

证券代码：300008

证券简称：天海防务

天海融合防务装备技术股份有限公司
投资者关系活动记录表

编号：2026-003

投资者关系活动类别	☒特定对象调研 ☐分析师会议 ☐媒体采访 ☐业绩说明会 ☐新闻发布会 ☐路演活动 ☐现场参观 ☐其他
参与单位名称	中投公司、东方资产、中国农业再保险、中证金融、宏源期货、申万宏源、大地财险
时间	2026 年 8 月 11 日 15:00
地点	上海市松江区莘砖公路 518 号 10 号楼
上市公司接待人员姓名	副总经理、董秘 董文婕 董事长办公室主任 邓润秋 证券事务代表 陆颖颖
投资者关系活动主要内容介绍	投资者问答主要内容： 1、从国家政策和公司战略角度，公司是如何看待绿色船舶在未来的发展趋势？ 答：目前国家及各省市对绿色能源出台了一系列的支持政策，还配套了相应的财政、金融资源投入到绿色船舶赛道。上市公司战略也明确向船舶绿色、智能化方向发展。从公司经营角度来讲，不管是研发还是接单，主要还是以客户需求为导向。从客户实际需求的角度来看，目前市面上较为主流的新能源船舶主要还是以 LNG 和甲醇为主，根据不同场景适用的类型不同。因此，公司目前研发产品布局也以这两种新能源为主。我们的子公司佳豪船海设计院新能源方向重点关注和布局甲醇

双燃料、醇电、以及电推船舶。子公司佳豪新能主要围绕醇电混动和电推方向，做相关船用新能源装备的研发；在 LNG 方面，公司自上市以来持续深耕 LNG 能源相关的船舶设计，也涵盖了 LNG 加气站及加注服务等业务。

2、船舶动力从传统能源向新能源转变的过程中，航路上的配套设施是否也需要做系统性地改变？

答：需要系统性配套。以 LNG 为例，LNG 较早就开始被主推，发展至今已成熟的替代能源。与传统柴油相比，船舶主要设备和配套设施均有明显区别，LNG 加注、燃料存储等均需匹配特定的设施，才能保障后续使用。与 LNG 相比，甲醇配套速度可能更快，因为甲醇是成熟燃料且常温即可储存，比 LNG 配套更简单。甲醇相对容易获取，配套设施也并非当前主要瓶颈，但甲醇应用的问题在于绿醇供给较为紧缺。若使用工业甲醇等灰醇，则无法满足欧盟及 IMO 相关法规要求，这也是甲醇燃料当前面临的现实难题。氢、氨等其他替代燃料，现阶段所要解决的设备及基础设施配套问题则更为突出。

3、公司的主要客户是哪类，他们转向新能源的动机是什么，是经济性考量、政策指标，还是国外航行要求？

答：上述因素均有所涉及。我们当前的客户主要以欧洲中小船东为主。受自有船厂规模限制，公司以建造中小型运输船舶及海工船舶为主，目前运输船最大可建造 64500 吨级超灵便型散货船舶，产品定位也因此主要面向中小船东及支线航运客户。对这类运输船船东而言，他们并不追求引领或推动某一类新型燃料的发展，更看重实际可用与未来选择空间，不希望投资建造的船舶后续面临燃料无法适配、无法使用的风险。因此现阶段公司承接的订单，一部分是为满足 IMO 环保法规要求，预留新能源燃料相关改造接口的新能源船舶；更多是来自

客户更新换船需求。在新燃料应用上，客户普遍采取预留配置的思路：并非船舶当下就要直接使用甲醇，而是预留改造条件，待未来相关配套、外部环境成熟后，再改造适配甲醇燃料。

4、当前全球经济环境复杂，贸易摩擦、地缘冲突叠加中国新能源、半导体出口带来的新周期，多重因素交织，请问这些会对航运及造船行业，以及对公司自身带来哪些影响？

答：这是较为综合的问题。公司更关注能否抓住市场机遇，而非预测周期长短。船舶属于周期性行业，周期波动客观存在，很难精准预判行情能够持续多久。公司更看重在行业景气阶段把控经营风险、获取确定收益，因此在资本扩张上相对较为审慎，战略上坚持技术与设计驱动，依靠自身技术优势来穿越行业周期。

从行业层面看，当前具备多重有利支撑：一是全球海事环保政策持续推进，新能源相关政策带来行业发展机遇；二是行业进入换船周期，老旧船舶竞争力下降，带动多用途船等船型更新需求，也是公司现阶段订单的重要来源；三是全球贸易格局多元化，贸易需求具备刚性，地缘政治不确定性也许会给航运及造船行业带来一定的业务机会。

综合来看，目前行业整体处于较好的发展窗口，但行情持续时长、景气高度难以做准确预测。

5、一艘船从接单到交付，利润容易受哪些因素影响？

答：船舶从接单到交付的全周期里，利润会受到多重因素影响，包括汇率波动，钢材等原材料的价格变动、设备价格、劳务价格变动等；另外与建造船型复杂程度也有关，如果是首次建造的首制船，整体建造难度更高，从而推高项目成本；而形成批量建造的船型，建造工艺、供应链更加成熟，能够更好地保障项目利润率。

	6、公司年报披露公司约有 150 亿元订单,其中包含美元、欧元币种订单,船舶建造周期较长,前面也提到汇率会对核心利润产生较大影响,请问目前可以运用哪些金融工具或其他途径对冲汇率风险? 答:市面上目前虽有汇率对冲相关金融工具,但产品条件并不理想。造船项目整体周期约为 1- 1.5 年,部分项目从设计到交付甚至要 2-3 年,而市场上银行可提供的主流汇率对冲产品多为 1 个月、3 个月的短期产品,缺少能够完全匹配船舶各收款节点的长期对冲工具,很难做到逐笔对应对冲。 公司会结合自身资金状况,适度开展外汇套期保值等操作,做部分缓释,但并没有专门适配造船长周期场景的银行对冲产品,汇率波动对利润的影响仍然较大。
附件清单(如有)	无
日期	2026 年 8 月 11 日