿海中轉油運輸需求。整體而言，沿海原油運輸市場將保持整體穩定。

預計國內成品油消費未來幾年會有小幅增加，供給方面煉廠產能持續擴張，佈局逐漸完善，以往北油南運的格局或將改變，成品油區域間的運輸需求有所增加。未來國內成品油運輸格局或將向規模化、大型化、短途化的格局轉變。隨著我國煉化行業快速發展，結構性過剩問題將日益凸顯，成品油的出口需求將進一步打開並向常態化、規模化發展。

LNG運輸方面

長期來看，BP《世界能源展望2019》預測，2019-2040年全球天然氣消費增速將遠高於煤炭和石油，年均增速為1.7%，而LNG消費需求將較2017年增長一倍以上。預計中國等亞洲國家仍是全球LNG需求增長的主要引擎，LNG供給增量則主要由北美地區主導。

近期來看，2018年末，全球天然氣液化能力為4.12億噸／年，新增3,000萬噸。目前尚有6,380萬噸／年的液化項目在建，1.91億噸／年的液化項目還在前端工程設計中。隨著新的LNG項目投產，2019年預計新增天然氣液化能力2810萬噸，其中美國將新增2600萬噸產能。

全球LNG船隊平均船齡10.6年，相對於LNG船實際壽命通常35-40年船齡，船隊結構較為年輕，拆船需求不足。機構預測，2019年常規型(15-20萬立方米) LNG船交付36艘，5萬立方米以下船舶交付6艘，全年運力供給增長7.2%，市場運力繼續短缺。

總體而言，LNG運輸市場仍是以貿易需求增長為主導的新興市場，機構預測2019年LNG船即期市場租金水平將繼續保持高位。

2、公司發展戰略

面對新時代的機遇與挑戰，本集團將致力成為「具有國際競爭力、品牌影響力、客戶美譽度的全球能源運輸卓越領航者」，實現從全球能源運輸的參與者向引領者、領導者的提升。為此，本集團將加快向全程油輪運輸服務商的戰略轉型，面向客戶提供全程運輸方案和一站式服務，並繼續佈局油運行業新週期，實施低成本擴張；同時大力實施「挺進藍海」戰略，繼續進軍「新能源、新航線、新業務」等新興領域，推動業務結構的前瞻佈局和全面升級。

3、經營計劃

2019年，本集團預計新增油輪船舶1艘、11.4萬載重噸，以及LNG船舶9艘、155.3萬立方米(含聯營、合營公司)，預計年內投入使用的油輪船舶為152艘、2,199萬載重噸，LNG船舶為35艘、590萬立方米(含聯營、合營公司及長期租入船舶)。

根據2019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2019年主要經營奮鬥目標如下：完成運輸周轉量5,579億噸海裡；預計實現營業收入人民幣141.8億元；發生營業成本人民幣117.9億元。

4、公司工作舉措

為應對當前的市場環境，本集團將在二零一九年做好以下幾項工作：

2019年2月，本集團完成了全面深化改革，按照「戰略轉型+挺進藍海」的要求，重新配置了各項資源要素，以新的架構、新的機制和新的隊伍，站在了新週期、新起點上。2019年，主要實施以下工作新策略和措施。

一是組建和推進VLCC POOL模擬市場化運作機制，建設以大數據為基礎的全球VLCC運營分析系統，持續提升VLCC攬貨能力、經營水平和盈利能力，內部試運行後擇機向市場推出，並擇機再向國際市場拓展，擴大行業影響力。

二是總結內貿班輪和外貿准班輪航線成功經驗，探索提供內外貿全程聯運班輪航線服務，與客戶探索建立互為客戶、互為供應商的新型上下游合作夥伴關係，推行全面客戶經理制，實現以客戶為中心的全程能源運輸服務機制。

三是圍繞全程物流解決方案，提供安全營銷增值服務。建立推行統一高標準的安全管理體系，全面推行總管團隊管船制，強化安全隱患治理和缺陷整改，進一步提升安全管理績效。

四是抓住綠色能源革命帶來的新興市場機遇，大力發展LNG運輸業務，推進新項目開發，擴大北極航道運輸優勢，打造LNG船舶管理核心競爭力，推進甲醇、乙烷等新能源運輸業務，進一步提升穩定收益業務比重，推動公司業務結構前瞻升級。

五是進一步強化成本管控。向改革要成本節控的紅利，進一步壓降船舶管理成本和營運成本。強化對油價走勢的分析預判，加強與大石油貨主溝通交流，做好燃油鎖價操作。加強資本運作，壓降財務費用。

六是提升行業引領能力。引領行業技術創新，開展業內首例新造船安裝LNG雙燃料系統試點。成立研究中心，著力加強行業和市場研究，提升研究的專業化、國際化水平。

七是大力加強人才隊伍建設。以建設高素質專業化國際化人才隊伍為目標，持續打造「奔跑」特質的企業文化，以項目制組織推進重點工作，提供給優秀人才展現能力、增長才幹、提高本領的舞台。

(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

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理辦理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200927號)檔的精神，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19%至20% (二零一七年：19%至20%)。於報告期內，本集團就此計劃所交納之供款為人民幣37,767,000元(二零一七年：人民幣77,473,000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。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5%，個人繳費為職工個人上年度實際工資收入的1.25%，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，本集團於二零一八年共負擔企業繳費人民幣15,680,000元(二零一七年：人民幣22,459,000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229,000元(二零一七年：人民幣292,000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。

5 董事、監事於本公司及相關股份之權益及淡倉

截至二零一八年十二月三十一日，董事、監事、最高行政人員及其關聯人士於本公司或任何一間聯繫公司之股份及相關股份(根據證券及期貨條例第XV部的含義)中擁有權益或淡倉，或根據證券公開權益條例第三百五十二條之要求記錄在冊或根據上市公司董事進行證券交易之標準守則知會本公司及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)：

董事名稱	股份性質	所持有 股份數目	持股量	持股量
			相對相同性質 股份的 概約百分比	相對本公司 已發行股本 總額的 概約百分比
劉漢波	A	475,000 (L)	0.02%	0.01%
陸俊山	A	475,000 (L)	0.02%	0.01%

附註：

- (1) A – A股
- (2) L – 代表長倉
- (3) 根據激勵計劃，於二零一八年十二月二十七日，劉漢波先生被授予475,000份股票期權。在相應股票期權行權條件滿足後，劉漢波先生若選擇行權，則最多可購買475,000股本公司股票。
- (4) 根據激勵計劃，於二零一八年十二月二十七日，陸俊山先生被授予475,000份股票期權。在相應股票期權行權條件滿足後，陸俊山先生若選擇行權，則最多可購買475,000股本公司股票。

截至二零一八年十二月三十一日，除上文所披露者外，本公司無其他董事、監事、最高行政人員於本公司或任何一間聯繫公司之股份及相關股份中擁有權益或淡倉，或根據證券及期貨條例第三百五十二條之要求記錄在冊或根據標準守則知會本公司及聯交所。

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，除下文所披露者外，於二零一八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。

根據守則條文A.6.7之規定，獨立非執行董事及其他非執行董事應出席股東大會，並對公司股東之意見有公正瞭解。執行董事、總經理劉漢波先生，非執行董事林紅華女士以及獨立非執行董事葉承智先生、芮萌先生和張松聲先生因有預先安排的事務未能出席二零一八年週年股東大會。除二零一八年週年股東大會外，因有其他公務，執行董事、董事長黃小文先生，執行董事、總經理劉漢波先生，非執行董事馮波鳴先生、張煒先生及獨立非執行董事葉承智先生、張松聲先生未能出席於二零一八年二月二十六日召開的二零一八年第一次特別股東大會，執行董事陸俊山先生，非執行董事馮波鳴先生、張煒先生及獨立非執行董事葉承智先生、芮萌先生和張松聲先生未能出席二零一八年十二月十七日召開的二零一八年第二次特別股東大會。

展望未來，本公司將持續不斷檢討本集團的企業管治常規，以確保其貫徹執行，並不斷改進以符合企業管治的最新發展趨勢，包括日後守則的任何新修訂。

本公司設立了四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，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四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 對《上市規則》附錄十《標準守則》的遵守

本公司已採納聯交所《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。

11 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。

於二零一八年十二月三十一日，本集團僱員總數為6,854人(二零一七年十二月三十一日：6,257人)。於報告期內，本集團的員工成本約為人民幣21.53億元(二零一七年：約為人民幣18.74億元)。

12 近期公佈年報於聯交所網頁之情況

載有證券《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報告期內及截至二零一七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二零一七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)將會送交公司註冊處，並將寄送各股東及可於本公司之網址<http://www.coscshippingenergy.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
黃小文

中國上海
二零一九年三月二十七日

於本公告刊發日期，本公司的董事會是由執行董事黃小文先生、劉漢波先生及陸俊山先生，非執行董事馮波鳴先生、張煒先生及林紅華女士，以及獨立非執行董事阮永平先生、葉承智先生、芮萌先生及張松聲先生所組成。

* 僅供識別