

证券代码：833171

证券简称：国航远洋

公告编号：2024-085

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。

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（线上会议）

二、投资者关系活动情况

活动时间：2024年5月20日

活动地点：福建国航远洋运输（集团）股份有限公司（以下简称“国航远洋”、“公司”）于2024年5月20日（星期一）下午16点30分参加开源证券股份有限公司举办的投资者线上调研和交流活动。

参会单位及人员：开源证券 中泰证券 平安证券 华鑫证券 东方财富 博时基金 光大保德信 招商基金 国泰基金 大成基金 东吴基金 太平资产 易方达基金 嘉实基金 工银国际 锦桐投资 拾贝投资管 豪山资产 中海晟融 汇瑾资产 三登投资 泽源资本 鸿运私募 中天汇富 双木投资 尚诚资产 云杉投资 正圆私募 君翼博星 建信信托 冰河资产 慈阳投资 统一投信 呈瑞投资 宏道投资 墨山私

募 海玄一投资 成泉资本 明达资产 潼骁投资 睿扬投资 国信弘盛

上市公司接待人员：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、请说明公司内贸航线与外贸航线毛利率的差异原因？请对 2024 年下半年的干散货市场做一个展望？

答：尊敬的投资者，干散货航运内贸和外贸航线在毛利率方面有比较大的差异，主要有三个因素造成：（1）外贸航线的运输货种较为丰富，包括粮食、矿石（铁矿、铝矾土矿等）、煤炭等，而干散货内贸货种大部分为煤炭的运输；（2）外贸航线覆盖全球，更易受到港口拥堵、气象状态、突发事件的影响，对运价的涨跌推波助澜；（3）运营外贸航线的船舶较内贸航线要求更高，需要船龄、油耗以及碳排放更具优势的船舶投放到远洋航线。这些是造成干散货外贸航线与内贸航线毛利润差异的主要因素。公司 2022 年和 2023 年外贸航线的毛利率分别为 37.93%和 16.53%，较同期的内贸航线的毛利率有更大优势。

2024 年下半年随着全球经济逐步企稳，海运需求将稳步增长，受绿色转型等相关政策的影响，在限制新船订单的同时，老旧船舶拆解加快，运力整体将进入低速增长阶段，供需形势有望改善，干散货市场整体将进入上行周期。

2、请介绍公司船队的船龄结构，业务覆盖航线，及相关的运营资质情况？

答：尊敬的投资者，截止 2024 年 5 月 20 日，公司共有自营船舶 19 艘，其中 5 年以内船龄的船舶 4 艘，5-15 年船龄的船舶 11 艘。公司船舶运营的航线为全球航线，实际在运营的航线包括欧洲、北美洲、南美洲、非洲、澳洲以及东南亚等区域。新建船方面，今年 5 月公司已接收一艘 7.6 万吨的新船，今年将陆续再接收 5 艘新建船，公司的平均船龄将大幅降低。5 月接收的新船已经取得船舶所有权证书、船舶安全管理证书、船舶营业运输证等船舶资质证书。

3、公司如何考量建造绿色新能源双燃料新船的策略？

答：尊敬的投资者，作为“交通运输节能减排示范企业”和“绿色船舶示范单位”，国航远洋一直致力于在航运业绿色转型中发挥民营船东作用，推动可持续发展和环境保护，积极践行国家的“双碳目标”，采取一系列新能源低碳创新

举措，以减少航运行业对环境的影响。

在“3060”双碳目标、欧盟碳税、IMO脱碳目标前置等碳中和政策逐步落实的大背景下，公司积极作为，启动建造“12+6”艘绿色低碳船舶，拟新增运力近130万载重吨；创新型“甲醇双燃料”船舶获得BV船级社和CCS的认证。未来全球航运绿色新能源转型趋势明朗，公司积极布局绿色新能源船舶，将在国际市场竞争中更具优势。

4、从2023年年底至今的BDI指数的连续上涨对干散货运价和公司收入利润的影响怎样？

答：尊敬的投资者，波罗的海综合指数（BDI）作为干散货航运运价指标，公司的外贸运价和BDI指数密切相关，BDI的上涨给外贸运价带来较好的提升和预期，公司也将积极布局相关运营航线，提升公司盈利水平。随着2024年全球经济预期向好，航运市场正在迎来上升周期，BDI指数在近几个月的持续上涨则反映了干散货运输正在迎来季节性旺季。

5、今年是否有新增外贸航线的规划，新增航线是否有行业的门槛限制等要求？

答：尊敬的投资者，公司的外贸航线已覆盖到全球航线，新增航线的规划与客户订单的需求相关，目前公司内外贸航线运力运营情况是满负荷运行，随着公司新建绿色节能船舶投入运营，也会带来更好的收益规模。国际海事组织对外贸船舶的EEXI（船舶能效指数）和CII（船舶运营碳强度指数）指标的强制规定，会限制不达标船舶的运营，也将成为外贸航线运营的重要门槛。

6、绿色能源的使用对船舶运营经济性的是否有较大的提升？

答：尊敬的投资者，从新建绿色能源双燃料散货船全生命周期来看，新能源船舶的经济性一定是随着新能源的制造、运输、储存等成本逐步降低，经济性也将由低到高递增，并最终完成对传统能源的替代。老旧船舶将会在短期CII与中期“碳税”等措施下，经济性与竞争力逐渐降低，被迫加速出清。据甲醇研究所，预计2027年绿色甲醇产能将超800万吨/年。绿色甲醇产能覆盖中国、欧洲和美国等航运主要目的地，随着绿色船用新能源的产能成规模投产，将进一步支撑航

运脱碳的转型。

7、对老旧船的处置，是拆解或是出售，哪种方式更有优势？

答：尊敬的投资者，老旧船的处置方式与二手船交易价格相关，当二手船交易价格高于拆解的废钢价的时候，更多的船东会选择在二级市场交易船舶。

8、公司的新船将陆续完工投入运营，是否有足够业务支撑新投入的船运营？

答：尊敬的投资者，2023年集团船舶运营率达到99%，彰显了高效运营的能力，新船一方面对原有老旧运力进行更新换代，一方面补充运能，公司有足够业务支撑新投入船舶运营。

福建国航远洋运输（集团）股份有限公司

董事会

2024年5月22日