

## 中远海运能源运输股份有限公司 关于对船舶资产计提减值准备的公告

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日召开了本公司2022年第一次董事会会议，会议审议通过了《关于对船舶资产计提减值准备的议案》。董事会同意在2021年年末对本集团现有141艘船舶中的94艘船舶资产计提减值准备，合计约人民币49.6亿元。现将具体情况公告如下：

### 一、本次计提资产减值准备基本情况

#### （一）会计准则适用

根据《企业会计准则第4号——固定资产》及《企业会计准则第8号——资产减值》的相关规定，资产存在减值迹象的，应当估计其可收回金额。可收回金额的计量结果表明，资产的可收回金额低于其账面价值的，应当将资产的账面价值减记至可收回金额，减记的金额确认为资产减值损失，计入当期损益，同时计提相应的资产减值准备。

#### （二）资产减值测算依据

##### 1、国际权威机构下调油轮运输市场租金水平预测

油轮市场自2021年以来持续低迷、复苏乏力。2021年，公司超大型油轮（VLCC）的中东-中国航线市场平均日收益为-518美元/天，同比骤降48,697美元/天、降幅101%，2021年全年有56%的时间日租金水平都在负值区间。

新冠疫情在世界范围内多次反复、毒株变异频现，国际经济和贸易组织进

一步调低了当前及未来几年全球经济复苏的预期。全球能源转型以及各国家、行业组织加强对碳排放的监管与约束也影响着未来石油等基础能源、化工原料的需求。

基于现实市场情况和对未来几年的预测，航运权威机构德鲁里<sup>1</sup>大幅调低了未来国际油轮运输市场即期市场日收益水平预测。德鲁里对油轮运输即期市场日收益水平预测值是本集团历年年末船舶资产减值测试模型的重要输入参数，按照一贯性原则，2021年度本集团继续将其作为减值测试参数，这是影响本集团2021年度船舶资产大幅减值结果的最重要因素。

## 2、国际海事组织“碳减排”政策影响

2021年6月国际海事组织（IMO）发布了航运业“碳减排公约”，对全球航运企业的碳排放量做出限制性要求，并确定了2023年之前在现有船舶能效指数<sup>2</sup>（EEXI）和碳强度指标<sup>3</sup>（CII）方面需要达到的具体标准。

2021年11月IMO海上环境保护委员会第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，进一步规范了相关指标的测算方式，制定了实施路径和管控措施，明确了国家之间的协调机制。

为了提升船舶适航度和营运效率，在环保和减排等约束条件下提升船舶盈利能力，本集团将一方面加大节能技术的应用，提升EEXI和CII水平；另一方面在综合技术和经济评估基础上，对现有船舶进行技术改造。据测算，本集团现有141艘船舶中，106艘船舶需要进一步改造以满足EEXI要求，其中62艘船舶将纳入CII改进措施计划。同时，本集团2014年前建造的油轮船舶为满足运营要求，需进行定期坞修维保及I级改造，包括但不限于更换船板、船舶压载舱维护等。较其他型船舶，VLCC油轮改造成本较大。

本集团2021年度进行船舶减值测试时，考虑了2021年国际海事组织“碳减排”新政给船舶技改投入、运营效率等方面带来的影响。

---

<sup>1</sup> 德鲁里（Drewry）成立于1970年，是一家独立专业的国际航运研究及咨询机构。德鲁里研究报告涵盖航运各个核心板块，并针对航运市场信息加以分析和评论，为用户提供航运情报。针对液体散货业务板块，德鲁里定期出版油轮及LNG季度预测报告、月度海运市场报告等相关刊物，内容包括油气贸易及海运市场的详细分析。该机构研究成果在行业内具有很高的影响力和参考性。

<sup>2</sup> 现有船舶能效指数（EEXI）是根据船舶固有技术参数进行评估，计算得到的能效水平。

<sup>3</sup> 碳强度指标（CII）为船舶实际运营碳排放强度评级指标，评级分为A-E五个等级。评为D级或E级的船舶，必须在碳减排方面进行持续改进。

### 3、落实公司绿色发展战略对现有船舶资产估值的潜在影响

2021年10月24日，国务院印发了《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。

根据本集团油轮船队结构调整和优化方案，公司将加快对现有油轮船队的更新节奏，从而给现有油轮船舶资产估值带来影响。

综合上述三项因素在收益端和成本投入端的叠加影响，经本集团2021年度船舶资产减值测试确认，发生较大减值。

需要进一步说明的是，本集团对国内外油轮运输市场走势和经营环境变化予以持续关注，通过内外贸联动、优化航线设计等方式，提高船舶资产使用效率、实现最优资产收益。但2020年国际油轮运价在经历了上半年剧烈波动后，5月份基本确立了运价下行趋势，下半年持续低迷。本集团外贸老龄船舶在2020年末减值迹象明显，经评估模型测试确认，当年度10艘外贸老龄船舶资产减值8.4亿元。

2021年全年运价整体处于历史低位、复苏乏力，市场日均收益水平长期处于负值区间，大幅拉低了市场对未来油轮整体收益的预期。与此同时，国际海事组织等国际机构正式将碳减排要求以公约的形式出台，其时间表、量化标准、措施指引得到广泛认同。经综合评估和考量，本集团2021年末非外贸老龄船存在较大减值压力，通过一贯性的测试模型确认，该资产组中87艘非外贸老龄船舶资产存在明显减值迹象，合计减值金额49.4亿元，占本年度船舶资产减值总额的99.5%。

#### （三）减值测试结果

根据中国企业会计准则的要求，公司聘请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日为基准日进行减值测试并出具了评估报告。

上述141艘船舶为本公司及全资子公司海南中远海运能源运输有限公司、中海发展（香港）航运有限公司、寰宇船务企业有限公司和COSCO SHIPPING TANKER (SINGAPORE) PTE.LTD（中远海运油品运输（新加坡）有限公司）持

有，根据购置时间和业务特点，分为外贸老龄船舶资产组（13艘）、非外贸老龄船舶资产组（127艘）和浮仓（1艘）。

于评估基准日2021年12月31日，上述141船舶评估前账面价值为人民币3,816,505.09万元，经评估后，可回收价值为人民币3,320,360.11万元，分组具体数据如下：

船舶资产组可收回金额评估结果汇总表

金额单位：人民币万元

船舶名称	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
外贸老龄船舶资产组	189,214.55	187,842.49	161,080.21	187,842.49
非外贸老龄船舶资产组	3,613,297.77	2,617,394.20	3,119,511.70	3,119,511.70
浮仓	13,992.78	不适用	13,005.92	13,005.92

为真实反映本集团截至2021年12月31日的财务状况和经营状况，根据《企业会计准则》的相关规定，董事会同意公司在2021年年末计提相关资产减值准备。

## 二、计提减值准备对本集团财务状况的影响

计提上述资产减值准备将相应减少本集团报告期内归属于上市公司股东的净利润约人民币49.6亿元，并相应减少本集团报告期期末的资产和权益净值（最终数据以年度审计事务所审计的财务年报数据为准）。计提减值准备后，该等船舶未来的折旧费用将相应减少。

## 三、董事会关于公司计提资产减值准备的合理性说明

董事会认为：依据《企业会计准则》及公司执行的有关会计政策等相关规定，本次计提资产减值准备能更准确反映公司船舶资产的实际价值，依据充分，符合公司及全体股东的长期利益，董事会一致同意《关于对船舶资产计提减值准备的议案》。

## 四、独立董事意见

独立董事认为：公司根据评估机构测算对船舶资产计提资产减值准备，遵

循了财务会计准则要求，有利于防范财务风险，保证公司规范运作，公允反映公司的财务状况以及经营成果；本次董事会审议、表决程序符合《中华人民共和国公司法》、《上海证券交易所股票上市规则》等法律法规、《中远海运能源运输股份有限公司章程》及公司内部制度相关规定，不存在损害公司及股东利益的情形。独立董事同意本次计提资产减值准备。

#### 五、董事会审计委员会关于计提资产减值准备的意见

公司董事会审计委员会认为：公司本次计提资产减值准备符合《企业会计准则》和会计政策的相关规定。本次计提资产减值准备依据充分，真实、合理地反映了公司的整体经营情况和资产状况，不存在损害公司或股东利益，尤其是中小股东利益的情形。同意公司本次计提资产减值准备。

#### 六、监事会关于计提资产减值准备的审核意见

监事会认为：计提资产减值准备符合《企业会计准则》和公司会计政策的相关规定；符合公司的实际情况，计提后能够公允客观地反映公司的资产状况及盈利情况；董事会审议《关于对船舶资产计提减值准备的议案》，审议程序合法有效。监事会同意本次计提资产减值准备事项。

特此公告。

中远海运能源运输股份有限公司董事会

二〇二二年一月二十一日