

中远海运能源运输股份有限公司

2022 年年度报告摘要

第一节 重要提示

- 1 本年度报告摘要来自年度报告全文，为全面了解本公司的经营成果、财务状况及未来发展规划，投资者应当到 <http://www.sse.com.cn> 网站仔细阅读年度报告全文。
- 2 本公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证年度报告内容的真实性、准确性、完整性，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担个别和连带的法律责任。
- 3 公司全体董事出席董事会会议。
- 4 信永中和会计师事务所（特殊普通合伙）为本公司出具了标准无保留意见的审计报告。
- 5 董事会决议通过的本报告期利润分配预案或公积金转增股本预案

本公司于 2023 年 3 月 30 日召开的本公司董事会 2023 年第二次会议审议通过了本公司 2022 年度利润分配预案：以本公司确定的股权登记日登记在册的总股本为基数，向全体股东按每 10 股派发现金红利人民币 1.50 元（含税），共计约人民币 71,561.65 万元，分红派息率为 49.10%，该利润分配方案需经公司股东大会批准后实施。

第二节 公司基本情况

1 公司简介

公司股票简况				
股票种类	股票上市交易所	股票简称	股票代码	变更前股票简称
A股	上海证券交易所	中远海能	600026	中海发展
H股	香港联合交易所有限公司	中远海能	01138	中海发展股份

联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	倪艺丹	马国强
办公地址	中国上海市虹口区东大名路670号	中国上海市虹口区东大名路670号
电话	021-65967678	021-65967678
电子信箱	ir.energy@coscoshipping.com	ir.energy@coscoshipping.com

2 报告期公司主要业务简介

本集团所属行业为原油和成品油、液化天然气水上运输业。作为化石能源，石油和天然气在全球能源结构和消费结构中占有举足轻重的地位，是支撑国民经济和社会发展的重要战略物资。由于全球石油和天然气等能源资源分布与消费区域之间的不平衡，石油和天然气的贸易与运输在国际经济发展中扮演着重要角色。

油轮是重要的海洋运输工具。相较于管道运输等其他运输方式，尽管油轮运输行业安全要求高、经营管理专业性强、投资回收期长，但因其具备运输能力强、运量大、运费较为经济，且能够跨洲过洋等优势，是国际间石油运输的首选。目前，全球约 80% 的石油通过油轮运输。

LNG 船舶是国际公认高技术、高难度、高附加值的“三高”产品。随着液化天然气（LNG）船舶技术和管理水平的日益成熟，近十年来，天然气输送方式已呈现出管道运输下降、LNG 运输上升的明显趋势，LNG 运输业已进入快速发展期和稳定收益期。目前全球的 LNG 船队中，大部分船舶均与特定 LNG 项目绑定（简称“项目船”），即与项目方签署长期期租合同，取得稳定的船舶租金和投资收益。

1、国际油运市场

2022 年，国际油运市场遭遇了料峭春寒，又在国际政经局势、石油贸易格局的复杂演变中实现了从低迷到强劲的惊人跃迁，这一过程充分体现了油轮运输行业在面临复杂外部环境时的韧性与弹性。

从运输需求看，2022 年原油海运量整体回升，同时地缘政治事件推动了石油贸易流向逐步改变，中小船型在大西洋区域的运输需求激增；随着美国石油战略储备的释放，VLCC 吨海里需求在第四季度爆发，2022 年原油轮吨海里需求同比上涨 3.8%。成品油轮方面，石油贸易流向的转变同样促进了运距的提升，由油品套利驱动的贸易行为也推动了吨海里需求增长，2022 年成品油轮吨海里需求同比上涨 7.1%。

从运力供给看，新船交付保持平稳，拆船量不及预期，新船下单量创历史新低，油轮运力增速保持在较低水平。根据克拉克森数据统计，2022 年全球 VLCC 船队规模同比增加 39 艘，其中交付 42 艘，拆解 3 艘，而新签造船订单仅有 2 艘。

原油轮市场方面，2022 年 VLCC 市场呈低开高走的趋势，波动剧烈。上半年，受远东货源不足、燃油成本高企的影响，波交所测算 VLCC 中东至中国（TD3C）航线理论日收益仅有 11 天为正值，甚至一度创下-24,517 美元/天的历史低位。下半年，美国执行了大规模的石油战略储备释放，跨洋长航线的增加使 VLCC 的供需基本面大幅改善，市场氛围坚挺、船东信心恢复，运价迅速攀升。虽然第四季度运价波动起伏剧烈，但总体依旧保持高位，第四季度波交所测算 VLCC TD3C 航线平均日收益达到 61,364 美元/天水平。

受地缘政治事件影响，石油贸易路线发生结构性改变，平均运距的拉长使 Suezmax、Aframax 等中小型油轮的租船需求持续活跃，运价大幅上涨并维持高位。黑海至地中海相关航线的日收益高至约 20 万美元/天水平。波交所原油代表航线西非至欧洲（TD20）、科威特至新加坡（TD8）全年平均日收益 29,021 美元/天、25,841 美元/天，较 2021 年分别上升 741% 和 1,715%。

成品油轮市场方面，贸易格局的改变催生新的海运需求，欧洲成品油溢价带来的套利空间也阶段性地促进海运贸易增加。成品油轮运价全年表现强劲，2022 年，波罗的海成品油轮运价指数（BCTI）上涨约 216%。

2、国内油运市场

国内原油运输市场：

中转油：2022 年内贸原油运输市场先抑后扬，三月起国际油价暴涨，持续抬升炼厂原料端成本；同时，产品端因社会经济活动不活跃而销售不畅。在炼油利润率承压的背景下，炼厂生产意愿减弱，并逐步下调加工负荷，国内中转运输需求承压下行，下半年随着国际油价企稳、经济活动复苏，炼厂开工率逐步回升，中转运输需求陆续恢复。

海洋油：在高油价的推动下，2022 年国内各海洋终端释放生产能力，全年保持“高产快销”节奏，海洋油运输需求同比提升。

管道油：2022 年，管道油运输量总体保持稳定。

国内成品油运输市场：

受成品油消费税监管较强、经济活动不活跃等因素综合影响，2022 年国内成品油消费不旺，运输市场承压。

3、LNG 运输市场

2022 年，全球 LNG 贸易量约 4.01 亿吨，较 2021 年增长约 7.8%。日本 LNG 进口量达到 7,350 万吨，为 2022 年世界上最大的 LNG 进口国。2022 年，阿曼和美国是 LNG 供应量全球增幅最大的国家，LNG 出口量分别同比上涨 19.2% 和 18.2%。

2022 年，全球共有约 46 项 LNG 供应和采购协议（SPA）签署，其中大部分由美国开发商签订，几乎所有的合同都是长期合约（15-20 年）。目前全球约有 1.55 亿吨/年的产能正在建设中。同时，2.55 亿吨/年的计划产能正处于不同的 FID（达成最终投资决策）前阶段，全球 LNG 供应项目正在迅速发展，预示着良好的贸易前景。

截至 2022 年末，全球 LNG 船队规模共计 739 艘（包括 LNG 加注船、再汽化船 FSRU、浮式储存 FSU 和浮式液化天然气装置 FLNG），约 11,021 万立方米，较去年同期增加 32 艘、约 438 万立方米。

本集团主要业务包括国际和中国沿海原油及成品油运输，以及国际液化天然气运输。依托中国巨大的油气进口需求、丰富的国内外大型客户资源以及控股股东完善的产业链资源优势，凭借着自身优异的管理水平和领先的运力规模，本集团在中国油气进口运输中始终保持在领先地位，并拥有较好的市场影响力和品牌美誉度。

本集团油轮运力规模世界第一，覆盖了全球主流的油轮船型，是全球船型最齐全的油轮船东。截至 2022 年 12 月 31 日，本集团共有油轮运力 159 艘，2,334 万载重吨。

本集团是中国 LNG 运输业务的引领者，也是世界 LNG 运输市场的重要参与者。本集团所属全资的上海 LNG 和持有 50% 股权的 CLNG，是国内领先的大型 LNG 运输公司。截至 2022 年 12 月 31 日，本集团共参与投资 62 艘 LNG 船舶，均为项目船，收益较为稳定。其中，已投入运营的 LNG 船舶 40 艘，677 万立方米；在建 LNG 船舶 22 艘，373 万立方米。近年来，随着本集团参与投资建造的 LNG 船舶陆续投入运营，本集团 LNG 运输业务已步入稳定收获期。

作为全球领先的油轮船东，本集团以覆盖全球的营销与服务网络、扎实的船舶与安全管理水平、以及“以客户为中心”的经营理念，持续为国内外客户提供优质的能源运输服务。同时，中国作为全球最大的石油和天然气进口国，其庞大的油气进口体量为本集团带来丰富的客户群体与商业机遇。通过长期的深入合作，本集团与各大石油公司以及国内独立炼厂建立了良好的战略伙伴关系，为本集团业务发展与价值创造能力提升打下了重要基础。

本集团控股股东——中国远洋海运集团有限公司，在航运、码头、物流、航运金融、修造船、

数字化创新等上下游产业链业已形成了完整的产业结构体系。依托中远海运集团强大的资源背景与品牌优势，本集团得以实施船舶燃油精益化的集中采购、签署港口使费优惠协议、丰富客户与航线资源，并能够积极探索与控股股东旗下优秀企业协同发展的空间，从而为各方提供更好的能源运输整体方案与增值服务，不断向“资源整合者”与“方案解决者”的目标迈进。

本集团从事油品运输业务的主要经营模式为：利用自有及控制的船舶开展即期市场租船、期租租船、与货主签署包运合同 COA、参与联营体 POOL 运营等多种方式开展生产经营活动。作为船型最齐全的油轮船东，本集团通过内外贸联动、大小船联动、黑白油联动，能够充分发挥船型和航线优势，为客户提供外贸来料进口、内贸中转过驳、成品油转运和出口、下游化工品运输等全程物流解决方案，帮助客户降低物流成本，实现合作共赢。

在本集团整体业务结构中，除 LNG 运输业务为本集团提供稳定增长收益外，作为中国沿海原油和成品油运输领域的领军企业，本集团运营的沿海（内贸）油运业务也发挥着“经营业绩安全垫”的重要作用。同时，国际（外贸）油运业务为本集团经营业绩提供较强的周期弹性。

3 公司主要会计数据和财务指标

3.1 近 3 年的主要会计数据和财务指标

单位：元 币种：人民币

	2022年	2021年	本年比上年 增减(%)	2020年
总资产	68,250,082,337.87	59,388,937,772.69	14.92	65,959,856,524.45
归属于上市公司 股东的净资产	31,570,483,022.61	28,591,045,391.65	10.42	34,621,827,528.15
营业收入	18,657,843,200.85	12,698,667,710.66	46.93	16,384,757,725.42
归属于上市公司 股东的净利润	1,457,330,240.75	-4,975,409,016.35	129.29	2,372,519,124.56
归属于上市公司 股东的扣除非经 常性损益的净利 润	1,390,877,241.91	-4,961,413,580.17	128.03	2,406,990,981.97
经营活动产生的 现金流量净额	4,210,969,546.22	3,394,620,047.05	24.05	7,070,052,751.10
加权平均净资产 收益率(%)	4.7257	-15.51	增加20.24个百分 点	7.27
基本每股收益(元 /股)	0.3057	-1.0447	129.26	0.5180
稀释每股收益(元 /股)	0.3053	-1.0447	129.22	0.5177

3.2 报告期分季度的主要会计数据

单位：元 币种：人民币

	第一季度 (1-3 月份)	第二季度 (4-6 月份)	第三季度 (7-9 月份)	第四季度 (10-12 月份)
营业收入	3,477,722,215.51	4,034,911,292.04	4,884,790,280.95	6,260,419,412.35
归属于上市公司股东的净利润	25,027,949.60	133,816,504.11	481,049,794.56	817,435,992.48
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	26,398,691.65	125,676,822.72	489,503,910.30	749,297,817.24
经营活动产生的现金流量净额	-327,897,846.48	1,169,070,243.94	1,012,815,910.23	2,356,981,238.53

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

适用 不适用

4 股东情况

4.1 报告期末及年报披露前一个月末的普通股股东总数、表决权恢复的优先股股东总数和持有特别表决权股份的股东总数及前 10 名股东情况

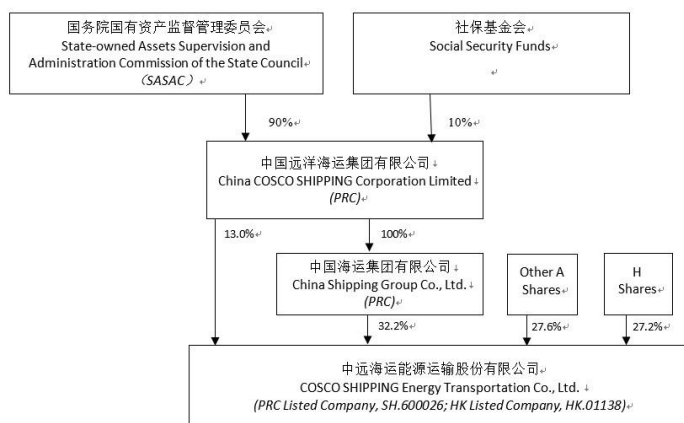
单位：股

截至报告期末普通股股东总数（户）					112,857		
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户）					88,612		
截至报告期末表决权恢复的优先股股东总数（户）					不适用		
年度报告披露日前上一月末表决权恢复的优先股股东总数（户）					不适用		
前 10 名股东持股情况							
股东名称 (全称)	报告期内 增减	期末持股数 量	比例 (%)	持有有限售 条件的股份 数量	质押、标记或 冻结情况		股东 性质
					股份 状态	数量	
中国海运集团有限公司	0	1,536,924,595	32.22	0	无		国有法人
HKSCC NOMINEES LIMITED	2,338,000	1,288,218,928	27.00	0	未知		境外法人
中国远洋海运集团有限公司	0	619,426,195	12.98	601,719,197	无		国有法人
香港中央结算有限公司	20,685,557	105,064,544	2.20	0	无		境外法人
中央汇金资产管理有限责任公司	0	90,742,300	1.90	0	无		国有法人
广发基金—农业银行—广发中证金融资产	0	24,879,500	0.52	0	无		其他

管理计划							
中欧基金—农业银行—中欧中证金融资产管理计划	-199,400	24,680,100	0.52	0	无		其他
全国社保基金—零三组合	20,000,980	20,000,980	0.42	0	无		其他
嘉实基金—农业银行—嘉实中证金融资产管理计划	-4,781,508	18,607,292	0.39	0	无		其他
中国工商银行股份有限公司—华夏核心制造混合型证券投资基金	18,555,424	18,555,424	0.39	0	无		其他
上述股东关联关系或一致行动的说明	(1) 于 2022 年 12 月 31 日，中远海运直接持有本公司 619,426,195 股 A 股，且中远海运是中国海运的唯一股东，因此，于 2022 年 12 月 31 日，中远海运（及其附属公司）合计持有本公司 2,156,350,790 股 A 股，占本公司已发行总股本的 45.20%。(2) 除上述外，未知其他股东之间是否存在一致行动关系。						
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明	不适用						

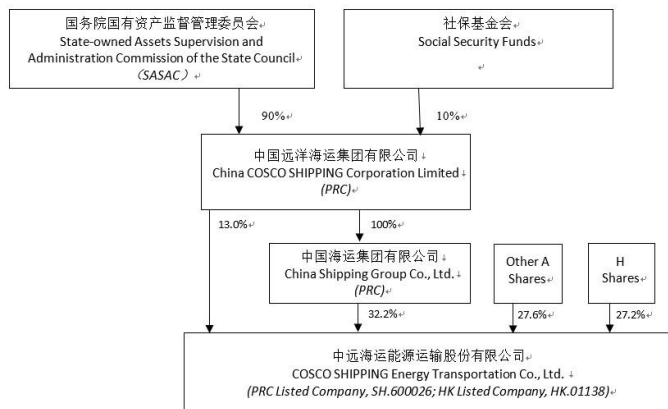
4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√适用 □不适用



4.3 公司与实际控制人之间的产权及控制关系的方框图

√适用 □不适用



4.4 报告期末公司优先股股东总数及前 10 名股东情况

适用 不适用

5 公司债券情况

适用 不适用

第三节 重要事项

1 公司应当根据重要性原则，披露报告期内公司经营情况的重大变化，以及报告期内发生的对公司经营情况有重大影响和预计未来会有重大影响的事项。

截至 2022 年 12 月 31 日，本集团共有油轮运力 159 艘，2,334 万载重吨，同比减少 7 艘、189 万载重吨；参与投资的 LNG 船舶中，有 40 艘、677 万立方米已投入运营。

2022 年度，本集团实现运输量（不含期租）为 17,436 万吨，同比增加 4.2%；运输周转量（不含期租）为 5,367.9 亿吨海里，同比增加 5.7%；主营业务收入人民币 186.3 亿元，同比增加 46.8%；主营业务成本人民币 151.7 亿元，同比增加 28.9%；毛利率同比增加 11.4 个百分点。实现归属于上市公司股东净利润人民币 14.57 亿元，同比增加 129.3%；EBITDA 人民币 66.3 亿元，同比增加 862.6%。

2 公司年度报告披露后存在退市风险警示或终止上市情形的，应当披露导致退市风险警示或终止上市情形的原因。

适用 不适用