

证券代码：920571

证券简称：国航远洋

公告编号：2026-123

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

二、投资者关系活动情况

活动时间：2026 年 8 月 14 日

活动地点：公司上海办公室

参会单位及人员：山西证券、中财招商集团、中国亚洲经济发展协会对外投资委员会、银河证券、华源证券、天瑞万合私募基金、同花顺、九方智投、上海承风金萍私募基金管理公司

上市公司接待人员：董事会秘书何志强先生

三、投资者关系活动主要内容

问题 1：公司半年报中利润同比大幅增长，其主要原因是什么？

回答：2026 年上半年，公司实现归属于上市公司股东的净利润 12,397.07 万元，同比大幅增长 603.81%，利润增长主要受益于行业景气上行与公司自身运力结构优化的双重驱动。报告期内，BDI 及 CBCFI 运价指数同比分别大幅上涨 83.64%和 40.4%，带动公司营业收入增长 47.19%至 64,103.71 万元；与此同时，公司通过两艘新造船及一艘 CAPE 船集中投运，有效扩充国际运力，叠加部分光租合同提前终止转融资租赁后运营成本下降，使得营业成本增幅控制在 15.88%，毛利率由 18.87%显著提升至 36.13%。此外，本期联营企业天津国能经营业绩提升带动投资收益同比增加 1,369.58 万元至 2,278.11 万元，资产处置方面因“国远 8”出售实现 1,256.09 万元收益，而上期因船舶计提资产减值损失 4,390.43 万元的因素在本期消除，共同推动利润实现跨越式增长。总体来看，公司利润的大幅改善是行业景气周期、运力结构升级、成本管控有效、投资收益增长及非经常性损益变动等多重因素综合作用的结果，其中经营性改善是核心驱动力。

问题 2：公司的竞争者是否以国有企业为主，将来市场占有率会不会下降？

回答：从全球干散货运输市场的供需格局来看，行业竞争并非简单的“国央企挤占民企”的零和博弈，公司未来市场份额不会因主要竞争对手多为国央企而必然减少。一方面，干散货航运是高度全球化的统一大市场，运价由全球供需关系决定，公司凭借内外贸兼营资质可根据 BDI、CBCFI 等运价指数动态灵活调配运力，在全球航线和国内市场间实现收益优化，这种市场化能力不受竞争对手股东属性影响；另一方面，国内航运公司之间更多呈现互利共赢的合作生态，公司可通过期租、光租等方式将船舶出租给其他航运企业实现运力资源共享，且已与多家头部航运企业签署战略合作协议，在运力互助、航线协同、绿色技术应用等领域建立长期合作机制，报告期内公司外租船业务增加即为合作深化的直接体现。此外，公司客户覆盖国家能源集团、必和必拓、力拓等多元化头部企业，并通过参股天津国能海运有限公司深化与央企的战略协同，客户结构的稳定性与分散度确保了充足的货源支撑。因此，在行业供给受限、绿色运力稀缺的背景下，公司凭借内外贸灵活调配的经营壁垒、广泛深入的行业合作网络以及稳健的大客户基础，其市场份额具备较强的抗周期韧性。

问题 3：未来的大宗商品海运行业情况是否还会持续现在的景气周期？

回答：综合大宗商品海运市场的供给端、需求端及中长期结构性因素来看，

行业景气周期具备一定持续性，但需关注阶段性波动风险。供给端方面，全球散货船队增速放缓至 2.5%，手持订单占比处于历史低位，叠加船舶老龄化及环保新规对老旧运力运营经济性的压制，市场有效运力供给将持续受限，对运价中枢形成刚性支撑；需求端方面，西芒杜铁矿项目已正式进入投产及产能爬坡阶段，预计年出口量高达 1.2 亿吨，其带来的长距离航线吨海里增量需求正逐步兑现，对全球海岬型船市场构成显著且持续的需求拉动，同时国内沿海市场亦受益于季节性用电需求及非电煤需求旺季交替，下半年有望保持活跃。然而，全球宏观经济复苏节奏、地缘政治局势变化、燃料油价格波动及极端天气等因素均可能引发运价阶段性回调，运价波动幅度或有所加大。综合判断，2026 年下半年干散货市场或呈“高位震荡、逐步趋稳”态势，短期内景气周期不会骤然逆转；从中长期看，环保法规趋严与绿色运力稀缺将加速老旧船舶出清，具备甲醇双燃料等新能源船队的公司将在下一轮周期中占据更有利的竞争地位，行业景气度有望在结构性调整中实现从周期性复苏向高质量发展阶段的切换。

问题 4：现在的 BDI 指数在历史上处于什么位置？

回答：截至 2026 年 6 月 30 日，波罗的海干散货指数（BDI）报收 2501 点。该指数自 1985 年设立以来，历史峰值为 2008 年 5 月的 11793 点，历史谷底为 2016 年 2 月的 290 点。从历史分布来看，2013 年 1 月至 2026 年 7 月的 3380 个交易日中，BDI 处于 2000 点以上的交易日仅占约 15%。据此推算，当前 2501 点的水平处于历史中高水位。同时，该点位较历史峰值仍有约 78.8% 的差距，显示当前景气度远未触及 2008 年超级周期时的极端高位，运价中枢仍具备进一步上行的理论空间。

问题 5：公司现在的船队结构是什么？

回答：截至 2026 年 6 月 30 日，公司已形成涵盖好望角型、巴拿马型及超灵便型等多种船型的干散货船队结构，并通过自有、融资租赁与在建船舶相结合的方式持续优化运力布局。报告期内，公司新增一艘好望角型散货船“GH VISION”，正式进军大型矿砂运输领域，两艘 63,500 载重吨超灵便型散货船“GH PRIDE”和“GH HARVEST”相继投入运营，显著扩充了灵便型船队规模。与此同时，公司在建 4 艘 89,000 载重吨甲醇双燃料散货船，计划于 2026 年下半年至 2027 年陆续交付，其中两艘已进入码头舾装调试阶段。从运力获取方式看，公司通过融资

租赁持有大部分新增运力，有效降低了购船初期的现金流压力。整体来看，公司船队正从传统巴拿马型和灵便型为主的结构，向大型化、绿色化方向加速转型，随着 4 艘双燃料新船在未来一年半内陆续投运，公司平均船龄将进一步降低、国际长航线运营能力将显著增强，为参与全球干散货市场竞争奠定坚实的绿色运力基础。

福建国航远洋运输(集团)股份有限公司

董事会

2026 年 8 月 17 日