

证券代码：833171

证券简称：国航远洋

公告编号：2023-179

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 2023 年 12 月 6 日、12 月 7 日接待了 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：2023 年 12 月 6 日至 2023 年 12 月 7 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：中山证券有限责任公司 民生证券股份有限公司 东吴证券股份有限公司 兴业证券股份有限公司、西南证券股份有限公司

上市公司接待人员：公司董事会秘书 何志强

二、 调研的主要问题及公司回复概要

1、近期 BDI 涨幅对公司的影响？

公司的外贸运价和 BDI 指数密切相关，近期波罗的海干散货运价指数（BDI）快速上涨。12 月 1 日，BDI 收报 3192 点，较此轮上涨初期（11 月初）上涨了 130%，创 2022 年 6 月以来新高。上涨因素包括有铁矿石等运输增长的需求推动，船舶拥堵情况有所加剧，再加上市场的积极情绪，使得运价上涨较快。

随着全球经济的复苏，航运市场正在迎来好转，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。BDI 的上涨，会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，做好 2023 年业绩

收官工作。

2、公司正在新建绿色新能源双燃料船舶的优势？

为积极应对全球航运脱碳目标，落实绿色低碳转型发展战略，公司前瞻性布局建造绿色新能源船舶。截止目前，公司已披露且建造合同已生效的船舶共六艘，均为 7-8 万吨级干散货船舶，项目总投资超 12 亿元，其中募集资金投入 4.96 亿元，其他资金为自筹方式。11 月 30 日公司最新披露拟签订四艘 89000 载重吨双燃料新能源散货船，及公司有权在约定时间内对芜湖船厂宣布后续六艘选择船是否生效并建造。以上披露新建船舶，在 2024 年 3 月份将交付第一艘绿色节能新船，后续每隔 2-3 月陆续交付一艘新船，随着新建船舶的陆续交付，对公司未来业绩有积极的促进作用。

上述新建造散货船在低碳节能和智能化方面均有突出表现，同时新造船将预留甲醇双燃料动力系统，配置燃油优化系统和能耗控制系统，从而实现节能减排的目标，同时，船舶配置 450 千瓦的光伏发电系统，光伏发电即发即用，多余部分进入储能电池，当光伏发电系统不能发电时，通过 EMS 系统控制，使用储能电池中的电能供船舶用电，从而实现船舶副机（船舶电站）零排放。另外，在船舶上将采用更多、更先进的智能化系统，以提高船舶安全可靠，提高船舶营运与管理效率，降低管理成本。

公司通过推进船舶技改和更新，持续推进自有船队的运力优化排布及新建绿色低碳节能船舶，积极响应国际海事组织于 2023 年 1 月生效的减排规则以及欧盟碳税的要求。

3、新能源在干散货船上的运用趋势？

节能减排的未来趋势和船舶迭代带来的良机，进一步推动了船舶产业朝着可持续方向发展。甲醇作为船舶动力燃料，技术成熟、基础设施改造难度小费用低、使用较为安全、加注便利、成本低，被综合判定为目前海事领域船用绿色燃料的最佳选择，甲醇也正在迅速发展成为最可行、排放较少且成本最低的一种船用燃料替代品。

目前国际上，希腊、荷兰等国船东也陆续采用了甲醇作为船舶动力燃料的

技术路径。公司目前正在与玉柴船舶动力股份有限公司、江苏海通海洋工程装备有限公司共同研发新能源甲醇双燃料动力在散货船的设计及应用。

4、上市以来，公司已下单建造多艘船舶，并拟再签订多艘新造船建造合同，公司在建造时间点上是如何考虑？

公司基于以下情况下考虑建造新船：

（1）扩大运力，提高运输效率，满足市场和客户需求。

（2）更新船队，新造船采用先进的节能化智能化技术，通过新老更替提高船队的技术水平，降低运营成本，提高船队竞争力。

（3）满足环保要求，双碳背景下，国际海事组织（IMO）于 2023 年 1 月 1 日生效的环保新规以及 2023 年 4 月份欧盟批准了碳边界调整机制（CBAM 又称为碳关税），新造船不仅需要适应环保新规要求，也是满足新的客户需求，提高市场竞争力。

（4）提高安全性，新造船舶采用更先进的智能化水平，有助于减少事故风险，提高运输安全性。

公司在决定是否新建船舶前做了充分的调研分析，包括和行业专家、国内外研究机构，科研院所、设计院、造船厂、业内人士等进行访谈探讨，结合相关政策法规，航运和造船市场特征和趋势，国内外环保要求等，进行测算分析，形成可研报告经总办、董事会、股东大会审议后做出造船决定。

5、公司新建船舶在船型选择上是如何考虑？

目前公司已建造的船型包括有可以兼营内外贸的 7.38 万吨和 7.6 万吨的五星红旗干散货船，拟建造的有运营国际航线 8.9 万吨的方便旗干散货船等。

（1）在内外贸兼营船型的选择上，一是要充分考虑船舶的通用性、适用性，灵活满足用户沿海、沿江需要，船型要兼顾沿海、沿江及外贸（近洋）航线；二是要充分考虑贯彻落实国家“双碳”战略、船舶装备技术迭代更新、船型大型化发展方向、船舶新燃料应用、安全节能环保方面的要求。其中 7.38 万吨船型是在 6.5 万吨船型基础上升级优化设计后可兼顾执行沿海及沿江航线，无论载货量、船舶吃水深度、节能指标、主机性能等各项参数均较 6.5 万吨船更为先进。如 7.38 万吨船设计使用了双载重线，其长江载重线为 6.49 万吨，

既可满足进江卸货或码头靠泊能力受限制时使用，在同样吃水深度的情况下，载货量同于 6.5 万吨船舶；其海港载重线为 7.38 万吨，可满足大部分沿海港口需要，载货量也大大高于 6.4 万吨船舶，船舶调度更加灵活；在油耗方面，由于装备技术提升等原因，7.38 万吨船舶油耗更低，市场竞争力更强。因此，经过广泛市场调研分析，优先选择 7.38 万载重吨船型。

（2）而拟建造的运营国际航线 8.9 万吨干散货船，则是在 8.2 万吨船型基础上进行升级设计，在船长不变的基础上增加舱容，通过将 8.9 万吨载重吨散货船与目前市场上的 8.2 万和 8.5 万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。其他优点包括有 8.9 万吨船的货舱舱容大，可选择性灵活；8.9 万吨船采用的是双载重线，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 8.9 万吨，实现船舶利益最大化。

6、公司新建船舶在采用绿色新能源双燃料技术上如何考虑？

当前全球能源转型趋势加速，航运业加快对清洁燃料应用的探索，甲醇技术成熟、基础设施改造难度小费用低、使用安全、加注便利、成本低，被综合判定为目前海事领域船用绿色燃料的最佳选择。而事实上，甲醇也正在迅速发展成为最可行、排放较少且成本最低的一种船用燃料替代品。

如希腊船东 Safe Bulkers 已经订造了 2 艘甲醇双燃料卡尔萨姆型 (Kamsarmax) 散货船，荷兰短途航运公司 Vertom Group 投建的第四艘甲醇/氢就绪电动干散货船。这些新船设计满足船舶能效设计指数 (EEDI) 第三阶段要求，并符合 NOx Tier III 规定。在使用绿色甲醇提供动力时，根据全生命周期评估方法，船舶的温室气体排放接近零。

公司目前正在与玉柴船舶动力股份有限公司、江苏海通海洋工程装备有限公司共同研发新能源甲醇双燃料动力在散货船舶的设计及应用。

7、公司如何筹措新建船舶的资金？

公司已生效并已在建造中的 6 艘船舶为公司募投项目，资金来源于两方面，首发募投资金和配套的银行贷款。公司拟签署的新造船资金来源于自有资

金，及银行或融资租赁资金等配套。干散货新造船项目的支付时间节点根据造船进度分批支付，大部分资金在船舶交付后支付，而船舶交付后已投入运营，可以通过日常经营性现金流来偿还银行贷款或融资租赁费用等。由于新造船在节能方面的优异表现，经过测算，新造船的毛利率远高于平均水平，可以预见新造船投入营运后将大大改善公司的现金流。此外，自 2022 年 12 月公司登陆北京证券交易所后，公司将进一步充分运用北交所平台融资功能的，采用多渠道融资方式，为企业发展和船队升级迭代助力

福建国航远洋运输（集团）股份有限公司

董事会

2023 年 12 月 8 日