

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，並明確表示概不就因本公告全部或任何部份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之股份有限公司)

(股份代號：1138)

海外監管公告

本公告乃根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則第13.10B條之規定而作出。

中遠海運能源運輸股份有限公司(「本公司」)之A股在上海證券交易所上市，以下公告為本公司根據上海證券交易所之要求於上海證券交易所網站刊發之公告。

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

中華人民共和國，上海
二零二二年九月二十日

於本公告刊發日期，本公司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，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。

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