

股票代码：920571

股票简称：国航远洋

公告编号：2026-133

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说明书 （草案）

二〇二六年九月

公司声明

本公司及控股股东、实际控制人、全体董事、董事会审计委员会成员、高级管理人员承诺募集说明书（草案）不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担相应的法律责任。

本公司负责人和主管会计工作的负责人、会计机构负责人保证募集说明书（草案）中财务会计资料真实、准确、完整。

对本公司发行证券申请予以注册，不表明中国证监会和北京证券交易所对该证券的投资价值或者投资者的收益作出实质性判断或者保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

根据《证券法》的规定，本公司经营与收益的变化，由本公司自行负责，由此变化引致的投资风险，由投资者自行负责。

目 录

公司声明	2
目 录	3
第一节 特别提示	5
第二节 释 义	8
第三节 公司基本情况	10
一、公司基本信息	10
二、股权结构、控股股东及实际控制人情况	10
三、所处行业的主要特点及竞争情况	12
四、主要业务模式、产品或服务的主要内容	41
第四节 本次证券发行概要	49
一、本次发行的目的	49
二、现有股东优先认购安排	49
三、发行对象	49
四、发行价格或定价方式	50
五、发行股票数量及预计募集资金总额	51
六、限售情况	51
七、报告期内的募集资金使用情况	51
八、本次募集资金用途及募集资金的必要性、合理性、可行性	58
九、本次发行募集资金专项账户的设立情况以及保证募集资金合理使用的措施	68
十、本次发行前滚存未分配利润的处置方案	69
十一、本次定向发行需要履行的国资、外资等相关主管部门的审批、核准或备案的情况	69
十二、表决权差异安排	69
十三、其他需要披露的情况	69
第五节 主要财务数据	70
一、公司最近两年一期主要财务数据和指标	70

二、主要财务数据和指标变动分析说明	71
第六节 募集资金用于购买资产的情况	75
第七节 本次发行对上市公司的影响	76
一、本次发行对上市公司经营管理的影响	76
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	76
三、本次定向发行后，公司与发行对象及其控股股东、实际控制人存在同业竞争、潜在同业竞争以及可能存在关联交易等变化情况	77
四、通过本次发行引入资产的，是否导致增加本公司债务或者或有负债	77
五、本次定向发行前后上市公司控制权变动情况	77
六、本次定向发行对其他股东权益的影响	78
七、本次定向发行相关特有风险的说明	78
第八节 备查文件	82

第一节 特别提示

一、本次向特定对象发行股票相关事项已经公司第九届董事会第五次临时会议审议通过，尚需公司股东会审议通过及北京证券交易所审核通过并经中国证监会作出同意注册的决定。

二、本次向特定对象发行的发行对象为符合中国证监会及北京证券交易所规定条件的特定对象。发行对象包括证券投资基金管理公司、证券公司、信托公司、财务公司、资产管理公司、保险机构投资者、合格境外机构投资者、其他境内法人投资者、自然人或其他合格投资者。证券投资基金管理公司、证券公司、合格境外机构投资者、人民币合格境外机构投资者以其管理的二只以上产品认购的，视为一个发行对象；信托公司作为发行对象，只能以自有资金认购。

最终发行对象将在本次发行申请获得北京证券交易所审核通过并经中国证监会作出同意注册决定后，根据发行对象申购报价情况，遵照价格优先等原则，由董事会与本次发行的保荐机构（主承销商）协商确定。监管部门对发行对象股东资格及相应审核程序另有规定的，从其规定。所有发行对象均以人民币现金方式并按同一价格认购本次向特定对象发行的股份。

三、本次发行的定价基准日为公司本次发行的发行期首日。

本次向特定对象发行股票的发行价格为不低于定价基准日前二十个交易日公司股票交易均价的80%，上述均价的计算公式为：定价基准日前二十个交易日股票交易均价=定价基准日前二十个交易日股票交易总额/定价基准日前二十个交易日股票交易总量。若公司股票在本次发行定价基准日至发行日期间发生派息、送股、资本公积转增股本等除权、除息事项，则本次发行的发行价格将进行相应调整。

最终发行价格将在本次发行申请获得北京证券交易所审核通过并经中国证监会作出予以注册决定后，由公司董事会根据股东会授权与保荐机构（主承销商）按照相关法律法规的规定和监管部门的要求，遵照价格优先等原则，根据发行对象申购报价情况协商确定，但不低于前述发行底价。

四、本次向特定对象发行股票的数量按照募集资金总额除以发行价格确定，且不超过100,000,000股（含本数），若按照截至本次发行董事会决议日公司已发行股份总数测算，占比18.00%，未超过发行前公司总股本的30%，最终发行数量将在本次发行获得中国证监会作出同意注册决定后，根据发行对象申购报价的情况，由公司董事会根据股东会的授权与本次发行的保荐机构（主承销商）协商确定。

若公司在审议本次向特定对象发行事项的董事会决议公告日至发行日期间发生送股、资本公积转增股本等除权事项或者因股份回购、员工股权激励计划等事项导致公司总股本发生变化，本次向特定对象发行的股票数量上限将作相应调整。

五、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。

六、本次向特定对象发行股票完成后，特定对象所认购的本次发行的股票限售期需符合《北京证券交易所上市公司证券发行注册管理办法》和中国证监会、北京证券交易所等监管部门的相关规定。发行对象认购的股份自发行结束之日起6个月内不得转让。本次发行对象所取得公司本次向特定对象发行的股票因公司分配股票股利、资本公积转增股本等情形所衍生取得的股份亦应遵守上

述股份锁定安排。法律法规对限售期另有规定的，依其规定。限售期届满后的转让按中国证监会及北京证券交易所的有关规定执行。

七、本次向特定对象发行完成后，不会导致公司控制权发生变化，也不会导致公司股权分布不具备上市条件。

八、董事会特别提醒投资者仔细阅读本募集说明书（草案）“第七节 本次发行对上市公司的影响”之“七、本次定向发行相关特有风险的说明”有关内容，注意投资风险。

第二节 释 义

在本募集说明书（草案）中，除非文义另有所指，下列词语具有如下含义：

发行人、公司、国航远洋	指	福建国航远洋运输（集团）股份有限公司
本次向特定对象发行、本次发行	指	福建国航远洋运输（集团）股份有限公司2026年度向特定对象发行股票之行为
本募集说明书（草案）	指	福建国航远洋运输（集团）股份有限公司2026年度向特定对象发行股票募集说明书（草案）
实际控制人	指	王炎平、张轶、王鹏
控股股东	指	王炎平
定价基准日	指	计算发行底价的基准日
中国证监会、证监会	指	中国证券监督管理委员会
北交所、交易所	指	北京证券交易所
国务院	指	中华人民共和国国务院
保荐人、主承销商、兴业证券	指	兴业证券股份有限公司
前次募投项目	指	使用向不特定合格投资者公开发行股票所募集资金进行投资的项目
本次募投项目	指	拟使用本次发行募集资金进行投资的项目
报告期	指	2024年度、2025年度、2026年1-6月
报告期各期末	指	2024年12月31日、2025年12月31日、2026年6月30日
元、万元、亿元	指	如无特别说明，为人民币元、人民币万元、人民币亿元
干散货	指	以散装形式运输的货物，包括煤炭、铁矿石、粮食等大宗干散货
多用途船/MPP/MPV	指	Multi-Purpose Vessel，指既能装载一般件杂货、机械设备、散货，又能装载集装箱，适货能力较强的船舶，其用途多样、广泛，配有较强起货能力的起货设备，具有自装卸能力。
多用途重吊船	指	Multi-Purpose Heavy-Lift Vessel，本质上属于多用途船的一种，不同之处在于，重吊船更强调起货能力，一般配备起吊能力达几百吨的重吊，适合装载和运输大型机械、设备和大型项目货载。
Aframax/LR2	指	阿芙拉型油轮，载重吨在8万吨至12万吨之间的油轮，设计上主要用于运输原油和成品油，有特别保护涂层等装置的为LR2（long range II，长程2型油轮）
光租	指	运输企业将船舶在约定的时间内出租给他人使用，不配备操作人员，不承担运输过程中发生的各种费用，船东收取租赁费的业务
程租	指	运输企业为租船人完成某一特定航次的运输任务并收取租赁费的业务
期租	指	运输企业将配备有操作人员的船舶承租给他人使用一定期限，承租期内听候承租方调遣，不论是否经营，均按天向

		承租方收取租赁费，租赁期间发生的固定费用（如人员工资、维修费用等）均由船东负担的业务
总吨	指	一种衡量船舶容积的数值，按船舶丈量法规规定为船内封闭处所的总容积
载重吨	指	船的实际载重量
船东	指	船舶《船舶所有权证书》的合法持有人，即合法拥有船舶所有权的法人
内贸运输	指	水上货物运输的出发地和目的地均在中国境内的航运
外贸运输	指	水上货物运输的出发地或目的地至少有一个在中国境外的航运
BDI	指	Baltic Dry Index，波罗的海干散货指数，由波罗的海航交所发布的衡量国际航运业干散货交易情况的经济指数
IMO	指	International Maritime Organization，国际海事组织，是联合国负责海上航行安全和防止船舶造成海洋污染的一个专门机构
OECD	指	经济合作与发展组织
FAO	指	联合国粮食及农业组织
Clarksons	指	克拉克森研究公司，世界一流的航运及海工研究咨询公司，其总部位于英国伦敦

注：本募集说明书（草案）若出现总数和各分项数值之和尾数不符的情况，为四舍五入原因造成。

第三节 公司基本情况

一、公司基本信息

中文名称	福建国航远洋运输（集团）股份有限公司
英文名称	Fujian Guohang Ocean Shipping (Group) Co., Ltd.
有限公司成立时间	-
股份公司成立时间	2001年04月16日
注册资本	555,407,453元人民币
法定代表人	王炎平
董事会秘书	何志强
公司住所	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
股票上市交易所	北京证券交易所
股票简称	国航远洋
股票代码	920571
联系电话	021-63576906
公司网站	www.gh-shipping.com
经营范围	从事国际船舶普通货物运输；国内沿海及长江中下游普通货船运输；船舶技术咨询服务；船舶、船用机电配套设备及船用材料、建筑材料、机械设备、化工产品（不含危险化学品及易制毒化学品）的销售；对外贸易。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）

二、股权结构、控股股东及实际控制人情况

（一）本次发行前的股权结构情况

截至2026年6月30日，公司总股本为555,407,453股，股本结构如下：

股份性质		数量（股）	比例
无限售条件股份	无限售股份总数	296,084,252	53.31%
	其中：控股股东、实际控制人	63,528,739	11.44%
	董事、高级管理人员	238,988	0.04%
	核心员工	0	0%
有限售条件股份	有限售条件股份总数	259,323,201	46.69%
	其中：控股股东、实际控制人	256,789,060	46.23%
	董事、高级管理人员	2,534,141	0.46%
	核心员工	0	0%
股份总数		555,407,453	100.00%

普通股股东人数	14,955
---------	--------

（二）控股股东及实际控制人情况

截至2026年6月30日，王炎平直接持有公司176,173,843股股份，持股比例为31.72%，为公司的控股股东。王炎平先生的配偶张轶女士持有公司79,772,476股，占公司总股本的比例为14.36%；王炎平先生的儿子王鹏先生通过其实际控制的企业上海融沣商贸有限公司、福建中运世纪投资实业有限公司和上海韦达实业有限公司分别间接控制公司14,902,247股、14,228,000股和4,990,000股，占公司总股本的比例分别为2.68%、2.56%和0.90%；王炎平、张轶和王鹏合计直接和间接控制公司290,066,566股，占公司总股本的比例为52.23%，王炎平现为公司董事长、总裁，张轶为公司副总裁，王鹏为公司副董事长。

因此，王炎平为公司控股股东，王炎平、张轶、王鹏为公司共同实际控制人。报告期内，公司控股股东和实际控制人未发生变化。

王炎平先生，1962年10月出生，研究生学历。1984年1月至1993年1月，任福建省福州市平潭县东庠乡孝北村村委团支书、村长；1993年1月至2001年3月，任福州广宇船务有限公司总经理、党支部书记；2001年4月至今，任公司董事长、总裁；2002年11月至今，任上海国航远洋执行董事；2004年9月至今，历任上海国电副董事长、总经理，现任执行董事；2008年5月至今，任天津国能（原天津国电海运有限公司）副董事长。

张轶女士，1977年3月出生，研究生学历。2001年4月至2005年9月，任福建国航远洋运输股份有限公司董事长助理；2005年10月至2006年9月就读于英国伦敦城市大学CASS商学院，获得船舶贸易与融资硕士；2006年11月至2008年12月，任北欧银行新加坡分行客户经理；2009年3月至今，任公司副总裁；2010年5月至2022年3月任公司董事。

王鹏先生，1988年5月出生，本科学历。2015年3月至今，任平潭中运世纪投资发展有限公司执行董事兼经理；2017年1月至今担任平潭中运物流发展有限公司执行董事兼经理；2017年12月至今，任上海韦达实业有限公司执行董事兼总经理；2018年6月至今，任平潭综合实验区海蓝物流有限公司执行董事；2018年7月至今，任福建海峡高速客滚航运有限公司董事；2018年8月至今，任福建

盛世菩提文化传媒有限公司执行董事；2018年11月至今，任福建中运投资集团有限责任公司执行董事兼经理；2021年1月至2021年5月，任国航远洋董事长助理；2021年5月至今，任国航远洋副董事长；2023年2月至今，任上海中运世纪科技集团有限公司执行董事；2023年4月至今，任上海中运世纪置业有限责任公司执行董事；2023年4月至今，任上海中运世纪供应链管理有限责任公司执行董事；2023年5月至今，任上海浦桥实业有限公司执行董事；2023年7月至今，任上海中运东华里置业有限公司执行董事；2023年10月至今，任上海中运浦桥实业发展有限公司执行董事。

（三）本次发行前前十大股东的情况

截至2026年6月30日，公司前十大股东如下：

序号	股东名称	持股数量（股）	持股比例（%）
1	王炎平	176,173,843	31.72
2	张轶	79,772,476	14.36
3	林耀明	17,892,900	3.22
4	上海融沣商贸有限公司	14,902,247	2.68
5	福建中运世纪投资实业有限公司	14,228,000	2.56
6	林婷	12,358,333	2.23
7	福州开发区畅海贸易有限公司	5,460,500	0.98
8	上海韦达实业有限公司	4,990,000	0.90
9	福建国航远洋运输（集团）股份有限公司－2025年员工持股计划	4,607,097	0.83
10	福州开发区开元贸易有限公司	4,542,600	0.82
合计		334,927,996	60.30

三、所处行业的主要特点及竞争情况

（一）行业概况

1、公司所属行业

根据国家统计局发布的《国民经济行业分类》（GB/T4754-2017），发行人所属行业为“G55水上运输业”下的“G552水上货物运输”；根据中国上市公司协会发布的《上市公司行业统计分类指引》，发行人所处行业为“交通运输、仓储和邮政业”下的“G55水上运输业”。

2、行业主管部门及监管体制

国际方面，国际海事组织（International Maritime Organization, IMO）、船旗国监管部门、港口国监管部门、船级社就航运安全、污染控制、船舶管理等方面对航运业进行监管。

国内方面，中华人民共和国交通运输部是航运业主要监管部门，承担规划协调运输体系、拟定监督行业规划、政策和标准、监管水路运输市场和建设市场等职能。交通运输部水运局、海事局、中国船级社作为交通运输部的部内司局或直属机构，承担航运监管功能。

机构	主要职能
交通运输部水运局	负责水路建设和运输市场监管工作，拟订水路工程建设、维护、运营和水路运输、航政、港政相关政策、制度和技术标准并监督实施；负责港口、航道及设施、通航建筑物、引航管理工作；负责船舶代理、理货、港口设施保安、无船承运、船舶交易等管理工作；负责国际和国境河流运输及航道管理工作，负责沿海省际散装液体危险货物船舶运输、市场运力调控、综合评审的管理工作等。
交通运输部海事局	拟订和组织实施国家水上交通安全监督管理、船舶及相关水上设施检验和登记、防治船舶污染和航海保障的方针、政策、法规和技术规范、标准；统一管理水上交通安全和防治船舶污染；负责船舶海上设施检验、行业管理以及船舶适航和船舶技术管理；管理船舶及海上设施法定检验、发证工作；负责中国籍船舶登记、发证、检查和进出港（境）签证；负责船舶载运危险货物及其他货物的安全监督；管理通航秩序、通航环境等。
中国船级社	承担国内外船舶、海上设施集装箱及相关工业产品的入级检验、公正检验、鉴证检验和经中国政府、外国（地区）政府主管机关授权执行法定检验等具体检验业务等。

3、行业主要政策法规

（1）国际监管法规

序号	发布机构	公约、规则或协议名称
1	联合国	《1958年日内瓦公海公约》
2		《1982年联合国海洋法公约》
3		《1999年国际扣船公约》
4	国际海事组织	《1974年国际海上人命安全公约修正案》
5		《经1978年议定书修订的1973年国际防止船舶造成污染公约》
6		《1966年国际载重线公约及1988年议定书》
7		《1978年海员培训、发证和值班标准公约》
8		《国际防止船舶造成污染公约》附则VI修正案

9		《2023年IMO船舶温室气体减排战略》
10	国际劳工组织	《2006年海事劳工公约》

除上述主要的国际监管法规外，全球范围内还存在许多区域性港口国际监管协议，如巴黎备忘录、黑海备忘录、印度洋备忘录、Vina DelMar协议（拉丁美洲）及东京备忘录等。

（2）国内监管主要法律法规

类别	名称	发布或修订时间	发布部门
运营资质	《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》（试行）	2001.07	交通运输部
	《中华人民共和国船舶登记条例》	2014.07	国务院
	《中华人民共和国船舶登记办法》	2016.12	交通运输部
	《国内水路运输管理规定》	2020.02	交通运输部
	《中华人民共和国海关法》	2021.04	全国人大
	《国内水路运输管理条例》	2023.07	国务院
	《中华人民共和国国际海运条例实施细则》	2023.11	交通运输部
	《中华人民共和国国际海运条例》	2025.09	国务院
	《中华人民共和国海商法》	2025.10	全国人大
船员管理	《中华人民共和国船员培训管理规则》	2019.02	交通运输部
	《中华人民共和国船员条例》	2023.07	国务院
	《中华人民共和国海船船员适任考试和发证规则》	2026.07	交通运输部
安全管理	《中华人民共和国对外国籍船舶管理规则》	1979.09	交通运输部
	《船舶检验管理规定》	2016.01	交通运输部
	《中华人民共和国内河交通安全管理条例》	2019.03	国务院
	《中华人民共和国船舶和海上设施检验条例》	2019.03	国务院
	《中华人民共和国船舶安全监督规则》	2022.09	交通运输部
	《中华人民共和国海上交通安全法》	2021.04	全国人大
	《中华人民共和国海上船舶污染事故调查处理规定》	2021.09	交通运输部
	《中国籍船舶和海上设施等效免除管理规定》	2024.03	中国海事局
环境保护	《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》	2017.05	交通运输部
	《防治船舶污染海洋环境管理条例》	2018.03	国务院
	《船舶大气污染物排放控制区实施方案》	2018.11	交通运输部

	《2020 年全球船用燃油限硫令实施方案》	2019.10	中国海事局
	《中华人民共和国船舶污染海洋环境应急防备和应急处置管理规定》	2019.11	交通运输部
	《中华人民共和国长江保护法》	2020.12	全国人大
	《港口和船舶岸电管理办法》	2025.05	交通运输部
	《碳排放权交易管理暂行条例》	2024.01	国务院
	《中华人民共和国生态环境法典》	2026.03	全国人大

（3）行业主要政策

国务院及行业主管部门先后出台了一系列政策文件，支持和规范水上运输行业的发展，行业主要政策如下：

序号	政策名称	发布时间	发布部门	主要内容
1	《智能航运发展指导意见》	2019.05	交通运输部等七部门	推进智能船舶技术应用，以集装箱船、散货船、油船等运输船为重点，开展船舶自主航行、能效监测与优化控制、货物状态监控与优化配载、船体及设备系统全生命周期状态监控与管理等智能船舶技术的推广应用。加强智能航运技术创新，加快推进物联网、云计算、大数据、人工智能等高新技术在船舶、港口、航道、航行保障、安全监管以及运行服务等领域的创新应用。
2	《交通强国建设纲要》	2019.09	中共中央、国务院	推进大宗货物及中长距离货物运输向铁路和水运有序转移；提高海运、民航的全球连接度，建设世界一流的国际航运中心，推进 21 世纪海上丝绸之路建设。
3	《海事系统“十四五”发展规划》	2021.05	海事局	全面履行“三保一维护”职责，提升依法履职、服务社会和船员权益保障能力，推动“陆海空天”一体化水上交通运输安全保障体系建设，到 2025 年，初步形成全要素“水上大交管”动态管控格局，为建成“五个一流”海事打下坚实基础。
4	《交通运输标准化“十四五”发展规划》	2021.10	交通运输部	加快智能航运服务、江海联运、集疏运体系、水路运输风险预防预控和事故应急救援等标准制定，加强船型标准化等重点标准实施推广，高标准打造“综合立体交通走廊”；推进绿色集约循环发展，建设绿色交通，落实“碳达峰”目标任务为着力点，严格执行国家节能环保强制性标准。
5	《综合运输服务“十四五”发展规划》	2021.11	交通运输部	加快完善海运全球服务网络。优化煤炭、原油、矿石、集装箱、液化天然气等专业化海运系统，鼓励企业完善全球海运干线网络，进一步提高集装箱、原油、干散货、特种运输船队国际竞争力。深化国际贸易“单一窗口”建设，优化进出境船舶与货物监管流

				程，支持口岸大数据共享平台建设，促进海运便利化。
6	《水运“十四五”发展规划》	2022.01	交通运输部	提高海运船队国际竞争力，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 LNG 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。明确到 2025 年，安全、便捷、高效、绿色、经济的现代水运体系建设取得重要进展，水运基础设施补短板取得明显成效。
7	《关于加快推进现代航运服务业高质量发展的指导意见》	2023.12	交通运输部、中国人民银行、国家金融监督管理总局、中国证券监督管理委员会、国家外汇管理局	坚持以推进现代航运服务业高质量发展为主题，以深化现代航运服务业供给侧结构性改革为主线，以航运交易、信息咨询、航运金融保险、海事仲裁、航运人才、技术服务等为重点，着力补短板、强弱项、优环境、增功能，全面提升现代航运服务业发展水平和国际影响力，更好服务构建新发展格局，服务加快建设交通强国、海洋强国。 到 2035 年，形成功能完善、服务优质、开放融合、智慧低碳的现代航运服务体系，国际航运中心和现代航运服务集聚区功能显著提升，上海国际航运中心服务能力位居世界前列，现代航运服务业实现高质量发展。
8	《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》	2024.03	国务院	加快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基础设施和标准规范，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。
9	《交通运输大规模设备更新行动方案》	2024.05	交通运输部、国家发展改革委等十三部门	实施老旧营运船舶报废更新行动，促进交通能源动力系统清洁化、低碳化、高效化发展，有序推进行业绿色低碳转型。财政补贴、金融保险支持及创新支撑措施，将为航运企业更新老旧船舶、研发新型船舶及配套基础设施提供强有力的保障，有助于降低企业的运营成本和转型风险。
10	《推动内河航运高质量发展意见》	2025.06	交通运输部、工业和信息化部等	到2030年高等级航道电子航道图覆盖率达到85%，长江干线主要港口铁路进港100%覆盖。培育一批规模化现代化港航企业，船舶运力结构有效改善，全国内河机动货船平均净载重吨达到1900吨以上，新建船舶新能源清洁能源应用比例进一步提高。长三角内河航运高质量发展先行区基本建成。内河货运量、货物周转量在综合交通运输体系中占比进一步提升。
11	《“一港一策”推进集装箱铁水联运深	2025.09	交通运输部、国家铁	以基础设施一体互通、联运组织一体协同、标准规则一体衔接、联运数据一体共享、市场培育一体联动为重点，“一港一策”推进

	度融合发展行动计划（2025—2027年）》		路局等	集装箱铁水联运深度融合发展，到2027年集装箱铁水联运量年均增长15%左右。
12	《国际绿色航运走廊合作倡议》	2025.10	交通运输部	提出七方面措施：建设合作网络、发展清洁能源船舶、打造（近）零碳港口、提升绿色燃料供给并构建认证体系、发挥政企协同作用、分享最佳实践与推动创新，旨在共建更安全、高效、绿色的全球航运新生态。
13	《建设长三角内河航运高质量发展先行区行动方案（2025—2027年）》	2025.10	交通运输部	围绕提升航道网络通达水平、提升港口枢纽功能、提升运输组织效率、提升运输服务品质、加快绿色智慧转型发展、持续提升行业治理能力等六个方面，明确了20项任务，部省（市）协同实施，建设长三角内河航运高质量发展先行区，更好服务加快交通强国和长三角一体化发展战略，为全国内河航运高质量发展起到先行引领作用。
14	《交通运输老旧营运船舶报废更新补贴实施细则（修订版）》	2026.01	交通运输部、国家发展改革委	政策实施期限为2024年8月2日至2028年12月31日。对符合条件的中国籍老旧营运船舶拆解和新建船舶给予资金补贴，按船舶类型、船龄和新建船舶动力类型等实施差异化补贴，其中新建内河船舶补贴单船不超过4000万元。享受补贴的新建新能源清洁能源船舶，建成后10年内不得改变动力形式。
15	《智能航运2030行动计划》	2026.03	交通运输部、工信部、国资委监管总局	两阶段目标：到2027年建成3个以上综合试点区域、5条以上试点航线、运营100艘以上智能船舶；到2030年全面掌握核心关键技术，智能航运发展达国际先进水平。
16	《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》	2026.04	交通运输部海事局	到2030年，全面建成系统完备的新能源清洁能源船舶技术规范体系、安全监管制度体系、船员培训考试发证管理体系及绿色燃料加注安全制度标准体系；全面建立符合我国国情的航运碳排放监测、报告与核查制度；显著提升我国在国际海事组织航运温室气体减排规则制定中的影响力；国际航行船舶碳排放强度相比2025年下降 $\geq 15\%$ 。
17	《加快绿色智能船舶技术规范体系建设行动计划（2026-2030年）》	2026.04	交通运输部海事局	到2027年，绿色船舶技术规范体系较为完善，智能船舶技术规范体系初步形成，完成核心领域关键技术规范的制定，有力推动我国绿色智能船舶技术升级与产业发展。到2030年，建成完善的绿色船舶技术规范体系，智能船舶技术规范体系基本完备，有效支撑我国绿色智能航运业发展。
18	《航运枢纽总体设计规范》	2026.05	交通运输部	水运工程建设强制性行业标准，自2026年7月1日起施行，替代2009年版旧规。适用于天然河流、运河和湖泊上航运枢纽及有航运要求的水利水电枢纽的总体设计。规范共10章，涵盖枢纽工程等别、设计标准与水位、梯级布置、水工建筑物选型与布置、施工期

				通航、安全保障及环保水保设计等技术内容，其中第4.0.1、4.0.2、4.0.3和7.3.2条为强制性条文。
19	《实施多式联运攻坚打通堵点卡点行动方案（2026—2030年）》	2026.05	交通运输部、国家发展改革委等	力争5年推动1000个主要货运节点提升多式联运功能，1小时换装率超90%，沿海港口多式联运港区铁路进港率达80%、长江干线主要港口达100%，并实现铁水联运信息有效对接。
20	《水运发展“十五五”规划》	2026.05	交通运输部	2026年5月22日经交通运输部党组会审议；“十五五”要紧紧围绕完善现代化综合交通运输体系，推动一体化融合、安全化提升、数智化升级、绿色化转型，为基本实现社会主义现代化取得决定性进展提供有力保障。
21	《关于加强内河交通安全工作的意见》	2026.07	交通运输部、应急管理部	到2030年，内河交通本质安全水平、管理水平、应急能力等大幅提高，形成安全可靠、监管高效、保障有力的内河交通安全工作格局，“十五五”时期内河交通事故数量比“十四五”时期下降50%以上。到2035年，内河交通基础设施规模质量、技术装备、智能绿色水平位居世界前列，安全韧性整体跃升，基本实现治理体系和治理能力现代化。

4、行业的基本情况

（1）水上货物运输业简介

水上货物运输是国际贸易的桥梁和纽带、全球供应链的基石。水上货物运输具有成本低、运量大和运距长的特性，相较空中运输与陆路运输等其他运输方式具有明显优势，目前全球超过80%的贸易量是通过水上运输完成的。水上货物运输业的主要运输方式是海上运输，运输路线涵盖内河、沿海、近海、远洋等区域。根据货物的形态和包装，将水上运输货物划分为液体货、干散货、件杂货三类。

水上货物运输的主要类型（根据货物类型）

货物形态	主要货物	
干散货	大宗散货	煤炭、金属矿石、粮食
	小宗批量散货	钢铁、木材、化肥、水泥
液体货	石油、成品油、液化燃气、液态化学品，其他液体货物	
件杂货	机电设备、化工、轻工医药，其他工业制品、农牧渔业产品	

水上货物运输行业所运货物品类丰富：干散货船承运铁矿石、煤炭等基础

工业原料，液货船运输石油、化工液体、液化气等液态货物，还有大量多用途船舶承运工程设备、超大型机械设备（如风电叶片）等件杂货，广泛服务于金属制造、能源、化工、装备制造等国民支撑性产业，因此其发展高度依赖于社会经济发展所带来的商品贸易及货物运输需求，与经济增长发展有较高的相关性，周期性较强。随着全球经济一体化进程的不断加快，水上货物运输业在全球经济体系的地位日益提高。

①干散货运输

干散货运输是指运输货物形态为干散货的水上货物运输形式，是水上运输的主要方式，根据Clarksons数据，干散货运输货运量占全球总货运量的比例超过40%。干散货是指可以不经包装直接放入船舶货舱内的干货，主要包括各种初级产品和原材料。干散货运输主要用于运送铁矿石、煤炭、粮食、铝矾土、磷灰石、木材、水泥、化肥、原糖等与经济、民生休戚相关的重要物资，干散货运输业的景气度与全球经济发展高度相关。根据运输批量的大小，干散货又分为大宗散货和小宗批量散货。干散货运输需通过干散货船进行，干散货船按照载货能力主要划分为好望角型、巴拿马型和灵便型。具体船型如下表所示：

常见干散货船型

类别	船型	载重吨级	特点	主要运输货物
好望角型	VLOC	30 万+	载重量大、规模经济，可通过好望角	铁矿石、煤炭
	WOZMAX	约 25 万±		
	Newcastlemax	约 20-21 万		
	Standard Capesize	12-20 万		
	Mini-Cape	10-12 万		
巴拿马型	Post-panamax	9-10 万	载重量较大、有一定规模经济，能通过巴拿马运河	铁矿石、煤炭、谷物等
	Kamsarmax	8-9 万		
	现代巴拿马型	7-8 万		
	小型巴拿马型	6.5-7 万		
灵便型	Ultramax	6-6.5 万	载重小，吃水浅，方便灵活	铝矿、磷岩、木材、谷物等
	Supramax	5.2-5.8 万		
	Handymax	4-6.5 万		
	Handysize	1-4 万		

全球干散货运输主要路线示意图



②液体货运输

液体货运输是指运输货物形态为液体散货的水上货物运输形式，是全球水上运输的主要方式之一，根据Clarksons统计数据，液体货运输货运量占全球海运总货运量比重维持在30%以上，为仅次于干散货的第二大海运货种。液体货指无需独立包装，直接装载于船舶专用密闭液舱内的液态货物，主要包含原油、成品油、石脑油、燃料油、液态化工品、食用植物油等关系全球能源安全与工业生产的重要物资，液体货运输行业景气度与全球能源供需格局、地缘贸易流向、炼厂产能布局调整高度相关。按照货种属性划分，液体货主要分为石油类液货、化工类液货两大类别。液体货运输需要通过专用液货船舶（油轮）完成，油轮按照载重吨与承运货种，主要划分为超大型油轮VLCC、苏伊士型Suezmax、阿芙拉型Aframax、LR2、LR1、MR等船型。具体船型如下表所示：

常见油轮船型

类别	载重吨区间	主要承运货种	典型运营场景
超大型油轮 VLCC	200,000-320,000DWT	原油	中东、西非跨洋长距离原油干线运输
苏伊士型油轮 Suezmax	120,000-200,000DWT	原油	可满载通行苏伊士运河，跨区域原油运输
阿芙拉型	80,000-120,000DWT	原油、燃料油	中短距离原油运输，港口

Aframax			适配性强
LR2	80,000-120,000DWT	成品油、原油 可临时承运燃料油	远程成品油、原油跨洋运输，具备跨清洁-脏货市场的经营灵活性
LR1	55,000-80,000DWT	成品油	中长距离成品油贸易航线

2025年，世界油轮船队规模延续低速增长态势，但增速加快。分船型看，除超大型油轮和巴拿马型油轮规模基本稳定外，阿芙拉型、苏伊士型和小型油轮均增幅明显。据克拉克森统计，截至2025年年底，全球现役油轮船队（万吨以上原油和成品油轮）共5,868艘、6.64亿DWT，同比增长1.9%，增速上升1.2个百分点。其中，超大型油轮为2.79亿DWT，同比增长0.1%，增速上升0.2个百分点；苏伊士型油轮规模增长3.2%，增速上升2.1个百分点；阿芙拉型油轮（含LR2型成品油轮）规模增长4.1%，增速最快，同比上升2.1个百分点；巴拿马型油轮（含LR1型成品油轮）规模连续两年持平后转降0.3%；1万-5.5万DWT级小型油轮规模增长3.3%，增速上升2.3个百分点。

③件杂货运输

件杂货即拆分为独立单元、分批出运的货物。单元可通过起重机、叉车装卸，拖车滚装，甲板捆扎、中层舱堆放、货舱积载，或固定在专用支撑底座上。与传统干散货不同，件杂货通常指超重、超大、易碎、外形异形、高价值，不适合集装箱装运的货物，如：风力发电机叶片、钻井设备、巨型机械、钢结构、建筑材料、超大车辆等等。件杂货运输是处理超大件货物运输的关键，主要集中在大型工程或设备制造领域，包括能源领域（风机、变压器、涡轮叶片）、建筑工程领域（重型机械、桥梁构件）、石油天然气领域（管道、钻井设备）。

件杂货与干散货的区别

类别	件杂货	干散货
定义	单件运输、不放进集装箱的货物	无包装的散装货物
形式	形状不规则、体积大	煤炭、金属矿石、粮食等
处理方式	每件单独拆卸	输送带/泵装卸
装船方式	使用扁平货架、吊装	倒入货舱
典型运输工具	散杂货船、驳船、平板车	散货船

件杂货运输的主要货种

类别	典型货物
大型设备类	风电叶片、工程机械、钻井设备、发电机组、轨道交通车辆
钢材结构类	钢板、钢管、型钢、钢轨、钢结构件、钢卷
工程物资类	水泥构件、建筑材料、桥梁预制件、港口起重机
包装杂货类	袋装粮食/工业品、桶装液体、箱装机械配件、木材
特种大件类	海工模块、船舶分段、核能设备、航空航天部件

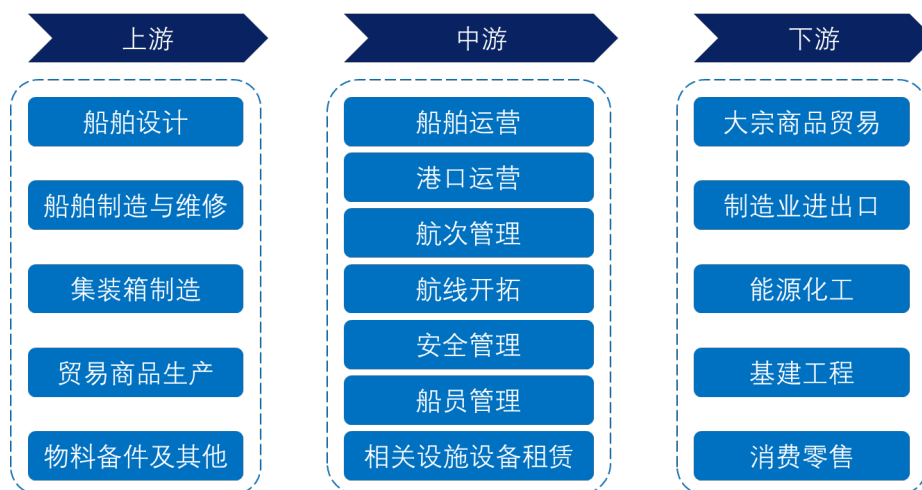
件杂货运输船舶主要分为四大类，包括普通杂货船、多用途船（MPP/MPV）、重件船、滚装件杂货船，其中，多用途船（MPP/MPV）为目前件杂货运输的主力船型，灵活性最强，适用于钢材制品、工程机械、风电叶片、成套设备、项目物资、包装杂货等货物的运输。

件杂货船的主要船型

船型	核心定位	特点	载重	典型承运货种
多用途船（MPP/MPV）	件杂货运输绝对主力，市场占比最高	自带船吊设计，吊机吨位覆盖30-700吨全谱系；箱型货舱配可调甲板，可灵活混装件杂货、散货、集装箱等多品类货物，港口适应性强	0.5万-7万 DWT	钢材制品、工程机械、风电叶片、成套设备、项目物资、包装杂货
普通杂货船	传统通用型件杂货船	多层甲板结构，货舱可灵活分隔；仅适配常规成件货物运输，功能相对单一	0.5万-2万 DWT	包装杂货、小型设备配件、木材、袋装货物
半潜船	超大型特种件杂货运输	通过船体下潜实现浮装作业，无需吊装即可承运超大型整体货物，技术壁垒最高	2万-10万 +DWT	海上钻井平台、船舶分段、超大型海工模块、整船转运

（2）水上货物运输行业产业链

水上货物运输行业上游主要包括船舶与集装箱等运输设备的设计、制造、维修，煤炭、铁矿、粮食、钢材制品、原油、成品油、风电叶片、工程机械、液化燃气等商品的生产，以及运输所需的物料备件的制造；中游包括船舶和港口的运营、航次管理与航线开拓、安全管理、船员管理、相关设施租赁等领域；下游主要面向大宗商品贸易、制造业进出口、能源化工、基建工程、消费零售等有贸易与运输需求的领域。



(3) 水上货物运输业发展概况

①全球水上货物运输业

水上货物运输业是国民经济的基础行业，也是国际贸易和全球供应链的基石。根据联合国贸易与发展会议（UNCTAD）发布的《2025年海运述评》，海上运输是国际贸易和全球经济的支柱，全球海运承载着世界商品贸易的80%以上。

历史上看，全球海运贸易量自身的韧性较强，整体呈现正增长趋势。2020年，受全球公共卫生事件影响，在全球GDP萎缩3.30%的背景下，全球海运周转量只减少了1.70%。随着全球公共卫生事件带来的负面影响逐步减少，2022年全球GDP实际增长3.42%，全球工业生产活动有序恢复，海运贸易量逐渐回归正常水平。根据联合国贸易与发展会议发布的《2023年海运述评》报告，2022年，受全球公共卫生事件和经济影响，全球海运贸易量在2022年同比下滑0.40%至120.27亿吨。根据Clarksons在2024年1月、2025年1月发布的航运市场全年总结，“2023年全球海运贸易量同比增加3%至124亿吨”、“2024年全球海运贸易量增长2.6%至126.6亿吨”；在2025年期间，航运市场面临着一系列严重的地缘政治冲击和经济挑战，尽管面临这些挑战，海运贸易依然表现出较强的韧性，贸易量增长了1.1%，达到了129亿吨。

随着全球经济一体化进程的不断加快，水上货物运输业在全球经济体系的地位将日益提高，海运量有望持续增长。根据联合国贸易与发展会议《2025年海运述评》的预测，2026至2030年全球海运贸易量预计年均增长2.0%，其中2026

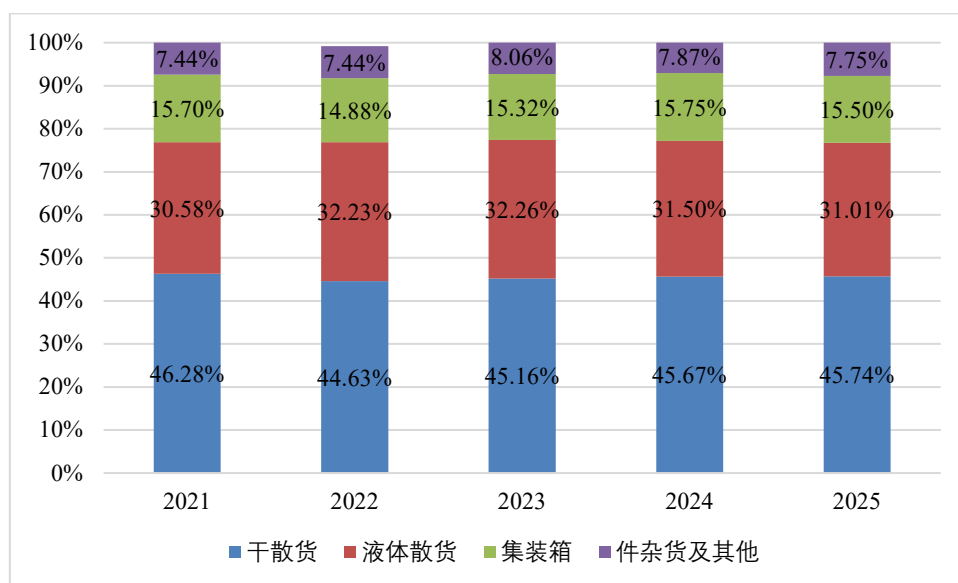
年1.0%、2027年2.2%、2028年2.3%、2029年2.2%、2030年2.3%。尽管短期受地缘政治紧张、贸易政策变化及航道重构影响增速放缓，但中长期全球海运贸易仍保持稳健增长态势。

干散货是全球水上运输的最主要方式之一。根据Clarksons统计，2025年全球干散货海运需求持续扩张，全球干散货海运贸易量约59亿吨，同比增长0.9%；海运周转量（吨海里）同比增长1.8%，达到32.7万亿吨海里；2021年以来，全球干散货贸易市场处于相对稳步增长期，干散货物货运量保持平稳增长；2021-2025年，全球干散货海运贸易量由56亿吨增长至59亿吨，占全球海运贸易量的比例始终稳定在40%以上。

液体货作为全球海运第二大货种，是能源供应链跨境流转的核心载体，2025年，受成品油市场影响，全球石油海运量和海运周转量增速均不同程度下降。据Clarksons统计，2025年全球原油海运量约为19.6亿吨，同比增长0.6%（2024年下降0.9%）；成品油海运量10.3亿吨，下降2.5%，降幅扩大2.2个百分点。总体石油海运量下降0.7%，降幅收窄0.2个百分点。2025年，全球石油海运周转量约14.28万亿吨海里，同比下降0.4%（2024年上升3.1%）。原油轮需求约3.35亿DWT，同比增长1.7%，增速上升0.5个百分点。其中，超大型油轮和苏伊士型油轮分别增长3.8%和1.1%。成品油轮需求约1.1亿DWT，同比下降2.6%（2024年上升5.2%）。其中，LR2型和LR1型油轮分别增长2.8%和下降1.5%。

2021年，受集装箱一箱难求的溢出效应推动，件杂货占全球海运贸易量的比例阶段性稳定在7.44%；2023年初集装箱船港口拥堵尚未完全缓解，部分大件、时效敏感货临时转件杂货，叠加中国工程机械、风电设备、汽车出口同比大增，全球风电装机叶片、塔筒等超大件运输需求井喷，大件项目货需求集中释放，件杂货占比冲至8.06%的五年高点。2024-2025年件杂货占比稍有回落，核心原因是集装箱运力全面过剩后价格挤压，以及普通杂货需求疲软，但受益于风电、海工、跨境基建带动的大型设备、模块、钢结构运输需求旺盛，2025年重吊船运输费率上涨10%-20%，船舶利用率维持在90%以上，件杂货占全球海运贸易量的比例回落幅度较温和。长期来看，随着风电装备、光伏组件、工程机械、新能源汽车出口持续高增，以及“一带一路”沿线基建项目带动成套设备、工程物资的出口将持续带动区域件杂货贸易增长。

2021-2025年全球海运结构

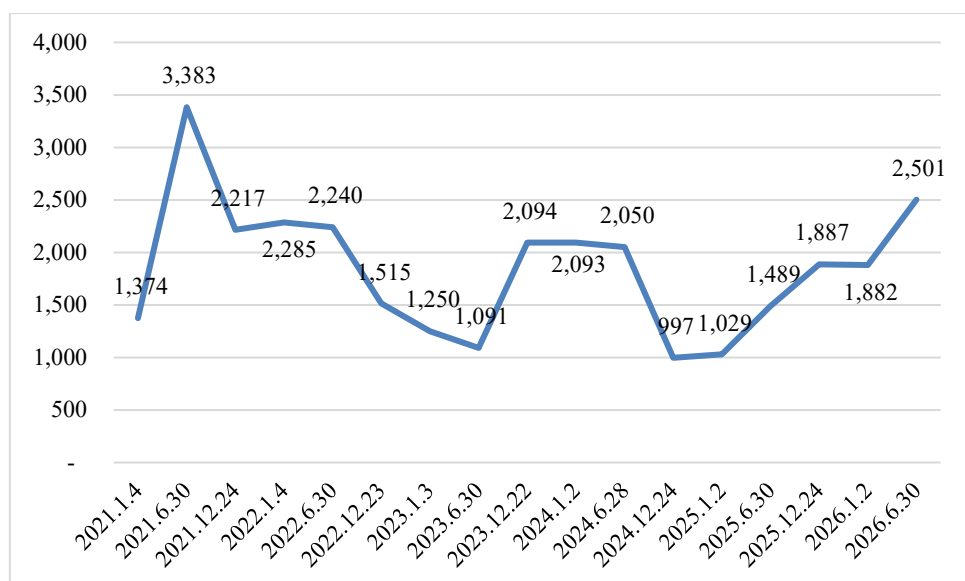


数据来源：Clarksons、《2025年度中国港口运行分析报告》

根据交通运输部发布的《2025中国港口运行分析报告》，2025年，世界海运市场总运力达24.2亿载重吨，同比增长3.5%，增速与2024年基本持平。世界海运周转量达到109.0万亿吨公里，同比增长1.5%，增速较2024年减缓4.7个百分点。运力增速高于海运量和海运周转量增速，运力略偏富余。“中国因素”在世界海运中的影响依然突出。2025年，中国海运量占世界海运量的比重为31.2%，较上年上升0.1个百分点，其中，铁矿石、煤炭、原油和集装箱占比分别为76.4%、28.5%、26.4%和24.8%，铁矿石、煤炭占比分别下降0.1个、2.8个百分点，原油、集装箱占比分别增加0.6个、0.1个百分点。截至2025年底，世界干散货船队运力总计10.7亿载重吨，同比增长3.0%，而全球干散货运量同比增长0.9%，周转量同比增长1.8%。因运输需求增长低于运力供给增长，2025年波罗的海干散货运价指数（BDI）总体较上年有所下降，但仍维持在近年来的中等水平。

2026年BDI指数较上年同期大幅增长，主要系好望角型船运价拉升，海外钢铁需求回暖，铁矿石远洋货盘放量，叠加巴拿马运河干旱限流、红海绕航降低有效流通运力，多重因素共振推高干散货运费，带动BDI走高。

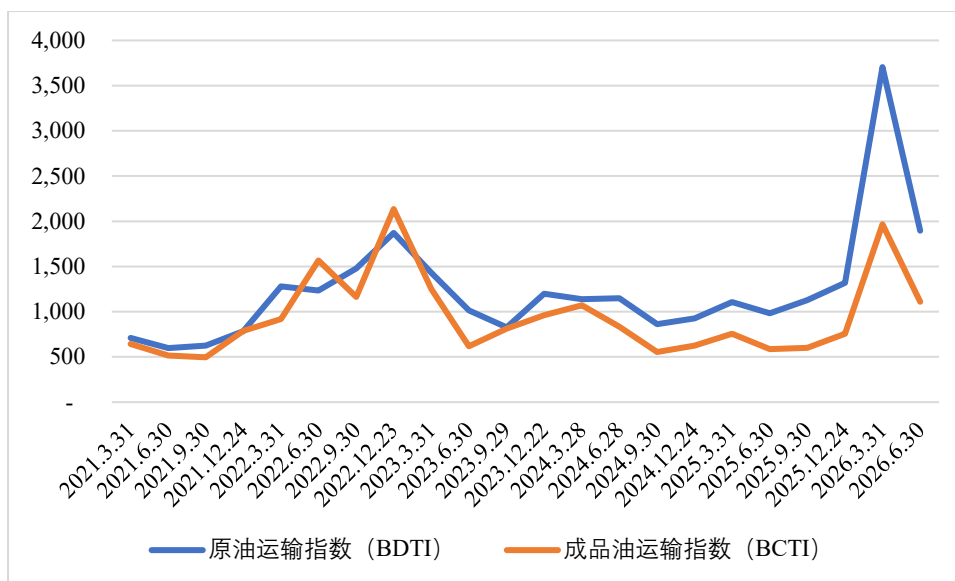
2021-2026年波罗的海干散货运价指数（BDI）变动情况



数据来源：Wind

液体散货运输市场行情主要由波罗的海原油轮指数（BDTI）、波罗的海成品油轮指数（BCTI）进行表征，分别对应原油油轮、成品油轮市场景气水平。根据 Wind 统计数据，2021-2025 年 BDTI 与 BCTI 整体呈现周期波动特征，2022 年受全球能源地缘格局重构、油品调运距离拉长驱动，两大指数同步冲高，BDTI 年末达到 1,873 点，BCTI 达到 2,135 点；2023-2024 年市场逐步回调，指数整体回落至中低位区间。2025 年，BDTI 全年震荡上行，年末录得 1,319 点，BCTI 全年维持 750 点上下震荡。进入 2026 年，受红海航线扰动带来航行绕航、老旧油轮加速拆解，有效供给收缩，BDTI、BCTI 出现阶段性大幅冲高，2026 年 3 月末 BDTI 升至 3,705 点、BCTI 达到 1,966 点，2026 年 6 月末指数自高位有所回落，BDTI 为 1,895 点，BCTI 为 1,110 点。整体来看，液体散货运价受地缘冲突、贸易流向重构、合规政策驱动老船出清等多重因素扰动，市场周期性特征显著。

2021-2026年原油运价指数（BDTI）与成品油运价指数（BCTI）变动情况

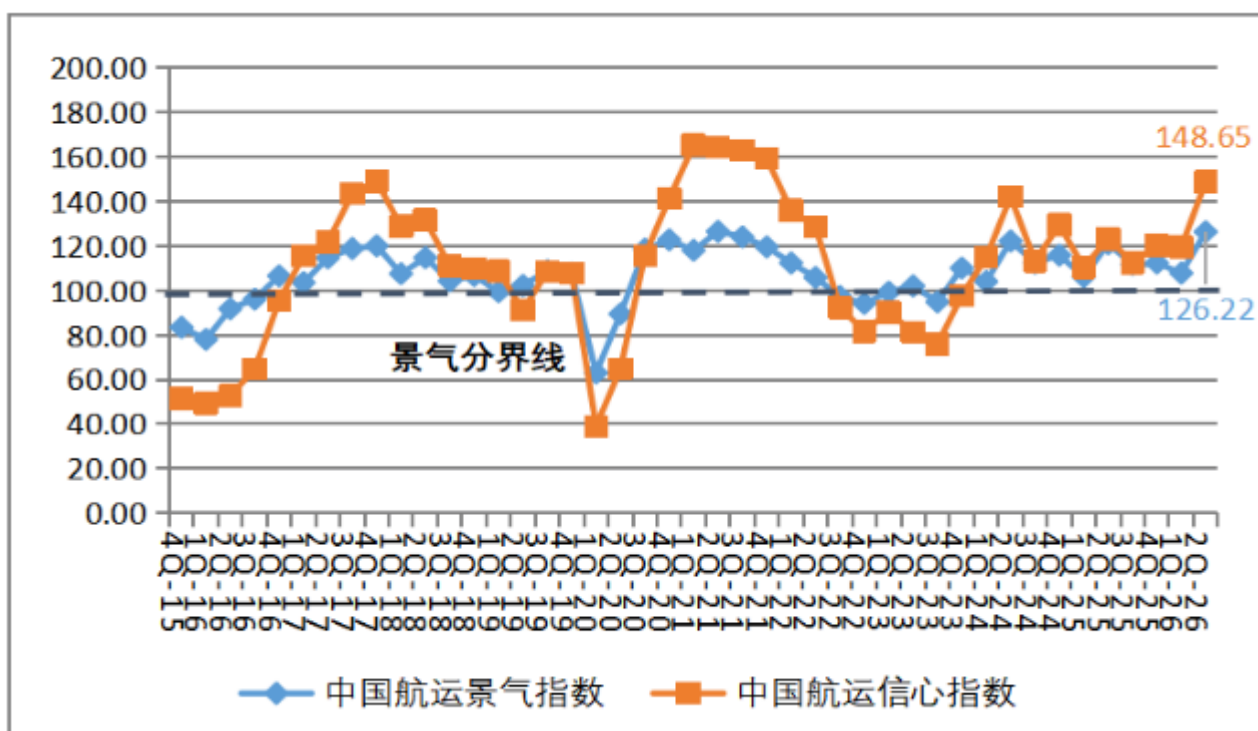


数据来源：Wind

②我国水上货物运输业

近十年间，中国航运景气指数伴随宏观经济与国际贸易周期波动，但整体维持在景气分界线附近及以上。2024年，行业景气显著回暖——2024年第二季度中国航运景气指数达122.05点、信心指数达141.88点，均升至较为景气区间；2024年第四季度景气指数为115.73点、信心指数为129.28点，信心指数由相对景气区间升至较为景气区间，航运企业经营情况持续向好。2025年至2026年上半年，中国航运景气指数呈现一季度降温、二季度反弹、下半年企稳、2026年二季度再攀新高的V型走势。总体来看，尽管2025年Q1受外部不确定性冲击出现短期回调，但中国航运业自2025年Q2起持续修复，2026年Q2景气指数与信心指数均已超越2024年Q2的前次高点，航运企业经营状况持续改善，企业家对市场前景信心充足。

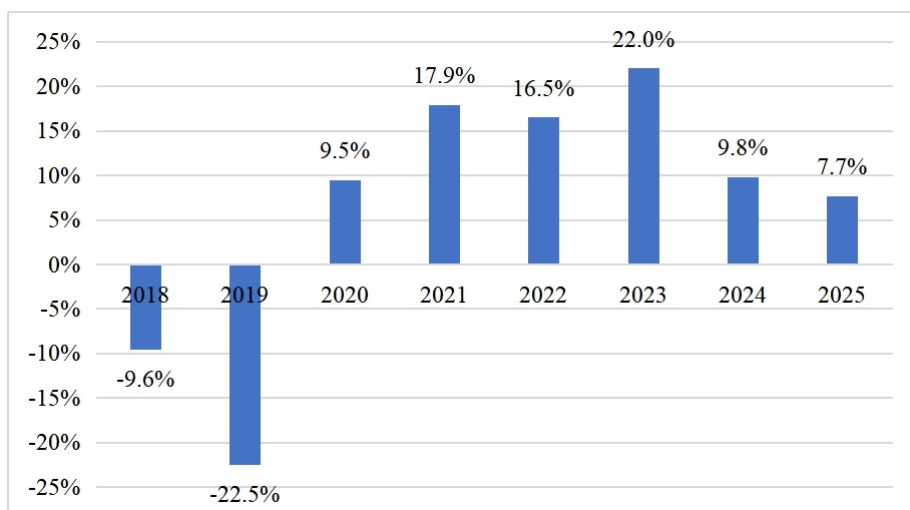
中国航运景气指数与信心指数走势图



数据来源：上海国际航运研究中心、Wind

2018-2019年，受港口供需阶段性失衡、老旧船舶淘汰进度放缓、行业盈利偏弱影响，市场资本扩张意愿低迷，国内水上运输业投资连续负增长。2020年起投资增速由负转正并持续走高，2023年大幅攀升至22.0%阶段峰值，得益于国内港口专业化码头升级、新能源船舶更新、内河航道基建与件杂货专业泊位建设加速，叠加航运景气上行带动企业运力扩张意愿提升，同时全球油运市场周期回暖，国内企业加大成品油轮、油化液货船的运力布局，大型成品油轮新造投资成为水上运输投资的重要组成部分，进一步推高行业整体投资规模。2024-2025年期间，大规模基建项目逐步完工、新船交付放量后市场适度控制新增运力投放，国内水上运输业投资增速有所放缓，但仍持续6年维持正向增长；在整体投资节奏收敛背景下，受IMO环保合规政策驱动老旧油轮加速拆解替换，国内市场对于LR2这类具备灵活营运能力的成品油轮的投资需求依旧保持韧性，干散货、液体散货、多用途件杂货多类型船舶更新迭代并行，行业持续加码基础设施与绿色运力升级的长期投入趋势并未改变。

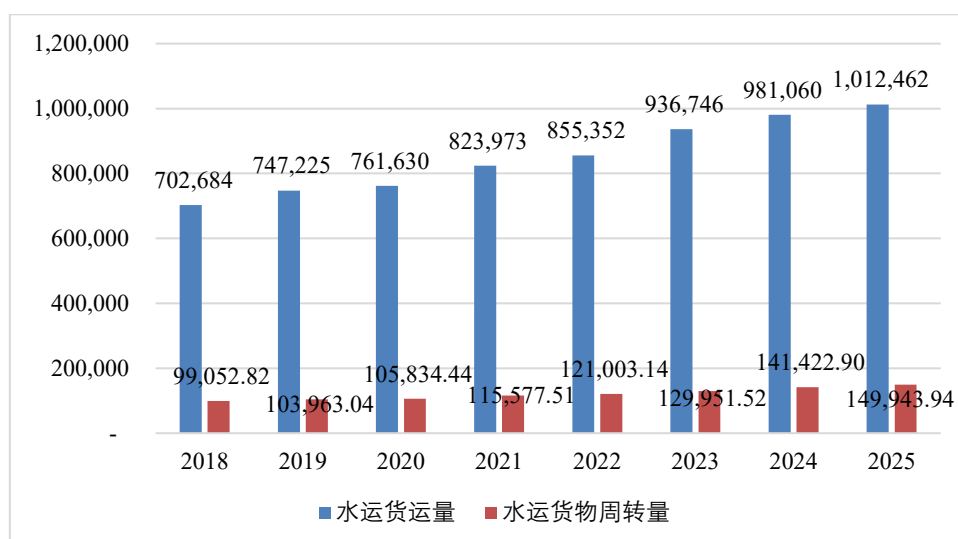
2018-2025年我国水上运输业投资增速情况



数据来源：国家统计局

货物运输及周转层面，2018-2025年我国水运货运量与货物周转量实现连续八年稳步攀升，根据交通运输部行业发展统计公报，我国水路全年营业性货运量从702,684万吨增长至1,012,462万吨，货物周转量由99,052.82亿吨公里提升至149,943.94亿吨公里；2020年全球公共卫生事件仅小幅放缓增长幅度，后续依托国内大宗商品原料进口、机电与风电设备等件杂货出口、内河大宗商品集散需求持续释放，同时国内原油、成品油等液体散货进出口海运规模扩张，成品油跨区域调运需求持续增长，液体散货运输成为拉动水运货运量与周转量提升的重要组成部分，叠加沿海专业化码头、远洋运力持续完善，两大指标逐年扩容，2024-2025年增长虽边际小幅放缓，但总量持续创新高，充分体现水上运输作为国内外贸与大宗物流核心载体的稳定增长韧性。

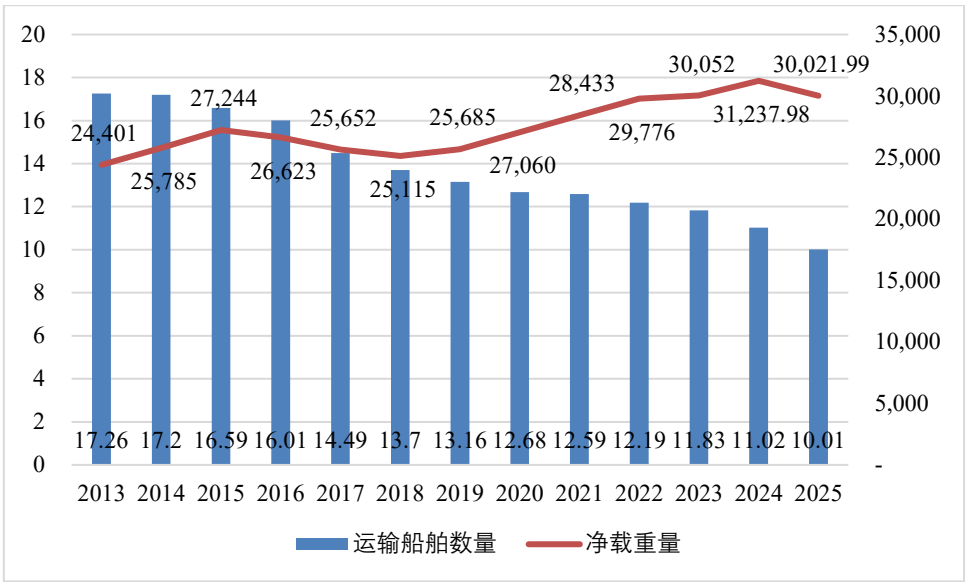
2018-2025年我国水运货运量及货物周转量（单位：万吨、亿吨公里）



数据来源：国家统计局

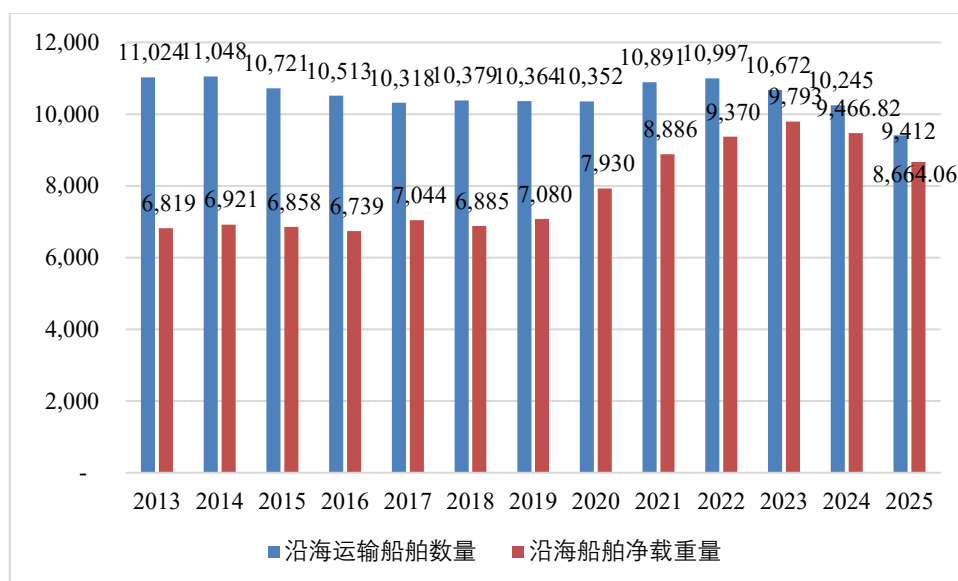
根据交通运输部行业发展统计公报，2013-2025年全国水上运输船舶数量由17.26万艘降至10.01万艘，下降态势持续；但船舶总运力（净载重量）由24,401万吨提升至30,021.99万吨，船舶大型化趋势依旧明显。沿海运输方面，2021年后，随着国内经济总体回升，对煤炭、矿石、建材、石油等大宗商品运输需求构成稳定支撑，沿海运输需求稳步提升，2023年沿海运输船舶数量已提升至10,672艘，船舶净载重吨达9,793万吨，同比增长4.5%。2023年后船舶数量与净载重吨同步小幅回落，主要源于环保政策加速老旧运力出清、市场理性控制新增船舶投放，整体呈现“减量提质”的优化格局，沿海船队大型化、绿色化升级的发展主线清晰。

2013-2025年全国水上运输船舶数量和载重吨情况（单位：万艘、万吨）



数据来源：交通运输部

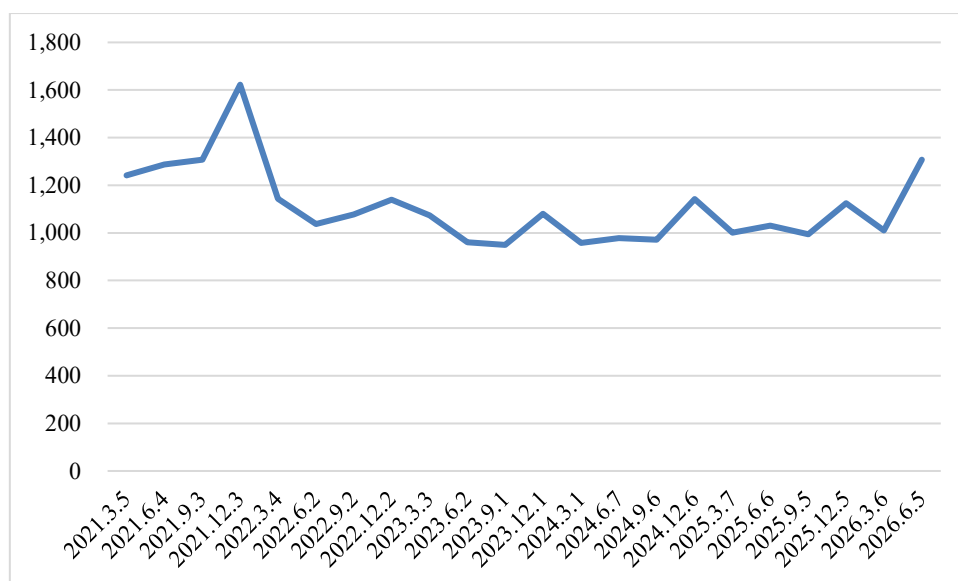
2013-2025年全国沿海运输船舶数量和载重吨情况（单位：艘、万吨）



数据来源：交通运输部

运价方面，根据中国沿海散货运价指数，2021年全年，中国沿海散货运价指数波动剧烈，前三季度，受煤炭供给持续紧张、库存下降、煤价上升等因素影响，运输需求高涨，并且受天气等因素影响，船舶周转效率普遍偏低，加之外贸市场需求突增吸引部分内外贸兼营船转入外贸市场，沿海散货运力有效供给持续偏紧，运价震荡上行。第四季度，煤炭保供政策成效显现，煤炭市场供需两旺，但受后期电厂库存增加和船舶周转效率提升影响，沿海散货运价迎来高点之后回调。2022-2023年，我国沿海散货运输供需相对稳定，运价波动较小，但随着我国“双碳”政策逐步推进，船舶更新换代提速，新老船舶能耗差异显现，对运价接受程度也逐渐异化，运价波动幅度有所放大。2024-2026年6月，运价在震荡中上行。

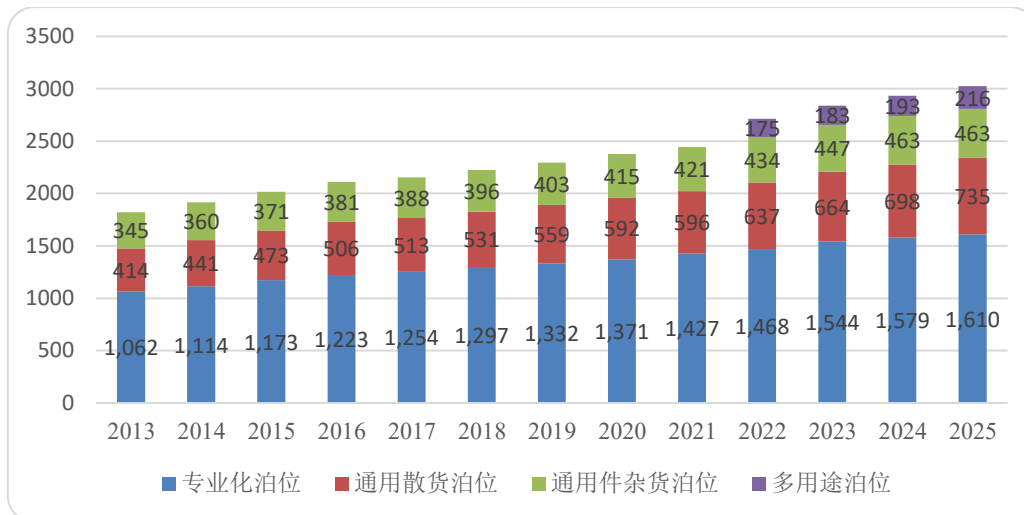
2021-2026年中国沿海散货运价指数



数据来源：Wind

根据交通运输部行业发展统计公报，2013-2025年我国万吨级及以上码头泊位总量持续稳步扩容，各类泊位均实现逐年增长，其中专业化泊位始终是规模最大的主体，依托大宗原料、集装箱外贸需求持续扩张；液体散货专业化泊位作为专业化泊位重要组成部分，伴随国内原油、成品油进出口及沿海调运业务增长持续建设完善，为成品油远洋船舶靠泊作业提供港口硬件保障；通用散货泊位同步平稳增加，匹配国内煤炭、矿石、粮食等内贸散货中转需求；值得关注的是通用件杂货泊位与多用途泊位增长动能突出，通用件杂货泊位由2013年345个增至2025年463个，多用途泊位从无到有发展至2025年216个，二者持续扩容主要受益于风电装备、工程机械等大件项目货出口规模扩张，港口加速布局适配重型设备装卸的专业件杂货、多用途泊位，完善跨境工程物流配套，泊位结构持续向适配新能源、成套设备运输的专业化、多功能化方向优化升级。

2013-2025年全国万吨级及以上码头泊位构成情况（单位：个）



数据来源：交通运输部

根据中国物流与采购联合会发布的《中国件杂货国际物流发展报告（2026）》，随着国际贸易结构持续调整和质量共建“一带一路”深入推进，我国件杂货国际物流整体保持稳健发展态势，专业化服务能力显著增强，国际物流通道更加多元通畅，综合保障服务能力明显提升。2025年我国件杂货出口整体保持较高规模。对外工程项目、电力设备、工程机械、农业机械等主要件杂货的出口总额突破2,950亿美元，同比增长12%，带动我国件杂货国际物流规模大幅提升。从品类结构看，机电设备等出口量最大，占比约三成。从市场整体态势来看，我国件杂货国际物流行业已形成“港口为核心、陆路为支撑、跨境为增量”的发展格局，市场规模持续稳步增长。需求端呈现明显的结构性升级特征，传统钢材、普通设备等货源稳步增长，新能源风电光伏装备、高端工程机械、成套工业设备等新兴货源成为核心增长极，占比持续提升。当前，我国正处于制造业转型升级和重大装备“走出去”的关键时期，风电叶片、大型工程机械、成套设备等产品海外需求持续增长，推动国内件杂货运输需求。

（二）竞争情况

1、公司的行业地位及主要竞争对手

多年来，公司一直从事国际远洋、国内沿海和长江中下游航线的干散货运输业务，秉持“客户为本”的原则，同国内外客户保持良好的合作关系。同时，公司积极开拓多领域客户，布局国际航线网络体系，实现客户多元化，不断提高行业地位。

截至本募集说明书（草案）披露之日，公司拥有自营干散货运输船舶22艘，总运力达170.74万吨，运力规模在国内干散货航运业排名靠前。

公司主要的竞争对手基本情况如下：

主要竞争对手	基本情况
Diana Shipping Inc.（股票代码：DSX.N）	Diana Shipping Inc.是一家拥有干散货船的全球航运服务提供商，其船舶主要用于中长期定期包租，运输干散货物包括铁矿石、煤炭、谷物等大宗商品，航线遍布全球。
Genco Shipping & Trading Limited（股票代码：GNK.N）	Genco Shipping & Trading Limited是国际海运干散货运输服务的领先提供商，拥有好望角型（主要散货）、Ultramax和Supramax船（小型散货）的现代化和多样化的干散货船队，运送铁矿石、谷物、钢铁产品、铝土矿石、水泥和镍矿石，航线遍布全球，为国际贸易提供了重要的联系。
太平洋航运（股票代码：2343.HK）	太平洋航运集团有限公司，拥有多元化的货物运输经验，运输货物包括木材、木煤、钢材、矿石、精矿、水泥和水泥制品、肥料、糖等，是具有代表性的现代化灵便型干散货船船东及营运商，致力于为客户提供高素质的运输服务。
金辉集团（股票代码：0137.HK）	金辉集团有限公司是一家主要从事船运业务的中国香港投资控股公司，于1991年在香港联交所上市。其主要业务为经营现代化的干散货船队，包括货物运输业务及船舶租赁业务，通过子公司Jinhui Shipping And Transportation Limited在全球运营业务。
中远海运散货运输有限公司	中远海运散货运输有限公司是中国远洋海运集团旗下重要直属企业。其前身是隶属原中远集团的中远散货运输（集团）有限公司和隶属原中海集团的中海散货运输有限公司，两家公司于2016年6月16日重组整合，在广州成立。该公司是全球规模最大的专业化散装货物运输企业，拥有各类散货船400多艘，4000多万载重吨，装载铁矿石、煤炭、粮食和散杂货等全品类散装货物，航线覆盖国内沿海和世界主要港口，服务网络遍布全球。
招商轮船（股票代码：601872.SH）	招商局能源运输股份有限公司，成立于2004年12月，主要从事国际原油、国际与国内干散货、国内滚轮、国际与国内件杂货等海运业务。招商轮船油轮、干散货、滚装和件杂货等船队根据市场情况，通过即期市场租船、期租租船、与货主签署COA合同、参与市场联营体（POOL）运作、对外提供船舶技术管理和商务管理服务等多种方式开展生产经营活动。
宁波海运（股票代码：600798.SH）	宁波海运股份有限公司，成立于1997年4月18日，于1997年4月23日在上交所上市，主要从事水路货物运输业务及收费公路运营业务。公司的水运业务主要从事国际国内的大宗散货运输以及国内沿海成品油运输，最主要的货种为煤炭。目前公司已建立起广泛的航线网络，主要经营从北方至沿海、长江中下游沿线各电厂的电煤运输为主的专业化散货运输经营格局。
凤凰航运（股票代码：000520.SZ）	凤凰航运（武汉）股份有限公司，前身为武汉凤凰股份有限公司，成立于1992年06月15日，主要从事干散货航运及港航物流服务业。公司产品类别主要包括运输业和劳务派遣服务、资产出租等两大类，资产及运营集中在沿海干散货运输，沿海运输以自营运输为主，远洋运输以船货代为主，内河运输以自营运输及船货代为主。
海通发展（股票代码：600764.SH）	福建海通发展股份有限公司成立于2009年03月，主要经营国内沿海、长江沿线及国际航线等海上大宗散货运输，是环渤海湾到长江口岸的南北

603162.SH)	进江航线中煤炭运输货运量最大的航运企业之一，国际航线遍及美国、加拿大、巴西、澳大利亚、印度、韩国、日本、东南亚、欧洲和非洲等30多个国家和地区的多个港口。
------------	---

2、公司的竞争优势

（1）客户资源优势

稳定的客户和充足的运量需求是干散货运输企业的核心竞争力之一。基于干散货航运业的特点，公司积极布局、大力拓展多种行业客户。在客户开发战略上，公司坚持“以开发和维护大宗客户为主，适当发展中小客户”的客户开发模式。

经过十余年的稳步经营，公司的客户类型已涵盖煤炭、钢铁、矿石和粮油等多个领域，与国家能源集团、TRAFIGURA（托克）、RIO TINTO（力拓）、大唐、华电、嘉吉、鞍钢、宝钢、中粮、华能、中远海和广东能源集团等客户建立了较为稳定的合作关系。稳定和多元化的客户资源不仅有利于提升公司的盈利能力，更有利于提高公司的抗风险能力，确保公司持续稳定发展。

（2）多船型协同配套

公司依托多年航运积淀，已形成好望角型、巴拿马型、灵便型、甲醇双燃料新能源船协同配套的多元化梯度船队，深度契合公司“六五规划”构建多元互补船型的战略布局。多年来公司持续聚焦中型散货船精细化运营，在船队调度运维、标准化船员培训、集中航材储备、定点船舶维保等全业务链条沉淀大量成熟实操经验，同步围绕船队节能降耗、低碳运营开展持续技术创新，达成降本增效、减排控费的经营目标。依托长期稳定的中型船队运营底盘，公司持续开发并维护国内外优质核心客户，同时依托好望角型、甲醇双燃料船舶补齐运力层级，可根据全球市场行情、客户分层运输需求灵活调配各类船型：中型船承接内外贸基础散货订单，好望角型船舶适配长途远洋大宗矿运，甲醇双燃料船舶满足全球低碳航运合规与绿色运输需求，分层匹配客户差异化运输方案，充分对冲单一市场周期波动，持续拓宽货源渠道，稳步提升整体经营盈利水平。

（3）良好的品牌形象

公司秉持“诚信为本”的经营理念，秉承“团结、创新、人本、自强”的企业精神，遵循“保障健康，保证安全，保护环境”的安全管理和环境保护方

针，为客户提供“安全、快捷、经济”的优质航运服务，受到业内广泛好评。

公司系中国船东协会副会长单位、中国船东互保协会副董事长单位、福州船东协会会长单位、中国对外贸易理事会副理事长单位以及中国交通企业管理协会评选的“交通运输节能减排示范企业”。

经过二十多年的稳步发展，公司与国内外合作伙伴建立了良好的合作关系，在不断完善国内外航运网络体系、提升船舶管理能力、充实专业队伍的同时，积极承担社会责任，在干散货航运领域积累了丰富的业务经验，拥有较高的品牌知名度，在业内树立了良好的市场口碑和品牌形象。

（4）突出的运力资源整合能力和较为全面的航线布局

运力资源整合能力是航运企业的核心竞争力之一，合理的运力资源整合方案是公司实现客户资源利用最大化、优化船队整体结构、降低运营成本、提高装载率，助力企业提升运输经济效益的有效路径。公司秉承多元化运力整合的经营策略，致力于调动一切可调动的运力资源，形成了较强的运力优势。

航线布局的辐射范围是航运公司服务的广度和深度的重要体现，也是公司高质量发展的重要保障。公司采取内外贸兼营的布局策略，多年来在干散货水上运输领域持续深耕，构建了完善、强大的运输网络格局，船舶周转效率高、船舶运力安排灵活。在内贸业务上，公司主要是以电煤运输为主，覆盖中国沿海地区；在外贸运输业务上，公司运输货种包括煤炭、粮食、矿石等大宗商品，外贸航线覆盖大洋洲、欧洲、南美、北美、东南亚、东北亚等地区，并在中国香港、新加坡和印尼等地设立了子公司，从而更好地服务于境外客户，并不断提升市场开拓、营销和服务能力。

（5）人才团队及决策优势

①专业高效的管理体系

自成立以来，公司结合行业特征与企业经营实际，对各项规章制度进行持续完善与细化，形成了《福建国航远洋运输（集团）股份有限公司内部控制制度手册》，对公司的社会责任、企业文化、内部信息传递、人力资源管理、航运管理、采购管理、船舶管理、财务资金管理、预算管理、内部监督、合同管理、行政人资管理、信息系统管理等都进行了详细规定。

此外，公司高度重视信息化技术对企业管理、客户服务等方面的积极作用，持续推进管理数字化、智能化、物联化，搭建了以“航运综合信息服务网+智能航运管理”为核心的航运管理软件系统平台，包括MOS信息管理系统、海运信息系统等，已覆盖船舶航运、企业内部管控等多个领域的信息化应用，实现了航运信息交互、船货数据共享。

②专业、高效的管理团队

公司拥有一批深耕干散货航运领域15年以上的专业化管理团队，团队经验丰富、稳定高效，对于散货航运市场的特点和行业发展具有深刻的理解，熟悉国际与国内航运业务的运作管理，分析决策具有行业前瞻性并能灵活地顺应市场需求。在专业化管理团队的带领下，公司能够针对政策变化、市场风向及行业发展趋势迅速调整经营模式以快速响应需求，带动公司可持续、高质量地发展。

③高素质、稳定的船员团队

船员的个人素质和能力是影响干散货运输服务效率与质量的直接因素。公司在长期经营过程中培养了一批掌握市场、航线管理、安全管理和信息技术等众多学科知识的复合型人才队伍，拥有一支专业能力过硬、认同感和归属感强的船员队伍。公司凭借专业人才优势，在行业内具有较强的船舶管理能力，已有多名船长和多艘船舶获得了中华人民共和国海事局颁发的“安全诚信船长”和“安全诚信船舶”荣誉称号。

3、公司的竞争劣势

公司是国内从事国际远洋、国内沿海和长江中下游航线干散货运输的大型企业，但目前国内干散货航运行业整体竞争力与国际市场差距较大，与国际市场行业巨头相比，公司经营规模偏小。

公司所处的航运业属于重资产行业，船舶的购置需要占用公司大量资金，与同行业上市公司及国有大型航运企业相比，公司资金实力较弱。在干散货航运业竞争激烈的市场环境下，公司急需利用资本市场获得进一步发展。本次募集资金主要用于提升运力规模，增强公司盈利能力，有效缓解公司因扩大经营规模而产生的资金压力。

（三）未来发展趋势

1、全球干散货贸易量有望持续增长，但结构性分化加剧

干散货贸易与宏观经济有着较高的关联性，需求波动与全球经济周期正相关。2025年全球干散货海运贸易量达59亿吨，同比增长0.9%，吨海里需求增长1.8%——增速虽较往年放缓，但在全球经贸摩擦升级、2025年上半年BDI均值同比大幅下滑30%的背景下，干散货贸易展现出较强韧性。分货种看，铁矿石海运贸易量增长1.5%，煤炭海运贸易量同比缩减4%，粮食海运贸易量与上年基本持平，小宗散货海运贸易量增长3.7%；其中全球铝土矿海运量同比大增18%至2.57亿吨，几内亚西芒杜铁矿项目2025年11月正式发运，为长途铁矿石运输注入新增量。

Clarksons预测，2026年全球干散货海运贸易量和海运周转量同比分别增长0.9%和2.0%，增速与2025年基本持平；吨海里增速显著高于吨数增速，反映全球干散货运输持续向长途化演进。从更长期看，在西芒杜铁矿产能释放、印度铁矿石进口年均增速预计80%、全球铝土矿贸易持续高增的拉动下，干散货海运需求的中长期增长逻辑依然稳固。

供给端方面，2025年底全球干散货船队运力达10.7亿载重吨，同比增长3.0%。新船订单量大幅下降，2025年新船订单共计448艘、4,478万载重吨，同比分别下降43.65%和28.46%。手持订单占比分化严重，海岬型船手持订单运力占现有运力比例持续扩张，升至10.13%，巴拿马型船、大灵便型船和灵便型船手持订单运力占比分别下滑至14.60%、11.52%和8.76%。

2、全球原油及成品油贸易格局重构带来航距拉长红利

受地缘政治冲突与区域供应链重组影响，全球原油及成品油的贸易流向正在发生深刻调整。传统就近短途贸易模式逐步弱化，跨区域长途运输占比不断提升。欧洲增加自中东、亚洲炼化基地的成品油进口，亚洲地区扩大从西非、美洲等远洋产区的原油采购规模。尽管能源海运总量波动相对有限，但平均运输距离持续拉长，直接推升油运市场吨海里需求，改善运力供需结构。贸易版图多元化拓展了长途货源机会，丰富中远程油轮船队航线选择，长途航线提升单航次收益与船舶营运效率。整体来看，中长期能源供给多元化趋势具备持续

性，航距拉长红利持续释放。

3、多用途重吊船与件杂货市场迎来结构性繁荣

2025年，全球多用途重吊船市场在能源转型与全球供应链重构的双重驱动下脱颖而出。根据Breakbulk News发布的《2025 年全球多用途船舶市场趋势》，全球海上风电装机容量从2024年底约90GW预计增长到2035年超400GW，中国贡献率将超过一半；到2030年，全球将需要大约200艘新的运输船；2025年项目运输船租金较上一年上涨10%至20%，超过普通杂货船和集装箱船的涨幅。

根据华源证券研究所发布的研报，供给端方面，一方面全球多用途船队老龄化突出，平均船龄达20.7年，船龄超25年的船舶共946艘、占比28.7%；另一方面，IMO脱碳新规趋严，老旧船舶难以适配替代燃料，这将迫使大量船东面对船舶绿色更新压力，加速老船淘汰。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%，后续增量有限，运力紧张格局预计在中短期内仍将持续。

4、行业集中度将逐步提升

全球干散货船舶运力较为分散，行业内企业数量众多但大多经营管理能力较低，导致货源、航线分散，行业市场集中度偏低。在我国致力于建设交通强国、海运强国的背景下，我国部分干散货航运企业通过不断升级船舶管理信息化手段以及持续积累管理经验，积极提升运力规模，推动行业专业化、规模化、集约化发展，并逐步将业务范围由境内沿海航线扩展至全球航线。随着市场竞争加剧，运力规模较小、管理能力较差、专业化水平较低的企业将逐渐被市场淘汰，市场份额将持续向承接能力、综合服务能力强的企业靠拢。

5、船舶大型化发展

干散货船舶的大型化源于全球工业化进程持续推进下干散货贸易结构的变化，主要体现在船舶平均吨位的增长和大吨位船舶比重的提升。根据头豹研究院和Clarksons数据，1952年全球散货船平均载重吨位为3.58万吨，2001年为5.12万吨，至2019年，全球好望角型干散货船的平均载重吨已达19.7万吨、巴拿马型的平均载重吨达8.09万吨、大灵便型达5.63万吨、灵便型达2.81万吨。20世纪80年代初好望角型及巴拿马型船约占20%，而90年代已超过30%，截至2020年

末这一数值已接近60%。

船舶大型化可有效迎合航运企业追求规模效益的诉求，促使运输成本的降低，同时大型化使船舶单位运输能力的建造价格和运输能源消耗有显著下降，并能减少有害物质的排放，顺应了全球低碳经济发展的趋势。

6、绿色航运成为趋势

低碳减排和可持续发展已在全球范围内达成了广泛共识。2023年1月，国际海事组织（IMO）发布的《国际防止船舶造成污染公约》附则VI修正案中的现有船舶能效指数（EEXI）、年度营运碳强度指标（CII）及评级强制生效，以敦促船舶公司在短期内提高能源效率，从而减少温室气体排放。同年7月，IMO通过《2023年IMO船舶温室气体减排战略》，确立了到2030年零/近零温室气体排放技术、燃料和/或能源使用占比至少达到5%并力争达到10%、2050年前后达到净零排放的目标。2024年1月，将航运业纳入欧盟排放交易体系（ETS）的立法正式生效，经营抵达/离开欧盟航线以及欧盟区域内航线的航运公司需要就特定船舶排放的二氧化碳等温室气体购买并缴纳碳配额。

新法规的执行意味着船舶公司运营的合规成本将增加，而这笔费用最终将以“排放附加费”的形式传递给托运人。环保要求的提高推动了航运业绿色低碳转型，也加速了老旧高耗能船舶的淘汰。根据专业航运咨询公司Vessels Value于2022年1月发布的数据，全球现役散货船船队中仅有10%的船舶符合EEDI/EEXI法规，分船型来看，其中三种船型Supramax、Handymax、Handysize合规率分别仅为1.1%、3.1%、5.1%——大量老旧中小型干散货船面临淘汰或改造压力。

我国同样高度重视航运业的绿色低碳转型。2021年5月，交通运输部办公厅印发《海事系统“十四五”发展规划》，指出要提升船舶污染防治监管能力，引导船舶使用清洁、绿色、低碳能源，推进制度性、技术性减排。2025年6月，交通运输部、工业和信息化部、财政部、自然资源部、生态环境部、水利部六部门联合印发《关于推动内河航运高质量发展的意见》，明确提出“有序推动内河船舶大型化发展”、“发展新能源清洁能源船舶”、“加快淘汰高耗能高排放老旧运输船舶”，并设定“到2030年全国内河机动货船平均净载重吨达到

1,900吨以上”的目标。

7、航运产业向智能化发展

在大数据、物联网、5G和人工智能等技术的支持下，航运产业与新兴技术的结合愈加紧密。近年来，航运企业在智能航运领域逐步进行尝试，例如卫星导航、船舶管理、自动报关、船货追踪搜索、应急救援等相关系统正逐步在航运领域得到应用。

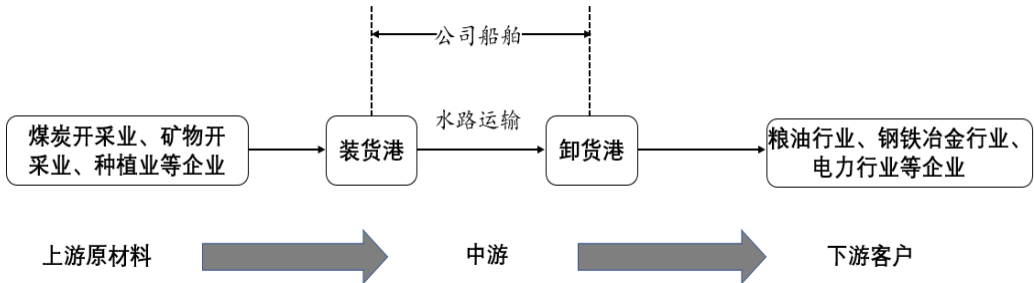
目前我国航运企业在信息化普及和智能化应用方面尚处于起步阶段，未来伴随着现代信息技术、物联网技术、人工智能科技等先进技术的日趋成熟，其与传统航运在安全监管、运行服务、船舶管理、港口服务等方面深度融合运用存在广阔的想象空间。智能航运将深刻地影响着航运的组织 and 模式，最终将显著提高船舶运行的安全管理、营运管理和质量管理水平，助力实现安全、绿色、高效航运。

四、主要业务模式、产品或服务的主要内容

(一) 主要业务模式

1、服务模式

公司主要从事国际远洋、国内沿海及长江中下游的干散货运输业务。在干散货运输过程中，客户一般通过铁路、公路等陆上交通运输方式将货物输送到装货港并装货至公司船舶，公司通过水路运输将货物运送至卸货港或客户码头，再由客户负责将货物输送至终端企业。



根据客户与公司签订的运输服务协议，公司的航运业务可分为程租和期租两种模式。

（1）程租模式

程租，又称航次租船，是指船舶出租人向承租人提供船舶或者船舶的部分舱位，在指定的港口间装运约定的货物，由承租人支付运费的租船运输。航次租船主要系大宗货物的整船运输，是租船市场上最为活跃的一种租船方式。

（2）期租模式

期租也称定期租船，是指船舶出租人向承租人提供约定的由出租人配备船员的船舶，承租人在约定的期间内按照约定的用途使用，并支付租金的租船运输。即公司将配备船员的船舶租给客户使用一定的期限，承租期内船舶按照合同约定执行客户指令，无论是否营运，均按双方协议约定的期间向客户收取租赁费。

在该模式下，发生的船员工资、维修费用等固定费用一般由船东公司自行承担，燃油费和港杂费一般由承租人承担，合同另行约定的除外。对于货主方，期租模式能够保证运输需求得到及时满足；对于船东公司，期租可以锁定船舶收益，避免船舶闲置的风险。

2、采购模式

公司采购主要包括船舶光租租赁、外租船舶运输服务、燃油、备件物料和修船等。公司对不同的物资或服务采购实行分类管理的原则，分别由物资供应部、航运管理部和船舶管理公司机务部进行归口管控。采购流程具体如下：

（1）船舶光租租赁

公司报告期内主要与民生租赁等融资租赁公司签订光租船舶协议。在租赁期内，船舶使用权归公司所有。公司自行配备人员，并承担船舶管理、船员工资及相关经营费用。公司取得船舶使用权后，与客户签订货物运输合同，结合公司船舶调度情况，主导并安排光租船舶向客户提供运输服务。截至报告期末，公司已不存在光租租入的船舶。

（2）外租船舶运输服务采购

公司的外租船舶运输服务采购系公司受运力规模限制时，通过向市场上具备服务能力的承运商采购运输服务以满足客户需求。外租船舶可提高公司面对

航运市场变化的反应能力，降低航运高峰和低谷期运力错配带来的风险。

公司外租船舶主要按单航次的形式进行租入，公司相关部门根据客户拟委托航线、货品种类、载重吨数和托运价格等因素选择合适的实际承运人，并与其签订运输合同，为客户提供适航、适货的干散货运输服务。实际承运人和承运船舶须具备相关主管部门认定的资质证照。

（3）燃油采购

燃油是为船舶日常运营提供动力的能源产品，是公司日常经营最为重要的基础物资之一。公司根据燃油价格市场行情、船舶燃油需求以及船舶营运航线等因素，统筹考虑燃油采购事项。

在具体流程上，船长根据船舶油耗、库存情况以及船舶航次计划等提出供油申请并提交航运管理部审批，审批完成之后将供油申请单传至物资供应部门。通常情况下，公司运输船舶进行燃油补充会在主要供应商之间进行询价、比价后确定合适的供应商，并报公司分管副总裁审批，合同签订后负责采购的部门将供油地点、供油时间、供油数量和品种等信息发至船舶以进行燃油供应，并由船舶进行计量监督并封样保存。

（4）备件物料采购

公司的物料备件采购系船舶在日常营运和检修过程中更换老旧或损坏的部件，以保持其安全运营及营运效率。公司的船舶备件主要包括船舶主副动力装置备件、辅助机械设备备件、电器设备备件、航行设备、通信导航设备备件、应急设备备件和救生消防装置备件等。备件采购由船舶端提出申请，船舶管理公司的机务主管对备件采购申请进行审核，经机务经理、船舶管理公司总经理审核后交物资供应部，物资供应部根据备件性质和要求发给供应商名录中对应的供应商进行报价，经比价后由物资供应部、船舶管理公司主管领导分别进行审批，并最终经公司分管副总裁审批后采购供船。

3、销售模式

公司采取“大客户、大合同”的经营原则，以大客户为主、市场客户为必要补充、内外贸运输兼营的方式进行客户管理和揽货经营。

（1）客户获取

公司主要通过商务谈判和参加招投标的方式获取客户。

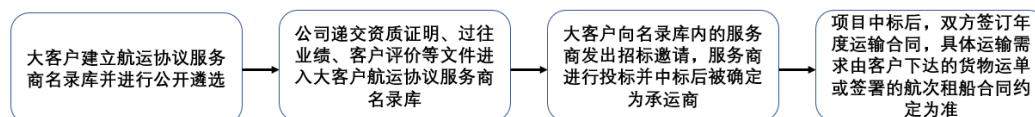
①商务谈判

公司凭借丰富的航运管理经验、较强的运力资源整合能力、内外贸运输兼营的经营策略以及良好的市场口碑和品牌效应，主动与客户联系业务合作事宜。同时，公司会根据干散货航运业充分竞争但服务客户相对集中的特征，采取优势互补的策略，与客户建立长期合作关系。此外，公司也会通过航运经纪公司的介绍获取客户资源，然后通过商务谈判的方式确定运输合同。

公司积极与有运力需求的客户进行沟通交流，了解运输需求，对拟运输航线和运输货物进行分析，结合相同航线市场运输价格、公司航次成本等综合评估，与客户就长期合作协议、航次合同或期租合同条款进行商务谈判，协商一致后发起协议或合同的审批流程，流程审批通过后，双方签订正式的长期合作协议、航次合同或期租合同。同时，部分客户也会通过询价比价的方式与公司确定合作关系。

②招投标

在招投标方面，招标方一般会向具有承担招标项目能力、资信良好的航运企业发出投标邀请书。公司在获得招投标信息后，会根据客户所发布的招标文件，对客户性质、招标航线、托运品种、业务规模等进行分析，组建投标项目小组制定项目详细投标时间表及任务分工。招标方对航运企业资质、安全运营、过往服务业绩、托运报价等方面进行综合评估后，最终确定招标项目中标单位。项目中标后，双方签订年度合同，具体货物运输要求以客户下达的物流委托单或签订的航次合同为准，具体流程如下图所示：



（2）客户合作

在与长期客户合作方面，公司一般会根据具体航次的装货时间、装货港、卸货港、装货吨数等调运相对固定船舶执行货运任务。在与市场客户合作方面，公司严格进行效益测算和比价，争取经济效益最大化。另外，公司通过广泛接触客户，定期或不定期拜访重点客户和市场客户，建立客户档案和客户评价系统，根据年度销售策略，与客户共同确定合作关系。

（3）定价模式

对于长期合作客户，公司一般会在长期货运协议的基础上，在中标后与客户签署年度合同。年度合同的定价由双方参照市场相应运价指数协商确定。

对于一般市场客户，运输合同定价亦参照市场相应航线运价指数协商确定。内贸运输业务定价主要参考上海航交所发布的相应航线的运价指数走势，外贸运输业务定价主要参考波罗的海干散货指数走势，并对市场运价后期走势进行预判和分析，结合航次营运成本核算等因素综合考量后，最终确定合同运价。

在执行合同过程中，若客户因改变航线需调整运输合同价格，公司航运管理部将根据公司内部控制相关要求提请审批，审批通过后会调整运输合同价格。

（4）结算模式

根据行业惯例，航运业务结算模式通常与承运的船舶属性密切相关。公司依据客户情况、风险控制，在自营船舶运输业务和外租船舶运输业务上采取相应的结算模式：

① 自营船舶运输业务

在内贸运输方面，公司自营船舶以程租业务为主。对于长期合作的大客户，公司一般采取航次结算方式，客户通常于收到发票后按合同约定期限完成付款；对于其他客户，公司采取单航次结算方式，一般先预收定金或部分运费，在船舶卸货前后收齐运费。收款方式主要是银行转账。

在外贸运输方面，公司对于程租客户，采用单航次结算方式，一般先预收定金或部分运费，在船舶卸货前后收齐运费。对于期租客户，公司交船后一般会预收部分租金，剩余各期租金按合同约定收取。收款方式主要是银行转账。

②外租船舶运输业务

公司的外租船舶运输业务是指在自有运力不能满足客户运输需求时对外租入船舶并完成运输业务的过程，包括外租船舶程租业务和外租船舶期租业务。

A.外租船舶程租业务

外租船舶程租业务是指公司以程租方式向出租人租入船舶，并以程租方式向货主或使用人租出船舶。在该业务模式下，公司向出租人支付运费，同时向客户收取运费，公司和客户均不再承担运输过程中的其他运输费用。

在向出租人支付运费时，公司一般采取单航次结算方式，先预付定金或部分运费，在完成运输业务并经双方对账确认后付清余款，付款时间按合同约定，付款方式主要是银行转账。

在向客户收取运费时，针对长期客户，公司一般采取单航次结算方式，先预收定金或部分运费，在完成运输任务一段时间内收齐余款。针对其他客户，公司一般采取单航次结算方式，先预收部分运费，在船舶卸货前后收齐运费。收款方式主要是银行转账。

B.外租船舶期租业务

外租船舶期租业务是指公司以期租方式向船东租入船舶支付租金，并以期租或程租方式向使用人或货主租出船舶收取租金或运费的行为。

公司向出租人支付租金时，一般按期结算，在租期内按约定时间支付租金，余款在租期结束后一段时间内付清。公司将期租租入的船舶以期租或程租方式租出后，结算方式与自营船舶期租或程租业务相同。收付款方式主要是银行转账。

（5）采用目前经营模式的原因、影响经营模式的关键因素及未来变化趋势

发行人目前采用的经营模式主要是由公司主营业务、国家产业政策、行业特点、客户需求、自身资金规模以及所处行业的市场竞争格局决定的。

报告期内，公司主营业务和经营模式未发生重大变化，除公司规模增大外，影响公司经营模式的关键因素未发生根本性的变化。预计在未来一定时期内，

公司的经营模式不会发生重大变化。

（二）产品或服务的主要内容

1、公司主营业务基本情况

国航远洋主要从事国际远洋、国内沿海和长江中下游航线的干散货运输业务，是国内干散货运输的大型航运企业之一。经过二十余年的发展，公司形成了以航运业务为主，以船舶管理、商品贸易等相关业务为辅的业务布局。

公司目前拥有巴拿马型、灵便型和好望角型干散货船舶，公司客户涵盖煤炭、钢铁、矿石、粮油等多个领域，与国家能源集团、TRAFIGURA（托克）、RIO TINTO（力拓）、大唐、华电、嘉吉、鞍钢、宝钢、中粮、华能、中远海、广东能源集团等客户建立了较为稳定的合作关系。

公司定位于“打造具有一流服务品牌的国际航运企业”，聚焦于“国家重点战略性物资”、“大客户”、“先进水平船队”三大战略支点。经过多年的经营发展，公司截至本募集说明书（草案）披露之日拥有自营干散货船舶22艘，在国内外沿江沿海港口形成了内外贸兼营的运输格局。在国内沿江及沿海运输业务上，公司以电煤运输为主；在国际远洋运输业务上，公司为客户提供煤炭、粮食、矿石等大宗商品的国际海上运输服务，航线遍及大洋洲、欧洲、非洲、南美、北美、东南亚、东北亚等地区。

公司以安全管理为基石，聚焦客户需求，凭借优质、高效服务能力，在行业内拥有良好的品牌效应。公司系中国船东协会副会长单位、中国船东互保协会副董事长单位、福州船东协会会长单位、中国进口干散货运价指数编制委员会委员、中国沿海（散货）运价指数（CCBFI）编制委员会委员、远东干散货指数编制委员会委员、中国对外贸易理事会副理事长单位以及中国交通企业管理协会评选的“交通运输节能减排示范企业”。

2、公司业务分类

发行人业务包括航运业务与其他相关业务，其中航运业务为公司的主营业务。根据运输航线区域的不同，公司的航运业务可分为内贸运输业务和外贸运输业务；根据运输船舶属性不同，公司的航运业务可分为自营船舶（包括公司自有船舶与光租船舶）运输业务和外租船舶运输业务。公司的业务分类如下表

所示：

业务类型		细分种类	业务介绍
航运业务	按航线区域不同划分	内贸运输	内贸运输是指水上货物运输的出发地和目的地均在中国境内的干散货运输。公司开展的内贸运输业务涵盖国内主要内贸航线，运输网络包括华北、华东、华南主要港口。
		外贸运输	外贸运输是指水上货物运输的出发地或目的地至少有一个在中国境外的干散货运输。公司开展的外贸运输业务涵盖远东、东南亚、澳洲、美洲、欧洲等地区间的运输航线。
	按船舶属性不同划分	自营船舶运输	公司自营船舶包括自有船舶和光租船舶。自有船舶运输是指对船舶所有权属于公司，或售后回租或融资租赁的船舶开展的运输业务；光租船舶是指船舶所有人将没有配置船员的船舶在约定期间内出租给公司占有、使用和经营。公司利用租入船舶开展运输业务，船舶营运费用由公司负担，公司定期与船舶出租人结算租金。 自有船舶与光租船舶相结合的模式，一方面可以增加公司的运力规模，有效满足公司业务增长的需求，减少造船周期及融资渠道等因素对公司业务快速扩张的限制；另一方面可以有效地整合和利用市场资源，采用更加灵活的运营方式，降低市场经营风险。
		外租船舶运输	外租船舶业务是指公司租入已经配备船员的船舶并对外开展业务的模式，其中发行人以程租模式租入并以程租模式租出的业务为外租程租业务，以期租模式租入并以程租或期租模式租出的业务为外租期租业务。 开展外租船舶业务是兼具扩大市场份额和控制经营风险的经营举措：航运业是较典型的周期性行业，当市场下行时就会出现运力过剩，公司可灵活选择减少外租运力而达到控制自有船运力过剩的经营风险；当市场出现上行周期，公司亦通过增加外租船运力，达到实现迅速扩大占领市场份额的目标。
其他相关业务		船舶管理业务	由公司子公司上海船管、上海船管平潭分公司、中国香港船管等为船东提供船舶管理、船舶安全、污染防治和体系管理等服务。
		商品贸易业务	利用公司的客户资源优势，开展燃油、船舶备件物料、煤炭等商品的贸易业务。

（三）其他披露内容

无。

第四节 本次证券发行概要

一、本次发行的目的

（一）布局高端多用途重吊船队，打造第二增长曲线

当前风电设备、先进制造出口等高附加值货源需求持续放量，对船舶的大开口装载、重吊作业能力提出了全新要求。公司现有船队以传统干散货运输为主，缺乏适配超大件特种货载的多用途船型，难以承接单件重量超百吨的风电塔筒、核电设备等高端货源。本次新造3艘多用途重吊船，可充分发挥项目货出口、干散货进口双向重载优势，将业务边界从传统干散货市场延伸至高端制造出海赛道，打造“干散货稳基本盘、项目货拓增量”的双轮驱动业务格局，全面提升船队盈利韧性与抗周期能力。

（二）切入油轮运输赛道，提升跨周期抗风险能力

本次新造3艘LR2型远程运输油轮，旨在打破公司单一干散货运输的业务边界，战略性地切入全球能源运输赛道。依托LR2船型“原油与成品油兼用”的经营弹性，公司将在现有干散货主业基础上，新增一条具备穿越周期能力的能源运输业务线，有效对冲单一航运板块的周期波动风险，全面提升船队的整体抗风险能力与盈利稳定性。

（三）优化资本结构，增强财务稳健性与抗风险能力

通过股权融资匹配长期船舶资产的投入需求，增强公司抗周期风险能力，为后续船队持续升级、业务长期扩张提供稳定的资金支持。

二、现有股东优先认购安排

公司现有股东无优先认购安排。

三、发行对象

截至本募集说明书（草案）披露之日，本次发行尚未确定具体发行对象，具体发行对象与公司之间的关系将在本次发行结束后公告的发行情况报告中予以披露。

本次发行的对象为符合中国证监会及北京证券交易所规定的法人、自然人

或其他合法投资组织。证券投资基金管理公司、证券公司、合格境外机构投资者、人民币合格境外机构投资者以其管理的二只以上产品认购的，视为一个发行对象。信托公司作为发行对象，只能以自有资金认购。

最终发行对象将在本次发行经北京证券交易所审核通过并经中国证监会同意注册后，根据发行对象申购报价的情况，由公司董事会根据股东大会的授权与保荐机构（主承销商）按照相关法律、法规的规定和监管部门的要求协商确定。

本次发行的发行对象均以同一价格认购本次向特定对象发行的股票，且均以现金方式认购本次发行的股票。

四、发行价格或定价方式

本次向特定对象发行股票的定价基准日为发行期首日。

本次向特定对象发行股票的发行价格为不低于定价基准日前二十个交易日公司股票交易均价的80%，上述均价的计算公式为：

定价基准日前二十个交易日股票交易均价=定价基准日前二十个交易日股票交易总额/定价基准日前二十个交易日股票交易总量。

若公司股票在本次发行定价基准日至发行日期间发生派息、送股、资本公积转增股本等除权、除息事项，则本次发行的发行价格将进行相应调整，调整公式如下：

假设调整前发行价格为 P_0 ，每股送股或转增股本数为 N ，每股派息/现金分红为 D ，调整后发行底价为 P_1 ，则：

（1）派发现金股利： $P_1 = P_0 - D$

（2）送红股或转增股本： $P_1 = P_0 / (1 + N)$

（3）两项同时进行： $P_1 = (P_0 - D) / (1 + N)$

最终发行价格将在本次发行申请获得北京证券交易所审核通过并经中国证监会作出同意注册决定后，由公司董事会根据股东大会授权与保荐机构（主承销商）按照相关法律法规的规定和监管部门的要求，遵照价格优先等原则，根据发行对象申购报价情况协商确定，但不低于前述发行底价。

五、发行股票数量及预计募集资金总额

本次向特定对象发行股票的数量按照募集资金总额除以发行价格确定，且不超过100,000,000股（含本数），若按照截至本次发行董事会决议日公司已发行股份总数测算，占比18.00%，未超过发行前公司总股本的30%，最终发行数量上限以中国证监会关于本次发行的注册文件为准。在上述范围内，最终发行数量由公司董事会根据股东会的授权按照中国证监会相关规定与实际认购情况，与本次发行的保荐机构（主承销商）协商确定。

如果公司股票在本次发行董事会决议日至发行日期间发生送股、资本公积转增股本等除权事项或因其他原因导致本次发行前公司总股本发生变动的，则本次向特定对象发行数量上限将进行相应调整。

六、限售情况

本次向特定对象发行股票完成后，特定对象所认购的本次发行的股票限售期需符合《北京证券交易所上市公司证券发行注册管理办法》和中国证监会、北京证券交易所等监管部门的相关规定。发行对象认购的股份自发行结束之日起6个月内不得转让。本次发行对象所取得公司本次向特定对象发行的股票因公司分配股票股利、资本公积转增等情形所衍生取得的股份亦应遵守上述股份锁定安排。法律法规对限售期另有规定的，依其规定。限售期届满后的转让按中国证监会及北京证券交易所的有关规定执行。

七、报告期内的募集资金使用情况

（一）前次募集资金基本情况

1、前次募集资金金额、资金到位时间

2022年11月15日，中国证券监督管理委员会做出《关于同意福建国航远洋运输（集团）股份有限公司向不特定合格投资者公开发行股票注册的批复》（证监许可[2022]2885号），同意公司向不特定合格投资者公开发行股票注册申请。公司该次发行价格为5.20元/股，向不特定合格投资者公开发行股票11,100.00万股（不含行使超额配售选择权所发的股份），实际募集资金总额为人民币57,720.00万元，扣除发行费用（不含税）4,191.98万元，实际募集资金净

额为53,528.02万元。该次募集资金到账时间为2022年12月8日，募集资金到位情况已经中审众环会计师事务所（特殊普通合伙）审验，并于2022年12月8日出具了（众环验字[2022]2210010号）验资报告。

2、前次募集资金使用及结余情况

截至2026年6月30日，公司前次公开发行募集资金使用及结余情况具体如下：

单位：元	
项目	金额
募集资金总额	577,200,000.00
减：发行费用	41,919,802.37
募集资金专户净额	535,280,197.63
减：干散货船舶购置项目所使用的募集资金金额	501,921,770.35
减：补充流动资金	39,845,264.77
加：募集资金账户产生的理财收益及利息收入、募集资金账户手续费支出等	6,486,837.49
2026年6月30日募集资金专户余额	0.00

3、前次募集资金专户存储情况

截至2026年6月30日，募集资金存储情况如下：

存放主体	银行名称	银行账号	余额（元）	备注
福建国航远洋运输（集团）股份有限公司	兴业银行股份有限公司福州东街支行	118330100100132333	-	已注销
福建国航远洋运输（集团）股份有限公司	兴业银行股份有限公司上海杨浦支行	216190100100239185	-	已注销
福建国航远洋运输（集团）股份有限公司	中国工商银行股份有限公司福建自贸试验区平潭片区分行	1402090129601251656	-	已注销
上海国电海运有限公司	兴业银行股份有限公司上海杨浦支行	216190100100303393	-	已注销
国电海运（香港）有限公司	厦门国际银行股份有限公司福州分行	NRA8095250000000107	-	已注销
国远奋进有限公司	厦门国际银行股份有限公司福州分行	NRA8095250000000069	-	已注销
国远信诚有限公司	厦门国际银行股份有限公司福州分行	NRA8095250000000085	-	已注销
合计	——	——	-	——

（二）前次募集资金的实际使用情况

1、前次募集资金实际投入情况

截至2026年6月30日，公司前次募集资金实际投入情况如下表所示：

单位：万元

投资项目			截止日募集资金累计投资额				项目达到预定可使用状态日期
序号	承诺投资项目	实际投资项目	募集前承诺投资金额	募集后承诺投资金额	实际投资金额（含存款利息）	使用进度比例	
1	干散货船舶购置项目	干散货船舶购置项目	53,420.00	49,610.00	50,192.18	101.17%	注1
2	补充流动资金	补充流动资金	4,300.00	3,918.02	3,984.53	101.70%（注2）	不适用
合计			57,720.00	53,528.02	54,176.71	101.21%	-

注1：公司于2024年7月16日召开第八届董事会第二十三次临时会议、2024年8月1日召开2024年第三次临时股东大会审议通过《关于调整部分募集资金投资项目资金使用细项的议案》，募投项目建设内容由“拟购置6艘6-8万吨级新造干散货运输船舶”调整为“拟购置8艘6-8万吨级新造干散货运输船舶”；截至本报告出具日，6艘船舶已交付使用，新增2艘船舶预计于2026年12月完成建造及交付。

注2：干散货船舶购置项目及补充流动资金实际投资金额和承诺投资金额的差异系募集资金账户产生的利息收入扣除手续费净额等。

2、变更募投项目的资金使用情况

无。

3、前次募集资金置换情况

2022年12月23日，公司召开第八届董事会第四次临时会议和第八届监事会第三次临时会议，审议通过了《关于以募集资金置换预先已支付发行费用的自筹资金的议案》，同意公司使用募集资金置换预先已支付发行费用的自筹资金，拟置换金额为3,819,802.37元（含税价），截至2023年12月31日已全部置换完毕。

4、闲置募集资金暂时补充流动资金情况

2023年3月13日，公司召开第八届董事会第八次临时会议、第八届监事会第六次临时会议，审议通过了《关于使用闲置募集资金暂时补充流动资金的议案》，同意公司使用闲置募集资金暂时补充流动资金。公司拟使用额度不超过人民币10,000万元（含本数）的闲置募集资金用于暂时补充流动资金，使用期限自本次董事会审议之日起不超过12个月，使用期限到期前公司将及时、足额归还至募集资金专用账户。

截至2024年1月18日，公司已将用于暂时补充流动资金的90,878,366.90元全部归还至募集资金专用账户，使用期限自董事会审议通过之日起未超过12个月。

2024年1月22日，公司召开第八届董事会第十八次临时会议、第八届监事会第十一次临时会议，审议通过了《关于使用部分闲置募集资金临时补充流动资金的议案》，同意公司使用部分闲置募集资金临时补充流动资金。公司拟使用额度不超过人民币2.3亿元（含本数）的闲置募集资金用于暂时补充流动资金，使用期限自公司董事会审议之日起不超过12个月，使用期限到期前公司及时、足额归还至募集资金专用账户。

截至2025年1月8日，公司已将用于暂时补充流动资金的188,417,505.45元全部归还至募集资金专用账户，使用期限自董事会审议通过之日起未超过12个月。

截至2026年6月30日，公司使用闲置募集资金进行暂时补充流动资金余额为人民币0元。

5、闲置募集资金进行现金管理情况

2022年12月23日、2023年1月11日公司召开了第八届董事会第四次临时会议、第八届监事会第三次临时会议以及2023年第一次临时股东大会，审议通过了《关于使用部分闲置募集资金进行现金管理的议案》，同意公司使用部分闲置募集资金进行现金管理。拟使用额度不超过人民币53,500万元（包含本数）的部分暂时闲置募集资金进行现金管理，使用期限自公司股东大会审议通过之日起12个月内，在上述额度和期限内，资金可以循环滚动使用。公司前次募集资金使用闲置募集资金进行现金管理未超过上述授权范围。

2024年4月25日，公司第八届董事会第四次会议、第八届监事会第五次会议以及2024年5月20日召开了2023年年度股东大会审议通过了《关于使用部分闲置募集资金进行现金管理的议案》，同意公司使用部分闲置募集资金进行现金管理。拟使用额度不超过人民币20,000万元（包含本数）的部分暂时闲置募集资金进行现金管理，使用期限自公司股东大会审议通过之日起12个月内，在上述额度和期限内，资金可以循环滚动使用，如单笔产品的存续期超过股东大会决议有效期，则决议的有效期自动顺延至该笔交易终止之日止。公司前次募集资金使用闲置募集资金进行现金管理未超过上述授权范围。

截至2026年6月30日，公司使用闲置募集资金进行现金管理的余额为0元。

6、前次发行涉及以资产认购股份的相关资产运行情况说明

不涉及。

7、前次募集资金尚未使用资金结余情况

截至2026年6月30日，公司前次募集资金已使用完毕。

8、前次募集资金使用的其他情况

（1）2023 年 1 月，调整募集资金使用细项

2023年1月12日国航远洋召开第八届董事会第五次临时会议、第八届监事会第四次临时会议，2023年1月31日召开的国航远洋2023年第二次临时股东大会，审议通过了《关于调整部分募集资金投资项目资金使用细项的议案》，国航远洋独立董事已发表明确同意的独立意见，公司监事会已发表明确同意的审核意见。国航远洋于2023年1月16日发布《关于调整部分募集资金投资项目资金使用细项的公告》（公告编号：2023-011），调整后募投项目名称与调整前一致，即“干散货船舶购置项目”，项目实施主体为“福建国航远洋运输（集团）股份有限公司及或其全资子公司”，经调整后的项目建设内容为“拟购置6艘6-8万吨级新造干散货运输船舶”，调整资金使用细项后的“干散货船舶购置项目”拟投资总额为140,940.00万元。

（2）2023 年 1 月，调整募集资金投资项目拟投入募集资金金额

2023年1月31日，国航远洋召开第八届董事会第六次临时会议、第八届监事会第五次临时会议，分别审议通过了《关于调整募集资金投资项目拟投入募集资金金额的议案》，同意国航远洋根据本次公开发行股票募集资金实际情况，对本次募集资金投资项目实际募集资金投资金额进行调整。国航远洋于2023年2月2日发布《关于调整募集资金投资项目拟投入募集资金金额的公告》（公告编号：2023-016）：根据《福建国航远洋运输（集团）股份有限公司招股说明书》，公司本次公开发行股票的实际募集资金净额低于原拟投入募集资金金额。为保障募投项目的顺利实施，更加合理、审慎、有效的使用募集资金，公司根据本次发行的募集资金实际情况，对本次募投项目拟投入募集资金金额进行调整，具体情况如下：

序号	项目	项目总投资金额 (万元)	原拟投入募集资金 (万元)	调整后的拟投入募 集资金（万元）
----	----	-----------------	------------------	---------------------

1	干散货船舶购置项目	140,940.00	53,420.00	49,610.00
2	补充流动资金	4,300.00	4,300.00	3,918.02
合计		145,240.00	57,720.00	53,528.02

（3）2024 年 3 月，变更部分募集资金投资项目实施主体

2024年3月1日国航远洋召开第八届董事会第十九次临时会议，审议通过了《关于变更部分募集资金投资项目实施主体的议案》，同意增加全资子公司国梦绿能（上海）航运有限公司作为募投项目实施主体，并开设募集资金专户、签署募集资金监管协议及办理其他相关事项。2024年3月1日国航远洋召开第八届监事会第十二次临时会议，审议通过了《关于变更部分募集资金投资项目实施主体的议案》。本次变更部分募投项目实施主体系国航远洋为进一步提升项目能级，合理优化公司资源配置，提高募集资金使用效率，由国梦绿能（上海）航运有限公司推进部分“干散货船舶购置项目”实施，建造两艘7.6万吨和一艘7.38万吨干散货船，不存在变相改变部分募投项目募集资金用途的情形。

（4）2024 年 7 月，调整募集资金使用细项

2024 年 7 月 16 日，国航远洋召开第八届董事会第二十三次临时会议、第八届监事会第十三次临时会议，2024 年 8 月 1 日国航远洋召开 2024 年第三次临时股东大会，审议通过了《关于调整部分募集资金投资项目资金使用细项的议案》，国航远洋独立董事已发表明确同意的独立意见，公司监事会已发表明确同意的审核意见。国航远洋于 2024 年 7 月 17 日发布《关于调整部分募集资金投资项目资金使用细项的公告》，本次募投项目资金使用细项调整前，“干散货船舶购置项目”计划购置 6 艘 6-8 万吨级新造干散货运输船舶；本次调整后，“干散货船舶购置项目”将调整为购置 8 艘 6-8 万吨级新造干散货运输船舶，资金缺口将由公司自筹解决，投资总额调整为 189,000.00 万元。公司本次调整未调整拟投入募集资金金额，不存在变相改变部分募投项目募集资金用途的情形。

（5）2024 年 9 月，增加部分募集资金投资项目实施主体

2024年9月5日，国航远洋召开第八届董事会第二十五次临时会议、第八届监事会第十五次临时会议，审议通过了《关于增加部分募集资金投资项目实施

主体并使用部分募集资金向全资子公司提供无息借款及向全资孙公司投资以实施募投项目的议案》，同意增加全资子公司上海国电海运有限公司在香港的全资子公司（即国航远洋的全资孙公司）国远奋进有限公司和国远信诚有限公司作为部分募投项目“干散货船舶购置项目”的实施主体。本次增加部分募集资金投资项目实施主体并使用部分募集资金向全资子公司提供无息借款及向全资孙公司投资以实施募投项目，系公司为进一步提高募集资金使用效率，加快募投项目实施进度，不存在变相改变募集资金用途的情形。

（6）2025 年 6 月，以募投在建船舶开展融资租赁业务

2025年6月23日，公司召开第八届董事会第三十三次临时会议，审议通过了《关于全资孙公司拟开展融资租赁业务进行融资的议案》，拟就2艘在建的属于募投项目的8.9万载重吨散货船开展融资租赁业务。公司于2025年6月25日发布《提供担保暨关联交易的公告》。2025年7月21日，公司孙公司国远奋进与芜湖造船厂有限公司、信金五号(天津)船舶租赁有限公司（简称“信金五号”），孙公司国远信诚与芜湖造船厂有限公司、信金六号(天津)船舶租赁有限公司（简称“信金六号”）分别签署了《船舶建造合同转让协议》，同时国远奋进与信金五号、国远信诚与信金六号分别签署了《融资租赁合同》，并于同日披露《关于融资租赁等合同签署的进展公告》。

（7）2026 年 6 月，部分募投项目延期

2026年6月4日，公司召开第九届董事会第八次会议，审议通过《关于部分募投项目延期的议案》，同意公司根据实际情况将募投项目“干散货船舶购置项目”达到预定可使用状态的日期调整为不晚于2026年12月31日。本议案无需提交公司股东会审议。

9、前次募集资金使用及披露中存在的问题

2024 年 3 月，中国证券监督管理委员会福建监管局对公司出具了《关于福建国航远洋运输（集团）股份有限公司的监管关注函》（闽证监函（2024）121号），关注到公司存在“募集资金三方协议不符合现有规定”以及“资金支取时间先于审批时间”的问题；2024 年 4 月，北京证券交易所针对上述问题对发

行人出具了口头警示。公司已及时对上述问题进行了整改并向福建证监局提交了整改报告。

2024 年 8 月，中国证券监督管理委员会福建监管局对公司出具了《关于福建国航远洋运输（集团）股份有限公司的监管关注函》（闽证监函〔2024〕395 号），提到“国梦航运未开立募集资金专用账户，也未和兴业证券及存放募集资金的商业银行重新签订《募集资金三方监管协议》的情况与公司公告不符”。针对该问题，公司已及时向福建证监局进行了说明并提交了整改报告。

2026 年 3 月 18 日，公司及相关责任人员收到中国证券监督管理委员会福建监管局下发的《行政监管措施决定书》。2025 年 8 月，公司未在《募集资金存放、管理与实际使用情况的专项报告》（公告编号：2025-161）中披露公司之孙公司国远奋进、国远信诚与融资租赁公司、芜湖造船厂有限公司签署的《船舶建造合同转让协议》及相应《融资租赁合同》事项，公司已在 2025 年年度《募集资金存放、管理与实际使用情况的专项报告》“三、本报告期募集资金的实际使用情况”之“（五）募集资金使用的其他情况”对上述事项进行补充披露。

上述事项未对公司募集资金使用造成不利影响，不属于重大违法违规，公司已按要求完成了问题整改。

除此之外，报告期内公司严格按照《北京证券交易所股票上市规则》《北京证券交易所上市公司持续监管指引第 9 号——募集资金管理》和公司《募集资金管理制度》等有关规定及时、真实、准确、完整披露募集资金的存放与使用情况，公司募集资金使用及披露不存在违规情形。

八、本次募集资金用途及募集资金的必要性、合理性、可行性

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它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。

（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市场环境。大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年初，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基础设施和标准规范，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）、RIO TINTO（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理，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。

九、本次发行募集资金专项账户的设立情况以及保证募集资金合理使用的措施

公司已根据中国证监会及北交所的相关规定制定《募集资金管理制度》，建立了募集资金存储、使用、监管和责任追究的内部控制制度，明确募集资金使用的分级审批权限、决策程序、风险控制措施及信息披露要求。

公司本次发行募集资金将存放于董事会指定的募集资金专项账户中，该募集资金专项账户作为认购账户，不得存放非募集资金或用作其他用途，并在认购缴款结束后一个月内与保荐人、存放募集资金的商业银行签订《募集资金三方监管协议》，由保荐人、存放募集资金的商业银行、公司共同监管募集资金按照承诺用途和金额使用。

本次发行募集资金到账后，公司将根据《募集资金管理制度》等相关规定，保障募集资金用于承诺的募集资金投向，并定期对募集资金进行内部检查、配合保荐人和存放募集资金的商业银行对募集资金使用的情况进行检查和监督，切实履行相关决策监督程序、风险控制措施及信息披露义务。

十、本次发行前滚存未分配利润的处置方案

本次向特定对象发行完成后，为兼顾新老股东的利益，本次发行前滚存的未分配利润将由本次发行完成后的新老股东共享。

十一、本次定向发行需要履行的国资、外资等相关主管部门的审批、核准或备案的情况

本次向特定对象发行股票相关事项已经公司第九届董事会第五次临时会议审议通过，尚需公司2026年第三次临时股东会审议，北京证券交易所审核通过并经中国证监会同意注册后方可实施。在完成上述审批手续之后，公司将向北交所和中国证券登记结算有限责任公司北京分公司申请办理股票发行、登记和上市事宜，完成本次向特定对象发行股票全部呈报批准程序。上述呈报事项能否获得批准，以及获得批准的时间，均存在不确定性，提请广大投资者注意审批风险。

十二、表决权差异安排

☐适用 ☒不适用

十三、其他需要披露的情况

☐适用 ☒不适用

第五节 主要财务数据

一、公司最近两年一期主要财务数据和指标

单位：万元

项目	2026年1-6月	2025年度	2024年度
营业收入	64,103.71	99,740.78	93,643.81
毛利率	36.13%	23.22%	20.34%
归属于上市公司股东的净利润	12,397.07	2,771.34	2,266.32
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	10,613.20	2,587.09	1,974.87
加权平均净资产收益率（依据归属于上市公司股东的净利润计算）	8.93%	2.00%	1.67%
扣除非经常性损益后加权平均净资产收益率（归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润计算）	7.64%	1.87%	1.46%
基本每股收益（元/股）	0.22	0.05	0.04
应收账款周转率（次）	8.08	19.83	14.87
存货周转率（次）	21.36	28.12	21.16
经营活动产生的现金流量净额	23,636.34	49,472.45	9,628.77
项目	2026年6月30日	2025年12月31日	2024年12月31日
总资产	487,707.32	435,128.37	390,400.33
总负债	351,582.79	299,878.25	254,336.39
归属于上市公司股东净资产	136,063.23	135,171.77	136,056.30
货币资金	31,402.67	23,073.94	21,444.57
应收账款	10,110.42	4,807.43	4,694.94
存货	1,992.71	1,823.90	3,569.36
固定资产	313,939.36	232,913.51	255,310.01
应付账款	40,416.19	65,050.58	24,048.42
归属于上市公司股东的每股净资产（元/股）	2.45	2.43	2.45

注：公司2024年度、2025年度财务报表已经中审众环会计师事务所（特殊普通合伙）审计并出具标准无保留意见的审计报告；2026年1-6月财务数据未经审计。

上表中，各项指标的计算公式如下：

- 1、毛利率=（营业收入-营业成本）/营业收入
- 2、加权平均净资产收益率=当期净利润/加权平均净资产
- 3、扣除非经常性损益后净资产收益率=扣除非经常性损益后的当期净利润/加权平均净资产
- 4、基本每股收益=当期净利润/加权平均股本
- 5、应收账款周转率=营业收入 / 应收账款期初期末平均余额
- 6、存货周转率=营业成本 / 存货期初期末平均余额
- 7、归属于上市公司股东的每股净资产=归属于上市公司股东的净资产/期末总股本

二、主要财务数据和指标变动分析说明

（一）资产负债表主要科目分析

1、货币资金

报告期各期末，货币资金余额分别为21,444.57万元、23,073.94万元和31,402.67万元。2025年末较2024年末增加1,629.37万元，小幅增加7.60%。2026年6月末货币资金较2025年末增加8,328.73万元，增幅36.10%，主要原因系2026年1-6月航运行业景气度上升，公司业绩良好，销售活动、提供劳务收到的现金增加。

2、应收账款

报告期各期末，应收账款账面价值分别为 4,694.94 万元、4,807.43 万元和 10,110.42 万元。2025 年末较 2024 年末增加 112.49 万元，增幅 2.40%，变动较小。2026 年 6 月末较 2025 年末增加 5,302.99 万元，增幅 110.31%，主要原因系：（1）2026 年 6 月末内贸运价处于近年高位，运价平均指数较期初近乎翻倍，带动收入增长进而推高应收账款；（2）2026 年 1-6 月外租船业务增加；（3）受国际地缘政治影响，燃料油价格大幅上涨，外贸业务因交油形成的应收账款相应增加。

3、存货

报告期各期末，存货账面价值分别为3,569.36万元、1,823.90万元和1,992.71万元。2025年末较2024年末减少1,745.46万元，减幅48.90%，主要原因是：（1）2025年度处置三艘老旧船舶，船舶数量减少导致存油金额减少；（2）2024年末外贸长航线程租航次合同履行成本较高，2025年度完成后转至营业成本。

4、固定资产

报告期各期末，固定资产余额分别为255,310.01万元、232,913.51万元和313,939.36万元。2025年末较2024年末减少22,396.50万元，减幅8.77%，主要原因系2025年度处置老旧船舶国电36、国远6、国远7。2026年6月末固定资产余额较2025年末增加81,025.85万元，增幅34.79%，主要原因：（1）2026年购入一艘CAPE船；（2）两艘新造船竣工转入固定资产；（3）国远26、28、32光租合同

提前终止后，公司直租购入。

5、应付账款

报告期各期末，应付账款账面余额分别为24,048.42万元、65,050.58万元和40,416.19万元。2025年末较2024年末增加41,002.16万元，增幅170.50%，主要原因系2025年新造船项目按工程进度计提应付款项大幅增加。2026年6月末应付账款较2025年末减少24,634.39万元，降幅37.87%，主要原因是2026年1-6月两条新造船交付后，公司按合同支付工程进度款。

（二）利润表主要科目变动分析

1、营业收入

报告期内，公司营业收入分别为93,643.81万元、99,740.78万元和64,103.71万元。2025年较2024年增加6,096.97万元，增幅6.51%，主要系2025年度内贸运价上行，毛利率同步提升，公司顺势扩充内贸运力，营收增加21,172.48万元，同期外贸运价下行，毛利率有所收窄，公司主动缩减外贸运力，营收减少15,075.50万元。

2026年1-6月营业收入比上期的43,551.82万元，增加20,551.89万元，增幅47.19%。主要原因：（1）2026年1-6月内、外贸运价指数均同比大幅回升，运费水平显著提升；（2）2026年1-6月公司两艘新造船投运及一艘CAPE船购入，有效运力增加，相应增加营业收入；（3）2026年1-6月外租船业务增加。

2、归属于上市公司股东的净利润

报告期内，公司归属于上市公司股东的净利润分别为2,266.32万元、2,771.34万元和12,397.07万元。2025年较2024年增加505.02万元，增幅22.28%，主要系营收规模扩大及毛利率提升所致。2026年1-6月，公司归属于上市公司股东的净利润同比增加14,857.75万元，增幅603.81%，主要原因系：（1）2026年1-6月航运景气度上升，内外贸运价指数同比大幅增长；（2）2026年1-6月公司两艘新造船投运、购入一艘CAPE船及国远26、28、32光租船舶合同终止转融资租赁，自身盈利能力提升；（3）投资收益增加及国远8处置产生收益。

（三）经营活动产生的现金流量净额变动分析

报告期各期，公司经营活动产生的现金流量净额分别为9,628.77万元、49,472.45万元和23,636.34万元。2025年度较2024年度增加39,843.68万元，增幅413.80%，主要原因系：1、2025年度销售商品、提供劳务收到现金同比增加6,314.66万元；2、2025年度收到增值税留抵、出口退税及所得税汇算清缴等各类退税返还同比增加11,639.56万元；3、2025年度收回造船保证金等同比增加12,539.39万元；4、2025年度支付造船保证金同比减少7,644.71万元。2026年1-6月同比上期的29,658.31万元，减少6,021.97万元，减幅20.30%，主要原因：1、2026年1-6月行业景气度上升，内外贸运价都有显著提高，公司销售商品、提供劳务收到的现金增加21,038.81万元；2、2026年1-6月公司收到出口退税等税收返还同比减少12,232.05万元,主要系2025年1-6月收到增值税留抵退税12,101万元，2026年1-6月无此项；3、2026年1-6月收到与其他与经营活动相关的经营现金流量同比减少9,724.69万元，主要系2026年1-6月收回造船保证金1,818万元较2025年度 12,584万元，减少10,765万元；4、受地缘政治因素影响船舶燃料油价格上涨及公司增加外租船业务,公司购买商品、接受劳务支付现金增加2,963.82万元；5、2026年1-6月航运业取得较好业绩,公司支付的税金同比增加1,547.43万元；6、公司支付给员工以及为员工支付薪资增加127.57万元；7、公司支付其他与经营活动相关的现金流量同比增加465.22万元，主要原因是天津子公司因国远8处置，退回财政补贴607.77万元。综合上述原因，尽管主营业务现金流明显改善，但因非经常性现金流入减少及成本支出上升共同导致2026年1-6月经营净现金流同比不增反降。

（四）财务指标变动分析

1、偿债能力指标

报告期内，公司的资产负债率分别为65.15%、68.92%和72.09%，呈逐年上升趋势，主要原因系公司为推进船队升级，新增银行借款及融资租赁款所致。2025年末长期借款较2024年末增加8,887.00万元，2026年6月末进一步增加23,908.00万元；长期应付款2026年6月末较2025年末增加45,660.30万元，增幅52.12%，主要系购建固定资产的融资租赁款增加。

报告期内，公司的流动比率分别为1.08、0.37、0.55，2025年末较2024年末大幅下降，主要原因系2025年应付账款较2024年激增41,002.16万元，系在建船

舶按工程进度计提应付造船款。2026年6月末较2025年末回升，主要原因系：

（1）2026年1-6月航运行业景气度上升，公司业绩良好，货币资金较年初增加8,328.73万元，应收账款因运价高位增加5,302.99万元；（2）应付账款随新造船交付支付进度款而减少24,634.39万元，流动负债总额下降。

2、盈利能力指标

报告期内，公司的基本每股收益分别为0.04元/股、0.05元/股和0.22元/股，加权平均净资产收益率分别为1.67%、2.00%和8.93%。2025年度两项指标较2024年度小幅提升，2026年1-6月大幅提升，主要原因系航运市场回暖，运价上行带动公司盈利能力显著增强：2025年毛利率同比提升2.88个百分点至23.22%，2026年1-6月进一步提升至36.13%；航运业务收入2026年1-6月同比增长48.67%，规模效应凸显。

3、营运能力指标

报告期内，公司的应收账款周转率分别为14.87次、19.83次和8.08次。2025年度应收账款周转率较2024年度提升，主要原因系：2025年营业收入同比增长6.51%，而应收账款平均余额较2024年下降20.17%，带动周转效率提升。2026年1-6月应收账款周转率达8.08次，较2025年同期的6.55次略有提升。

报告期内，公司存货周转率分别为21.16次、28.12次和21.36次。2025年度存货周转率较2024年度提升6.96次，主要原因系：2025年存货平均余额较2024年下降22.75%，主要为处置三艘老旧船舶减少存油、上期末外贸长航线程租航次合同履行成本结转至营业成本，带动周转效率大幅提升。2026年1-6月存货周转率达21.36次，较2025年同期的8.72次提升12.64次，主要是本期营业成本随新造船投运、运力提升同比增长15.88%，而存货平均余额维持在较低水平，同比上年同期下降52.71%。

第六节 募集资金用于购买资产的情况

☐适用 ☒不适用

第七节 本次发行对上市公司的影响

一、本次发行对上市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，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：

（一）本次发行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。

（二）本次发行对公司持续经营能力的影响

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。

（三）本次发行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。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。

三、本次定向发行后，公司与发行对象及其控股股东、实际控制人存在同业竞争、潜在同业竞争以及可能存在关联交易等变化情况

本次发行对象尚未确定，公司与最终发行对象及发行对象的控股股东和实际控制人从事的业务是否存在同业竞争或潜在同业竞争的情况，将在发行结束后公告的发行情况报告书中予以披露。

四、通过本次发行引入资产的，是否导致增加本公司债务或者或有负债

本次发行的所有发行对象均以现金方式认购本次向特定对象发行的股票。因此本次发行不涉及引入资产导致公司增加债务或者或有负债的情形。

五、本次定向发行前后上市公司控制权变动情况

截至2026年6月30日，王炎平直接持有公司176,173,843股股份，持股比例为31.72%。王炎平先生的配偶张轶女士持有公司79,772,476股，占公司总股本的比例为14.36%；王炎平先生的儿子王鹏先生通过其实际控制的企业上海融沣商贸有限公司、福建中运世纪投资实业有限公司和上海韦达实业有限公司分别间接控制公司14,902,247股、14,228,000股和4,990,000股，占公司总股本的比例分别为2.68%、2.56%和0.90%；王炎平、张轶和王鹏合计直接和间接控制公司290,066,566股，占公司总股本的比例为52.23%，王炎平现为公司董事长、总裁，张轶为公司副总裁，王鹏为公司副董事长。因此，王炎平为公司控股股东，王炎平、张轶、王鹏为公司共同实际控制人。

本次发行前，公司总股本为555,407,453股，按本次向特定对象发行股票数量为10,000万股的上限计算，本次发行完成后，公司总股本将增加至655,407,453股。

即使按本次向特定对象发行股票数量上限模拟测算，本次发行完成后，王炎平、张轶、王鹏合计控制公司股权的比例为44.26%，不会影响王炎平、张轶、

王鹏作为公司实际控制人的地位，因此本次发行不会导致公司控制权发生变化。

六、本次定向发行对其他股东权益的影响

本次募集资金将用于与公司主营业务相关的用途，有利于保障公司经营的正常发展，从而提高公司整体经营能力，增加公司的综合竞争力，为公司后续发展带来积极影响。本次发行后公司的总资产及净资产规模均有提升，对其他股东权益或其他类别股东权益有积极影响。

七、本次定向发行相关特有风险的说明

（一）对本次募投项目的实施过程或实施效果可能产生重大不利影响的因素

1、募集资金投资项目收益不能达到预期的风险

本次募集资金投资项目的可行性分析是基于当前经济形势、市场环境、行业发展趋势及公司实际经营状况做出，尽管公司已经对募集资金投资项目的经济效益进行了审慎测算，认为公司募集资金投资项目的收益良好、项目可行，但由于市场发展和宏观经济形势具有不确定性，如果募集资金不能及时到位、市场环境发生极其不利变化及行业竞争加剧，将会对项目的实施进度、投资回报和公司的预期收益产生不利影响。

2、每股收益和净资产收益率摊薄的风险

本次发行的募投项目从规划、建设、达产至产生效益需经历一个完整的投产周期，预期利润难以在短期内释放，发行后股本规模及净资产规模的扩大可能导致公司的每股收益和净资产收益率被摊薄的风险。

（二）可能导致本次发行失败或募集资金不足的因素

1、审批风险

本次向特定对象发行已经公司董事会审议通过，尚需公司股东会审议通过及北京证券交易所审核通过并经中国证监会作出予以注册决定后方可实施。该等审批事项的结果存在不确定性。

2、发行风险

由于本次发行为向符合条件的特定对象发行股票募集资金，且发行结果将

受证券市场整体情况、公司股票价格走势、投资者对本次发行方案的认可程度等多种内外部因素的影响。因此，本次向特定对象发行股票存在募集资金不足的风险。

（三）对公司核心竞争力、经营稳定性及未来发展可能产生重大不利影响的因素

1、行业周期性波动风险

航运业属于周期性行业，受宏观经济周期和行业周期波动的影响较大。货物的运输需求及运输价格与宏观经济周期、市场运力供求情况等息息相关。若宏观经济增速下行，市场需求放缓，货物贸易量下降，将会导致运输需求下降，进而对公司的经营状况产生负面影响；若后续航运企业全力提高运力，行业供给扩张，而需求增长未跟上运力增长，则可能造成行业运载供给能力过剩，从而对公司的业务和经营业绩造成不利影响。同时，公司经营策略、运力的变化、客户结构等自身经营因素的不利变化也可能对公司的业务和经营业绩造成影响。

2、经营业绩波动风险

在行业周期性波动的背景下，干散货航运业存在各种潜在不确定性因素，如安全事故突发、燃油价格上涨、人力成本上升、全球货物贸易量下降导致运输需求减少等，将对航运类企业经营业绩的稳定构成较大不利影响；若未来运价指数出现大幅波动，将对公司经营业绩带来较大影响。此外，其他预期外重大风险事件也将会对公司经营产生较大冲击。若上述风险因素叠加或出现极端不利情况，公司可能出现经营业绩大幅下滑或亏损的风险。

3、行业竞争风险

我国干散货水上运输业资本密集，行业集中度较低。市场竞争主要基于供求关系，行业内企业面临来自竞争对手在航线布局、船舶状况、运力、运价、服务质量等各方面的竞争压力，竞争激烈。

干散货船的所有权及控制权高度分散，并在众多市场参与者之间进行分配。拥有更多资源的竞争对手可以通过整合或收购经营更大的船队，并且可提供更低的租船费率及更优质的船舶。同时，市场上具有全面的支持服务网络，让航运公司可分包部分船舶业务功能及经营给予该等服务供货商，例如船舶管理公

司、租赁经纪、船级社及船务代理等，从而有利于新进者和现有经营者扩展其运力。

虽然行业整体市场规模庞大，具有较高的进入壁垒，竞争格局相对稳定，但是行业发展趋势也在发生新的变化：一是船队发展追求规模化、大型化、网络化的趋势业已形成，联盟合作日益紧密，促使行业集中度逐步提升；二是船舶逐步向大型化、智能化、节能型发展，科技含量越来越高。

发行人是国内干散货运输的大型航运企业之一，运力规模排名靠前，竞争优势突出，市场地位较为稳固。未来，若公司未能顺应市场发展趋势，未能不断提高市场竞争力，则存在因市场竞争加剧而导致行业地位及市场份额、利润率下降的风险，从而影响公司的经营业绩和财务状况。

4、船舶安全运营风险

船舶在海上运行时，可能存在因恶劣天气、船舶碰撞、搁浅、火灾、机械故障、人为错误和渗漏引致的污染等不可抗力或人为因素造成运输标的损坏或灭失、海事财产损失或人员伤亡等。此外，地震、台风、海啸等自然灾害以及海盗、恐怖事件、战争和罢工等都可能对公司船舶运营造成影响，给公司带来损失。

若发生安全事故，则可能导致公司面临财产赔偿风险。尽管公司已为所有自营船舶投保了船舶油污损害民事责任保险、船壳险以及船东责任险，在一定程度上减轻了相关风险，但事故的发生仍可能影响公司正常的生产经营。

5、客户集中度较高的风险

报告期内，公司客户相对集中。公司的最终货主客户主要分布在煤炭、钢铁、矿石、粮油等领域，如果这些客户由于国家政策调整、宏观经济形势发生变化、市场竞争加剧导致其自身经营波动，或因客户经营不善、战略失误、受到相关部门处罚等内外原因致使其市场份额缩减，将导致客户对本公司的服务需求降低或付款能力降低，进而对本公司的生产经营产生不利影响。

同时，若公司与主要客户之间的合作关系发生不利变化，或公司未能根据客户需求变化及时调整经营策略并提高服务水平，而使得主要客户转向其他船东公司，公司可能面临业绩下滑的风险。

6、燃油价格上涨风险

燃油费用的支出是航运公司最主要的成本项目之一，船用燃油价格的波动会对公司的燃油费用支出产生影响，进而对公司的财务状况产生影响。船用燃油价格同国际原油、成品油价格密切相关，国际原油和成品油价格则受全球及地区政治经济的变化、原油和成品油的供需状况等多方面因素的影响。

近年来，受全球地缘政治、贸易争端及战争等因素影响，国际原油价格出现较大幅度波动。若国际原油价格上扬，将引起公司燃油成本的上升，从而导致公司船舶运营成本上升，进而影响公司的盈利水平。公司若不能有效地将燃油价格上涨的压力转移，将会对公司的生产经营产生不利影响。

7、募集资金投资项目实施风险

公司本次向特定对象发行股票募集资金投资项目虽然经过了慎重、充分的可行性研究论证，但由于募集资金投资项目的实施需要一定的时间，期间宏观政策环境的变动、行业竞争情况、市场容量发生不利变化等因素会对募集资金投资项目的实施产生较大影响。此外，在项目实施过程中，若发生募集资金未能按时到位、实施过程中发生延迟实施等不确定性事项，也会对募集资金投资项目的预期效益带来较大影响。

第八节 备查文件

一、《福建国航远洋运输（集团）股份有限公司第九届董事会第五次临时会议决议》

二、与本次发行有关的其他重要文件

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