

中远海运能源运输股份有限公司 关于对上海证券交易所问询函的回复公告

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个别及连带责任。

中远海运能源运输股份有限公司（以下简称“中远海能”、“本公司”或“公司”，连同其附属公司简称“本集团”）于 2022 年 1 月 21 日收到上海证券交易所上市公司管理一部下发的《关于对中远海运能源运输股份有限公司资产减值事项的问询函》（上证公函【2022】0044 号）（以下简称“问询函”），要求公司就船舶资产减值相关事项做核实并补充披露，具体内容详见公司公告（公告编号：临 2022-007）。

公司收到问询函后高度重视，并积极组织相关人员就问询函涉及的问题进行认真核实，现将回复内容公告如下：

一、根据披露，公司对所持 141 艘船舶中的 94 艘船舶资产计提减值准备，合计约 49.6 亿元。其中，外贸老龄船舶资产组计提减值 1372.06 万元，非外贸老龄船舶资产组计提减值 49.38 亿元，浮仓计提减值 986.86 万元。请公司（1）按照船龄、运输货种、航线等进一步区分非老龄船舶资产组，并根据类型分别披露减值船舶的数量、账面价值、公允价值减去处置费用后净额、未来现金流量的现值和可回收金额；（2）补充披露资产减值测算的具体过程、主要参数选取及依据，与就关键参数可获得的外部数据进行比较，论证说明评估是否存在重大偏离以及报告期计提大额减值的原因和合理性，计提金额是否准确、恰当。

公司回复：

(一) 按照船龄、运输货种、航线等进一步区分非老龄船舶资产组，并根据类型分别披露减值船舶的数量、账面价值、公允价值减去处置费用后净额、未来现金流量的现值和可回收金额

根据一贯性的原则，公司进行船舶资产减值测试时，对船舶资产设定为三个资产组，即外贸老龄船舶资产组、非外贸老龄船舶资产组和浮仓资产组。其中：

外贸老龄船舶资产组：指从事纯外贸业务且船龄在 15 年及以上的油轮资产；

非外贸老龄船舶资产组：指从事内贸业务的所有油轮以及从事纯外贸业务且船龄在 15 年以下的油轮资产；

浮仓资产组：指正在改造为浮仓的油轮资产，该资产组为 2021 年新增资产组。

根据日常经营管理需要，公司对非外贸老龄船舶资产组以典型航线、货种为标准做数据统计和分析。在船舶减值测试时，公司对该资产组采用了同样的细分标准，具体减值测试情况如下表：

(表 1)

单位：人民币万元

典型航线	货种	船舶数量	减值船舶数量	账面价值	公允价值减去处置费用后的净额	未来现金流量的现值	可收回金额
内贸	原油	39	15	686,940	367,868	884,716	884,716
内贸	成品油	18	7	361,645	261,281	399,311	399,311
VLCC 中东-中国	原油	45	44	1,944,889	1,554,048	1,513,578	1,554,048
苏伊士 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 中东到日本	成品油	8	6	215,104	158,812	179,390	179,390
LR1 中东到日本	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
总计		127	87	3,613,298	2,617,394	3,119,512	3,119,512 *

备注：*上表中可收回金额总计数（3,119,512 万元）是按照市场法与收益法孰高原则确认的“非外贸老龄船舶资产组”整体的可收回金额，非上述各行项目的加总数。

如按照非外贸老龄船舶年龄结构分析，则减值分布情况如下：

(表 2)

单位：人民币万元

船龄分组	艘数	账面价值	公允价值减 去处置费用 后的净额	未来现金 流量的现 值	可收回金 额
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
总计	127	3,613,298	2,617,394	3,119,512	3,119,512

(二) 补充披露资产减值测算的具体过程、主要参数选取及依据，与就关键参数可获得的外部数据进行比较，论证说明评估是否存在重大偏离以及报告期计提大额减值的原因和合理性，计提金额是否准确、恰当。

1、关于减值测试与评估的过程

公司于 2021 年 12 月 20 日聘请具备资产评估资质的中通诚资产评估有限公司对本集团现有 141 艘船舶以 2021 年 12 月 31 日为基准日，以船舶资产减值测试为目的的资产评估工作，并出具了《资产评估报告》(中通评报字【2022】12009 号)。

根据《企业会计准则第 8 号资产减值》第六条规定，“资产存在减值迹象的，应当估计其可收回金额。可收回金额应当根据资产的公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间较高者确定”。因此，公司根据资产组的公允价值减去处置费用后的净额（即：市场法）与资产预计未来现金流量的现值（即：收益法）两者之间较高者确定资产组可收回金额。资产组可收回金额低于账面价值的金额即为资产减值金额。

2、主要参数选取及依据

在**市场法**下，利用市场上同样或类似资产的近期交易案例，采用市场法确定船舶的公允价值。具体到本次船舶资产评估，市场法是通过调查二手船市场，采

用 Clarksons 发布的市场实际成交案例，选择若干艘与被评估船舶相同类型、主要技术参数相似、使用时间相近、近期交易的二手船作参照物，通过被评估船舶与每个参照物的分析比较，确定载重吨、使用时间、交易时间、交易条件、使用情况以及建造国调整系数，据此估算对应的被评估船舶价格取值，并进行算术平均，确定被评估船舶的评估值。

在**收益法**下，按照企业会计准则的规定，采用现金流量折现法计算未来现金流量的现值。本次评估的船舶资产的现金流量现值，采用等价期租收益的模式进行，并结合各船舶的历史经营成本、费用情况预测未来各年度的现金净流量，最终以合理的折现率进行折现。该测试依据公司对于未来等价期租日租金(TCE)、船舶残值回收、营运资本及折现率等的判断及假设。其中：

(1) 未来各船型典型航线 TCE 选取依据为：

内贸船舶因没有权威机构的预测数据，公司使用 2016-2021 年公司实际内贸 TCE 的平均值为预测数据。

外贸船舶以测试时德鲁里公布的最近一期报告（2021 年三季度）中油轮典型航线 2021 年及未来 5 年年度 TCE 预测数据为基础进行测算。

(2) 以现金支付的成本费用基于 2017 年-2021 年采用各细分货种船型历史均值计算，其中：船员成本考虑逐年递增 5%，主要考虑根据国家统计局城镇单位在岗职工平均实际工资指数，最近 10 年的环比增长率平均为 7.8%，以及未来经济发展的目标是高质量发展，不再追求经济高速增长，因此本次船员人工环比增长率按 5%考虑；其他以现金支付的成本费用（机务费用、保险费用等）采用 2017-2021 年各船型历史均值。

(3) 资本化支出，根据船级社对船舶证书管理需要，船舶在规定的船龄需要进行必要的修理、检验，公司根据各细分船型不同检验类型产生费用的历史均值（例如 15 年船龄 CAP 改造）测算各船舶未来资本化支出。

(4) 残值回收，根据公司最近一期公布的船舶残值（280 美元/轻吨）及船舶轻吨数计算残值。

(5) 税前折现率，采用 9.78%，其中：无风险报酬率 2.78%（评估基准日 10 年期国债利率），行业风险报酬率 4.5%、经营风险报酬率 2.5%。

3、关于关键参数可获得的外部数据

2021 年末测试时使用德鲁里公布的最近一期油轮典型航线 TCE 预测数据，2022-2026 年 TCE 水平为：

(表 3)

单位：美元/天

VLCC 中东-中国：16,850/ 24,400/ 25,100/ 26,500/ 27,100

苏伊士型原油轮 黑海-地中海：11,075/ 17,400/ 19,400/ 20,300/ 20,800

阿芙拉型原油轮 科威特-新加坡：9,175/ 14,500/ 15,900/ 16,500/ 17,000

LR2 成品油轮 中东-日本：18,500/ 19,500/ 20,300/ 20,600/ 20,700

LR1 成品油轮 中东-日本：16,200/ 17,000/ 17,600/ 17,800/ 18,100

MR 成品油轮 西印度-日本：6,800/ 7,000/ 7,100/ 7,100/ 7,200

备注：2026 年以后 TCE 取 2026 年水平

4、关于船舶资产减值计提合理性说明

德鲁里 2020 年三季度至 2021 年三季度不断下调主干航线 VLCC 中东-中国 (TD3C) 2021 年全年以及 2022 年的预计 TCE 水平，见下表示：

(表 4)

单位：美元/天

预测期	VLCC 中东-中国 (TD3C) 德鲁里各期预测值				
	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

数据来源：德鲁里，中远海能整理。

备注：2020 年末船舶资产减值测试依据德鲁里 2020 年第三季度披露的油轮典型航线日收益 (TCE) 水平。

上表中，该权威机构 2020 年第三季度预计 2021 年平均 TCE 水平为 18,750 美元/天，而 2021 年第三季度报告对全年 TCE 的预估值降至 1,242 美元/天；对于 2022 年-2024 年的 TCE 水平预测同样有不同程度的下调。该权威机构预计自

2025年起VLCC市场将得以恢复。

按照收益法评估测算时，评估期间前几年TCE水平的大幅调减带来的折现评估收益的降幅，远远高于评估期间后几年调整增加的TCE水平带来的折现评估收益的增幅。同时，按照折现计算规则，折现因子具有前高后低的规律，这进一步扩大了2021年船舶资产评估值与2020年船舶资产评估值的差距，从而大幅增加了2021年度船舶资产评估减值规模。

鉴于上述分析，公司经核实认为，报告期进行减值测试使用的外部数据遵循了一贯性原则，客观合理，不存在重大偏离，在此基础上根据模型测算得到的减值计提金额是准确、恰当的。

二、根据披露，本次计提资产减值损失的主要原因是国际权威机构下调油轮运输市场租金水平预测、“碳减排”政策影响和落实绿色发展战略。请公司补充披露：（1）公司发现相关资产存在减值迹象的时点，以及公司完成相关资产减值测试、确认具体计提金额的时点；（2）结合近十年船舶租金水平趋势和公司经营业绩情况，说明前期资产减值测试及减值计提的具体情况；（3）落实绿色发展战略对于本次减值的具体影响；（4）比照同行业可比公司减值计提等情况，说明公司前期是否存在资产减值不充分、不及时，是否符合会计准则相关规定。

公司回复：

（一）公司发现相关资产存在减值迹象的时点，以及公司完成相关资产减值测试、确认具体计提金额的时点

按照上海证券交易所《股票上市规则》和中国企业会计准则要求，公司对重要资产价值情况保持持续关注，及时跟踪影响船舶资产价值驱动因素的变动情况，一经发现潜在价值风险并经过审慎评估和确认后，及时向投资人提示相关风险情况。

2021年上半年国际油运市场受去库存周期、OPEC+减产协议持续、原油价格持续上涨、各国政府因新冠病毒变异频发加强对民众出行限制等不利因素的影响，国际油运市场持续低迷、多条典型航线TCE水平持续处于负收益区间。公司密切关注国际权威机构（特别是德鲁里）和行业分析师、业内同行企业对油轮运输市场的预期情况。

虽然 2020 年 Q4 及 2021 年 Q1、Q2 德鲁里报告调低了对未来五年的 TCE 水平预期,比如对 2021 年 VLCC 中东-中国(TD3C)的预期 TCE 由原来的 18,750 美元/天调低至 Q2 报告的 2,300 美元/天,对 2022 年预期 TCE 由原来的 23,300 美元/天调低至 Q2 报告的 18,600 美元/天,但是公司管理层根据历年油轮市场规律判断,结合同行企业、研究机构和航运经纪人对 2021 年下半年油轮运输市场将底部企稳并上行复苏的普遍预期,认为在 2021 年中后期,随着第四季度传统旺季到来,公司船舶资产应不会出现显著的减值迹象。

然而进入 2021 年 11 月,新冠疫情出现高传染性奥密克戎变异毒株,各国纷纷重启原本已放松的出行管制,各机构纷纷下调 2021 年全年及 2022 年油轮各船型收益预测。

此外,国际海事组织(IMO)于 2021 年 6 月召开海上环境保护委员会(MEPC)76 次会议,宣布 EEXI 能效指标于 2023 年 1 月 1 日起正式生效。2021 年 11 月 IMO MEPC 第 77 届会议,对船舶能效、船舶 GHG(温室气体)减排等 11 个重点议题做了讨论,进一步规范相关指标的测算方式,制定实施路径和管控措施,明确了国家之间的协调机制。同时,国务院于 2021 年 10 月 24 日印发了《2030 年前碳达峰行动方案》,明确提出“加快形成绿色低碳运输方式,确保交通运输领域碳排放增长保持在合理区间”的总体要求。行动方案中特别提出了航运企业要“加快老旧船舶更新改造,发展电动、液化天然气动力船舶,推动运输工具装备低碳转型”的具体要求。

由于新的油运市场扰动因素出现,叠加航运企业环保政策出台和具体方案要求的确立,公司于 2021 年 11 月中旬启动了 2021 年末船舶资产价值测算工作,包括成立专项小组、选聘符合资格的评估机构等。

公司于 12 月 20 日经选聘确定中通诚资产评估有限公司对本集团(涉及本部和所属四家境内外公司)油轮船队的 141 艘船舶资产进行评估。于 1 月 7 日,评估机构正式出具资产评估报告确认了船舶资产减值金额。

根据公司章程和公司治理工作规范,公司 2021 年度船舶资产减值议案于 1 月 10 日履行“三重一大”决策审批后,随即提交审计委员会委员审核;公司审计委员会于 1 月 14 日审核批准了船舶资产减值议案并同意提交董事会(监事会)最终审批。董事会(监事会)于 1 月 21 日审议批准该议案后于当晚正式对外公告。

(二) 结合近十年船舶租金水平趋势和公司经营业绩情况，说明前期资产减值测试及减值计提的具体情况

2016年，本集团将中远集团、中海集团所属油气板块业务进行重组，从而形成现有的经营管理模式和船舶资产结构。在经营方面，公司整合油轮板块的经营管理、船舶管理，由公司总部统一负责并确立了油轮船队“内外贸兼营”、“大小船联动”，以及“为客户提供全程油品运输物流解决方案”的经营策略，致力于实现“做能源运输卓越领航者”的战略愿景。

公司自重组以来至 2021 年年度归属于母公司净利润情况以及油运市场 VLCC TD3C（中东-中国）航线年均 TCE 如下表：

（表 5）

项目	2016	2017	2018	2019	2020	2021 年 (预计)
VLCC TD3C 年均 TCE（美元/天）	-	16,584	18,802	39,413	48,179	-518
年度归属于母公司净利润（人民币亿元）	19.23	17.66	1.05	4.32	23.73	-49.2 至-51.2

数据来源：波罗的海交易所，中远海能整理。

注：2017年2月8日起，波罗的海交易所开始对 VLCC 船型 TD3C 航线运价进行统计。

按照企业会计准则关于资产组的定义，结合公司经营特点和经营策略，公司将统一经营管理的本部及所属从事油品运输的全资境内外子公司各船型油轮作为一个整体资产组，每年年末进行资产减值测试。由于公司内贸业务毛利率较为稳定，对冲了外贸业务收益的波动性，2016年至2019年度减值测试后均未发现减值迹象。

需要进一步说明的是，根据上表，公司 2018 年度实现归属于母公司净利润人民币 1.05 亿，2018 年 VLCC TD3C 平均 TCE 水平为 18,802 美元/天。在年底进行船舶资产减值测试时，一方面由于公司将所有船舶作为一个资产组，内外贸船舶预计收益相抵后没有明显减值迹象；另一方面，2018 年第四季度，运输需求增长，且在环保公约的催化下拆船量激增，市场景气度好转，运价获得较大涨幅。

基本面的改善,也使市场参与者普遍认为 2018 年国际油运底部企稳,并将在 2019 年持续好转(2019 年 VLCC TD3C 平均 TCE 为 39,413 美元/天,也是对 2018 年管理层预判合理性的佐证)。此外,从外贸船舶的评估经营收益预期来看,2018 年的预期收益也高于 2017 年,不具备计提船舶减值的条件。

2020 年外贸油运市场在产油国石油价格战后短期冲高,而后自 5 月份开始进入漫长的去库存阶段,市场运价持续低迷。2020 年年末,根据十四五期间运力更新计划,公司将 10 艘 15 年以上外贸老龄船舶单独列为“外贸老龄船舶资产组”,其余船舶列为“非外贸老龄船舶资产组”。按照一贯性模型测试,外贸老龄船舶资产组出现显著资产减值迹象,经符合资质的评估公司评估确认,当年计提人民币 8.41 亿元船舶资产减值,并于 2021 年 1 月 25 日正式对外公告。此项计提在 2020 年度年报中予以确认和披露,并经审计师事务所审计,最终由董事会审议批准。

(三) 落实绿色发展战略对于本次减值的具体影响

国际社会和行业组织、企业对“碳减排”、“碳中和”的政策路线实施路径尚未统一,但主流观点是减少传统化石能源,增加天然气和新能源,从而从长期看将降低油品运输需求,并将潜在影响各船型典型航线未来 TCE 预测。同时,国际海事组织 EEXI 能效评级及 CII 的政策实施,对于 EEXI 能效评级较差的老龄船舶,因主机功率限制需要降速航行,导致其 TCE 落后于所属船型典型航线 TCE 水平。

此外,根据公司绿色发展战略,将对油轮船舶进行结构性优化。随着环保型船舶的加入,高价值货物优先配载给环保型船舶,以取得高收益。同时非环保型船舶的出清以及可配载货物减少,也会降低此类船舶的预期收益。

基于此,经与评估师分析、审核并确认,公司对于老龄船舶采用 TCE 环保折扣系数(平均为 0.9)的方式对典型航线 TCE 预测水平做了相应调整,带入到相对应的船舶资产组中进行减值测试。

(四) 比照同行业可比公司减值计提等情况,说明公司前期是否存在资产减值不充分、不及时,是否符合会计准则相关规定

公司也关注到 A 股及海外同类业务公司计提船舶资产减值的情况。但鉴于各公司在船型结构、航线布局、细分市场、经营策略等方面存在较大差异;在船

船舶资产核算方面，也存在折旧年限、残值、资产组设定等会计政策上的差异，因此同类企业之间船舶减值测试结果、计提减值时间分布等缺乏可比性。

按照会计准则和上市公司年报相关规定，公司每年年末均对船舶资产进行减值测试。在出现明显减值迹象时，公司经评估师和审计师审核确认，及时并充分计提船舶资产减值。因此，公司的资产减值是充分的、及时的、符合会计准则相关规定的。

三、根据披露，国际油轮运价自 2020 年 5 月份后呈现下行趋势。请公司结合现阶段的经营、财务等方面情况，补充披露公司针对市场低迷已采取及拟采取的解决方案及应对措施，并充分揭示相关风险。

公司回复：

在整个航运市场中，油轮运输业务有其独特的细分市场，受到国际政治、经济、环保政策的冲击更大，同时所带来的收益弹性也更强。而且原油本身又是同时具有经济属性和政治属性的大宗产品物资。与其他运输形式比较，这也决定了油轮运输市场的复杂性和非同步的周期性特征。

从本集团整体的可持续盈利方面，公司一直以来致力于增厚内贸油轮运输和 LNG 运输业务的稳定收益，抢抓外贸油轮运输业务机会、最大限度发挥外贸油轮运输业务的弹性以实现增量收益。

面对国际油运市场持续低迷所带来的经营压力，本集团主要从四个方面采取了措施：一是加强国际油运市场走势研判，制定多元化的经营策略，有效提升航次收益；二是加大内贸油运市场开发力度，将具有内外贸兼营资质的油轮最大限度投放至内贸油运市场；三是聚焦 LNG 运输项目开发，2021 年以来，公司所属全资子公司上海中远海运液化天然气投资有限公司参与投资建造中石油国事二期 3 艘 LNG 运输船的选择权项目、与合作方签订了中海油气电 6 艘 LNG 运输船项目框架协议；四是以控制船舶燃油消耗为重点，根据航次实际情况制定最佳效益航速，并严格监控航次各环节油耗情况，同时，通过强化市场研判，精细管理燃油采购工作，实现采购节支。

根据本集团 2022 年工作部署及未来工作计划，本集团将持续做好成本端的精准管控，在现货经营方面规划好航线布局，在期租经营方面踩好市场的节奏。面对中长期环保压力以及能源转型对传统化石能源需求带来的挑战，本集团将持

续优化油轮船队结构，提升船队的整体碳排放表现以及创效能力，同时提升稳定收益业务占比，把握机遇做优 LNG 运输业务板块、深挖内贸油运板块的市场潜力。本集团将通过不断优化业务结构，提高抵御国际油运市场波动风险的能力，从而达到可持续发展的目的。

有关风险提示：

公司预计，短期内国际油运市场低迷的态势将逐步获得改善，但获得理想租金回报的时间点仍不确定；新冠疫情的反复以及国际政治经济的复杂局势所带来的不确定性，将对国际油运市场的复苏构成一定风险。

敬请广大投资者注意投资风险。

以上内容为公司对问询函的全部回复。

特此公告。

中远海运能源运输股份有限公司董事会

二〇二二年一月二十七日