

证券代码：833171

证券简称：国航远洋

公告编号：2024-005

福建国航远洋运输（集团）股份有限公司
投资者关系活动记录表

本公司及董事会全体成员保证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、准确和完整承担个别及连带责任。

一、投资者关系活动类别

- 特定对象调研
业绩说明会
媒体采访
现场参观
新闻发布会
分析师会议
路演活动
其他（线下会议）

二、投资者关系活动情况

（一）活动时间、地点

福建国航远洋运输（集团）股份有限公司（以下简称“公司”）于2024年1月10日下午在福建省福州市马尾区江滨东大道68-1蓝波湾“国航远洋大厦”25层公司会议室举办投资者调研活动，公司于1月11日参加国金证券举办的“2024春季策略会&上市公司交流会”。

（二）参与单位及人员

嘉实基金管理有限公司
浙商证券股份有限公司
国金证券股份有限公司
财通基金管理有限公司
上海原点资产管理有限公司

（三）上市公司接待人员

公司董事长、总裁：王炎平先生

公司副总裁：周金平先生

公司副总裁、财务总监：薛勇先生

公司副总裁：徐倪伟先生

公司董事会秘书：何志强先生

三、投资者关系活动主要内容

1、 公司近期新造多艘双燃料新能源干散货船舶，该船型适配的货种和客户情况？

公司（含全资子公司）新造的双燃料新能源干散货船舶于 2023 年 12 月 28 日和芜湖造船厂有限公司签署建造合同，涉及四艘 8.9 万吨级的干散货船，该吨位的干散货船为巴拿马型船舶，该船型可以运载绝大部分的大宗商品，如煤炭、粮食和铁矿石，小宗商品如镍矿、铝矾土等等。本次建造的双燃料新能源干散货船均为方便旗船，主营国际航线，客户分布全球，和公司开展合作的大客户包括：国家能源集团、BHP（必和必拓）、RIOTINTO（力拓）、大唐、华电、嘉吉、鞍钢、宝钢、中粮、华能、中远海、广东能源集团等。

2、 公司内外贸运力的分布和利润，以及 2024 年内外贸市场的分析？

公司自营的 18 艘船舶，均为五星红旗船，根据内外贸客户需求和船舶的具体情况，目前运营内贸航线的有 5 艘船舶，其余运力均分布在外贸航线上，2023 年上半年外贸收入占比近 50%，外贸运输业务利润贡献比例超过 60%。

从供需角度来分析，根据国际货币基金组织（IMF）的预测，2024 年全球经济增长率上升到 3.1%，基于国际海事组织（IMO）环保新规和欧盟碳关税的扩展，一定程度上加重航运壁垒，抑制干散货运力增长，叠加近期干散货在船订单比例处于历史低位，根据 Clarksons 预测，2024 年全球干散货运力的增长率仅为 1.9%。而干散货运价受全球宏观经济、地区局势、极端气候等突发事件影响愈加明显，2024 年在巴拿马运河干旱、地区局势紧张等因素影响下，对干散货航运市场运价有一定的支撑作用。

3、 公司新建的双燃料船舶对比现有船舶的优势，以及未来投入运营的收益分析？

本次拟建造的 89000 载重吨级散货船舶在以下几个方面有突出表现：

1、经济指标优秀：通过将 89000 载重吨散货船与目前市场上的 82000 和 85000 载重吨船的经济数据进行比较，在多装货物 4000-7000 吨的情况下，燃油油耗预计低 0.54-1.39 吨/天。

2、预留甲醇双燃料动力系统：欧盟于 2024 年 1 月 1 日起征碳税，船舶能效和二氧化碳排放直接关系到是否满足公约要求，也关系到船东与承租人低碳税的经济性，为降低二氧化碳的排放量，减少碳税，提高船舶市场竞争力，89000 载重吨散货船预留甲醇双燃料动力系统，视甲醇岸基供应能力或可满足直接使用甲醇。

3、智能船舶应用先进：为提高船舶安全可靠，提高船舶营运与管理效率，89000 载重吨散货船应用了船舶智能系统。

4、货舱舱容大，可选择性灵活：89000 载重吨散货船采用双载重线，当港口对船舶装载水深有限制时，可选择浅吃水载重线；当装货港吃水水深较深时，可以选择满载装载 89000 吨，实现船舶利益最大化。

5、智能绿色/装备配置高：89000 载重吨散货船配置了燃油优化系统和能耗控制系统，可根据船舶在海上航行区域的风向、流向、浪高、船舶纵倾和到港时间的要求，自动规划航线、航速和油耗，从而实现节能；能耗控制系统主要针对大功率的海水冷却水泵、风机，可根据环境温度的变化实现变频调节，从而实现节能。另外，该船还配备了消涡鳍、螺旋桨前置预导流、抱轴式轴带发电机等设备。

4、公司在 2022 年启动新建新能源船舶的战略布局是如何考虑的？

根据 IMO 的环保新规，2023 年开始对船舶开展碳强度指标（CII）评级，目前全球船队的平均船龄正在逐步增加，根据 Clarksons 的预计，2023 年 12 月全球船队平均船龄已达到 13.7 年，分析师估计，在环保新规的 CII 框架下，将有 30%的船舶被评为 D 级或 E 级，如果到 2026 年仍未改变传播速度或规格，约有 45%的油轮、散货船和集装箱船队将被评为 D 级或 E 级，船舶被评级为 E 或连续 3 年评级为 D 的船舶，在 PSC 检查时，将会受到更多关注，增加了滞留风险，同时也面临被征收碳排放税等困境。此外欧盟计划从 2026 年开始引入的燃料要求，相对于 CII 而言，对 E 级船舶将产生更大打击。

上述环保新规执行后，2026-2027 年对船东而言是一个关键时间点，在此之前能够完成船队整体更新迭代的船东，不仅能够占据市场，更能够降低营运成本从而提高企业盈利水平。

公司于 2022 年分别和江苏海通海洋工程装备有限公司和芜湖造船厂有限公司开展合作，新船将于 2024 年-2026 年期间陆续下水，可以预见在 2026 年年末，公司节能型运力占比将大幅提升，船队结构将更为合理。

5、 据报道船厂在手订单排到 2027 年，面对“3060 双碳”目标，新建干散新能源船舶的需求在不断增长，对于船东的造船成本是否会提高？

2023 年 12 月，Clarksons 造船价格指数收于 178.36 点，同比上涨 10.2%，创下 2009 年以来最高；仅比 2008 年 8 月的历史最高值 191.51 低 7.4%。

但进入 2024 年，新船价格加速上涨，新年第一周新船价格指数达到 180.38 点，全球船厂在手订单保障年数为 3.52 年，行业维持高景气。

在新船价格不断上涨的情况下，由于当前船舶大型化、新能源化趋势明显，部分船厂建造能力落后，活跃船厂数量却持续下降。机构预测 2024-2025 年，随着航运脱碳政策的进一步趋严，叠加船舶新一轮的置换周期，船舶供给紧张局势短期无法改变，新船价格将进一步上涨。

虽然新造船舶价格处于较高水平，但考虑到新造船在节能和智能化方面的优异表现，据测算，投产后新造船的毛利水平和现有船舶相比有明显提高。

6、 目前欧盟于今年开始征收碳税，IMO 环保新规于去年实施，这些对货主选择承运方会有什么变化？

2023 年开始执行的 IMO 环保新规，以及 2024 年欧盟碳关税的扩展，其目的都是增加低效能船舶的运营成本，推动低效能船舶的加速拆解或是降速运行。船舶被评级为 E 或连续 3 年评级为 D 的船舶，在 PSC 检查时，将会受到更多关注，增加了滞留风险，同时也面临被征收碳排放税等困境，因此对于货主而言，在选择承运方时会优先考虑能效等级优秀的船舶。

7、 在公司新建双燃料新能源干散货船舶规划方面，除了目前在建和可选择权的船舶外，未来还会继续更新船队结构吗？

2022 年 12 月上市以来，公司已启动“10+10”艘新造船计划：前 10 艘船舶已签订正式建造协议，包括 4 艘 7.38 万吨、2 艘 7.6 万吨、4 艘 8.9 万吨级的散货船；后 10 艘船舶为选择船，包括 4 艘 7.38 万吨、6 艘 8.9 万吨级的散货船。在绿色能源动力发

展趋势下，公司始终坚持创新求进，积极探索未来双燃料散货船发展的可行之道，以提升集团核心竞争力，助力集团高质量发展，为我国实现“双碳”目标贡献积极力量。未来公司将根据航运市场情况及公司的经营发展需要，进一步研究探讨船队的更新迭代计划。

8、公司的新建船舶大部分在 2024-2025 年交付，请对这两年的市场情况做个预判？

不管是 2024 年，还是 2025 年，全球宏观经济的增速将会处于较为平缓复苏趋势，而行业内正在经历供给侧环保改革，因此，从供需基本面分析整体干散货运输市场价格会有一个较好的支撑。

福建国航远洋运输（集团）股份有限公司

2024 年 1 月 12 日