

证券代码：833171

证券简称：国航远洋

公告编号：2024-004

福建国航远洋运输（集团）股份有限公司

关于接待机构投资者调研情况的公告

本公司及董事会全体成员保证公告内容的真实、准确和完整，没有虚假记载、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法律责任。

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5日、1月9日共接待了5家机构的调研，现将主要情况公告如下：

一、 调研情况

调研时间：2024年1月5日至2024年1月9日

调研地点：上海市吴淞路218号15层

调研形式：现场调研

调研机构：兴业证券股份有限公司、中泰证券股份有限公司、安信证券股份有限公司、开源证券股份有限公司、华福证券股份有限公司

上市公司接待人员：公司副总裁 徐倪伟先生，公司董事会秘书 何志强先生

二、 调研的主要问题及公司回复概要

问题 1、干散货航运和集装箱、油轮航运的主要区别？

回答：三者主要是依据船型来划分，而船型则由所运载的货物的不同来决定。

顾名思义，干散货船主要运载干散货，主要包括如煤炭、铁矿石、粮食等大宗商品，目前我国的干散货海运以进口为主。

油轮，或称油船，主要运载原油、原油提炼成品等，其具备航线单一、货主集中特点；

集装箱船主要运载是成品半成品，我国的集装箱运输以出口为主。

问题 2：请介绍公司船队发展史？

回答：公司（含控股子公司）自营 18 艘，2024 年根据航运市场情况，从事内贸运输的有 5 艘运力，其他船舶均在外贸航线上。

公司成立于 2001 年 4 月，成立之初，内贸干散货运力供不应求，公司仅从事内贸干散货运输，2007-2008 年开始公司开始介入外贸市场，经过 15 年的发展，公司外贸运输收入占比从 0% 逐渐增加到 50%，甚至更多。

问题 3：干散货船舶的使用寿命？

回答：根据 2016 年交通运输部、国家发展改革委、财政部关于修订发布《关于实施运输船舶强制报废制度的意见》的通知，对不同类型的船舶的报废年限均有规定，其中：海船类以及河船类散货船，报废船龄为 33 年（含）以上。

考虑到船舶运营过程中存在的有形损耗或无形损耗等客观因素可能对船舶的使用寿命造成影响，公司新船折旧年限为 25 年，二手船折旧年限按预计可使用年限与 25 年孰低原则来确定折旧年限。

问题 4：公司上市以来的新造船计划？

回答：2022 年 12 月上市以来，公司已陆续签订“10+10”艘新造船协议：其中 10 艘在建船，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；10 艘为选择船（其中 6 艘为拟签署）。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。

问题 5：公司于 2023 年 12 月底签署了四艘双燃料新能源 89000 载重吨级散货船建造合同，能否介绍一下该船型的特征？

回答：本次签订的 89000 载重吨级“甲醇双燃料”散货船在以下几个方面有突出表现：

- 1、配置可使用生物柴油的甲醇双燃料动力系统与经优化论证的甲醇燃料

舱舱容，生物柴油配合绿色甲醇燃料，不但可直接实现船舶温室气体的净零排放，还可以通过燃料结构的灵活配比兼顾运营的经济性；

2、货舱舱容大，采用双载重线，实现船舶利益最大化；

3、应用先进船舶智能系统，提高船舶安全可靠，提高船舶营运与管理效率；

5、燃油优化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；

6、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。

问题 6：请介绍公司干散货运输航线？

回答：过去几年，国际海运干散货长航线运输以粮食贸易航线为主，从粮食生产地，如巴西和阿根廷等，运输到粮食使用地，如中国或欧洲等；同时运输粮食的品种逐渐增加，从大豆到玉米，特别是 2023 年玉米贸易量猛增，造成从南美到亚洲的航线价格高居不下。煤炭方面，公司运营的航线除了沿海沿江动力煤外，主要运营从澳洲、印尼到国内的煤炭航线，以及印尼到印度，澳洲到印度的航线。铁矿石运输主要由好望角型干散货船来运输，但澳洲到中国的有适合巴拿马型船的货，公司是比较早开始这个航线。

问题 7：干散货海运的需求逻辑？

回答：2023 年由于中国煤炭和铁矿石的进口激增，2023 年全球干散货贸易增长预计达 4.5%，从发货品种来看，以运输煤炭、铁矿石、粮食三大大宗商品为主，2023 年铁矿石的海运贸易量预计将同比增长达 4.2%，达到 15.4 亿吨；2023 年全球海运煤炭贸易量将达到 13.35 亿吨，将成为历史第二高；2023 年全球粮食海运贸易量预估为 21.3 亿吨，同比增长为 2.2%。上述三大大宗商品的海运量占有干散货运输贸易量的六成左右。

干散货海运另有四成贸易量由小宗商品构成，包括如铝土矿、镍矿、锰矿、

矾土、水泥、化肥、糖类、盐类等等，今年我国铝土矿和镍矿的进口增幅明显。

中长期来看全球经济将继续温和复苏，这将带来源源不断的新增运输需求，特别是以中国为首的新兴经济体的迅速崛起，如以印度为代表的众多发展中国家陆续开启工业化进程，将成为全球经济增长的主要推动力。

问题 8：我国的双碳战略是否对火电需求造成影响？

回答：火力发电在我国发电结构中仍占据主导地位，2022 年，火电发电量占全国发电量比例接近 70%，其在我国发电结构中的属于支柱性地位。在双碳背景下，煤电企业的用煤总体增速有所下滑，但是运输总量却在增加，以国家能源集团运输的下水煤为例，其 2023 年北方港下水煤完成达 2.7 亿吨，当前煤电企业更多的是通过对设备机组的低碳化智能化改造实现低碳排放目标。

2023 年全球煤炭需求强劲，以印尼为例，2023 年印尼煤炭产量创下历史新高，达到近 8 亿吨，2023 年 1-10 月我国从印尼进口的煤炭量接近 2 个亿，同比增幅达到 36%。2023 年印度用煤需求处于爆发状态，虽然印度每年出产煤炭达 10 亿吨，但其需求达到 20 亿吨，2023 年印度海运煤炭份额达到 17.9%，成为全球第二大海运煤炭进口国，但是对航运公司而言，由于煤炭运价和粮食运价相比偏低，因此公司外贸运输以运输粮食为主，印度的煤炭作为公司航线的补充航线。

问题 9：请简单回顾一下 2023 年干散货海运市场，并对 2024 年做展望？

回答：2023 年的干散货海运市场较 2022 年有较大幅度下滑，BDI 全年均值 1378 点较 2022 年均值 1934 点跌去超 28.75%，但四季度行情好于去年同期，四季度 BDI 均值为 2033 点，较 2022 年同期的 1523 点，增幅达到 32.76%。

干散货航运市场是一个周期特征的行业，对于经营者而言，不单纯是关注和干散货航运直接相关的供需因素，还需要特别关注突发事件对市场带来的影响，如俄乌战争、巴以冲突、巴拿马运河干旱、美债加息或降息预期等等。从供需基本面分析，由于全球宏观经济的增速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，整体干散货运输市场价格会有一个较好的支撑，而大量不确定因素将会加剧干散货海运运价的波动幅度。

福建国航远洋运输（集团）股份有限公司

董事会

2024年1月9日