

证券代码：603209

证券简称：兴通股份

公告编号：2022-002

兴通海运股份有限公司 关于接待机构投资者调研情况的公告

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个别及连带责任。

兴通海运股份有限公司（以下简称“公司”）于 2022 年 3 月 30 日通过电话会议交流形式接待了投资者调研，现将主要情况公告如下：

一、调研基本情况

调研时间：2022 年 3 月 30 日

调研方式：电话会议

调研机构名称（排名不分先后）：中信证券研究部、富国基金、交银施罗德基金、南方基金、招商基金、大成基金、朱雀基金、珠海万方资产、国寿养老、中信另类投资、中信股衍部等 11 家投资机构。

公司接待人员：副董事长、总经理陈其龙先生，董事、副总经理柯文理先生，财务负责人黄木生先生、董事会秘书欧阳广先生，证券事务代表柳思颖女士

二、交流的主要问题及公司回复概要

1、从竞争格局的角度来看，未来行业竞争格局的走向是怎么样的？公司目前的市占率情况如何？未来是否有市占率预期？

答：目前国内液货危险品海运领域总体格局较为分散，主要是与过去 20 多年中国炼油化工的起步与发展相匹配的结果。过去 20 多年，中国的炼油产业规模从小到大，从弱到强，海运物流行业随之发展壮大。国内目前经营危化品运输的企业约 70 家，以民营中小企业为主，近 5 年来随着国家炼油化工发展带来的

强劲的海运需求以及安全环保政策的强力推进，部分较早规范经营的民营企业在行业中的竞争优势逐渐显现出来，尤其是安全管理、服务水平方面。从国家政策方面，随着国家对行业实施的宏观调控政策趋严，为确保水路运输安全、绿色、健康、有序发展，鼓励行业做强做优，未来行业头部集中度将会进一步增强。从下游客户需求来说，大型国有企业、中外合资企业以及大型民营炼化上市公司对于承运商要求是非常高的，他们更愿意与有能力、有实力的企业合作，让船队规模大、安全管理水平高的航运企业为其提供相匹配的服务。从整体物流行业来看，以内贸集装箱运输市场为例，从 2000 年开始百家齐放，到如今 CR3 已经达到 87% 水平，形成了头部集中的态势。未来借助资本市场平台，公司将全力推进“1+2+1”发展战略，进一步提升市占率。另外，鼓励优秀航运企业做强做大也是符合国家“十四五”水运规划，培育更多的优秀民营企业有实力有能力走出国门，参与国际化竞争。所以，公司自身对未来发展充满有信心。

2、无论是水上危化品船舶还是成品油船舶，过去十年国家批准的数量较低，未来如何保证自身的供给（运力）方面保持增长？

答：国家对于散装液体危险货物航运市场进行宏观调控的目的就是保持行业安全、绿色、健康、有序发展，每年根据市场调研，释放合适的运力规模，确保整个市场供需相对平衡。未来公司运力规模的扩大发展主要有三个路径：

① 通过交通运输部每年的新增运力评审获取运力指标，然后通过新建造船舶或购置境外船舶来实现运力投入。自交通运输部 168 号文件实行以来，结合近年来运力释放情况可以看出，每年大约释放 5 万载重吨左右的新增运力。公司自身的生产经营业绩、诚信规范以及安全管理能力和安全管理水平都有良好的记录，因此有充分的信心通过运力评审获取新增运力。

② 在存量中找增量：通过购买船舶或者并购相关公司的方式扩大船队规模。

③ 新能源也是未来发展的主要方向和趋势，公司已在新能源（LPG）运输方面进行布局，在继续巩固和提升化学品运输行业龙头地位以及市场占比的同时，加大对新能源运输领域的投入，公司于 2022 年 2 月已有两艘 LPG 船投入运营，未来将进一步扩大 LPG 船的市场份额，助力公司长期持续健康的发展。

3、将小船换成大船，是否会占据相关指标？

答：顺应绿色、低碳、智能航运发展趋势，国家鼓励船舶大型化、高端化和船龄年轻化。国家对液货危化品运输船舶的强制报废年限为 31 年，出于安全与环保考虑，国家鼓励以小船换大船，以旧船换新船，交通运输部 67 号文规定“沿海省际散装液体危险货物船舶运输企业以‘退一进一’或‘退多进一’方式，申请将自有的沿海省际散装液体危险货物船舶退出市场后新增同类型船舶运力，且新增船舶运力比退出市场运力增加的总吨位不超过 50%的，可免于综合评审”。比如拟退出的船舶运力是 5000 吨，建造新船的运力可以增加至 7500 吨。所以，以“小船换大船”的方式不需要参加运力评审，也不会占据相关指标。

4、化工业过去 3 年发展很快，化工品运量增长迅速，化工品运价在运力可控的情况下还是处在比较好的情况，从大周期来看，能否介绍运力跟需求之间的关系？

答：最近几年大家对于石化物流领域的关注有了比较大的提升，在过去 20 年中，从兴通自身的经验和经历来看，区别于集装箱和散货的周期性较强的行业，危化品运输基本没有受到周期的影响。尤其是体现在运价方面，这些年其他行业不论是在低周期还是高周期的时候，危化品运输运价还是处在一个比较稳定的状态。总体上来说，中国的整个市场还是保持对化工能源的强劲的需求，所以从大周期来看是个成长的过程，目前也是处在比较景气的阶段。

5、随着船舶的数量越来越多，结构越来越完善，客户区域越来越全面化，往后去看，对提高船舶周转率和资产的周转率是否存在边际上比较好的作用？

答：这方面是公司的竞争优势之一，在危化品运输行业中，有不少资本和企业尝试进入这个市场，但是没有发挥很好的作用。除了行业本身有很高的准入门槛以外，船队规模与船舶结构是很重要的，因为一艘船是很难服务好客户的多样运输需求的，公司的船舶运力从 3500 吨到 50000 吨，在满足客户不同批量运输需求的同时，且有能力、有实力去做航线的优化设计和匹配，以及区域的调动，对船舶运营效率的提升是非常有帮助的。假设我有 10 条船，另一家公司只有 2 条船，因为规模因素，譬如对方一个月只能跑 4 个航次，而我们一个月能跑 5 个航次，多出来的一个航次可能就是一个月净利润。假设一艘船一个航次是 50 万的运费收入，一年就是 600 万，10 条船就是 6000 万。所以丰富的船队

规模与船舶结构对于航线的布局、货源的优化和提升经济效益都是很有帮助的。同时值得一提的，只有企业有足够的船舶运力规模，才能具备帮助客户应对各种运输应急的能力。因此，客户在选择运输企业时，也会重点关注一家企业的船队规模和船舶结构。

6、在当前油价比较高的情况下，对于客户的需求和自身的燃油成本有什么影响？

答：油价波动一直都是行业比较关注的一个问题。公司目前主要有两种承运模式，分别为程租和期租。期租模式的燃油成本由客户承担，程租模式由公司承担燃油成本。在程租方面，公司通过与客户 COA 合同中的运价与油价联动机制条款，消化了燃料油价格上涨对经营效益产生的影响。同时公司通过船舶规模、船舶结构、航线优化等多方面的优势，提高船舶运营效率，以应对油价上涨对公司经营效益的影响。

7、公司是如何管理船员的？

答：公司一直践行“以人为本，以新为向，创造价值，追求卓越”的价值观，船员对船舶的安全运营起到至关重要的作用。公司历来重视船员队伍建设，在优秀船员培养、安全文化建设和船员薪酬及福利待遇等方面处于行业较高水平。船员是公司重要的竞争优势，船员本身是一个流动性很强的职业，但是在兴通却是非常稳定的，船员回流率一直保持在 80%以上。未来公司还会持续在航运人才方面加大投入，在船员培养方面加大投入，建立一支遵纪守法、服从管理、业务精湛、技术过硬、慎小细微、热爱航海事业的合格、尽职的兴通船员队伍，进一步打造兴通企业品牌。

公司指定的信息披露报刊和网站为《上海证券报》《中国证券报》《证券时报》《证券日报》《经济参考网》《中国日报网》以及上海证券交易所(www.sse.com.cn)。公司发布的信息均以在上述指定媒体刊登的信息为准。敬请广大投资者理性投资，注意投资风险。

特此公告。

兴通海运股份有限公司

2022年4月1日