

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依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)

截至二零二四年六月三十日止六個月 二零二四年中期業績公告

財務摘要

- 本集團報告期內營業額同比增加約1%，至相當約人民幣115.72億元
- 報告期內歸屬於本公司權益持有人的本期溢利同比下降約9%，至相當約為人民幣26.35億元
- 報告期內基本及攤薄每股收益分別為人民幣55.22分及55.22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」)截至二零二四年六月三十日止六個月(「報告期內」)之未經審核中期業績，連同二零二三年同期的比較數字。

簡明綜合損益及其他全面收益表
截至二零二四年六月三十日止六個月

	附註	截至六月三十日止六個月	
		二零二四年 (未經審核) 人民幣千元	二零二三年 (未經審核) 人民幣千元
營業額	4	11,571,727	11,483,491
經營成本		<u>(7,801,863)</u>	<u>(7,465,501)</u>
毛利		3,769,864	4,017,990
其他收益與利得，淨額	5	237,973	704,184
銷售費用		(32,231)	(28,987)
管理費用		(498,768)	(479,330)
金融資產和合同資產減值損失淨額		(2,202)	(14,226)
其他費用		(51,920)	(70,711)
應佔聯營公司溢利		260,465	212,474
應佔合營公司溢利		348,577	356,844
財務費用	6	<u>(688,243)</u>	<u>(754,807)</u>
除稅前溢利		3,343,515	3,943,431
所得稅費用	7	<u>(545,703)</u>	<u>(854,166)</u>
本期溢利		<u>2,797,812</u>	<u>3,089,265</u>
其他全面收益			
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／ (虧損)的權益性投資公允值變動		54,976	(34,010)
應付設定收益計劃的重新計量		-	2,442
附屬公司的外幣報表折算差額		15,803	35,539
其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		48,078	382,797
現金流量套期淨溢利／(虧損)		253,114	(25,040)
現金流量套期虧損之重分類調整轉至損益		(52,137)	(12,760)
應佔聯營公司其他全面(虧損)／收益		(32,137)	52,852
應佔合營公司其他全面收益		<u>33,464</u>	<u>179,107</u>
本期其他全面收益		<u>321,161</u>	<u>580,927</u>
本期全面收益合計		<u>3,118,973</u>	<u>3,670,192</u>

	截至六月三十日止六個月	
	二零二四年	二零二三年
	(未經審核)	(未經審核)
附註	人民幣千元	人民幣千元
本期溢利歸屬於：		
本公司權益持有人	2,634,620	2,894,849
非控制性權益	<u>163,192</u>	<u>194,416</u>
本期溢利	<u>2,797,812</u>	<u>3,089,265</u>
本期全面收益合計歸屬於：		
本公司權益持有人	2,826,254	3,459,893
非控制性權益	<u>292,719</u>	<u>210,299</u>
	<u>3,118,973</u>	<u>3,670,192</u>
每股盈利	9	
—基本(人民幣分/每股)	55.22	60.68
—攤薄(人民幣分/每股)	<u>55.22</u>	<u>60.60</u>

簡明綜合財務狀況表
於二零二四年六月三十日

	二零二四年 六月三十日 (未經審核) 人民幣千元	二零二三年 十二月三十一日 (經審核) 人民幣千元
非流動資產		
投資物業	2,259	2,259
物業、廠房及設備	51,112,002	50,050,525
使用權資產	544,741	651,392
商譽	73,325	73,325
於聯營公司之投資	5,603,945	5,011,950
於合營公司之投資	6,225,551	5,069,962
應收借款	1,298,345	1,301,256
以公允值計量且其變動計入其他全面收益的 金融資產	356,473	291,794
遞延所得稅資產	20,918	35,856
衍生金融工具	279,024	92,083
其他非流動資產	522,686	34,021
	<u>66,039,269</u>	<u>62,614,423</u>
流動資產		
應收借款即期部分	19,751	18,979
存貨	1,208,101	1,149,827
合同資產	1,255,653	1,551,166
應收賬款及應收票據	1,467,479	582,601
預付賬款、按金及其他應收款	1,109,156	531,186
可收回稅項	1,047	7,431
有限制性銀行存款	782	781
貨幣資金	4,305,733	5,627,218
	<u>9,367,702</u>	<u>9,469,189</u>
資產合計	<u>75,406,971</u>	<u>72,083,612</u>

二零二四年 六月三十日 (未經審核) 人民幣千元	二零二三年 十二月三十一日 (經審核) 人民幣千元
-----------------------------------	------------------------------------

非流動負債

撥備及其他負債	15,286	29,407
衍生金融工具	-	9,426
銀行及其他計息貸款	23,777,010	22,917,086
其他借款	894,675	907,941
應付僱員福利	197,318	201,743
租賃負債	542,649	733,727
遞延所得稅負債	1,623,193	1,454,627
	<u>27,050,131</u>	<u>26,253,957</u>

流動負債

應付賬款及應付票據	1,718,320	1,707,876
其他應付款及應計負債	3,120,323	1,421,214
合同負債	68,788	99,780
銀行及其他計息貸款即期部分	4,272,793	4,707,252
其他借款即期部分	76,060	52,069
應付僱員福利即期部分	11,790	11,790
租賃負債即期部分	395,258	392,902
應付稅款	270,794	333,449
	<u>9,934,126</u>	<u>8,726,332</u>

負債合計

	<u>36,984,257</u>	<u>34,980,289</u>
--	-------------------	-------------------

權益

歸屬於本公司權益持有人權益

股本	4,770,776	4,770,776
儲備	30,780,559	29,620,728

	<u>35,551,335</u>	<u>34,391,504</u>
--	-------------------	-------------------

非控制性權益	2,871,379	2,711,819
--------	-----------	-----------

權益合計

	<u>38,422,714</u>	<u>37,103,323</u>
--	-------------------	-------------------

附註

1. 公司資料

本公司乃於中華人民共和國(「中國」)註冊成立之股份有限公司。本公司的註冊地址為中國(上海)自由貿易試驗區臨港新片區業盛路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，本集團的主要業務為：

- (1) 投資控股；
- (2) 中國沿海和國際油品運輸；
- (3) 船舶出租；及／或
- (4) 液化天然氣(「LNG」)運輸。

董事會認為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)為本公司的最終母公司。董事會認為中國海運集團有限公司(「中國海運」)(於中國註冊成立的國有企業)為本公司的直屬母公司。

本公司的「A」股股份及「H」股股份分別在上海證券交易所及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)主板上市。

除非另外說明，此等截至二零二四年六月三十日止六個月期間的中期簡明綜合財務資料(「中期財務資料」)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。

此等中期財務資料已經由董事會於二零二四年八月二十九日批准刊發。

此等中期財務資料未經審計。

2. 編製基準

此等中期財務資料已根據由香港會計師公會(「香港會計師公會」)所頒佈之香港會計準則(「香港會計準則」)第34號—中期財務報告編製。

此等中期財務資料未包含年報中要求的所有資料及披露，應與本集團截至二零二三年十二月三十一日止年度的綜合財務報表一併閱讀。

除下文載列的新訂及經修訂準則之外，本集團運用的會計政策與截至二零二三年十二月三十一日止年度的財務報表中運用的會計政策保持一致。

(1) 二零二四年六月三十日止六個月期間本集團採用的新訂和已修訂準則

本集團自2024年1月1日起首次適用以下修訂：

- 對流動負債和非流動負債的分類及帶有契約的非流動負債—《香港會計準則》第1號的修訂本
- 財務報表的呈列：借款人對含有即期償還條件的定期貸款的分類—香港詮釋第5號修訂本
- 銷售和回租產生租賃負債—《香港會計準則》第16號的修訂本
- 供應商融資安排—《香港會計準則》第七號和《香港會計準則》第七號的修訂本

由於採用了香港會計準則修訂版1號，本集團將對借款分類的會計政策更改如下：

「借款將被歸類為流動負債，除非本集團有權在報告期末後推遲至少12個月結算負債。」

這項新政策沒有改變集團借款的分類。本集團沒有因採納香港會計準則修訂版1號而作出追溯性調整。

除上述事項外，本集團並無因採用上述經修訂的準則或經修訂的解釋而改變其會計政策或作出追溯性調整。

(2) 截至二零二四年六月三十日止六個月內，本集團已發佈但尚未實施的標準的影響

香港會計師公會在2023年9月修訂了《香港會計準則》第21號，以說明實體確定一種貨幣是否可兌換成另一種貨幣，以及在不可兌換時使用哪種即期匯率。這些新規定將適用於2025年1月1日或之後開始的年度報告期間。本集團預計這些修訂不會對其業務或財務報表產生重大影響。

3. 估計

編製中期財務資料要求管理層對影響會計政策的應用和所報告資產和負債以及收支的數額作出判斷、估計和假設。實際結果可能有別於該等估計。

本集團的主要經營資產為船舶。管理層釐定船舶的預計可使用年限、剩餘價值及有關折舊開支。管理層參照本集團業務模式、資產管理政策、行業慣例、船舶的預期使用量、預期維修及保養，以及隨著船舶市場的變化或改進而引致的技術或商業過時來估計船舶的預計可使用年限。

管理層於各計量日期參考所有相關因素(包括活躍市場上現時鋼鐵廢料的使用價值)釐定船舶的估計剩餘價值。倘船舶的可使用年限或剩餘價值與過往估計不同，折舊費用則會改變。

除此之外，在編製此等簡明綜合中期財務資料時，管理層應用本集團會計政策時作出的重大判斷和估計不確定性的關鍵來源，與截至二零二三年十二月三十一日止年度綜合財務報表所應用的相同。

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：

(1) 油品運輸

- 油品運輸
- 船舶出租

(2) LNG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而進行分別組織和管理。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

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：

	截至六月三十日止六個月			
	二零二四年		二零二三年	
	營業額	業績	營業額	業績
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
按主要業務劃分：				
油品運輸				
— 油品運輸	9,196,078	2,629,168	9,324,770	2,947,856
— 船舶出租	1,417,207	642,118	1,288,278	613,752
	10,613,285	3,271,286	10,613,048	3,561,608
LNG運輸	958,442	498,578	870,443	456,382
	11,571,727	3,769,864	11,483,491	4,017,990
其他收益與利得，淨額		237,973		704,184
銷售費用		(32,231)		(28,987)
管理費用		(498,768)		(479,330)
金融資產及合同資產減值損失淨額		(2,202)		(14,226)
其他費用		(51,920)		(70,711)
應佔聯營公司溢利		260,465		212,474
應佔合營公司溢利		348,577		356,844
財務費用		(688,243)		(754,807)
除稅前溢利		3,343,515		3,943,431

本集團於本期的收入隨時間推移確認。

本集團收入主要來自於一年內簽訂的合同。因此，本集團跟據香港財務報告準則第15號採取了不披露未滿足履行義務的簡單做法。

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、金融資產及合同資產減值損失淨額、其他費用、應佔聯營公司溢利、應佔合營公司溢利、其他收益與利得，淨額及財務費用。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。

於報告期內及二零二三年六月三十日止六個月，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。

	二零二四年 六月三十日 人民幣千元	二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元
分部資產合計		
油品運輸	44,314,275	45,222,488
LNG運輸	28,367,343	24,166,954
其他	2,725,353	2,694,170
	<u>75,406,971</u>	<u>72,083,612</u>
分部負債合計		
油品運輸	22,340,700	21,842,913
LNG運輸	14,637,390	13,130,904
其他	6,167	6,472
	<u>36,984,257</u>	<u>34,980,289</u>

於二零二四年六月三十日，本集團的油輪船舶、LNG船舶的賬面淨值分別為人民幣31,232,792,000元(二零二三年十二月三十一日：人民幣32,149,153,000元)、人民幣14,609,136,000元(二零二三年十二月三十一日：人民幣13,375,820,000元)。

地區分部

截至六月三十日止六個月			
二零二四年		二零二三年	
營業額	業績	營業額	業績
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	2,902,421	719,855	3,053,121	728,608
國際	8,669,306	3,050,009	8,430,370	3,289,382
	<u>11,571,727</u>	<u>3,769,864</u>	<u>11,483,491</u>	<u>4,017,990</u>

其他資料

	油品運輸 人民幣千元	LNG運輸 人民幣千元	其他 人民幣千元	合計 人民幣千元
截至二零二四年六月三十日止六個月				
非流動資產之添增	433,510	1,996,196	-	2,429,706
折舊及攤銷	1,424,196	252,707	3,421	1,680,324
處置物業、廠房及設備之利得淨額	4	-	-	4
利息收入	74,696	23,653	144	98,493
截至二零二三年六月三十日止六個月				
非流動資產之添增	472,645	1,349,299	-	1,821,944
折舊及攤銷	1,310,534	212,980	2,568	1,526,082
處置物業、廠房及設備之利得淨額	397,765	-	-	397,765
利息收入	68,796	17,993	42	86,831

本集團的主要資產均位於中國，因此報告期內及截至二零二三年六月三十日止六個月未對資產和支出作出地區分部分析。

5. 其他收益與利得，淨額

	截至六月三十日止六個月	
	二零二四年 人民幣千元	二零二三年 人民幣千元
其他收入		
政府補貼(註)	46,412	46,679
來自於應收借款的利息收入	50,288	43,031
銀行利息收入	48,205	43,800
來自於投資物業的租金收入	156	128
其他	21,214	28,826
	<u>166,275</u>	<u>162,464</u>
其他利得		
匯兌利得，淨額	77,448	140,679
處置物業、廠房及設備利得，淨額	4	397,765
其他	(5,754)	3,276
	<u>71,698</u>	<u>541,720</u>
	<u>237,973</u>	<u>704,184</u>

註：報告期內的政府補貼主要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. 財務費用

	截至六月三十日止六個月	
	二零二四年	二零二三年
	人民幣千元	人民幣千元
利息支出產生於：		
－銀行貸款及其他借款	747,322	717,688
－利率掉期：現金流量套期之其他全面收益重分類轉出	(52,137)	(12,760)
－租賃負債	21,339	28,362
－匯兌(利得)/損失，淨額	(2,102)	41,321
	<u>714,422</u>	<u>774,611</u>
減：資本化利息	(26,179)	(19,804)
	<u>688,243</u>	<u>754,807</u>

於報告期內，用作興建船舶的借款之利息支出资本化比率為年利率2.60%至7.03%(截至二零二三年六月三十日止六個月：3.00%至6.88%)。

7. 所得稅費用

		截至六月三十日止六個月	
	附註	二零二四年	二零二三年
		人民幣千元	人民幣千元
當期所得稅			
中國			
－本期計提	(i)	460,377	581,336
－就以往期間作出的調整		(88,764)	(47,083)
其他地區			
－本期計提	(ii)	286	850
		<u>371,899</u>	<u>535,103</u>
遞延所得稅			
遞延所得稅資產減少		15,490	1,454
遞延所得稅負債增加		158,314	317,609
		<u>173,804</u>	<u>319,063</u>
所得稅費用合計		<u>545,703</u>	<u>854,166</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%(截至二零二三年六月三十日止六個月：25%)。

(ii) 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。

本集團在經合組織第二支柱示範規則的範圍內，並在《香港會計準則》第12號的修訂版中適用於確認和披露與第二支柱所得稅相關的遞延所得稅資產和負債的例外情況。第二支柱的立法尚未公佈、實質性制定或在本集團經營所在的司法管轄區頒佈。然而，包括香港在內的某些司法管轄區正在就此立法，預計將在2025年引入第二支柱立法。由於在報告日沒有生效的第二支柱立法，本集團沒有相關的當期稅務風險。

根據預期的立法，該集團可能有責任為《全球反稅基侵蝕提案》中每個司法管轄區的有效稅率與15%的最低稅率之間的差額支付補足稅。本集團正在評估這一行動的全部影響。

8. 股息

	截至六月三十日止六個月	
	二零二四年	二零二三年
	人民幣千元	人民幣千元
普通股		
期間宣告／派發之股息	<u>1,669,772</u>	<u>715,616</u>

截至二零二三年十二月三十一日止年度之期末股息每股人民幣0.35元已於二零二四年六月二十八日舉行的年度股東大會會議審議批准，本報告期內未派發股息。

公司於2024年6月28日召開的年度股東大會已授權董事會決定本公司二零二四年中期利潤分配具體方案及全權辦理中期利潤分配的相關事宜，即在滿足屆時有效的公司章程的現金分紅的條件下，董事會可以決定採用現金分紅進行二零二四年中期利潤分配。現金分紅總額為本公司二零二四年上半年實現的歸屬於股東淨利潤的30%至50%，是否實施中期利潤分配及具體分配金額等具體分配方案將由董事會根據二零二四年半年度業績及本公司資金需求狀況決定。

董事會決議將建議二零二四年中期利潤分配具體方案的審議推遲至將於二零二四年十月底前舉行的董事會會議。本公司將適時進一步公佈相關資料。

9. 每股盈利

(1) 基本盈利

	截至六月三十日止六個月	
	二零二四年	二零二三年
歸屬於本公司權益持有人的本期溢利(人民幣千元)	<u>2,634,620</u>	<u>2,894,849</u>
期內已發行普通股的加權平均數目	<u>4,770,776,395</u>	<u>4,770,776,395</u>
每股基本盈利(人民幣分／每股)	<u>55.22</u>	<u>60.68</u>

每股基本盈利乃按歸屬於本公司權益持有人的本期溢利除以期內已發行普通股的加權平均數目計算。

(2) 攤薄盈利

每股攤薄盈利通過調整已發行普通股的加權平均數(假設所有可能攤薄的普通股都轉換)來計算。公司潛在攤薄的普通股由股票期權組成。

	截至六月三十日止六個月	
	二零二四年	二零二三年
歸屬於本公司權益持有人的本期溢利(人民幣千元)	<u>2,634,620</u>	<u>2,894,849</u>
期內已發行普通股的加權平均數目	4,770,776,395	4,770,776,395
股票期權調整	<u>-</u>	<u>5,811,172</u>
每股攤薄盈利的普通股加權平均數目	<u>4,770,776,395</u>	<u>4,776,587,567</u>
每股攤薄盈利(人民幣分/每股)(註)	<u>55.22</u>	<u>60.60</u>

註：

截至2024年6月30日，本公司授予的股票期權對每股收益不存在潛在的攤薄效應。攤薄每股收益的計算方法為，假設本公司授予的股票期權所產生的潛在攤薄普通股均已轉換，在此基礎上調整已發行的加權平均普通股股數。

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

1. 所屬行業及其特點

本集團所屬行業為原油和成品油、液化天然氣水上運輸業。作為化石能源，石油和天然氣在全球能源結構和消費結構中佔有舉足輕重的地位，是支撐國民經濟和社會發展的重要戰略物資。由於全球石油和天然氣等能源資源分佈與消費區域之間的不平衡，石油和天然氣的貿易與運輸在國際經濟發展中扮演著重要角色。

油輪是重要的海洋運輸工具。相較於管道運輸等其他運輸方式，儘管油輪運輸行業安全要求高、經營管理專業性強、投資回收期長，但因其具備運輸能力強、運量大、運費較為經濟，且能夠跨洲過洋等優勢，是國際間石油運輸的首選。目前，全球約80%的石油通過油輪運輸。

液化天然氣(以下簡稱「LNG」)船舶是國際公認高技術、高難度、高附加值的「三高」產品。隨著LNG船舶技術和管理水平的日益成熟，近十年來，天然氣輸送方式已呈現出管道運輸下降、LNG運輸上升的明顯趨勢，LNG運輸業已進入快速發展期和穩定收益期。目前全球的LNG船隊中，大部分船舶均與特定LNG項目綁定(簡稱「項目船」)，即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。

2. 本集團在行業中的競爭地位及經營模式

本集團主要業務包括國際和中國沿海原油及成品油運輸，以及國際液化天然氣運輸。依託中國巨大的油氣進口需求、豐富的國內外大型客戶資源以及控股股東完善的產業鏈資源優勢，憑藉著自身優異的管理水平和領先的運力規模，本集團在中國油氣進口運輸中始終保持在領先地位，並擁有較好的市場影響力和品牌美譽度。

本集團油輪船隊運力規模世界第一，覆蓋了全球主流的油輪船型，是全球船型最齊全的油輪船隊。截至2024年6月30日，本集團共有油輪運力154艘，2,243萬載重噸。

本集團是中國LNG運輸業務的引領者，也是世界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(「上海LNG」)和本公司持有50%股權的中國液化天然氣運輸(控股)有限公司(「CLNG」)，是國內領先的大型LNG運輸公司。截至2024年6月30日，本集團共參與投資85艘LNG船舶，均為項目船，收益較為穩定。其中，已投入運營的LNG船舶45艘，755萬立方米；在建LNG船舶40艘，715萬立方米。近年來，隨著本集團參與投資建造的LNG船舶陸續投入運營，本集團LNG運輸業務已步入穩定收穫期。

作為全球領先的油輪船東，本集團以覆蓋全球的營銷與服務網絡、紮實的船舶與安全管理水平、以及「以客戶為中心」的經營理念，持續為國內外客戶提供優質的能源運輸服務。同時，中國作為全球最大的石油和天然氣進口國，其龐大的油氣進口體量為本集團帶來豐富的客戶群體與商業機遇。通過長期的深入合作，本集團與各大石油公司以及國內獨立煉廠建立了良好的戰略夥伴關係，為本集團業務發展與價值創造能力提升打下了重要基礎。

本集團控股股東—中國遠洋海運集團有限公司(連同其附屬公司,「**中遠海運集團**」),在航運、碼頭、物流、航運金融、修造船、數字化創新等上下游產業鏈業已形成了完整的產業結構體系。依託中遠海運集團強大的資源背景與品牌優勢,本集團得以實施船舶燃油精益化的集中採購、簽署港口使費優惠協議、豐富客戶與航線資源,並能夠積極探索與控股股東旗下優秀企業協同發展的空間,從而為各方提供更好的能源運輸整體方案與增值服務,不斷向「資源整合者」與「方案解決者」的目標邁進。

本集團從事油品運輸業務的主要經營模式為:利用自有及控制的船舶開展即期市場租船、期租租船、與貨主簽署包運合同(「**COA**」或「**COA合同**」)、參與聯營體(「**POOL**」或「**CHINA POOL**」)運營等多種方式開展生產經營活動。作為船型最齊全的油輪船東,本集團通過內外貿聯動、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。

在本集團整體業務結構中,除LNG運輸業務為本集團提供穩定增長收益外,作為中國沿海原油和成品油運輸領域的領軍企業,本集團運營的沿海(內貿)油運業務也發揮著「經營業績安全墊」的重要作用。同時,國際(外貿)油運業務為本集團經營業績提供較強的周期彈性。

(二) 報告期內國際國內能源運輸市場分析

1. 國際油運市場

2024年上半年，全球石油需求增長勢頭放緩，根據美國能源信息署(EIA)數據，報告期內全球石油需求約1.02億桶/天，同比上升約85萬桶/天，需求增量主要來自非經濟合作與發展組織(non-OECD)國家。石油供給約1.02億桶/天，同比上升約63萬桶/天，非石油輸出國組織(「non-OPEC」)國家引領全球石油供給增長，抵消了沙特的石油產量下滑。

運輸需求端，2024年上半年，國際地緣政治動蕩與全球石油貿易的變化持續影響油輪運輸需求，其中：

原油運輸板塊：2024年上半年，全球原油海運貿易量同比基本持平，儘管石油輸出國組織(「OPEC」)國家的持續減產使運輸需求承壓，但美國、俄羅斯穩定的原油出口，以及巴西、圭亞那的出口增量，很大程度上彌補了OPEC減產導致的原油供應缺口。與此同時，紅海危機的爆發影響了一部分中東流向蘇伊士以西區域的原油貿易，中小型原油輪繞航好望角使噸海里需求相應提升。根據Clarksons數據，2024年6月，原油輪通過蘇伊士運河的數量較年初下降了約20%。

成品油運輸板塊：2024年上半年，全球石油需求和煉能增速放緩，成品油海運貿易量同比略增0.8%。受紅海事件影響，全球大量成品油輪繞航好望角，推動噸海里需求大幅增長。根據Clarksons數據，2024年6月，成品油輪通過蘇伊士運河的數量較年初下降了約40%。

運力供給端，油輪船隊繼續維持低速增長。2024年上半年全球1萬載重噸以上油輪共計交付29艘／270萬載重噸，交付量同比大幅減少，其中超大型油輪（「VLCC」）交付1艘；全球範圍共計拆解油輪4艘，其中VLCC拆解1艘。截至2024年6月末，全球油輪手持訂單647艘，約為現有油輪規模的11%，其中VLCC新船訂單僅佔該船型的7%；全球船齡15年以上的油輪佔比高達43%。全球油輪船隊呈現出老齡化進一步加深、新船投資匱乏的景象。

從運價表現來看，油輪各船型收益均處於歷史高位區間，成品油輪表現整體優於原油輪。報告期內，VLCC運價走勢整體兼具季節性與基本面優化的特征，第一季度中東船位的階段性緊張使運價迅速擡升，伴隨著大西洋貨量的持續輸出，運價表現亮眼；第二季度隨著煉廠進入檢修時期，國內原油進口表現疲軟，疊加OPEC減產帶來的持續影響，運價逐漸回落，但仍具有較強的託底支撐。根據波羅的海交易所數據，2024年上半年，VLCC代表航線中東—中國航線(TD3C)的平均日收益（「TCE」）為41,629美元／天，較去年同期回落4%。成品油輪方面，紅海事件引發的繞航大幅提升了成品油輪噸海里運輸需求，LR2船型收益維持在歷史高位區間。根據波羅的海交易所數據，2024年上半年，LR2代表航線中東—日本航線(TC1)的平均TCE為55,867美元／天，較去年同期增長52%。

2. 國內油運市場

原油運輸：2024年上半年內貿原油市場總量約4,222萬噸，同比減少約885萬噸。海洋油和管道油貨量同比基本持平，減量主要體現在國內二程中轉油，主要原因為：(1)東營港3座10萬噸級碼頭的投用使得地方煉廠減少了從青島、大連、寧波等主要中轉港至東營的運輸需求；(2)2024年上半年煉廠整體生產效益不佳，加工意願階段性減弱，加工負荷持續低位運轉等因素導致對原材料的需求相應減少。

成品油運輸：受國內成品油貿易規模縮減的影響，運輸市場總量有所下降。同時，新能源汽車發展迅速，市場滲透率持續上升，對社會面汽油消費產生結構性影響。受上述因素影響，國內成品油運輸市場整體承壓。

3. LNG運輸市場

報告期內，全球LNG供需情況整體穩定。根據德魯裏的數據，2024年上半年，全球主要出口國家LNG出口量約為2.04億噸，同比下降約2.7%。

德魯裏數據顯示，2024年上半年全球簽署了19份LNG供應和採購協議（「SPA」），整體利好LNG出口項目及LNG運輸市場。全球範圍內共有三個LNG項目在上半年完成了最終投資決定（「FID」），為Marsa LNG、Ruwais LNG和Cedar LNG。短期來看，FID完成放緩推遲項目投產，牽連液化產能增長同步放緩，上半年合計1,390萬噸／年的液化產能低於預期。但從中長期來看，強勁的需求仍將支撐全球LNG液化產能保持健康增長態勢。整體而言，LNG液化產能和SPA數量的增加將繼續助力LNG運輸業務的發展。

截至2024年6月末，全球LNG船隊規模共計657艘（不包括LNG加注船、浮式儲存及再氣化裝置（FSRU）、浮式儲存裝置（FSU）和浮式液化天然氣生產裝置（FLNG）），約10,829萬立方米。2024年上半年，全球4萬方以上LNG船舶交付24艘，新增訂單約68艘。

(三) 報告期內經營業績回顧

截至2024年6月末，本集團共有油輪運力154艘，2,243萬載重噸，較2023年末減少2艘，63萬載重噸；參與投資的LNG運輸船中，有45艘，755萬立方米已投入運營。

2024年上半年，本集團實現運輸量(不含期租)8,265萬噸，同比減少4.1%；運輸周轉量(不含期租)2,874億噸海里，同比增加7.5%；主營業務收入人民幣115.7億元，同比增加0.8%；主營業務成本人民幣78.0億元，同比增加4.5%；毛利率同比減少2.4個百分點；實現歸屬於上市公司股東淨利潤人民幣26.3億元，同比減少9.0%；稅息折舊及攤銷前利潤(EBITDA)人民幣57.1億元，同比減少7.6%。

2024年上半年，本集團主要採取了以下六個方面措施，在複雜多變的地緣政治環境與石油貿易格局中，取得了穩健紮實的經營業績：

一是持續豐富客戶與航線結構，把握全球貿易格局變化下大西洋市場的經營機遇，夯實全球化船位佈局；二是靈活實施內外貿聯動，科學開展內轉外經營，實現內外貿業務的有機結合和整體優化；三是鞏固擴大與重要客戶的穩定合作，同時開發新客戶，挖掘貨源與航線的增長點；四是積極爭取國際LNG運輸項目，聚焦LNG板塊穩定創效能力；五是積極推進科技創新，用數字化賦能運營管理，開展環保材料的實船應用；六是堅持合規風控與安全管理，推動實現合規管理體系全面覆蓋，嚴格確保船舶作業與航行安全。

1. 主營業務營業額

截至二零二四年六月三十日止六個月，本集團主營業務按不同運輸品種及地域的總體情況如下：

主營業務運輸品種情況

行業或產品	營業額 (人民幣千元)	營業成本 (人民幣千元)	毛利率 (%)	營業額比 2023年同期 增/(減) (%)	營業成本比 2023年同期 增/(減) (%)	毛利率比 2023年同期 增/(減) (百分點)
內貿原油	1,593,965	1,104,350	30.7	(7.2)	(12.2)	3.9
內貿成品油	1,245,947	1,017,675	18.3	(2.4)	0.3	(2.2)
內貿油品船舶租賃	62,509	60,541	3.1	6.6	16.4	(8.1)
內貿油品運輸小計	2,902,421	2,182,566	24.8	(4.9)	(6.1)	0.9
外貿原油	4,925,548	3,660,965	25.7	(2.4)	9.7	(8.2)
外貿成品油	1,430,618	783,920	45.2	11.2	2.2	4.9
外貿油品船舶租賃	1,354,698	714,548	47.3	10.2	14.8	(2.1)
外貿油品運輸小計	7,710,864	5,159,433	33.1	2.0	9.1	(4.4)
油品運輸合計	10,613,285	7,341,999	30.8	0.0	4.1	(2.7)
外貿LNG運輸	958,442	459,864	52.0	10.1	11.1	(0.4)
合計	11,571,727	7,801,863	32.6	0.8	4.5	(2.4)

主營業務分地區情況

分地區	營業額 (人民幣千元)	營業成本 (人民幣千元)	毛利率 (%)	營業額比	營業成本比	毛利率比
				2023年同期 增/(減) (%)	2023年同期 增/(減) (%)	2023年同期 增/(減) (百分點)
國內運輸	2,902,421	2,182,566	24.8	(4.9)	(6.1)	0.9
國際運輸	8,669,306	5,619,297	35.2	2.8	9.3	(3.8)
合計	11,571,727	7,801,863	32.6	0.8	4.5	(2.4)

2. 運輸業務－油氣運輸業務

(1) 外貿油運業務方面

2024年上半年，本集團外貿油輪船隊完成外貿油運運輸收入人民幣77.1億元，同比增加2.0%；運輸毛利為人民幣25.51億元，同比減少9.9%；毛利率33.1%，同比減少4.4個百分點。

VLCC船隊：2024年上半年，運價波動頻繁且節奏變化較快。為了提升整體船隊效益，本集團繼續拓展西方市場，把握市場機遇搭建三角航線，平衡東西方航線佈局，保持貨源多元化。同時充分發揮海外網點營銷功能，提高國際客戶的優質貨源比例。

外貿中小船隊：面對國際石油貿易的結構性變化，本集團緊盯市場形勢，把握市場起伏窗口，製定相應的經營策略，以提升整體經營效益，主要包括：

- 1) 深化與國際大型石油公司、貿易商的緊密合作，提升運力投放的全球化力度，密切關注加拿大跨山管道擴容，積極承攬增量貨載；圍繞大洋洲高附加值航線，積極構建三角航線。
- 2) 發揮船隊內外貿兼營的優勢，以效益效率水平提升為核心，根據內外貿市場變化情況，適時、適量開展內轉外聯動。

(2) 內貿油運業務方面

2024年上半年，內貿油運市場總體維持穩定，完成內貿油運運輸收入人民幣29.0億元，同比減少4.9%；運輸毛利人民幣7.2億元，同比減少1.2%；毛利率24.8%，同比增加0.9個百分點。

主要經營亮點有：

- 1) 通過與多家核心客戶簽訂COA合同，鎖定90%以上基礎貨源；加強新客戶開發和長航線攬取，持續豐富客戶資源和航線結構。
- 2) 協同行業夥伴調整運力投放節奏，推動商業生態優化的同時保障海洋油運力需求；持續推廣內貿短航線航次期租模式，有效提升船隊平均TCE。

(3) LNG運輸業務方面

2024年上半年，本集團LNG運輸板塊貢獻的歸屬於上市公司股東的淨利潤為人民幣4.01億元，同比基本持平。

主要經營亮點有：

- 1) 以LNG長約業務為發展基石，穩步推動LNG運輸項目落地。報告期內，本集團全資子公司上海LNG完成卡塔爾能源7艘LNG運輸船項目、新奧3艘LNG運輸船項目的股權交割，合資公司CLNG與卡塔爾能源就2艘QC MAX型超大LNG運輸船長期租船項目完成簽約。截至報告期末，本集團參與投資的LNG運輸船艘數已達85艘，較2023年底增加12艘，LNG運輸船規模持續擴張。
- 2) 聚焦船舶管理，進一步提升船舶自主運營管控能力。本集團積極應對新造船密集開工挑戰，嚴格監控船舶建造，報告期內高質量提前交付2艘17.4萬方LNG運輸船舶，創造良好效益；全資子公司中遠海運液化天然氣(香港)船舶管理有限公司再接入1艘中石油國事項目LNG運輸船，持續為客戶提供安全高效運輸服務，自主管船能力不斷增強。同時，本集團強化船員庫建設，通過抓好LNG訂單班建設、推動船員轉型關鍵崗位人才等方式，全面選拔培養LNG船員，打造高素質船員隊伍和LNG管理人才隊伍。

(四) 成本及費用分析

截至二零二四年六月三十日止六個月，本集團主營業務經營成本構成如下：

	截至 二零二四年 六月三十日 止六個月 (人民幣千元)	截至 二零二三年 六月三十日 止六個月 (人民幣千元)	同比增長/ (下降) (%)	截至 二零二四年 六月三十日 止六個月佔比 (%)
油輪運輸成本表				
項目				
燃料費	2,536,452	2,579,249	(1.7)	34.5
港口費	369,043	451,297	(18.2)	5.0
船員費	1,129,978	1,226,838	(7.9)	15.4
潤物料	160,728	153,007	5.0	2.2
折舊費	1,426,884	1,279,890	11.5	19.4
保險費	97,323	94,370	3.1	1.3
修理費	179,322	200,254	(10.5)	2.4
船舶租賃	1,212,380	799,574	51.6	16.5
其他	229,889	266,961	(13.9)	3.1
小計	<u>7,341,999</u>	<u>7,051,440</u>	<u>4.1</u>	<u>100.0</u>
LNG運輸成本表				
項目				
船員費	116,415	89,870	29.5	25.3
潤物料	15,432	9,952	55.1	3.4
折舊費	251,621	211,917	18.7	54.7
保險費	18,059	12,550	43.9	3.9
修理費	106,113	71,867	47.7	23.1
其他	(47,776)	17,905	(366.8)	(10.4)
小計	<u>459,864</u>	<u>414,061</u>	<u>11.1</u>	<u>100.0</u>
合計	<u>7,801,863</u>	<u>7,465,501</u>	<u>4.5</u>	<u>100.0</u>

成本變動原因說明：

(1) 油輪運輸成本

- 1) 港口費：受內貿運力投入同比減少、外貿船隊經營方式及航線掛港變化影響，港口費同比下降18.2%。
- 2) 折舊費：受船舶技改塢修折舊攤銷增加以及美元匯率的同比上升影響，折舊費同比上漲11.5%。
- 3) 船舶租費：受CHINA POOL陸續新增多艘VLCC運力影響，船舶租費同比上漲51.6%。

(2) LNG運輸成本

- 4) 中石油國事項目船舶相繼投產，折舊、船員、機務費用同比增長，LNG運輸成本同比上漲11.1%。

(五) 合營公司及聯營公司經營情況

於2024年上半年，本集團2家主要合營聯營航運公司，共實現營業收入約人民幣18.01億元，歸母淨利潤約人民幣8.85億元，同比增加14.1%。本集團確認合營及聯營公司的投資收益約人民幣6.09億元，同比增加7.0%。

1. 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 (億噸海里)	營業收入 (人民幣千元)	歸母淨溢利 (人民幣千元)
CLNG	50%	387.8	611,886	475,694

2. 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	歸母淨溢利
		(億噸海里)	(人民幣千元)	(人民幣千元)
上海北海船務股份有限公司	40%	97.1	1,188,682	409,650

(六) 財務狀況分析

1. 經營活動產生之現金淨額

本集團流動資金的主要來源為經營業務的現金流量及銀行借款。本集團的現金主要用作營運成本支出、償還借款、新建造船舶業務。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3,586,631,000元，較截至二零二三年六月三十日止六個月由經營活動產生之現金淨額相當約人民幣4,607,220,000元減少約22%。經營活動現金淨流入較上期減少主要系本年經營活動現金流出增加，其中主要為新增短期船舶租賃支出以及支付的稅費增加。本集團預期日常的流動資金和資本開支等有關資金需要，可由本集團通過內部現金流量或外部融資應付。

2. 資本性承諾

	附註	二零二四年 六月三十日 人民幣千元	二零二三年 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)	<u>11,263,717</u>	<u>13,735,816</u>
		<u>11,263,717</u>	<u>13,735,816</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二零二四至二零二七年到期。

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、其他借款及租賃負債)減貨幣資金。

本集團計劃維持適當的股本及債務組合，以確保不時具備有效的資本架構。

於二零二四年六月三十日及二零二三年十二月三十一日，本集團之淨債務權益比率計算如下：

	二零二四年 六月三十日 人民幣千元	二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元
債務合計	29,958,445	29,720,403
減：貨幣資金	<u>(4,305,733)</u>	<u>(5,627,218)</u>
淨債務	<u>25,652,712</u>	<u>24,093,185</u>
權益合計	<u>38,422,714</u>	<u>37,103,323</u>
淨債務權益比率	<u>67%</u>	<u>65%</u>

截至二零二四年六月三十日，貨幣資金餘額為人民幣4,305,733,000元，比上年末減少人民幣1,321,485,000元，降幅23%。本集團貨幣資金主要以人民幣及美元為單位，餘下的以歐元、港元及其他貨幣為單位。

於二零二四年六月三十日，本集團淨負債比率(淨債務與權益之比率)為67%，較二零二三年十二月三十一日上升2%。

4. 應收賬款及應收票據及合同資產

	二零二四年 六月三十日 人民幣千元	二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元
應收第三方賬款及票據	1,303,689	585,971
應收關聯公司賬款(註)	173,001	4,000
	<u>1,476,690</u>	<u>589,971</u>
減：呆賬撥備	(9,211)	(7,370)
	<u>1,467,479</u>	<u>582,601</u>
油運合同相關的當期合同資產	1,267,047	1,562,196
減：撥備	(11,394)	(11,030)
合同資產合計	<u>1,255,653</u>	<u>1,551,166</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。

應收關聯公司賬款為無抵押、免息及與其他應收賬款有相同的賒賬期。

於報告期末，以發票日期起計及扣除呆賬撥備後，應收賬款及應收票據的賬齡分析如下：

	二零二四年 六月三十日 人民幣千元	二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元
一年以內	1,454,099	573,567
一至兩年	13,380	8,909
兩年以上	—	125
	<u>1,467,479</u>	<u>582,601</u>

5. 應付賬款及應付票據

	二零二四年 六月三十日 人民幣千元	二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元
應付第三方賬款及票據	1,026,318	887,735
應付同系附屬公司賬款	662,312	795,895
應付聯營公司賬款	5,911	5,692
應付關聯公司賬款(註)	23,779	18,554
	<u>1,718,320</u>	<u>1,707,876</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。

應付同系附屬公司、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。

於報告期末，以發票日期起計，應付賬款及應付票據賬齡分析如下：

	二零二四年 六月三十日 人民幣千元	二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元
一年以內	1,601,212	1,583,641
一至兩年	36,431	66,373
兩年以上	80,677	57,862
	<u>1,718,320</u>	<u>1,707,876</u>

6. 衍生金融工具

於二零二四年六月三十日，本集團持有的利率掉期合約名義本金金額合計約美元686,578,000元(相當約人民幣4,893,104,000元)(二零二三年十二月三十一日：約美元703,736,000元，相當約人民幣4,984,351,000元)，其到期日分別為二零三一年、二零三二年、二零三三年、二零三四年及二零三五年(二零二三年十二月三十一日：二零三一年、二零三二年、二零三三年、二零三四年及二零三五年)。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。

本報告期內，相關銀行貸款每年的浮動利率為SOFR加2.45%和SOFR加1.66%(截至二零二三年六月三十日止六個月：三個月LIBOR加2.20%和三個月LIBOR加1.40%)。

於二零二四年六月三十日及二零二三年十二月三十一日，本集團持有的衍生金融工具分析如下：

	二零二四年 六月三十日 人民幣千元	二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元
非流動資產		
利率掉期—現金流量套期	<u>279,024</u>	<u>92,083</u>
非流動衍生金融工具資產合計	<u>279,024</u>	<u>92,083</u>
非流動負債		
利率掉期—現金流量套期	<u>-</u>	<u>9,426</u>
非流動衍生金融工具負債合計	<u>-</u>	<u>9,426</u>

7. 銀行及其他計息貸款

於二零二四年六月三十日及二零二三年十二月三十一日，銀行及其他計息貸款分析如下：

	到期日	二零二四年 六月三十日 人民幣千元	二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元
流動負債			
(i) 銀行貸款			
抵押	二零二四至二零二五年	1,416,433	1,632,026
無抵押	二零二四至二零二五年	2,748,068	2,995,425
		4,164,501	4,627,451
(ii) 其他計息貸款			
無抵押	二零二四至二零二五年	108,292	79,801
銀行及其他計息貸款 —即期部分		4,272,793	4,707,252
非流動負債			
(i) 銀行貸款			
抵押	二零二五至二零三七年	14,881,453	14,536,846
無抵押	二零二五至二零二六年	4,834,953	5,323,728
		19,716,406	19,860,574
(ii) 其他計息貸款			
抵押	二零二五至二零四一年	832,800	166,560
無抵押	二零二五至二零三二年	3,227,804	2,889,952
		4,060,604	3,056,512
銀行及其他計息貸款 —非即期部分		23,777,010	22,917,086

於二零二四年六月三十日，本集團的銀行貸款以本集團擁有的35(二零二三年十二月三十一日：34)艘船舶和3(二零二三年十二月三十一日：3)艘在建船舶作為抵押，船舶的合計賬面淨值分別為人民幣23,730,579,000元(二零二三年十二月三十一日：人民幣22,716,424,000元)和人民幣1,949,448,000元(二零二三年十二月三十一日：人民幣1,328,920,000元)。

於二零二四年六月三十日，以美元計值的銀行抵押貸款為人民幣15,922,817,000元(二零二三年十二月三十一日：人民幣15,725,723,000元)，銀行無抵押貸款人民幣3,058,110,000元(二零二三年十二月三十一日：人民幣3,891,235,000元)。

8. 或有負債及擔保

- (1) 本公司的非全資子公司中國東方液化天然氣運輸投資有限公司、中國北方液化天然氣運輸投資有限公司的4家聯營公司各自建造一艘LNG船舶，在各LNG船舶交付並驗收後，聯營公司按照簽署的定期租船合同將船舶期租給承租人。本公司於2011年7月出具租約保證，向承租人提供租船合同履行約擔保，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58,440,000元)，擔保期限至租船合同結束為止。
- (2) 本公司全資子公司上海中遠海運LNG投資有限公司下屬的多家合營公司分別與相關方簽署了造船合同或租船合同。本公司在2014–2021年度期間以持有合營公司股權比例為限向船廠提供造船合同履行約擔保，向承租人提供租船合同履行約擔保。截至2024年6月30日，本公司向船廠提供的造船合同履行約擔保金額為美元276,120,000元(相當約人民幣1,967,852,000元)；向承租人提供的租船合同履行約擔保金額合計約美元11,238,000元(相當約人民幣80,091,000元)，擔保期限至租船合同結束為止。
- (3) 本公司於2017年6月為全資子公司上海中遠海運LNG投資有限公司下屬的3家合營公司在兩家銀行美元貸款提供融資性擔保，擔保金額為美元377,500,000元(相當約人民幣2,690,367,000元)，擔保期限為三家合營公司各自的船舶建造項目完成後12年。截至2024年6月30日，上述擔保的實際擔保金額為美元273,629,000元(相當約人民幣1,950,102,000元)。

9. 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。

管理層監控外匯風險，並於需要時考慮利用遠期外匯合約對衝若干外幣風險。

於二零二四年六月三十日，倘美元對人民幣升值或貶值1%，而其他變數維持不變，本報告年度稅前溢利將增加／減少人民幣46,574,000元(二零二三年十二月三十一日：增加／減少人民幣52,347,000元)，主要因兌換以美元計值的貨幣資金、應收及應付款項及貸款而產生的外匯利得或損失。

10. 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二零二四年六月三十日及二零二三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。

(七) 船隊發展

本集團截至二零二四年六月三十日止六個月支付船舶建造進度款、船舶購入款開支約為人民幣22.17億元。

在船隊發展方面，截至二零二四年六月三十日止六個月，本集團控股附屬公司接收LNG船舶2艘，34.8萬立方米。

於二零二四年六月三十日，本集團、合營及聯營公司船隊具體構成如下：

油輪及化學品船隊	運營船舶			在建船舶	
	艘數	萬載重噸	平均船齡	艘數	萬載重噸
本集團油輪	148	2,083	12.4	6	52.3
本集團化學品船	0	0	–	2	1.3
長期租入油輪	6	159	11.1	–	–
合營及聯營公司油輪	16	99	10.7	1	15.0
合計	170	2,342	12.2	9	68.6

LNG船舶船隊	運營船舶			在建船舶	
	艘數	萬立方米	平均船齡	艘數	萬立方米
本集團LNG船舶	11	192	4.2	8	139.5
合營及聯營公司LNG船舶	34	563	7.2	32	575.8
合計	45	755	6.5	40	715.3

(八) 二零二四年下半年前景展望和工作重點

1. 行業供需格局和發展趨勢

(1) 國際油運市場

2024年下半年，供需基本面仍將維持在健康水平，支撐油運行業景氣度。國際地緣政治局勢以及全球石油貿易的變化將增加運費的波動性。

全球石油需求有望保持增長態勢，但在全球經濟整體復蘇承壓的影響下，石油消費增速有放緩跡象，增量將主要來自於中國和印度。石油供給預計保持溫和增長，雖然OPEC宣佈將從10月起逐步退出220萬桶/天自願減產，但短期內OPEC減產影響仍將作用於石油市場，供給增量均來自於non-OPEC國家，集中在巴西、圭亞那等大西洋區域。

運輸需求方面，根據Clarksons預測，2024年原油噸海里需求預計同比增長3.3%，成品油噸海里需求預計同比增長7.5%。紅海危機的走勢將決定途經蘇伊士運河的油品貿易流向，中小型油輪的繞航將提升總體運輸距離。同時，在美國、巴西、圭亞那石油出口增長的背景下，大西洋—亞洲的石油貿易將為運輸市場帶來更多長運距航次。根據美國國家海洋和大氣管理局(NOAA)預測，2024年將有4-7個強颶風，活躍度超出歷史平均，將為油運市場帶來不確定性。

運力供給方面，根據Clarksons報告，2024年原油輪供給增長率為-0.1%，成品油輪供給增長率為1.8%，運輸需求增速大於運力供給增速。其中，VLCC運力繼續保持低增長的態勢，2024年下半年預計交付1艘新船，2025年預計交付5艘新船。

展望未來，不斷老化的全球船齡、不確定的燃料技術路徑、高昂的新造船價格、短期內緊張的船廠產能，以及不斷推行的環保政策，共同構成了運力供給端「新增速度不及衰老速度」的緊張局面。而全球煉能「由西轉東」的發展趨勢也將推動更長的石油貿易路線，進而提升油輪運輸需求。油運市場將在上述基本面因素的支撐下進入持續性的景氣周期。

(2) 國內油運市場

下半年，國內原油運輸需求仍有下行壓力。成品油和化工品消費的低迷可能持續影響煉廠的效益，導致運輸需求端存在下行壓力。但隨著三季度末傳統旺季的到來，市場有望迎來短期提振。另外，在海洋油終端生產方面，儘管南海烏石新終端的投產為市場帶來一些積極影響，但鑒於該終端產量較小，對運輸增量的貢獻相對有限。

在國內煉廠佈局優化已經成型的背景下，長航線以及以貿易為主的成品油運輸需求將大幅度減少，國內成品油運輸預計承壓。

(3) LNG運輸市場

根據德魯裏預測，2024年全球LNG貿易量將達到4.24億噸，同比增長3.9%，增長的主要原因包括中國和其他亞洲國家需求的強勁，以及美國、亞洲、歐洲之間貿易的活躍態勢。2024年下半年，市場將受供暖季前補庫需求支撐進入傳統旺季，拉尼娜現象或造成冬季氣溫偏低，或將擴大LNG需求。然而歐洲庫存健康、可再生能源發電量充足，LNG運輸市場的旺季需求增速較去年預計更顯平緩。

中長期來看，LNG貿易前景依舊樂觀。當前全球液化天然氣產能約為4.853億噸／年，預計2029年將達到近8.264億噸／年，年均複合增長率約為11%。未來數年將有大量新增液化產能進入市場，且大部分增量將由美國提供。2024年上半年，全球達成約19項LNG供銷協議，總計約1,490萬噸／年，諸多處於規劃階段的項目有望在2024年下半年達成最終投資決定(FID)。同時，長距離LNG貿易項目增加也將利好LNG運輸市場，推動貿易方提前鎖定更多運力。

2. 下半年重點工作

2024年下半年，面對複雜多變的國際貿易和地緣政治局勢，本集團將持續為全球能源供應鏈提供堅實的運輸保障，以客戶為中心不斷完善全球服務網絡。同時，本集團將緊跟全球能源運輸產業鏈的發展趨勢，優化和調整戰略佈局，增強企業面對外部環境變化時的商業韌性，促進可持續發展能力穩步提升。

(1) 推動業務效益效率全面提升

- 1) 國際油運方面，密切跟蹤國際石油貿易格局變化，優化全球船位佈局，提升公司的全球經營能力。同時，充分利用海外營銷網點的資源與佈局優勢，深耕大西洋市場，聚焦新客戶、新航線的開發，並以效益為導向，重點開發高收益貨載、搭建三角航線。密切關注內外貿市場變化趨勢，擇機實施內外貿及黑白油經營聯動。
- 2) 國內油運方面，繼續發揮內貿市場領先優勢，加強船隊效率和盈利能力，維護與重要客戶的合作，提升運輸服務質量；開發優質新客戶，關注民營企業發展規模，進一步提升市場貨源掌控能力。

- 3) 緊密跟蹤LNG重點項目，積極匹配重要客戶的潛在需求；嚴格監控船舶建造，優化LNG自主船管能力；鞏固發展LNG船員訂單班創新模式，加速建設LNG高級船員隊伍和管理人才隊伍，提升LNG運輸整體實力。
- 4) 開展精益化管理，統籌推進成本管控。聚焦全要素勞動生產率，進一步降控燃油採購成本，加強港口使費管控。

(2) 加快數字化升級與科技創新培育

- 1) 統籌數字智能全面轉型升級。以外部梳理診斷為助力，完成數字化轉型成熟度評估、科技創新數字化場景機會點識別與梳理、應用架構設計等工作；以內部自主需求為驅動，聚焦航行安全、設備安全、成本管控等重點，推進船舶智能管理平台二期項目。同時，加快推進合規風控數字化建設，提升合規風控的高效性、精準性與針對性。加快研究與推進綜合管理體系數字化、客戶服務與管理系統建設、LNG運營平台建設等項目。
- 2) 圍繞人工智能、環保節能、新能源燃料等關鍵領域，強化基礎研究與技術應用。分析總結螺旋槳蒙皮減阻材料實船驗證情況，形成落地模式經驗，加強研究成果的產品化應用和推廣。加強與高校、科研院等的外部交流，推動建立長期科研合作機制，以委託研發、聯合開發等多種形式，加強「產學研用」深度融合，加快科技創新成果的應用轉化。

(3) 堅守本質安全，提升安全風險管理水平

- 1) 加強預控管理，尤其是對災害性天氣、重點船舶、重點區域船舶和關鍵時段的跟蹤和防範。利用信息化手段，提高防碰撞、防海盜、防工傷、防汙染、防火防爆等安全措施的執行力度。
- 2) 建立完善的合規風控協同機制。密切跟蹤全球政策形勢變化，加強對國際貿易等重點領域的規則研究，動態調整風險管控機制；確保合規經營，增強與產業鏈上下遊主體的協同交流，提升共同應對處置風險的能力。

其他重要事項

(一) 股權激勵計劃

2023年10月26日，公司召開2023年第八次董事會會議和2023年第6次監事會會議，審議通過了《關於〈中遠海運能源運輸股份有限公司2023年股票期權激勵計劃(草案)〉及其摘要的議案》、《關於〈中遠海運能源運輸股份有限公司2023年股票期權激勵計劃管理辦法(草案)〉的議案》、《關於〈中遠海運能源運輸股份有限公司2023年股票期權激勵計劃實施考核管理辦法(草案)〉的議案》、《關於提請中遠海運能源運輸股份有限公司股東大會和類別股東大會授權董事會處理股票期權激勵計劃相關事宜的議案》，同意公司實施2023年股票期權激勵計劃，並同意將該等議案提交公司股東大會和類別股東大會審議。公司董事任永強、朱邁進系本次股票期權激勵計劃的激勵對象，作為關聯董事，對該等議案回避表決。

2024年5月10日，公司召開2024年第二次臨時股東大會、2024年第一次A股類別股東大會及2024年第一次H股類別股東大會，審議通過了《關於〈中遠海運能源運輸股份有限公司2023年股票期權激勵計劃(草案)〉及其摘要的議案》、《關於〈中遠海運能源運輸股份有限公司2023年股票期權激勵計劃管理辦法(草案)〉的議案》、《關於〈中遠海運能源運輸股份有限公司2023年股票期權激勵計劃實施考核管理辦法(草案)〉的議案》、《關於提請中遠海運能源運輸股份有限公司股東大會授權董事會處理2023年股票期權激勵計劃相關事宜的議案》。同時為公司2023年股票期權激勵計劃激勵對象的股東及與公司2023年股票期權激勵計劃激勵對象存在關聯關係的股東均回避表決。

2024年5月10日，公司召開2024年第四次董事會會議和2024年第三次監事會會議，審議通過了《關於調整2023年股票期權激勵計劃首次授予數量的議案》、《關於2023年股票期權激勵計劃首次授予股票期權的議案》。鑒於本激勵計劃中擬授予的激勵對象中部分激勵對象內部調動，公司董事會根據股東大會的授權，對2023年股票期權激勵計劃首次授予數量進行了調整，激勵對象人數及人員名單未作調整。調整後，首次授予總數由22,465,500份相應調減為22,309,600份。公司董事會認為公司2023年股票期權激勵計劃規定的授予條件已經成就，同意確定以2024年5月10日為首次授予日，並同意向符合授予條件的107名激勵對象授予22,309,600份股票期權，行權價格為人民幣13.00元/股。公司董事任永強先生、朱邁進先生系本次股票期權激勵計劃的激勵對象，作為關聯董事，對以上兩項議案回避表決。

2024年6月28日，公司本激勵計劃首次授予的股票期權在中國證券登記結算有限責任公司上海分公司完成相關登記手續，具體情況如下：

- (1) 期權名稱：中遠海能期權
- (2) 期權代碼(分三期行權)：1000000644、1000000645、1000000646
- (3) 股票期權首次授予登記完成日期：2024年6月28日

(二) 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(包括出售庫存股份)。截至報告期末，本公司未持有任何庫存股份。

(三) 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，於報告期內，本公司已遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「《上市規則》」）附錄C1所載的守則條文規定。

本公司設立了五個董事會專門委員會：審計委員會、薪酬與考核委員會、戰略委員會、提名委員會及風險與合規管理委員會，並制訂了清晰界定的職責範圍。

(四) 審計委員會

本公司董事會已成立審計委員會，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。本公司之審計委員會成員包括三位獨立非執行董事，即黃偉德先生(主席)，王威先生以及趙勁松先生。

審計委員會已審閱本集團截至二零二四年六月三十日止六個月之未經審核中期簡明綜合財務報表及本中期業績公告，並已與獨立核數師羅兵咸永道會計師事務所會面，羅兵咸永道會計師事務所已根據香港審閱準則第2410號審閱中期財務資料。審計委員會亦已與本集團高級管理層成員討論有關本公司採用會計政策及常規和內部控制的事宜。

(五) 薪酬與考核委員會

本公司的薪酬與考核委員會由三名獨立非執行董事組成，即李潤生先生(主席)，黃偉德先生和王祖溫先生。本公司的薪酬與考核委員會已採納《上市規則》附錄C1所載之企業管治常規守則相一致的有關條文。

(六) 提名委員會

本公司的提名委員會由三名獨立非執行董事組成，即王祖溫先生(主席)，黃偉德先生和李潤生先生。本公司提名委員會檢討董事會的架構、人數和構成及董事會成員多元化政策，物色具備合適資格可擔任董事的人士，並向董事會提出建議，並評估獨立非執行董事的獨立性。本公司的提名委員會已採納《上市規則》附錄C1所載之企業管治常規守則相一致的有關條文。

(七) 戰略委員會

本公司的戰略委員會由六名委員組成(包括兩名執行董事，兩名非執行董事以及兩名獨立非執行董事)，即任永強先生(主席)，朱邁進先生，王威先生，王松文女士，李潤生先生及趙勁松先生。戰略委員會負責考慮、評估、審議投資項目並向董事會建議重要的投資方案、收購及出售項目，對投資項目進行投資後的評估，並審議及考慮本公司整體戰略、可持續發展、環境、社會及管治的戰略及業務發展方向。

(八) 風險與合規管理委員會

本公司的風險與合規管理委員會由三位董事組成(包括一名執行董事以及兩名獨立非執行董事)即趙勁松先生(主席)，任永強先生和王祖溫先生。風險與合規管理委員會審議風險控制策略和重大風險控制解決方案，檢討本公司的風險管理的有效性，審議重大決策、重大項目風險評估報告，指導推動本公司法治建設，對經理層依法治企情況進行監督，並負責董事會授權的其他風險控制事項。

(九) 對《上市規則》附錄C3《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》(「《標準守則》」)的遵守

本公司已採納《上市規則》附錄C3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。

(十) 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效率掛鉤，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。除上述薪酬及激勵計劃外，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。

於二零二四年六月三十日，本集團僱員總數為7,711人(二零二三年六月三十日：8,339人)。於報告期內，本集團的員工成本約為人民幣16.97億元(二零二三年同期：約為人民幣17.36億元)。

(十一) 投資者關係

本公司積極認真做好資訊披露和投資者關係管理工作，恪守規範、準確、完整、及時的資訊披露原則。本公司設立了專門的投資者關係管理部門，負責投資者關係方面的事務，並制訂了《投資者關係管理辦法》，積極進行規範運作。本公司通過業績推介、路演、電話會議、公司網站、投資者來訪接待及回答投資者查詢等方式，加強與投資者和證券分析員的聯繫和溝通，不斷提高投資者對本公司的認知程度。

本公司亦於本公司網站energy.coscoshipping.com，及時向其投資者及股東發放資訊。

如股東及投資機構需要與公司進行相關交流，可通過向公司投資者關係郵箱、電話等渠道進行諮詢，上述聯繫信息已在公司定期報告與網站予以公佈。

(十二) 重大收購及出售附屬公司、聯營公司及合營企業

報告期內，本集團概無任何有關附屬公司、聯營公司及合營企業的重大收購及出售。

(十三) 重大投資及有關重大投資和資本資產的未來計劃

於二零二四年六月三十日，本集團並無投資任何一家公允價值佔本集團資產總值5%或以上的被投資公司。因此，報告期內，本集團並無任何重大投資，亦無任何重大投資及資本資產的近期計劃。

(十四) 報告期後事項

由於工商登記系統更新，本公司註冊地址變更為「中國(上海)自由貿易試驗區臨港新片區業盛路188號A-1015室」。本公司新《營業執照》刊載的本公司的註冊地址中增加「臨港新片區」的表述，但本公司註冊地址的實際位置維持不變。有關詳情，請參閱本公司2024年8月1日的公告。

(十五) 發佈於聯交所及本公司網頁上之補充資料

載有《上市規則》規定的本集團所有之財務及相關資訊的詳盡數據將在聯交所網頁(www.hkexnews.hk)及本公司網頁(energy.coscoshipping.com)上進行發佈。

上列財務資料節錄自本公司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簡明綜合財務報表並經由公司聘請的獨立審計師羅兵咸永道審閱，但該節錄本身並非本公司報告期內的法定財務報表。該等報告期內之簡明綜合財務報表將寄送各股東及可於本公司之網址下載。

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
二零二四年八月二十九日

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，非執行董事王威先生及王松文女士，以及獨立非執行董事黃偉德先生、李潤生先生、趙勁松先生及王祖溫先生所組成。

* 僅供識別