

证券代码：600026.SH/1138.HK

证券简称：中远海能

中远海运能源投资者关系活动记录表

投资者关系 活动类别	<input type="checkbox"/> 特定对象调研 <input type="checkbox"/> 分析师会议 <input type="checkbox"/> 媒体采访 <input type="checkbox"/> 业绩说明会 <input type="checkbox"/> 新闻发布会 <input checked="" type="checkbox"/> 路演活动 <input checked="" type="checkbox"/> 现场交流 <input type="checkbox"/> 电话会议 <input type="checkbox"/> 投资策略会 <input type="checkbox"/> 其他
参与单位名称	机构名单（排名不分先后）： 浙商证券 长江证券 国海证券 广发证券 招商证券 中欧基金 国泰君安 南方东英 泰康资管 申万宏源 等机构
时 间	2024年5月21日
地 点	上海远洋宾馆
上市公司参 加人员姓名	倪艺丹 董事会秘书 袁桢豪 投资者关系主管 周 艳 投资者关系 周酝澄 投资者关系

<p>投资者关系 活动主要内容介绍</p>	<p>问题 1: 观察到 VLCC 的运价中枢已经有显著抬升, 请问公司今年的运价会由哪些因素主导, 并请公司展望今年的油轮运价。</p> <p>今年以来, VLCC 再度展示出“淡季不淡”的表现, 且 TD3C 的 TCE 在第一、第二季度这些非旺季时期都可以稳定在 4 万-5 万美元/天, 说明 VLCC 的运价确实已经突破到了新的平台。结合目前的市场情况, 我们认为季节性对运价的影响可能会愈发的不明显, 以前大家熟知的“中国需求”、“中东产量”也未必是 VLCC 运价仅有的驱动因素。值得关注的是, 大西洋区域的石油产量与出口情况近两年正成为 VLCC 市场景气的基石之一, 跨洋长航线的增加, 能迅速消化市场上的运力, 对运价有很强的拉动效果。同时, 今年 VLCC 新船仅剩一艘待交付, 这意味着市场几乎没有增量的运力供给, 加之地缘政治事件频发的宏观环境下, 供应链的价值也正在不断凸显, 这对于船东方的信心也是非常重要的。中远海能自有+租入 VLCC 共计 51 艘, 能充分享受基本面向好背景下的业绩弹性。我们认为今年 VLCC 的运价十分值得期待。</p> <p>问题 2: VLCC 的新船订单占船队比例仍然较低, 为什么船东造船意愿不强? 以及公司的油轮船队发展规划如何?</p> <p>目前 VLCC 的新船订单占船队比重约为 5%, 虽然较去年有所上涨, 但仍处于历史低位水平, 在船队不断老化的背景下 (20 岁以上的 VLCC 已经占到船队的 15%), VLCC 的新船订单数量明显不足。我们认为以下几点是油轮船东下单犹豫的主要原因: (1) 新船价格上涨, 目前一艘 VLCC 的新造价格在 1.3 亿美元水平, 处于历史较高水平, 过高的船价会使投资收益率受影响, 且交付后会面临较高的保本点; (2) 船厂船台紧张, 现在下单可能要 2027/2028 年才能交付; (3) 全球能源转型趋势下, 低碳、零碳船舶燃料的选择存在不确定性。</p> <p>对本公司而言, 我们希望维持油轮船队领先的市场竞争力, 以优化船龄结构为主要目的, 需求合适的机遇进行船队更新。</p> <p>问题 3: 请问在全球油轮老龄化如何严重的背景下, 为何船东不拆船? IMO 和欧盟的环保新规是否会刺激拆船行为?</p> <p>我们认为拆船数量低迷的主要原因有: (1) 油轮运价持续抬升, 且前景十分乐观, 在此背景下, 船东往往会珍惜手中的运力; (2) 二手船价格高于拆船收益, 这会使船东在不得不处置老旧船时, 更倾向于选择二手船交易而不是拆解。</p> <p>目前 IMO 的 EEXI 与 CII 新规, 以及欧盟的 EU-ETS 均已生效, 短期内相信大部分船东都能较好地履约, 且增量成本较为有限, 所以</p>
---------------------------	---

目前环保法规对拆船的推动作用较小。但站在中长期的角度来看，IMO30/50 碳减排目标的推进可能会对能效表现较差的老旧船舶产生进一步的约束，加之全球油轮船队不断老化的背景，出于安全、环保的考量，老旧船舶的退出会越来越具备合理性与必要性，我们认为中长期老旧船拆解的空间和潜力都非常可观。

问题 4: 公司认为目前的油运市场处于周期的什么节点？如何看待本轮周期的长度以及与历史油轮周期的不同？

目前的国际油运市场正处于上行周期，且景气度可能具备相当的持续性。众所周知，上一轮油运周期（2003-2007 年）主要因中国经济快速发展和石油进口提升催化了油轮运输需求，但后续运力供给的快速扩张也让行业陷入了长期的低迷。

目前我们面临的局面是：（1）各船型运价都已经抬升到了较高的平台，但新船订单相比于老旧运力仍显不足，加之全球油轮船队的不断老化、拆解缓慢，以及船台挤占等因素，未来 3 年油轮运力增速极为有限，但老旧船出清潜力却与日俱增。（2）地缘政治事件的催化，使全球石油贸易结构出现根本性的改变，欧洲与俄罗斯之间的短途石油贸易，已被其他中距离贸易替换，对于油轮整体运距有显著提升。综合上述，本轮油运周期的驱动因素为运力供给端与需求端共振，这与上一轮周期的驱动因素有着很大的区别。

问题 5: 公司如何理解 ESG？是否可以讲讲公司在 ESG 方面是怎么做的？

我们认为，ESG 是聚焦于环境、社会、治理三个方面的“非财务”评价体系，用来帮助利益相关方了解公司治理结构、跟踪公司战略规划，并识别企业的长期风险管理能力。

作为国际能源运输企业，公司始终将可持续发展作为企业的战略基石，我们在 ESG 治理方面的实践主要有：（1）ESG 治理架构方面，公司董事会为 ESG 事宜的最高负责和决策机构，董事会战略委员会协助董事会监管 ESG 关键议题，负责对公司可持续发展、环境、社会及管治的战略进行研究、制定目标、建立评估机制并提出建议，开展 ESG 治理监管工作。管理层负责组织推进 ESG 管理工作，确保 ESG 理念与公司策略的融合。同时，我们还根据公司自身的行业特性与管理需求设立了合规管理委员会、安全生产委员会，以及网信安全委员会，确保重要的 ESG 模块纳入管理流程。最后，由 ESG 工作组负责公司具体 ESG 工作的执行与推进，定期向管理层沟通汇报工

作进度。(2) 在具体管理方面, 公司通过重要性分析与排序, 确认多项实质性议题, 例如: 健康与安全、应对气候变化等, 并设立多项目标来强化管理和监督。我们的管理举措包括但不限于: 制定《生物多样性保护计划》并发布《生物多样性保护声明》; 设立了温室气体排放目标; 坚决贯彻“人员零伤害、安全零事故、环境零污染”的长期管理目标。(3) 在信息披露方面, 公司为 A、H 股两地上市公司, 遵守上交所、联交所的监管指引和信息披露规则, 已经连续 16 年发布可持续发展报告。报告的编制标准除了满足交易所的信披准则外, 还充分考虑了 MSCI、标普等 ESG 评级机构的核心要点并予以回应。同时, 我们还在官网上对 ESG 报告进行提炼、披露了《行为准则》、反商业贿赂承诺等制度内容, 丰富信息披露的维度。(4) 在外部沟通方面, 公司积极参与海内外的 ESG 评级问卷填报 (例如 MSCI、标普 CSA、FTSE Russell、CDP、HKQAA、WIND 等), 并持续就有争议的内容与评级机构沟通, 力争提升评级结果。此外, 公司还积极与投资者就 ESG 方面的问题, 例如减排目标, 安全管理等进行充分交流。

近年来, 公司先后入选中证国新央企 ESG 成长 100 指数、恒生 A 股可持续发展企业指数、恒生内地及香港可持续发展企业指数以及恒生 A 股可持续发展企业基准指数, 并获得多项 ESG 相关奖项。在公司 ESG 表现不断获得市场认可的同时, 公司还在 2023 年 9 月达成了我国航运业首单以 ESG 指标挂钩的银团贷款, 形成了 ESG 管理的价值回流。未来公司仍将在 ESG 实践中挖掘长期价值, 以长期主义商业逻辑, 让市场和投资者看到公司的可持续发展能力和综合商业价值, 进而实现利益相关方价值的长期最大化, 并实现企业的可持续经营。