

普华提交中航油石油期权亏损事件第一期调查报告

(新闻发布稿)

(新加坡, 2005年3月29日) 中国航油(新加坡)股份有限公司(简称“中航油”或“公司”)3月29日发布公告, 公司收到了新加坡普华永道古柏公司(简称“普华”)针对中航油发生期权亏损事件所做的报告。普华在该报告的第一期结果陈述部分(简称“陈述”)中阐明了其调查结果。

普华在陈述中就中航油的衍生品交易的财务会计事宜、开展衍生品交易的策略、2004年每次期权盘位挪盘的结构和后果、衍生品交易产生的亏损、财务报告的准确程度以及公司衍生品交易的风险管理等方面陈述了自己的看法。

中航油于2001年12月6日批准在新加坡交易所上市。在上市的《招股说明书》中, 中航油的石油贸易涉及轻油、重油、原油、石化产品和石油衍生品等五个部分, 公司的核心业务是航油采购, 公司交易的衍生品包括纸货互换和期货。

中航油于2002年3月起开始从事背对背期权交易, 从2003年3月底开始投机性期权交易。这项业务仅限于公司两位交易员进行。在2003年第三季度前, 由于中航油对国际石油市场价格判断准确, 公司基本上购买“看涨期权”, 出售“看跌期权”, 产生了一定利润。

2003年底至2004年, 中航油错误地判断了油价走势, 调整了交易策略, 卖出了买权并买入了卖权, 导致期权盘位到期时面临亏损。为了避免亏损, 中航油在2004年1月、6月和9月先后进行了三次挪盘, 即买回期权以关闭原先盘位, 同时出售期限更长、交易量更大的新期权。每次挪盘均成倍扩大了风险, 该风险在油价上升时呈指数级数的扩大, 直至公司不再有能力支付不断高涨的保证金, 最终导致了目前的财务困境。

普华表示, 中航油于2002年在外部审计师的协助下, 制订了《风险管理手册》。由于当时尚未开始期权业务, 所以该手册没有包含期权交易的具体条款, 但手册规定了对公司衍生品交易的“止损”限额, 公司管理层和交易员应该明白手册中的限额代表着公司能承受的交易风险和损失, 如果做到这一点就不会发生这么大的损失。同时《风险管理手册》包含了引进新业务产品的具体要求, 对新的产品进行交易必须在一个委员会和总裁的推荐下获得董事会的批准。普华认为没有证据表明该业务得到了董事会批准。

该陈述中最后评述说, 导致中航油在石油期权交易中遭受损失有以下几方面的原因: 2003年第四季度对未来油价走势的错误判断; 看起来好像不想在2004年第1、2、3季报中记入损失的想法, 最终导致了2004年的挪盘, 公司草率承担了大量不可控制的风险, 尤其是6月与9月的挪盘; 公司未能根据行业标准评估期权组合价值; 公司由此未能正确估算期权的MTM价值, 也未能在2002至2004年的财务报告及季报、半年报中正确反映; 缺乏正确、严格甚至在部分情况下基本的对期权投机的风险管理步骤与控制; 在某种程度上, 对于

可以用于期权交易（至少在精神上）的风险管理规则和控制，管理层也没有做好执行的准备。

针对陈述中涉及的投机性期权交易，中航油同日发表了公告。

公告中说，普华注意到中航油未采用正确的期权 MTM 价值评估方法，随之而来导致了几处会计处理期权 MTM 价值的错误、财务报表披露欠准确及业绩公告错误。普华在陈述中展示了自己的 MTM 估值计算，并将其作为表达某些观点的基础。公司注意到，普华评论说 MTM 估值采用了若干变量（有些变量具有主观性），而且估值本身“不是一门确切的科学”，包含判断的成分。根据这些 MTM 计算，普华认为中航油低报了截至 2003 年 12 月 31 日的利润数字（即利润应该是约 6790 万新元，而不是公布的 6710 万新元）。普华致函给中航油承认上述数字的差距并不显著，中航油同意该观点。

中航油公告说，公司注意到普华查明中航油与不同交易对家在 2004 年 1 月、6 月和 9 月进行挪盘，但普华并未提及参与这些挪盘交易的期权对家的名字，也未调查这些挪盘合同条款的公平性。中航油聘请了自己的期权专家，专家正在审查公司所进行的期权交易及挪盘的合同条款。经过上述审查，目前，公司已经开始了针对一家期权对家的法律行动，即于 2005 年 3 月 16 日向新加坡高等法院递交了指控阿尔龙（J ARON）公司的传票。中航油要求阿尔龙对于其与中航油于 2004 年 1 月和 6 月签署的两项挪盘协议给予赔偿损失、或撤消合同，原因是错误陈述、疏忽、违反职责、和欺诈。鉴于中航油尚未完成审查与其它期权对家的交易，是否采取进一步法律行动，公司在适当时候将会进一步发布公告。

中航油公告表示，普华在陈述中提出了中航油需要加强风险管理和治理结构的领域。公司曾于 2004 年 11 月 16 日发布公告，停止所有衍生品（保值除外）交易业务，只开展航油采购业务。此外，公司在 2004 年 11 月 30 日也已发出公告，董事会授权委任特别工作组负责重组、调查及使公司复苏的工作，并代表董事会负责日常管理工作。具体而言，履任 3 个多月以来，特别工作组根据董事会的要求，关闭了所有衍生品仓位，包括期货、期权和互换；准备并递交了重组方案；与债权人进行了会晤和谈判；与战略投资者进行会晤和讨论；配合普华和 CAD 的调查工作；建立了本公司的全资子公司中国航油贸易私人有限公司，开展航油采购招标，保证航油采购业务继续运作；加强与中新两国有有关部门、机构的沟通。

中航油重申将继续全力支持与配合普华正在进行的调查。同时，本公司将评估公司风险管理、财务及公司治理结构的职能，并实施适当的措施予以加强上述职能。

中航油已于今年 1 月 24 日向新加坡高院递交了债务重组方案。主要内容包括：中航油的大股东中国航油集团公司及新投资者将联合注入 1 亿美元新资金，一部分作为中航油的流动资金，另一部分支付给债权人，集团公司已经邀请新加坡淡马锡（私人）控股有限公司参与注资。双方的讨论仍在继续；先期偿付给债权人 1 亿美元现金；延期偿付 1.2 亿美元外部债务。

目前，中航油的全部负债（不包括股东贷款）估计约为 5.3 亿美元。因此，中航油提议偿还 2.2 亿美元，相当于偿付率为 41.5%。中航油的债权人有一百家。债务重组方案需要债权人的批准。目前，中航油正紧锣密鼓逐一同近百位债权人谈判，设法争取它们在 6 月 10 日举行的债权人大会上投下支持票。如果在债权人大会上无法得到超过半数、占债务总值至少 75% 的债权人的支持，中航油可能面临清盘。

中航油的母公司中国航空油料集团公司曾多次发表声明表示，希望中航油的重组严格根据商业惯例进行操作，集团公司将全力支持中航油重组，并密切配合顾问、债权人及股东的工作，以促使重组成功。但集团公司也多次强调给中航油注入新资金的先决条件，即与中航油有关的法律与法规的课题获得解决、重组后可以继续正常运作；重组计划获得中航油的债权人与股东的接受。