

证券代码：920571

证券简称：国航远洋

公告编号：2026-121

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 11 日

活动地点：线上

参会单位及人员：开源证券股份有限公司、昆仑信托证券投资部、招商基金管理有限公司、银河基金管理有限公司、交银施罗德基金管理有限公司、东吴基金管理有限公司、中加基金管理有限公司、诺德基金管理有限公司、陆家嘴国泰人寿保险有限责任公司、浙江睿远基金、国新投资有限公司、华林证券股份有限公司、南方基金管理股份有限公司、鲸域资产私募基金有限公司

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：上半年公司业绩大幅增长的主要原因是什么？

答：2026 年上半年，公司归母净利润实现 1.24 亿元，同比增长 603.81%。业绩大幅增长的原因可归纳为以下层面因素：

（1）运价回升：内外贸运价指数同比大幅回升。BDI（波罗的海干散货指数）上半年均值 2346.94 点，同比上涨 83.64%；BCI（海岬型船运价指数）均值 3638 点，同比上涨 93.30%；CBCFI（中国沿海煤炭运价指数）均值 918.92 点，同比上涨 40.4%。运费水平显著提升，驱动收入端增长。

（2）运力增加：两艘 63500DWT 新造船 GH PRIDE 轮（1 月交付）和 GH HARVEST 轮（2 月交付）投入运营，4 月购入首艘（CAPE）散货船 GH VISION 轮。

（3）外租船业务增长：外租船业务增加，带动收入增长，灵活补充运力缺口。

此外，公司综合毛利率从 18.87%升至 36.13%，提升 17.26 个百分点，核心航运业务毛利率达 37.01%，提升 17.90 个百分点。营业成本增速远低于收入的增速，形成明显的量价齐升格局。

问题 2：公司运力扩张进展如何？新船交付和建造计划怎样？

答：公司报告期内运力规模与结构双升级，船队扩张成效显著，是支撑收入增长的核心因素之一。

2026 年 1 月和 2 月，两艘 63500DWT 散货船交付，搭载智能机舱、智能航行辅助设备，直接接入自研 MOS 航运管控系统。

2026 年 4 月购入首艘 CAPE 型散货船，标志着公司正式进军 CAPESIZE 船型运营领域，铁矿运输能力大幅提升。

4 艘 89000DWT 甲醇双燃料干散货船有序推进，其中第二艘已于 2 月进入码头舾装阶段，两艘已进入设备调试阶段。新船计划 2026 年至 2027 年陆续投入运营，投产后航行阶段可实现二氧化碳近零排放。

截至 6 月末，公司自有及控制船舶运力同比增长 34.79%，固定资产达 31.39 亿元（较期初增加 8.10 亿元）。自 2024 年至今累计新增运力规模突破 70 万载重吨。船队平均船龄仅 7 年多，远低于全球干散货船队 12-13 年的平均船龄，年轻

化低碳船队直接拉高整体毛利率，大幅优于行业平均水准。

公司目前拥有好望角型、巴拿马型和灵便型等多种干散货船舶，公司 19 艘五星红旗船队，保障了国家战略物资运输。以自有运力为基础，通过租赁运力补充扩大运力规模。根据公司“六五”战略规划，未来五年将紧扣航运市场发展，推动自营运力规模提升至 450 万载重吨，构建多元互补、梯度合理的现代化船型体系。

问题 3：公司在绿色低碳转型方面的布局进展如何？

答：公司将低碳运力作为核心经营性资产而非成本负担，绿色转型布局行业领先：

（1） 甲醇双燃料新船方面：

在建 4 艘 89000DWT 甲醇双燃料干散货船，船舶燃烧绿色甲醇可实现航行阶段近零二氧化碳排放。其中两艘已进入设备调试阶段，计划 2026-2027 年陆续投入运营。第二艘已于 2 月进入码头舾装阶段，绿色运力占比持续提高。

（2） 碳强度评级

6 艘船舶 CII（碳强度指标）评级达到 B 级以上，优于行业平均水平，符合 IMO 2026 年碳强度新规要求。甲醇双燃料船投产后将享受环保船型租金溢价，在 IMO 环保新规下具备长期竞争力。

（3） 绿色甲醇产业生态

2026 年 6 月与明阳集团签署战略合作，覆盖海上风电大件全球海运、绿色甲醇产业共建、海上风电全域无人运维，构建航运+新能源深度绑定的产业协同。

通过绿色甲醇产业链合作，为甲醇双燃料船提供燃料供应保障。

绿色运力先发优势在 IMO 碳强度新规趋严趋势下，将成为公司的长期竞争壁垒。

问题 4：国内外业务毛利率同比大幅提高，原因及趋势如何？

2026 年上半年，国际航线收入：3.06 亿元，同比增长 37.93%，毛利率 43.73%（同比提升 14.82 个百分点）。国内航线收入：3.35 亿元，同比增长 56.77%，毛利率 29.21%（同比提升 20.72 个百分点）。外贸收入占比达 47.67%，较上年同

期提升 3.2 个百分点。

国际干散货运价涨幅更大，BDI 上半年均值同比上涨 83.64%，远高于国内 CBCFI 的 40.4%涨幅，国际航线运价绝对水平更高。

船型匹配：国际航线配置巴拿马型、超灵便型及新购入的海岬型船舶，匹配本轮运价上行周期；国际长航线运费率高于国内短航线。

客户结构：国际端客户覆盖力拓、托克等全球大宗商品巨头，长协货源占比提升，议价能力较强；国内端以电煤运输为主，受保供政策影响，运价弧性相对受限。

趋势方面，公司坚持内外贸兼营战略，灵活调配运力倾斜高运价外贸航线，同时稳住内贸电煤运输基本盘。随着海岬型船投入运营及新加坡公司拓展东南亚市场，国际业务占比有望进一步提升，对公司整体毛利率形成正向拉动。

问题 5：公司 2026 年上半年研发费用同比大增 331.64%，主要投向哪些领域？

2026 年上半年，公司研发费用 264.23 万元，同比增长 331.64%，研发投入强度显著提升。主要投向及成果如下：MOS 智慧航运管理系统；自研 MOS 航运管理系统已迭代至 4.0 版本，岸基管理端及全部自有营运船舶实现全覆盖。实现全流程无纸化精细管控，放大低碳船队运营收益。

建立产学研合作与研发平台：全资设立上海国远绿能航运科技有限公司作为专项科研主体。联动上海海事大学、上海交通大学落地产学研项目，深耕船舶能效优化、航运 AI 助手、海运大数据仓库等前沿方向。截至目前，公司拥有发明专利 1 项、实用新型专利 2 项、软件著作权 46 项、软件产品 6 项。

2025 年研发投入 284.68 万元，2026 年研发预算上调至 368.71 万元，持续加大技术投入。研发费用率虽仍处于早期阶段，但增速远超收入增速，体现公司向技术型航运企业转型的战略决心。

福建国航远洋运输(集团)股份有限公司

董事会

2026年8月12日