

股票简称：国航远洋

股票代码：920571

公告编号：2026-134

福建国航远洋运输（集团）股份有限公司

Fujian Guohang Ocean Shipping (Group) Co., Ltd.

（福建省福州市马尾区江滨东大道68-1号蓝波湾1号楼25层）



2026 年度向特定对象发行股票募集资金使用的可行性分析报告

二〇二六年九月

一、本次募集资金使用计划

本次发行的募集资金总额不超过70,000.00万元（含本数），扣除发行费用后，拟全部用于以下项目：

序号	项目名称	项目投资总额（万元）	拟投入募集资金（万元）
1	船舶购置项目	249,071.95	68,000.00
2	补充流动资金	2,000.00	2,000.00
合计		251,071.95	70,000.00

若扣除发行费用后的实际募集资金净额低于拟投入募集资金额，则不足部分由公司以自有资金、银行或融资租赁机构等金融机构融资方式自筹解决。本次发行募集资金到位之前，公司将根据项目进度的实际情况以自有资金或其他方式筹集的资金先行投入，并在募集资金到位之后予以置换。

在上述募集资金投资项目的范围内，公司董事会或董事会授权主体可根据项目的进度、资金需求等实际情况，对上述项目的募集资金投入金额进行适当调整。

二、本次募集资金投资项目的具体情况

（一）募集资金用于补充流动资金

☒ 适用 ☐ 不适用

本次发行募集资金中有2,000.00万元拟用于补充流动资金。

序号	项目名称	项目投资总额（万元）	拟投入募集资金（万元）
1	补充流动资金	2,000.00	2,000.00

公司拟投入 2,000.00 万元募集资金用于补充流动资金，以满足公司业务规模快速增长带来的营运资金需求，增强公司抵抗财务风险的能力，有利于公司持续稳定发展。

（二）募集资金用于偿还银行贷款/借款

☐ 适用 ☒ 不适用

（三）募集资金用于项目建设

☒ 适用 ☐ 不适用

本次发行募集资金中有68,000.00万元拟用于船舶购置项目。

1、项目概述

本项目拟新造3艘6.2万吨级多用途重吊船及3艘11.5万吨级LR2油轮，用于改善公司船队结构、提高自有船舶运力。

2、项目建设内容及周期

预计建设周期为2年，主要工作阶段包括项目的前期准备、船舶设计、船舶建造、质量检测、竣工验收和试航等。

自董事会审议通过本项目后、募集资金到位前，公司可以根据实际经营需要通过自有资金先行投入。募集资金到位后，将用于置换先期投入资金及支付项目剩余款项。公司将根据法律法规及内部各项管理制度的要求，及时履行相应的外部程序。

3、项目投资估算

本项目总投资249,071.95万元，项目拟使用募集资金68,000.00万元。

4、实施主体、实施地点和实施进度安排

本项目实施主体为公司及（或）其全资子公司，实施地点将根据船厂报价、交船时间、付款条件等因素综合考虑选定造船厂。

5、实施主体的基本情况

本项目实施主体为公司及（或）全资子公司，具体实施主体尚未确定。

（四）募集资金用于购买资产

☐适用 ☒不适用

（五）募集资金用于其他用途

☐适用 ☒不适用

（六）本次发行募集资金的必要性、合理性、可行性

1、船舶购置项目

（1）项目必要性分析

①有利于抢抓特种大件与能源液货多重市场机遇，提升市场占有率

全球海运贸易稳步扩容，奠定运力增长的刚性基础。干散货与能源液货运输是全球海运贸易核心组成载体，铁矿石、煤炭、谷物、原油、成品油等大宗物资贸易规模持续扩容，同时全球风电、海外基建产业高速发展，催生风电叶片、海工构件、重型成套设备等大件运输全新增长赛道，细分市场长期需求同步释放，均要求航运企业必须具备与之匹配的船队规模。根据Clarksons数据，截至2025年底全球海运贸易总量达129亿吨，同比增长1.1%；联合国贸易与发展会议《2025年海运述评》预测，2026-2030年全球海运贸易总量将以2%的年均增长率保持增长。面对持续增长的海运需求，若不及时补充运力，公司将难以把握市场扩容机遇。

特种大件方面，产业风口驱动专业运力补位。全球风电产业的高速发展正重塑航运需求结构，风电叶片、海工构件及重型机械等超规货种对船舶的自装卸能力及舱容设计提出了严苛要求。根据全球风能理事会（GWEC）《2026全球风能报告》，2025年全球风电新增装机达164.6GW，同比大增40.4%，预计2030年将达到211.8GW。风电设备跨境出口规模持续走高，风电叶片、大型钢结构、成套工程机械等超长超重货种的跨境物流需求持续释放，而面对风电设备跨境物流需求的爆发式增长，目前具备自装卸功能的专业运输船舶供给存在明显缺口。若缺乏此类特种运力，公司将错失高端运输市场的结构性红利，难以实现业务板块的有效延伸。

能源液货方面，低碳转型要求加快优质节能型油轮布局。在能源结构转型背景下，市场对节能高效、多工况适配的中大型远程油轮的需求日益迫切。根据Clarksons统计，2025年全球石油海运贸易量虽呈下降状态，但降幅较2024年收窄，其中原油海运量约为19.6亿吨，同比增长0.6%，成品油海运量10.3亿吨，下降2.5%；原油轮需求约3.35亿DWT，同比增长1.7%，成品油轮需求约1.1亿DWT，同比下降2.6%，其中，LR2型油轮需求增长2.8%。面对全球能源贸易格局的优化，若不能及时布局LR2型油轮，不仅无法承接跨境原油及成品油的刚性流通需求，更难以在未来日益严格的碳排放法规下保持竞争优势。因此，加快引入优质油轮运力，是顺应行业绿色发展趋势、完善公司能源运输版图的必然选择。

从油运市场来看，受贸易格局变化、地缘政治扰动、航程拉长带动吨海里需求增长等多重因素影响，油轮运费大幅上涨。截至2025年末，运费已较十年均值高出60%以上，超大型油轮（VLCC）日收益突破10万美元，全球船队运力利用率突破90%，凸显行业整体乐观态势。中国是油运需求的核心驱动力，自2020年以来新增炼

油产能超100万桶/日，到2030年前还将新增130万至150万桶/日的产能，中国石油进口主要依靠海运，凸显油轮在全球能源物流中的关键地位；印度石油进口规模的持续扩张，也进一步推升吨海里需求。全球能源贸易格局持续优化，跨境原油、成品油流通需求保持刚性。当前全球低碳转型与能源常态化调配背景下，市场对节能高效、多工况适配的中大型远程油轮需求持续增长，优质LR2运力供给相对紧缺，赛道发展前景广阔。在此市场环境下，加快布局LR2型油轮，正面临良好的市场窗口期。

本项目拟本次同步购置多用途重吊船与LR2油轮，补齐特种大件、能源液货细分赛道运力空缺，覆盖大宗矿石煤炭、风电大件、跨境能源油品等多元货流，大幅拓宽全球航线货源承接范围，精准把握各细分行业增长窗口期，有效分散单一赛道经营风险，补全公司在大件航运、能源液货核心细分领域的市场份额，全面提升企业整体市场竞争力与行业影响力。

②完善公司战略布局，优化多层次梯度船队

经过多年航运经营积淀，公司明确提出打造好望角型、巴拿马型、灵便型、甲醇双燃料绿色船协同配套的多元化梯度船队，构建全货种、全航线综合运输体系，当前现有船队结构与中长期战略布局仍存在差距。公司现有船队以巴拿马、灵便型干散货船为主，船队缺失专业化多用途重吊船舶与LR2油轮，风电叶片、海工装备、重型成套设备等大件特种货物运输缺乏专属运力支撑，同时未布局能源液货运输赛道，无法覆盖原油、成品油等大宗油品跨境运输业务，未能形成干散货、特种件杂货、能源液货多品类协同运营的完整船队矩阵。

本次同步购置多用途重吊船与LR2油轮，全方位补齐公司现有船队层级与业务短板：多用途重吊船填补特种大件运输空白，形成差异化特种物流补充运力；LR2油轮补齐能源液货运输赛道短板，完善公司油品跨境运输能力，丰富远洋运输货种结构。本项目拟购置的船舶与公司现有巴拿马、灵便干散船、绿色节能船舶相互搭配，构建层次清晰、功能互补、多元协同的完整梯度运力矩阵，全面完善内外贸兼顾、大宗干散、特种大件、能源液货多业务协同的整体运力布局，有效优化船队结构、匹配企业长期经营发展需要。

③实现周期对冲与降本增效，提升企业盈利水平

航运市场各货种及船型的运价周期存在分化，干散货、液货市场、件杂货常呈现不同步特征。公司现有船队以中小型干散货船舶为主，在面对特定市场下行周期

时缺乏足够的对冲手段，导致整体经营收益波动风险加剧。本次同步购置多用途重吊船与LR2油轮，以构建多船型运营组合，以平滑周期波动、稳定经营收益。

首先，优化船队结构以对冲周期风险。多用途船舶具备“一船多用”优势，既可承运普通干散货，又能依托自带重型克令吊独立作业，承接超长风电大件及大型工程设备等高附加值订单。在干散货运价低迷期，多用途可有效调配承接特种件杂货，实现市场周期互补。LR2油轮可灵活切换原油与成品油运输市场，依托与干散货市场不同步的液货景气周期，在干散货走弱时贡献经营增量。

其次，强化成本管控以提升盈利韧性。本次购置的新船均采用优化船体线型、轻量化结构、高效螺旋桨与智能管控系统，相较老旧船舶，其能耗及运维支出将大幅下降。这不仅有助于持续优化船队年龄结构，更能从成本端压低运营杠杆，结合多船型互补优势，全面提升公司综合盈利水平与市场抗风险能力。

综上，依托多船型周期互补与新船节能降耗的双重优势，是公司平滑行业运价剧烈波动、锁定长期稳定收益、提升核心竞争力的必然战略选择。

④有利于打造低碳绿色综合运力，契合全球航运环保管控要求

2023年7月，国际海事组织（IMO）正式通过《2023年船舶温室气体减排战略》，明确行业减排阶段性目标：到2030年国际航运单位二氧化碳排放量较2008年下降40%及以上，零/近零燃料能源使用占比不低于5%、力争10%；2050年前后实现航运温室气体净零排放。交通运输部海事局《关于推动航运绿色低碳转型发展的意见》提出到2030年国际航行船舶碳排放强度相比2025年下降不低于15%，全面建成新能源清洁能源船舶技术规范体系。随着上述政策落地，叠加欧盟ETS碳税、CII碳强度评级等管控规则收紧，高能耗老旧船舶将产生大额碳履约支出，全球货主、港口在合作准入、长期租约招标中均优先选择低碳环保型船舶，绿色运力已成为航运企业核心竞争要素。

同时，在油轮新船建造方面，能效升级已成为行业核心方向。替代燃料动力系统前期投入巨大、投资回报存在不确定性，船东普遍优先选择成熟可行、能够立即产生效益的能效优化方案，包括先进螺旋桨设计、硅基船体涂层、废热回收系统、轴带发电机等已成熟应用的技术，长期来看生物燃料则是满足日趋严格排放法规的切实可行过渡方案。本次公司拟新造的LR2型油轮即采用优化船体线型、轻量化结构、高效推进与一体化节能设备，全面满足国际环保合规标准。

公司航线网络覆盖全球多个港口，服务海内外矿企、新能源装备制造、能源贸易等多元客户，需全面适配全球海事环保硬性管控要求。本次拟购置的多用途重吊船与LR2油轮均属于低碳绿色船舶，船体采用流线优化、轻量化结构设计，搭配高效推进与一体化节能设备，航行能耗与污染物排放水平显著优于现役老旧船舶；同时全船搭载智能航行、能耗实时监控系統，可实现航行、设备运维数字化管控，全面满足国际环保合规标准。本项目通过批量新增绿色现代化运力，同步完成干散、大件、液货全品类船队低碳化升级，有效规避碳税支出、港口限航、租约受限等合规经营风险，搭建符合全球减排要求的绿色运力矩阵，夯实长期合规经营基础。

（2）项目可行性分析

①细分赛道供需格局持续优化，新船投放具备良好市场供需环境

当前全球海运市场呈现结构性供需分化格局，不同船型供需景气度差异显著，为本项目多用途重吊船与LR2油轮的投放创造有利外部环境。大件件杂货赛道呈现结构性紧缺特征，风电、海外基建催生的超长超重设备专属运输需求逐年扩容，但具备自起重、多货种混装能力的专业化MPP/MPV新船交付节奏平缓，存量普通杂货船无法适配风电叶片、海工模块等特种货物运输，细分赛道长期处于运力供给不足状态，船舶出租率、平均租金水平保持高位。能源液货方面，全球跨境原油、成品油贸易流通保持刚性增长，能源地缘格局重塑带动跨洋长距离油品调运需求持续扩容；同时市场老旧低效油轮加速批量出清，叠加行业环保管控升级，市场合规优质远洋液货运力供给增量受限，LR2主流远洋油轮有效运力供需缺口逐步凸显，市场运价与营运稳定性持续向好。

从竞争格局来看，截至2025年2月，多用途船队全球平均船龄已达20.7年，船龄超25年的占比28.7%；截至2024年底，全球多用途船在手订单仅176艘、330万载重吨，占现有运力10.6%，中短期运力紧张格局预计持续。油运市场方面，2024年油轮新造船订单约3,300万总吨，创近十年新高，2025年订单节奏有所放缓，全年新船订单约2,000万总吨，但当前订单规模仅占全球船队约17%，不足以完全抵消老旧淘汰带来的运力缩减；截至2025年末，全球23%的油轮船龄超过20年，45%的油轮船龄达到或超过15年，VLCC和苏伊士型油轮供需缺口尤为明显，LR2型油轮投放面临良好的供需环境。

整体来看，传统老旧低效船舶持续出清、细分新增需求稳步扩容，行业供需结

构持续改善，不存在全行业运力过剩的系统性风险，本项目购置的差异化船型能够匹配细分市场结构性缺口，新船投运后能够快速匹配市场货运需求，具备优良的外部市场供需支撑。

②项目建设与国家产业政策相一致

为促进我国航运产业的持续健康发展，国家近年来颁布了一系列产业政策。本次项目建设属于《产业结构调整指导目录（2024年本）》中“鼓励类”范畴。2026年2月，交通运输部、工信部、国务院国资委、市场监管总局联合印发《智能航运2030行动计划》，提出到2027年实现人工智能技术与航运要素广泛深度融合，智能航运关键核心技术取得突破；到2030年全面掌握智能航运关键核心技术，具备谱系化装备系统供给能力。2025年2月，财政部、交通运输部、税务总局联合印发的《关于延续实施海南自由贸易港国际运输船舶有关增值税政策的通知》指出，2025年1月1日至2027年12月31日期间，对境内建造船舶企业向运输企业销售且同时符合“购进船舶在中国洋浦港登记”、“购进船舶从事国际运输和港澳台运输业务”的船舶实行增值税退税政策，由购进船舶的运输企业向主管税务机关申请退税；该政策直接支持海南自由贸易港建设，鼓励中资远洋船舶落户国内船籍。2024年3月，国务院印发《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》提出高耗能高排放老旧船舶报废更新，大力支持新能源动力船舶发展，完善新能源动力船舶配套设施和标准规范，逐步扩大电动、液化天然气动力、生物柴油动力、绿色甲醇动力等新能源船舶应用范围。2023年12月，工信部等多部门联合印发《船舶制造业绿色发展行动纲要（2024-2030年）》，提出优化提升大型远洋船舶LNG动力船型，加快甲醇、氨动力船型研发，探索开发燃料电池等新型动力船型，形成系列化绿色船型品牌产品；加快形成绿色船舶谱系化供给能力；到2030年，船舶制造业绿色发展体系基本建成。绿色船舶产品形成完整谱系供应能力，绿色船舶技术具备国际先进水平，绿色船舶国际市场份额保持世界领先。2020年2月，交通运输部、发改委等七部门联合发布《关于大力推进海运业高质量发展的指导意见》指出，到2035年全面建成海运业高质量发展体系，绿色智能水平和综合竞争力居世界前列，安全发展水平和服务保障能力达到世界先进水平，基本实现海运治理体系和治理能力现代化；进一步优化海运船队规模结构，提升船舶装备技术水平，建设规模适应、结构合理、技术先进、绿色智能的海运船队。积极发展液化天然气船、邮轮船队，进一步提高集装箱、原油、干散货、特种运输船队国际竞争力。本项目契合国家航运船队结构优化、

绿色低碳转型、智能化升级、专业化特种运输能力提升的核心政策导向，具备坚实、合规的政策支撑条件。

③多元稳定客户矩阵与行业品牌优势突出

经过二十余年的发展，公司构建了航运主业协同船舶管理、物资贸易的多元业务布局，目前拥有好望角型、巴拿马型和灵便型等多种干散货船，并同步灵活整合租赁运力，形成规模化运力供给能力，可全方位匹配不同行业客户差异化运输需求。公司业务合作版图覆盖煤炭、冶金、矿产、电力、粮油、水泥、新能源风电等产业链，与国家能源集团、BHP（必和必拓）、RIOTINTO（力拓）、大唐、华电、嘉吉、鞍钢、宝钢、华能、粤电、中远海、中粮集团、明阳智能、宁德时代等国内外龙头企业建立了长期稳定战略合作关系，长期合作客户群体基础扎实。

公司坚守安全运营、绿色环保的核心服务准则，持续打造高效、可靠、经济的跨境航运服务体系，行业口碑与市场认可度突出。目前公司身兼中国船东协会副会长、中国船东互保协会副董事长、福州船东协会会长等行业重要职务，同时获评交通运输节能减排示范企业，行业公信力与品牌影响力位居行业前列。

④拥有标准化、数字化全流程船舶运营管控体系

安全管控是航运企业经营发展的核心根基，公司全面对标国际安全管理规则（ISM）、国内安全管理规则（NSM）、船舶保安规则（ISPS）及国际公约、国内法律法规，编制成套国际安全管理规则（ISM）、国内安全管理规则（NSM）、船舶保安规则（ISPS）及国际公约、国内法律法规，搭建闭环式安全管理制度框架。在船舶管理过程中，公司深度融合数字化技术落地船舶精细化管控，依托线上信息平台实时监控全球在航船舶，配套定期登船巡检、随船督导、年度综合安全核查等线下管控手段，形成线上线下联动管理模式；依托运营数据动态研判航线、设备、人员潜在风险，细化全流程管控标准，实现船舶全生命周期规范化、数字化管理。

综上所述，本项目兼具行业结构性市场空间、政策层面支撑，同时公司拥有稳定多元合作客户、成熟优质行业品牌、数字化标准化船舶管控能力，多重有利条件叠加，为项目顺利落地、长期稳定运营提供坚实保障。

2、补充流动资金

公司拟投入2,000.00万元募集资金用于补充流动资金，以满足公司业务规模快

速增长带来的营运资金需求，增强公司抵抗财务风险的能力。

（1）补充流动资金的必要性分析

①满足公司业务规模增长带来的营运资金需求

航运业属于资本密集型行业，公司在船舶运营过程中需要持续投入资金用于支付人工、燃油、船舶租赁费等成本，产生了较高的流动资金需求。

本次募集资金投资项目紧密围绕公司业务开展，项目建设完成后，公司船舶运力规模将显著扩大。同时，在行业持续发展的背景下，随着本次募投项目的实施，公司业务规模的进一步扩大，营运资金也将随之持续增长。通过将募集资金中的一部分用于补充流动资金，可以缓解公司资金周转压力，降低财务费用，为公司未来业务发展的持续性奠定基础。

②改善公司财务结构，降低财务风险

报告期各期末，公司资产负债率分别为65.15%、68.92%、72.09%。未来随着业务规模的稳步扩张，公司的资源投入需求将进一步扩大，若公司大规模通过银行贷款、公司债等融资渠道获取资金，公司的负债规模及资产负债率可能会进一步上升。

本次募集资金用于补充流动资金，将有利于改善公司资本结构，降低财务风险，提升公司盈利能力。

（2）补充流动资金的可行性分析

①本次向特定对象发行股票募集资金用于补充流动资金符合法律法规的规定

本次向特定对象发行股票募集资金部分用于补充流动资金，符合《北京证券交易所上市公司证券发行注册管理办法》等法律法规的相关规定，具有实施的可行性。本次向特定对象发行股票募集资金部分用于补充流动资金，将为公司提供较为充足的营运资金，满足公司经营的资金需求，有利于公司经济效益持续提升和企业的健康可持续发展。

②公司内部治理规范，内控完善

目前，公司已建立募集资金专项存储制度，募集资金将存放在董事会指定的专门账户。公司将严格按照《募集资金管理制度》和实际发展需求使用流动资金，确保资金使用的合理性。具体使用过程中，公司将根据业务发展进程，在科学测算和

合理调度的基础上，合理安排该部分资金投放进度和金额，保障募集资金的安全和高效使用，确保实现收益最大化。同时，公司将严格按照公司财务管理制度和资金审批权限使用资金，防范募集资金使用风险。

三、本次发行对公司的影响

（一）本次定向发行对公司经营管理的影响

本次发行是公司紧抓行业发展的有利机遇期，补充运力，不断提高自身运输服务能力与质量，提高市场占有率，实现公司战略发展目标的重要举措。本次募集资金投资项目紧密围绕公司主营业务开展，不仅能够大幅提升公司运力水平、增强船舶运营效率，还将进一步增强公司在船舶调度上的灵活性和便利性，以便公司更好地满足下游市场需求，获得更大的市场份额。

（二）本次定向发行后，公司财务状况、持续经营能力及现金流量的变动情况

本次发行完成后，公司的总资产及净资产规模将相应增加，资产负债结构更趋合理，财务状况将得到较大改善，盈利能力进一步提高，整体实力得到增强。本次向特定对象发行对公司财务状况、盈利能力及现金流量的具体影响如下：

1、对公司财务状况的影响

本次发行完成后，公司的总资产和净资产将同时增加，流动资产特别是货币资金比例将上升，有利于增强公司的资本实力。

2、对公司盈利能力的影响

本次发行募集资金投资项目的经营效益需要一定时间才能体现，因此短期内可能导致公司每股收益等财务指标出现一定程度的下降。但随着相关募集资金投资项目效益的实现，公司的相关业务收入、净利润将随之增长，进而逐步提升公司的持续经营能力。

3、对公司现金流量的影响

本次发行完成后，由于发行对象以现金方式认购，公司的筹资活动现金流入将大幅增加，可增强公司的资产流动性和偿债能力。在本次募集资金开始投入使用之后，公司的投资活动现金流出金额将相应增加。净资产的增加可增强公司多渠道融资的能力，从而对公司未来潜在的筹资活动现金流入产生积极影响。随着募集资金

投资项目投产和效益的产生，未来投资活动现金流出和经营活动现金流入将会大幅增加。

四、可行性分析结论

经审慎分析，本次募集资金投资项目符合国家相关产业政策、公司所处行业发展趋势以及公司的战略发展规划，具有良好的市场前景和经济效益，有利于增强公司的竞争力和可持续发展能力，符合全体股东的利益。因此，本次募集资金投资项目合理、可行，符合公司及公司全体股东的利益。

福建国航远洋运输（集团）股份有限公司

董事会

2026年9月21日