

证券代码：603209

证券简称：兴通股份

公告编号：2022-061

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法律责任。

兴通海运股份有限公司（以下简称“公司”）近期以线上交流会形式接待了机构投资者调研，现将主要情况公告如下：

一、调研基本情况

调研时间：2022年10月27日--10月29日

调研方式：腾讯视频会议及电话会议等形式

调研机构名称（排名不分先后）：国金交运、国海交运、华西交运、中金交运、中信交运、前海人寿、申万菱信、鹏华基金、中金资管、南方基金、东方红、银华基金、兴业基金、西部利得基金、华西证券、创金合信基金、德邦证券资产管理、富国基金、中金公司、光大保德信、国联安基金、横琴淳臻投资、华安基金、幻方投资、景林资产、宁泉研究、平安资产、太平基金、万家基金、鑫巢投资、兴业基金、益理资产、源峰基金、中意资产、中银基金、中邮创业基金、准锦投资、综艺控股、碧云资管、开域资本、建信理财、英大保险资产管理、金广资产、招银理财、致远投资、宁泉资产、华泰证券、中信证券固收、柏瑞基金、友邦人寿、衍盛资产、盛曦投资、泰达宏利、瀚亚投资、太平养老、融通基金、濠沣资产、招商基金、渤海证券、国信自营、鹏扬基金、新华基金、龙航资产、亘曦资产、新思哲、德朴投资、东吴资管、禹田基金、大成基金、易方达、CICC、交银施罗德、招商证券资管部、招商银行、南京钢铁、高腾国际资产、东海基金（筹）、上国投、天猗资管、五矿国际信托等机构。

公司接待人员：董事会秘书欧阳广先生。

二、调研主要问题及回复情况

问题 1：请介绍一下公司三季度经营情况？

回复：公司三季度经营整体保持平稳，毛利率环比上升 2.2%。

收入方面，自运收入环比基本持平，外租船舶收入有所下降，主要因油品市场供需出现较大波动所致；三季度下游行业总体运输需求较其他季度略有下降，主要是受各大下游炼厂设备检修、台风天气等多种因素影响。公司凭借充足的客户资源以及优秀的客户服务能力，自运收入方面保持满负荷运营，未受到市场供需波动影响。

船舶投入方面，公司第三季度新增投入 8000 吨化学品船 1 艘（兴通 79），同时兴通油 59 退出，船舶数量维持 18 艘，载重吨增长至 20.03 万吨，环比第二季度净增加 0.15 万吨。第三季度以来，公司加速推进“1+2+1”发展战略，设立兴通海南、兴通香港、兴通开元、以及拟设立兴通新加坡等全资子公司，并着手建造和购买相关船舶，不断提升公司运力规模。现有在建和已购买的船舶中，2.74 万载重吨的内贸化学品船兴通 759 轮已于 10 月 24 日投入运营，新建 1.2 万载重吨内贸化学品船兴通 729 轮预计 11 月中旬投入运营。此外，预计在四季度末，前期购买的 1 艘 2.73 万载重吨和 1 艘 1.98 万载重吨的外贸化学品船也将陆续投入运营。截至年末，公司船舶队伍预计将增加至 22 艘，总运力 28.68 万载重吨，较年初增长 53.12%。

除上述运力外，公司在建外贸化学品船有 3 艘，载重吨分别为 1.2 万、1.3 万和 0.75 万，合计 3.25 万吨，预计于 2023 年下半年投入运营。

问题 2：公司三季度运价的变动情况？

回复：公司现有船舶主要分为程租和期租两种运营模式，期租船舶全部是与客户签订年度合同，租金稳定；程租方面，公司 80%以上是与客户签定 COA 年度包运合同，签定一个固定价格附加燃油联动调价机制，少部分单航次租船以贸易商及回头货为主，运价以当时市场行情进行协商，整体运价保持稳定。

问题 3：公司自有船舶毛利率怎么样？

回复：前三季度，公司自有运力毛利率基本维持在 50%以上的水平，受燃油成本以及船员薪资上涨较去年略有下降。近一年来，随着国内外液货危险品运输景气度不断提升，新增运力的取得成本也有一定程度的提升。公司通过合理设计船舶租运模式、优化航线布局和船队结构等方面提升整体运营效率，大大降低了上述成本增加对毛利率带来的不利影响。

问题 4：请介绍一下公司的外租船舶收入情况？

回复：2022 年上半年公司外租船收入占比 20%左右，第三季度受油品市场波动影响有所下降，收入占比 12%。

公司在自有船舶运力不足时，大力发展外租船舶业务，一方面为未来新增自有运力储备充足的优质客户，另一方面也为寻求存量市场并购储备资源。

问题 5：第四季度以及明年，内贸化学品航运的需求怎么变化？有一些炼化项目试产有没有帮助？

回复：根据公开资料显示，未来 1-2 年是国内新增炼化投产的增长期，公司预计随着各大新增炼化产能的投产，整体水运需求仍保持上升趋势。

新增产能的投产，对公司业绩提升可以起到积极作用。公司现有运力长期保持满负荷运行状态，工作重心是加大力度通过申请新增运力以及寻求存量市场的并购机会取得更多船舶运力，努力提升市场占有率，更好地为下游客户提供优质、安全的服务。

问题 6：公司船型大吨位为主，是因为客户对大型船舶有更多需求吗？

回复：公司每建造/购买一艘船舶都是经过充分的市场调研以及对未来市场发展走向的研判而确定的。近年来，下游新增大型炼化产能不断投产，对大型化船舶需求增加，且国内目前万吨级以上化学品船有限，公司的船舶投产布局，既可高效对接客户需求，又能抢先占据市场，提高公司竞争力。

并且，目前国际运营主要船型包括 1.3 万载重吨、2 万载重吨等，根据公司未来的战略发展规划，国内的万吨级以上船舶也适合经营国际航线，无论在国内还是国际，大吨位船舶都有较好市场和便利性。

问题 7：公司外贸运输主要运输货品、航线以及对市场景气度的预期？

回复：公司目前已购买 2 艘及正在建造 3 艘外贸船舶，合计 7.96 万载重吨，其中 2 艘 4.71 万载重吨预计四季度末投入运营，其余三艘将在 2023 年下半年陆续投入运营。

公司外贸运输的主要货品包括乙二醇/乙醇/苯乙烯/对二甲苯等大宗基础化工产品以及植物油、汽柴油等，目前航线以东南亚、东北亚、中东为主，未来随着外贸船舶队伍的扩大，将适时布局全球航线。

基于国际运营的高度专业性和复杂性，化学品运输长期景气度和稳定性较其他国际航运船种更强。综合以往航运周期观察，即便发生特殊经济事件，外贸化学品船市场也较其他船种稳定，总体长期景气度中等偏上。

问题 8：内贸船舶投入周期？

回复：建造一艘高端不锈钢化学品船，从开始设计到建造完成投入运营，正常情况下需要 18 个月左右。内贸化学品船建造需要取得运力才能开工建造。公司一般会将船舶设计与确定建造船厂等工作前移，争取时间，待取得运力即可快速开工建造，可将整个新增运力投入周期缩短到一年左右。

问题 9：公司未来运力规划是否更新？

回复：公司未来将继续推进“1+2+1”发展战略。1、继续夯实内贸化学品运输龙头地位，在积极参与新增运力申请的同时寻求存量并购机会，加速提升市场份额。2、将 LPG 运输作为公司的第二增长曲线，同样通过新增运力申请以及市场并购方式提高市占率。3、外贸运输方面，公司将紧跟市场行情，逐步推进运力提升，通过新建以及购买二手船的方式逐步扩大运力规模。

问题 10：2022 年运力评审的情况如何？

回复：公司已根据通知要求向交通运输部递交了相关申请材料，待交通运输部组织专家评审。如能顺利取得运力，公司将快速将新增船舶投入运营。

问题 11：公司现有船舶是否具备外贸资质，内贸转外贸能不能再转回？

回复：公司现有的大部分船舶已经具备无限航区的运营条件，满足国际航行

船舶的要求。如有需要，这些船舶可在短期内申请外贸航行和营运。外贸航行和营运的船舶，如同时持有内贸运力，可以内、外贸兼营，公司也可以根据市场行情灵活调度，不存在任何障碍。

三、风险提示

公司郑重提醒广大投资者，有关公司信息以公司在上海证券交易所网站（www.sse.com.cn）和法定信息披露媒体刊登的相关公告为准。本公告中如涉及对外部环境判断、公司发展战略、未来计划等描述，不构成公司对投资者的实质承诺，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董事会

2022 年 10 月 31 日