



2023年北交所个股研究系列报告

国航远洋 (833171. BJ)-

干散货运输企业研究



一、公司主要从事干散货运输业务，过去五年成长性不高，业绩增长持续性不强。

国航远洋成立于2001年，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，船队分为国远系列和国电系列，以多种巴拿马型和灵便型干散货船舶为主。2022年公司第一大营收来源于航运业务（收入为11.37亿元，占比98.1%）。其中前五大客户贡献收入占比下降至57.8%。国内外地区业务收入均衡。

从营收及增速角度来看，2022年公司营收规模为11.58亿元，同比增速为-19.5%。2018年至2022年复合增长率为2.1%，成长性不高，且期间同比增减变动幅度大，增长持续性不强。2023年一季度营收为1.92亿元，同比下降33.9%。

从净利润角度来看，2022年为0.77亿元，其中收益占当期归母净利润比达40.9%。2023年一季度归母净利润为-0.15亿元，同比下降122.5%。

二、全球海运贸易前景良好，2022年运力增加，运价下降

新型冠状疫情暴发前全球海运贸易总量逐年增加，至今逐步恢复。2022年全球海运贸易量为111.5亿吨，增速放缓。预计未来全球海运量有望持续增长，2023-2027年年均增长率将为2.1%。

干散货运输是水上运输的主要方式之一，占全球总货运量的比例超过四成，市场空间大。从国际干散货运输市场需求上看，2022年，全球干散货航运总量为52.5亿吨，较上年下降2.7%，短期需求下降，但长期需求向好。从国际干散货市场动力供给端上看，2022年全球干散货运力稳步小幅增长，运价下降并恢复至疫情前同期水平。从国内干散货运输市场需求上看，煤炭、铁矿石等货类吞吐量占港口吞吐量超三成，是推动干散货运输市场发展的主要动力。从供给端上看，我国干散货船运力供给逐年增加，运价2022年下跌至疫情前水平。

三、运力供给市场上，中国散货船型运力排名世界第一，远洋海运公司排名第一

中国大陆拥有船队总运力排名世界第二，其中散货船型运力排名世界第一。从干散货运输船舶类型来看，好望角型总动力规模最高。

从企业经营船队综合运力来看，中国远洋海运集团以11,382万载重吨/1,394艘排名世界第一，其中干散货船队运力4,514万载重吨/437艘。

中国地区，国际航运业务和国内沿海航运业务中远海运集团一家独大，船舶数量和载重总量排名第一。其中干散货运输业务强者恒强现象凸显，中远海运和招商轮船两家独大。2022年中国A股已上市企业中招商轮船一家独大，船队运力和货运量排名第一，营收已过百亿元规模。

01

公司基本情况

- 1. 1 主营业务和产品
- 1. 2 股权结构
- 1. 3 营收净利分析
- 1. 4 成本费用分析

- 国航远洋成立于2001年，主营业务为国际远洋、国内沿海及长江中下游的干散货运输业务，主要运输货物为电煤、铁矿石、粮食等干散货。公司船队分为国远系列和国电系列，以多种巴拿马型和灵便型干散货船舶为主。
- 公司第一大营收来源于航运业务（收入为11.37亿元，占比98.1%）。内外贸收入均衡，外贸收入毛利率最高。
- 公司2022年前五大客户贡献收入占比为57.8%，占比下降，但仍然面临客户集中度过高风险。此外，天津国能海运客户贡献收入虽然过去三年有所下降，但占比较高，公司面临单一客户集中度过高风险。

图表1：国航远洋运输船舶介绍

船队	船舶名称	船籍港	长宽	载重量
国远系列	国远6	福州	189*31	4.6万吨
	国远82、86、88		229*34	8.2-8.8万吨
	国远7、9	上海	189*31	4.7-4.8万吨
	国远8、10、	天津	224*32	7.4-7.5万吨
	国远12、16、18、20、22、26、28、32		224*32	7.2-7.5万吨
	国电7	上海	178/191 *27/32	3.3-5万吨
国电系列 (包括参股公司)	国电6、8、9、10、11、12、15、16、17、18、19、20、21、22、23、25、26、28、32	天津	178/225 -*32	3.3-6.6吨

图表2：公司2022年各业务收入规模及占比

分产品	收入(万元)	占比(%)	毛利率(%)
航运业务	113,661	98.1%	24.1%
船用配件物料贸易	965	0.8%	38.3%
燃油料贸易	48	0.0%	3.9%
船舶管理	1,020	0.9%	29.0%
煤炭业务	9	0.0%	-
办公物业出租	135	0.1%	-
合计	115,839	100.0%	24.22%

图表4：公司2022年各地区收入规模及占比

所在地区	收入	占比	毛利率
内贸	5.77亿元	50.7%	10.73%
外贸	5.60亿元	49.3%	37.93%

图表3：公司最近两年前五大客户收入及占比

2021年			2022年		
客户	收入(亿元)	占比	客户	收入(亿元)	占比
国家能源集团控股的4家公司	7.33	51.9%	天津国能海运	4.46	38.5%
B	0.57	4.1%	B	1.04	9.0%
C	0.46	3.3%	C	0.42	3.7%
D	0.46	3.2%	D	0.39	3.3%
E	0.40	2.8%	E	0.39	3.3%
合计	9.2	65.3%		6.7	57.8%

备注：1、天津国能海运有限公司（占43.8%）、国能远海航运有限公司、天津远华海运有限公司、国家能源集团江苏燃料有限公司四家公司属于国家能源集团控股子公司

2、天津国能海运权属子公司的联营企业，系关联交易

- 公司前十大持股股东合计持股68.5%，股权相对集中。第一大股东王炎平和第二大股东张轶为夫妻关系。上海融沣融资租赁和福建国航远洋投资为王炎平之子王鹏控制的公司，王鹏和林婷为夫妻关系，林耀明为林婷之父。前十大股东2023年开始至今尚未发布减持计划，股权结构稳定，张轶等公司高级管理人员看好公司长期发展，2023年发布增持公司股份计划。
- 公司最终控制方为自然人王炎平先生、张轶女士、王鹏先生共同控制。截至2023年03月31日，三位股东合计持有公司股权比例为51.4%。
- 公司和国家能源集团共同控股天津国能海运（占40%股权），每年持续给公司贡献较高的投资收益，同时国家能源集团赋能提升公司业务量。

图表5：截至2023年一季国航远洋前十大股东持股及变化情况

持股排名	股东名称	股东性质	持股数量(股)	持股比例(%)	较上期持股变动数(股)	备注
1	王炎平	个人	176,173,843	31.7	106,300	公司总裁 实控人
2	张轶	个人	80,020,000	14.4	20,000	公司副总裁 实控人
3	连捷投资集团有限公司	投资公司	22,162,400	4.0	不变	-
4	林耀明	个人	17,940,900	3.2	不变	王鹏配偶 之父
5	陈亮	个人	16,538,114	3.0	-2,084,506	
6	上海融沣融资租赁有限责任公司	其它	15,275,247	2.8	不变	王炎平之子 王鹏
7	郑良彬	个人	15,118,000	2.7	不变	
8	福建国航远洋投资实业有限公司	投资公司	14,228,000	2.6	不变	炎平之子 王鹏
9	林婷	个人	12,358,333	2.2	不变	王炎平 儿媳
10	兴业证券股份有限公司	证券公司	10,376,930	1.9	新进	
合计			380,191,767	68.5		

图表6：截至国航远洋重要控股参股子公司基本情况介绍

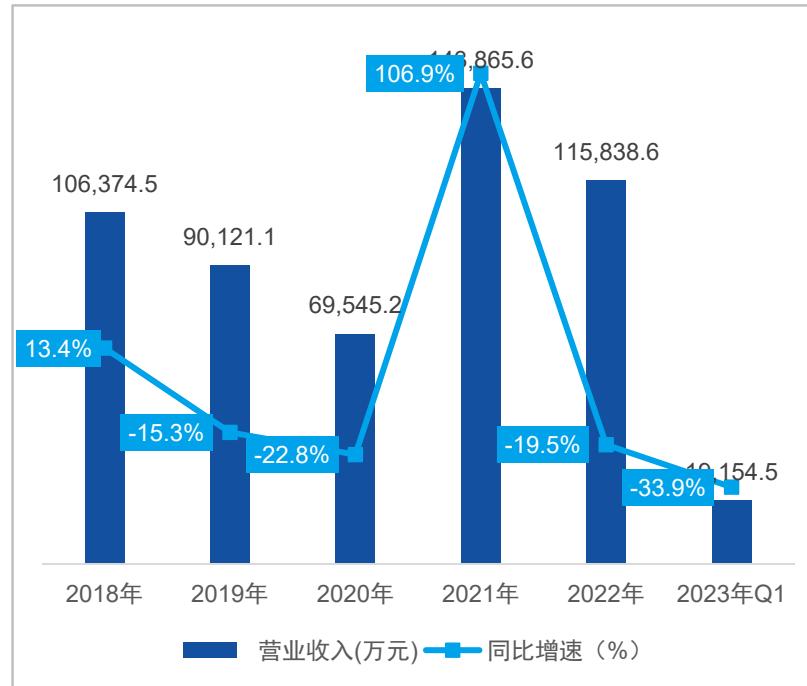
序号	参控公司	参控关系	注册地	持股比例(%)	净利润(亿元)	主营业务	备注
1	天津国能海运有限公司	联营企业	天津	40	1.85	干散货运输	计入公司投资收益
2	上海国电海运有限公司	全资子公司	上海	100	0.159	干散货运输	
3	上海福建国航远洋船舶管理有限公司	全资子公司	上海	100	-	船舶管理	
4	上海福建国航远洋运输有限公司	全资子公司	上海	100	1.06	干散货运输	

图表7：天津国能海运有限公司持股股东介绍

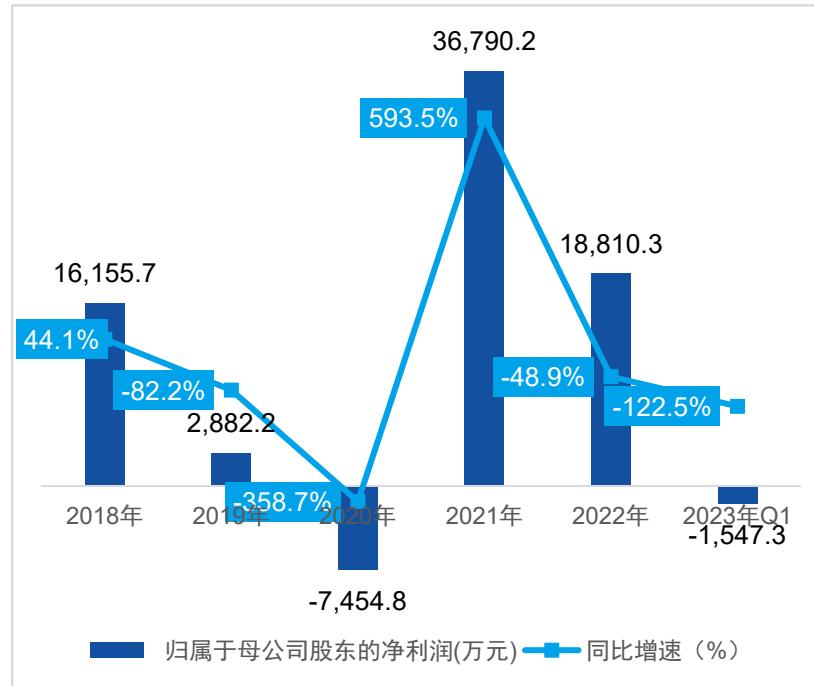


- 从营收规模同比增速来看，2021年营收规模创下历史新高，同比增速达106.9%（因2020年疫情暴发，2021年海运物流能力的供需不匹配导致运费激增），其余年份营收规模同比增速均为负值。从成长性来看，公司营收规模五年复合增长率为2.1%，成长性不高。期间同比增减变动幅度大，增长持续性不强。2023年一季度营收为1.92亿元，同比下降33.9%。
- 从归母净利润规模同比增速来看，2018年至2022年期间变动幅度大，盈利能力不稳定。2021年随着运价上升和运力充足且效率提升等影响下，盈利能力显著提升，归母净利润同比增速达593.5%。2023年一季度归母净利润为-0.15亿元，同比下降122.5%。
- 公司盈利质量受投资损益影响显著。公司持有天津国能海运有限公司40%股份，2021年至2022年期间投资收益占归母净利润比重约四成。

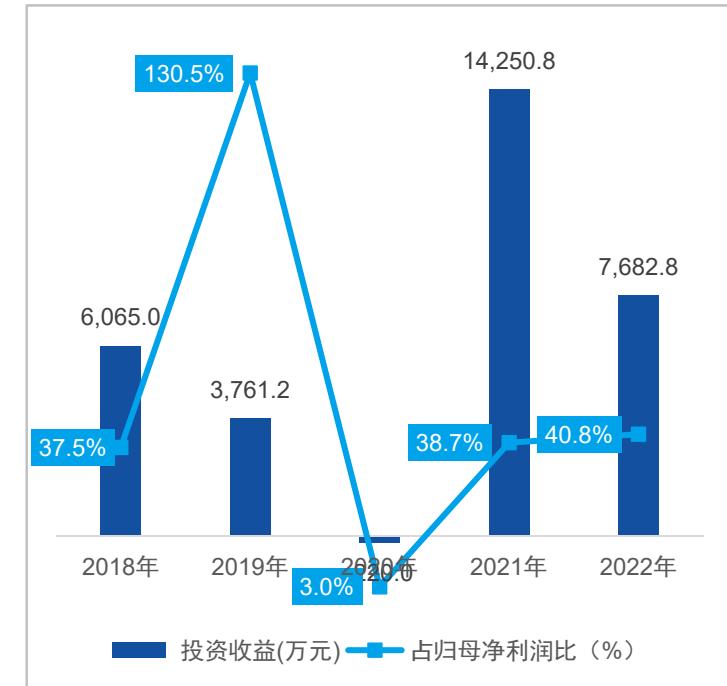
图表8：公司2018至2023年Q1营收规模及同比增速



图表9：公司2018至2023年Q1归母净利润及同比增速

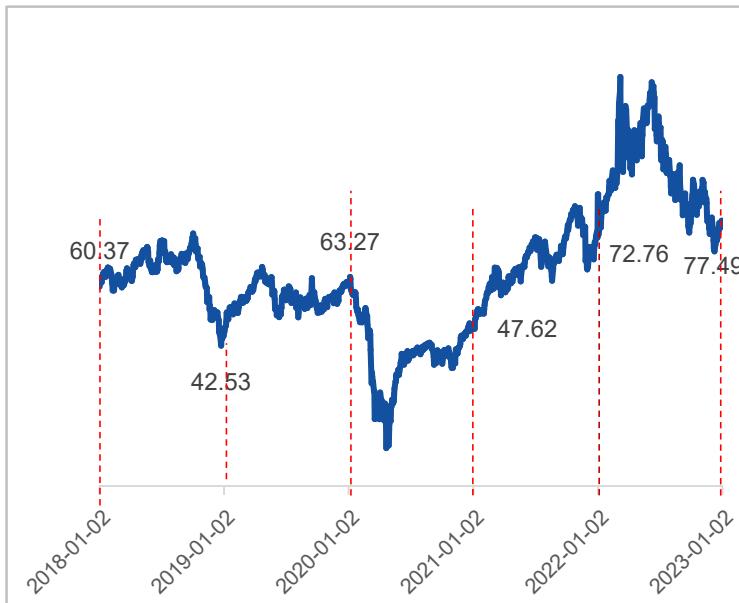


图表10：公司2018至2022年投资收益及占归母净利润比

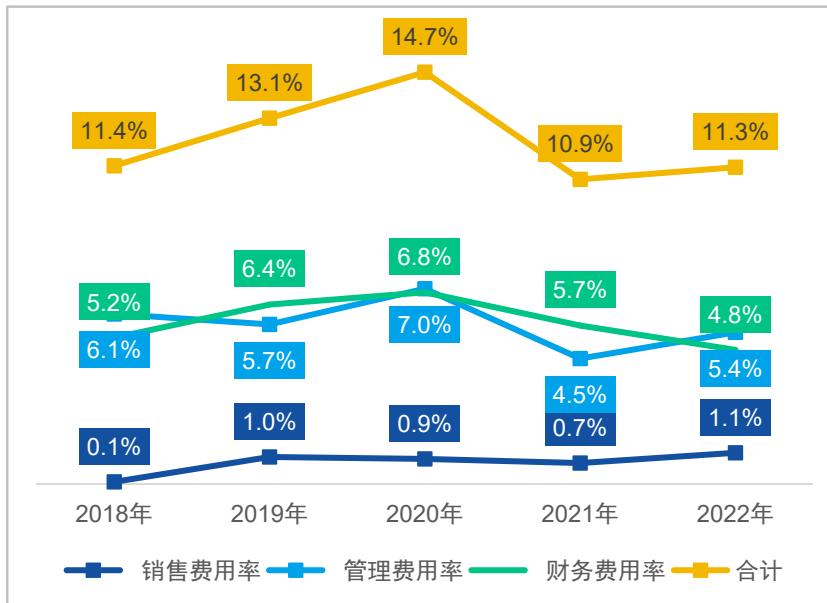


- 从成本角度来看，公司营业成本主要由燃油成本、人工成本、折旧与租赁费、港杂费用及其他组成，其中燃油成本2021年占比为43%（2020年为37.8%），受原油市场价格波动影响。2022年虽受地缘政治、贸易战等因素的影响，燃油价格波动幅度较大，但整体变化不大，油价成本稳定。2022年销售毛利率下降（由2022年的30.5%下降至24.2%）的原因系公司运价较去年有较大幅度下滑所致。
- 从费用角度来看，2018年至2022年期间呈先增加后减少态势，其中2018年至2020年逐年提升，2020年达到最高值。原因为2020年新型冠状病毒疫情暴发，营业收入大幅下降。2021年至2022年下降并保持稳定水平。2021年大幅下降一方面因为2021年在航运市场恢复，运价上升，营收规模快速增加，另一方面因为2020年疫情后公司开始重视费用管控。
- 从净利率角度来看，2018年至2022年期间波动较大。2020年受疫情影响，无市无价，营收显著下滑。2021年航运市场恢复，运价上升，加上新增二艘新造船，有市有价，2021年公司归母净利率大幅提升。2022年运价下降，有市无价，盈利能力和盈利质量显著下降，净利率下降。

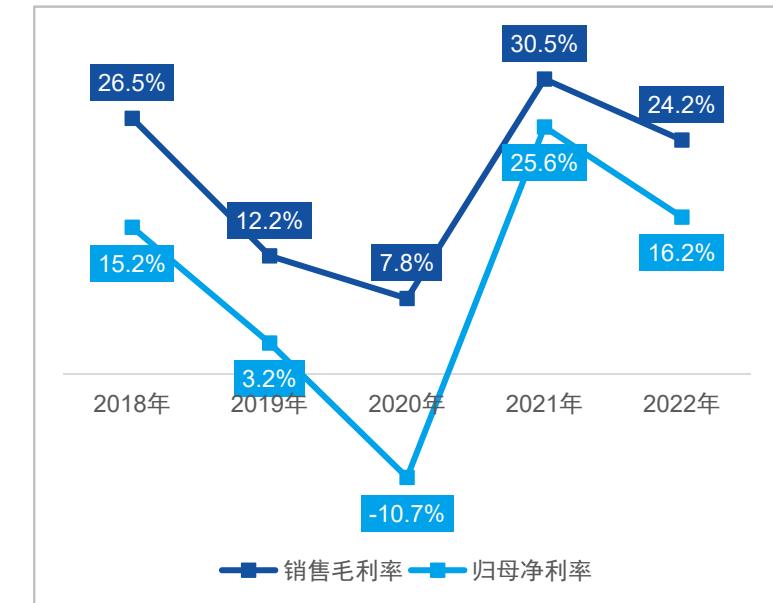
图表11：2018年至2022年WTI原油期货结算价变化走势（单位：美元/桶）



图表12：2018年至2022年公司期间费用率变化情况



图表13：2018年至2022年公司毛利率、净利率变化情况



02

水上运输行业分析

- 2. 1 全球干散货行业发展情况
- 2. 2 中国干散货行业发展情况
- 2. 3 全球干散货行业竞争格局
- 2. 4 中国干散货行业竞争格局
- 2. 5 同行比较

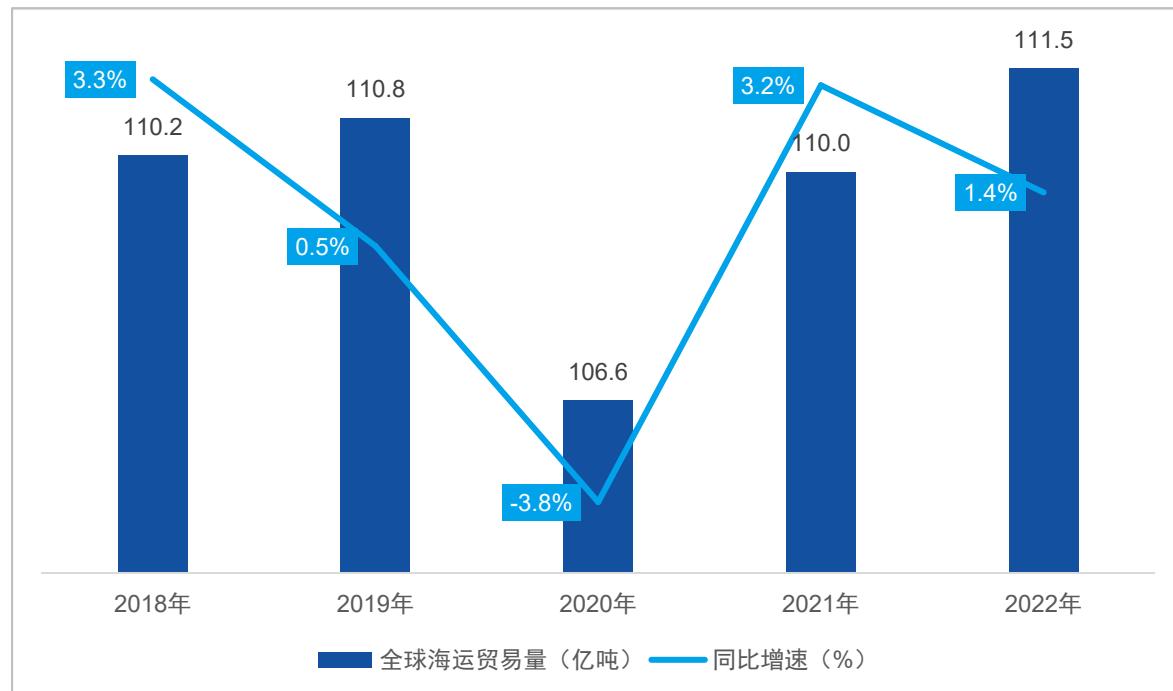
2.1 全球干散货行业发展情况

新型冠状疫情暴发前全球海运贸易总量逐年增加，至今逐步恢复，未来有望保持持续增长

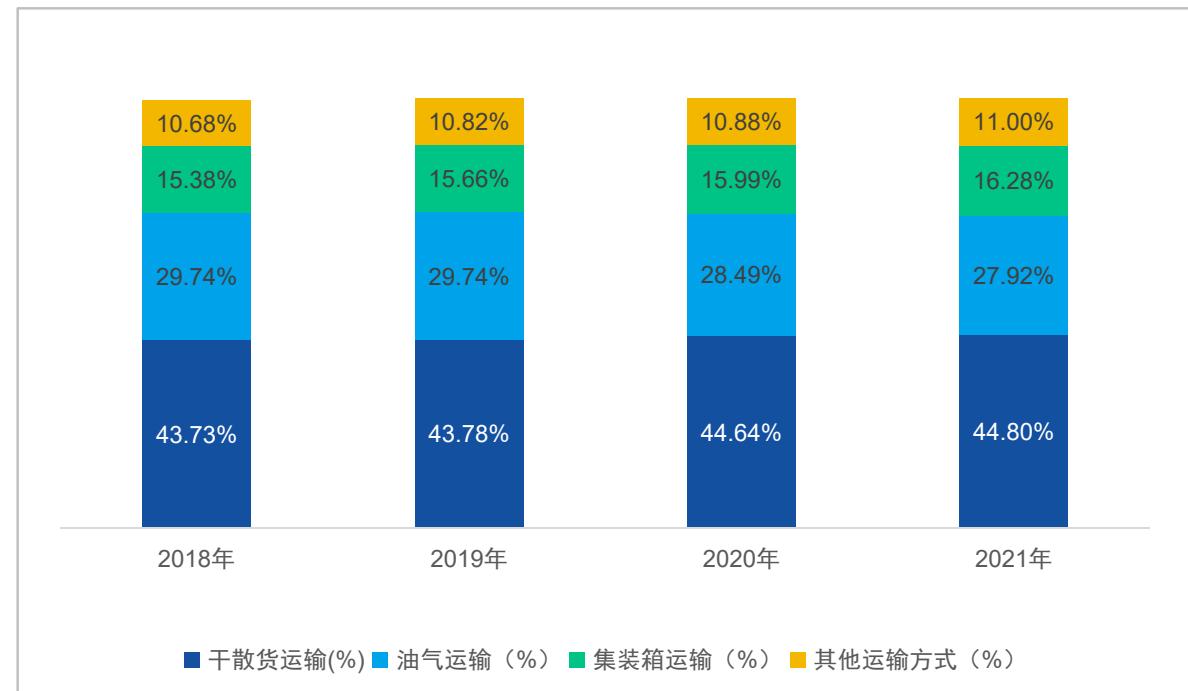


- 从贸易量上看，船舶运载的货物占全球贸易量的80%以上，对于大多数发展中国家这一比例甚至更高。新型冠状疫情暴发前全球海运贸易总量逐年增加。2020年受疫情爆发影响，全球贸易活动受阻，致使海运贸易总量急剧下降，2021年开始反弹和逐步恢复。根据UNCTAD（下称贸发会议）发布的数据显示，2022年全球海运贸易量为111.5亿吨，增速放缓。同时该机构预计未来全球海运量有望持续增长，2023–2027年年均增长率将为2.1%。
- 从海运结构上看，干散货运输是水上运输的主要方式之一。根据克拉克森数据，干散货运输货运量占全球总货运量的比例超过40%。2018年至2021年期间，干散货运输占比保持逐年小幅上升趋势。

图表14：2018年至2022年全球海运贸易量及同比增速



图表15：2018年至2021年全球海运结构变化情况



数据来源:UNCTAD(贸发会议)、克拉克森、亿渡数据整理

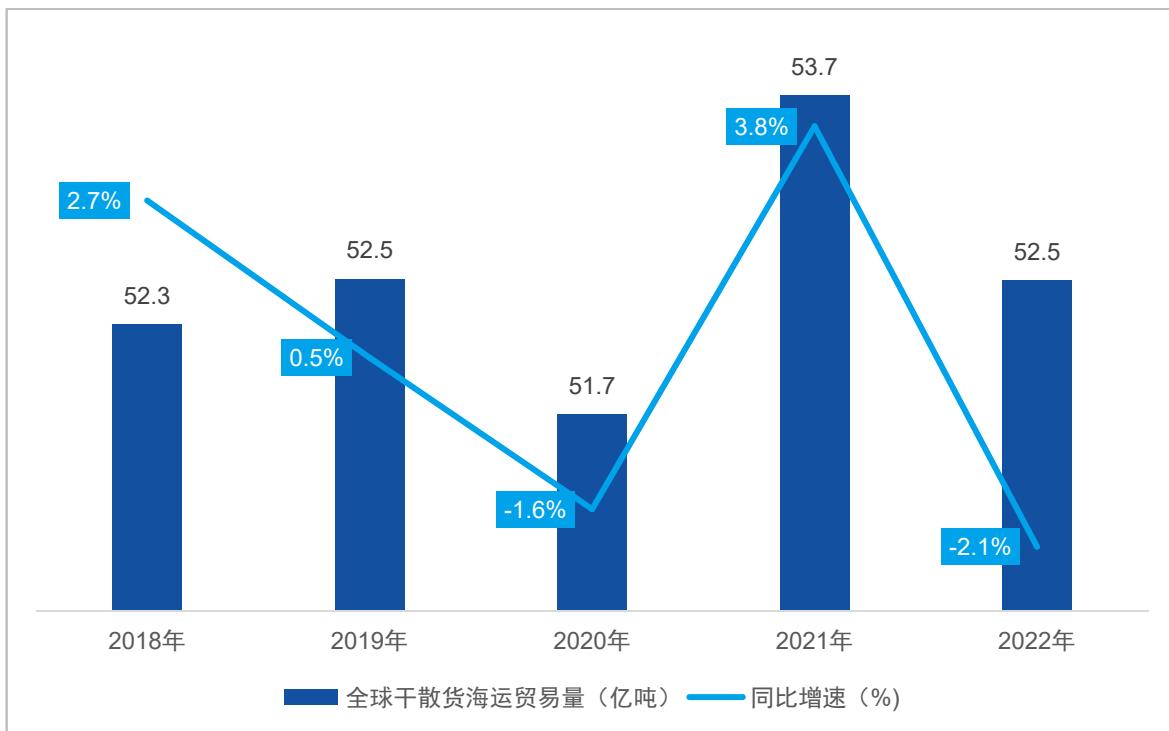
2.1 全球干散货行业发展情况

受干散货主要出口国和进口国贸易量下降影响，国际干散货航运总量2022年出现收缩

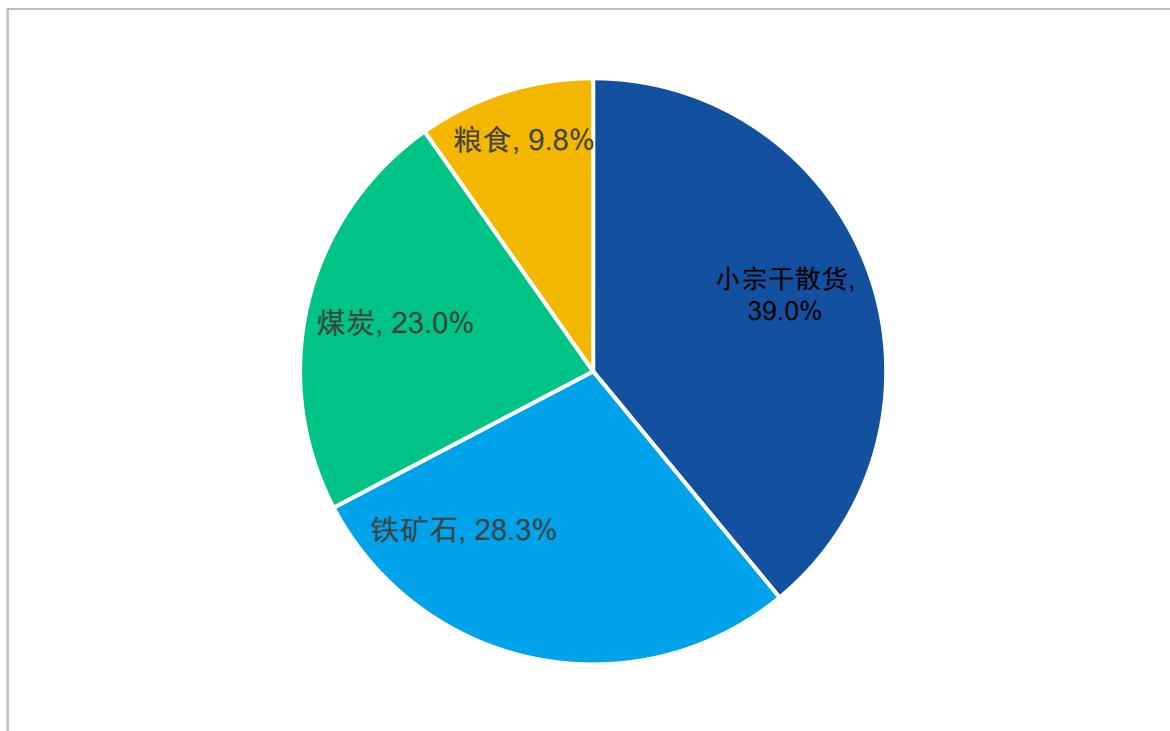


- 从需求端上看，2022年，全球经济增长放缓，印尼、印度、俄罗斯等国限制粮食、煤炭等干散货物出口，我国作为世界第一大货物贸易国，**铁矿砂及其精矿**（11.1亿吨，同比下降1.5%）、**煤及褐煤**（进口量2.9亿吨，同比下降9.2%）、**粮食**（1.5亿吨，同比下降10.7%）等干散货进口需求减弱，完成外贸货物吞吐量下降（46.1亿吨，同比下降1.9%）。在此背景下，**国际干散货航运总量出现收缩**。据克拉克森统计，2022年，全球干散货航运总量为52.5亿吨，较上年下降2.7%。
- 从干散货物贸易量结构上看，全球干散货物贸易以小宗干散货、铁矿石和煤炭为主。2021年的贸易量占比分别为39.0%、28.3%、23.0%，合计占比为90.1%。

图表16：2018年至2022年全球干散货海运贸易量及同比增速



图表17：2021年全球干散货物贸易量结构



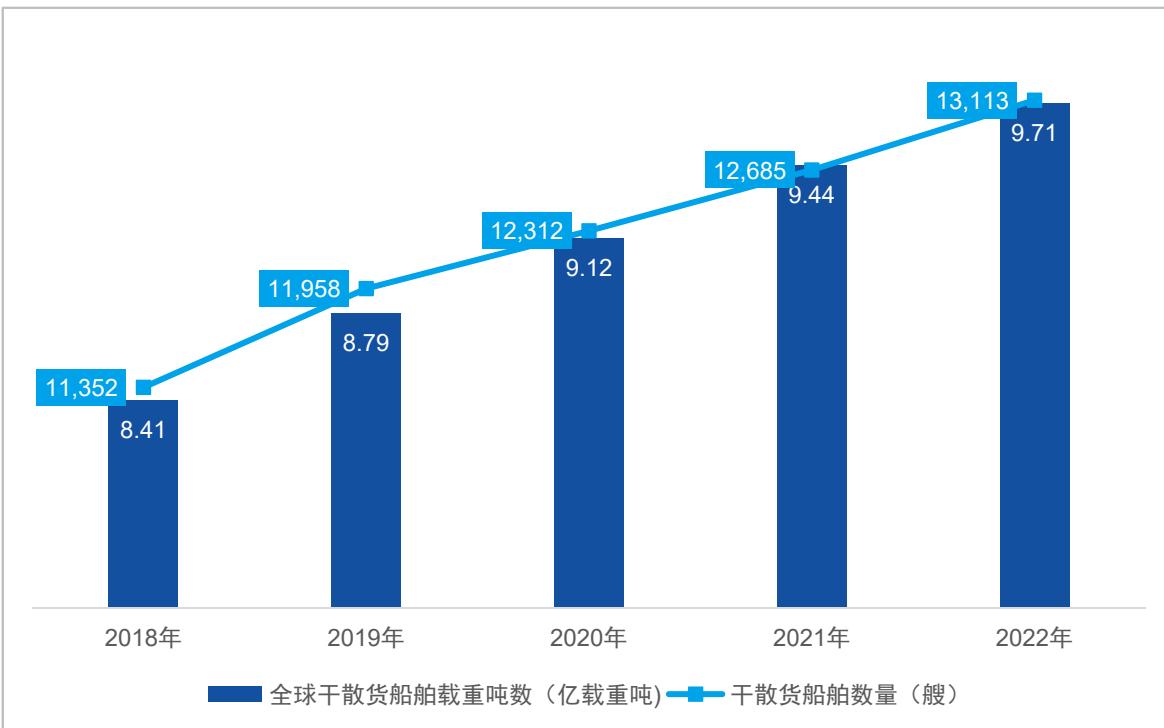
2.1 全球干散货行业发展情况

从动力供给端上看，全球干散货运力稳步小幅增长，运价下降并恢复至疫情前同期水平



- 从动力供给端上看，全球干散货运力稳步小幅增长。2022年全球共有干散货船13,113艘，同比增长3.4%。运力合计为9.7亿载重吨，运力同比增长2.86%。
- 从总体运价走势上，国际干散货航运运价总体延续2021年10月以来的下降态势，并恢复至疫情前同期水平。从反映干散货综合运价水平的BDI指数来看，2022年均值为1,935点，较2021年2,929点下降33.9%，虽然2022年期间变化幅度较大，但运价整体下降明显（由于境外港口拥堵状况改善，且需求增速低于运力增速，干散货运力总体过剩，运价大幅下滑）。其中2022年末BDI指数录得1,515点，已恢复至疫情前正常运价区间。

图表18：2018年至2022年全球干散货船舶运力变化情况

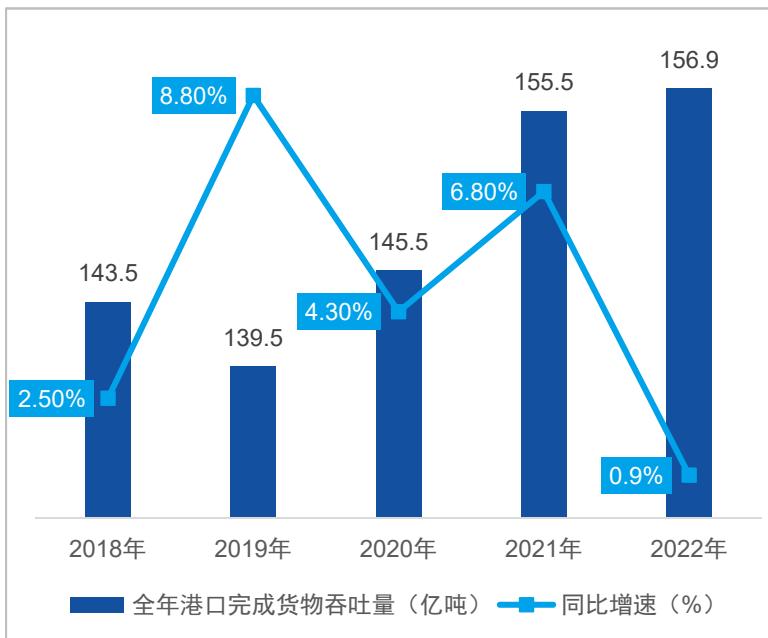


图表19：2020年至2022年波罗的海干散货指数变化情况

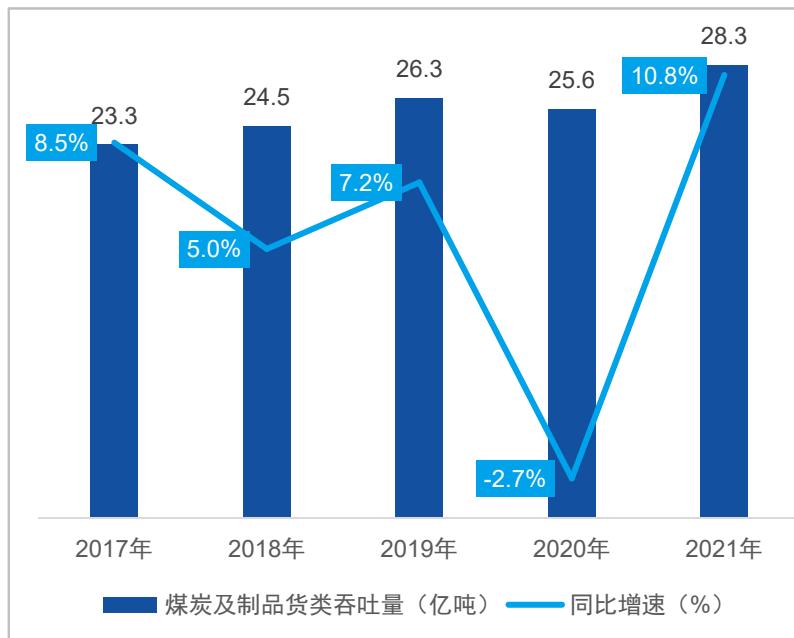


- 2022全年我国港口完成货物吞吐量156.9亿吨，比上年增长0.9%，增速放缓。2022年，新冠疫情影响，国际俄乌冲突升级对全球大宗商品供应冲击明显、美联储持续加息加剧了全球通胀和滞胀风险，在此背景下，宏观经济对港口需求的支持减弱，中国港口完成货物量吞吐量增速放缓。
- 我国港口煤炭、铁矿石等干散货品运输占据重要地位，在全国港口各类货物中吞吐量占比超过三成，是推动干散货运输市场发展的主要动力。2021年煤炭、铁矿石等干散货吞吐量合计达52.3亿吨，合计占我国港口完成货物吞吐量比为33.6%，且占比值自2017年以来表现稳中有进。
- 2017年至2021年期间，中国煤炭及制品货类和金属制品货类吞吐量总体保持增长态势。2021年煤炭及制品货类完成吞吐量已从疫情中恢复，未来有望持续增长。金属制品货类吞吐量保持不断增长态势，2021年为24.0亿吨，同比增长2.5%，但增速放缓。

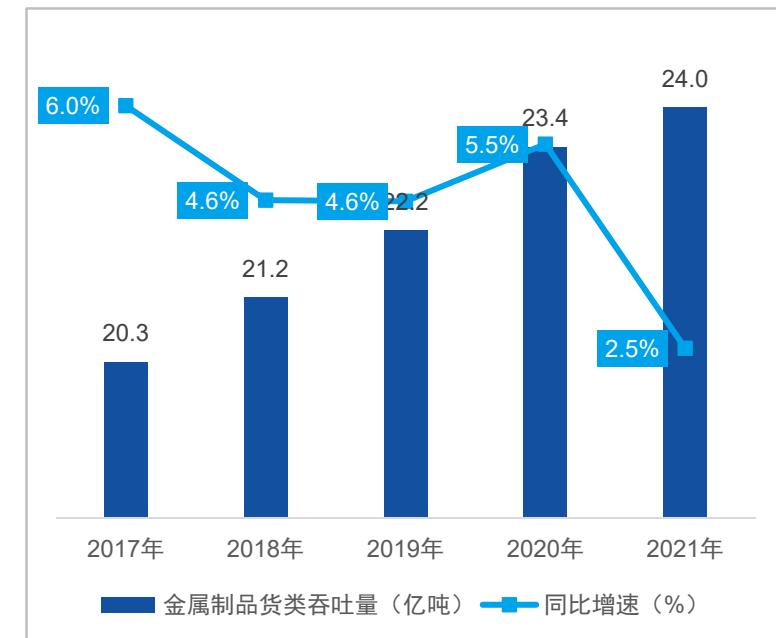
图表20：2018年至2022年全国港口完成货物
吞吐量及同比增速



图表21：2017年至2021年中国煤炭及制品货类
吞吐量及同比增速

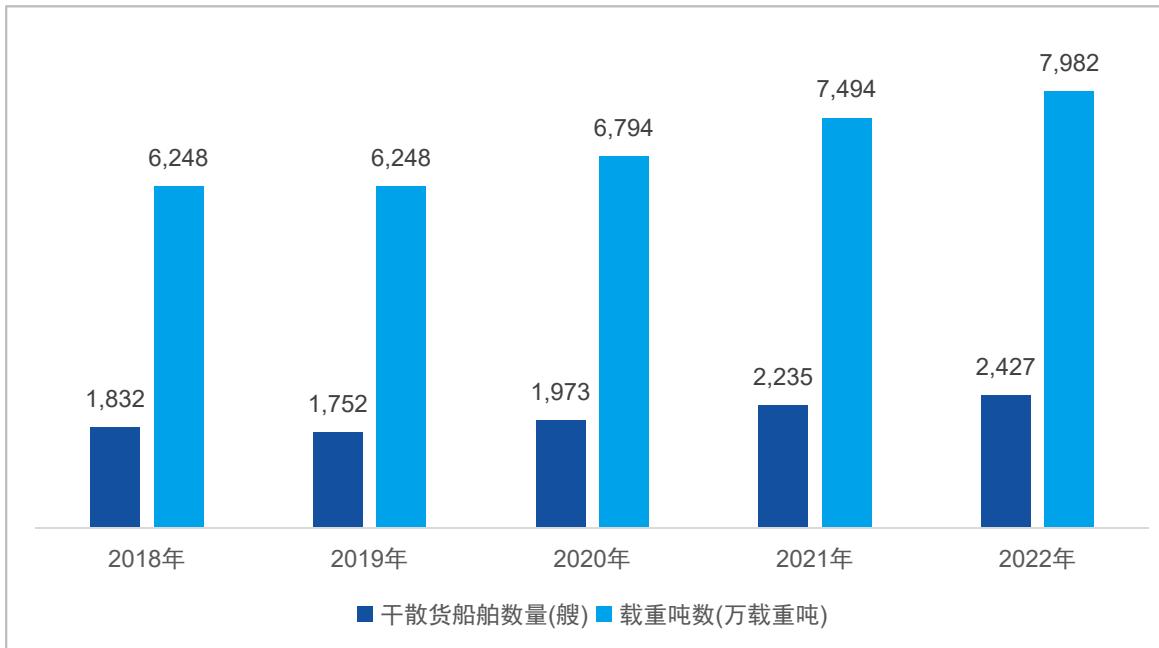


图表22：2017年至2021年金属制品货类
吞吐量及同比增速



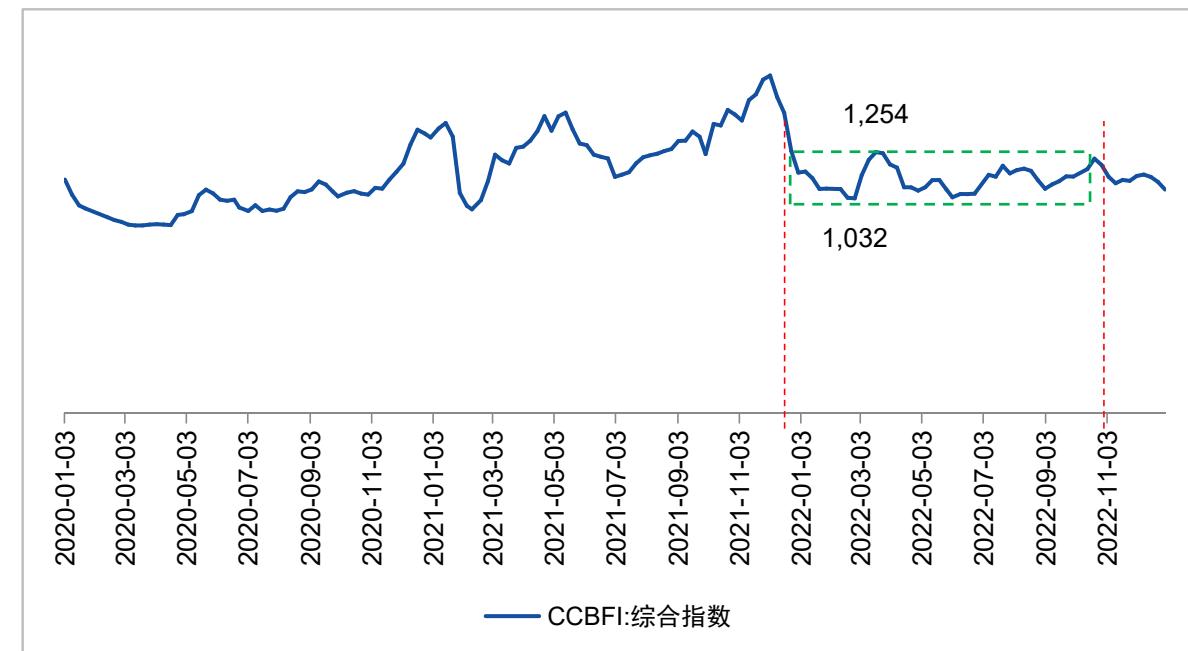
- 从动力供给端上看，我国干散货运力呈波动上升态势。2022年我国沿海省际运输干散货船共计2,427艘、7,982万载重吨，较2021年底增加192艘、488万载重吨，吨位增幅6.5%。其中2022年共有96艘、261.8万载重吨船舶运力退出市场。
- 从总体运价走势上，2022年CCBFI指数震荡回调，呈现小幅区间性波动，总体运价稳定，但较2021年运价大幅下滑。2021年受运力供给端、下游需求旺盛以及美元超发等多因素影响，沿海干散货运价指数均呈现不同幅度的攀升。2022年，在房地产市场低迷、外贸需求减弱等多重不利因素影响下，制造业产需双弱，散货运输需求增速放缓，随着部分外贸船转回国内市场等综合因素影响，市场有效运力获得释放，运价震荡回调。

图表23：2018年至2022年中国沿海省际运输
万吨以上干散货船数量及运力



数据来源：交通部、choice终端、亿渡数据整理

图表24：2020年至2022年中国沿海（散货）运
价指数（CCBFI）周变化情况



- 从地区运力分布来看，中国大陆拥有船队排名世界第二。根据交通运输部发布的《中国航运发展报告2021》，截至2021年12月，中国大陆船东拥有的船舶运力达到3.48亿载重吨，占全球船舶总运力的16.7%，仅次于希腊排名世界第二。相较于我国的对外贸易量在全球贸易市场的份额，我国远洋船队规模在全球运输市场所占比例仍较低，提升空间巨大。
- 从按船型运力分布上看，好望角型载重能力大，总运力规模高。根据载重能力的差异，干散货船舶主要分为好望角型、巴拿马型、超灵便型、灵便型等类型。截至2022年1月末，好望角型船型为1,908艘，载重能力最大，达37,589万载重吨。其次为巴拿马型船型为2,931艘，载重能力为23,713万载重吨。

**图表25：全球前十大国家（地区）拥有船队规模情况
(截至2021年12月末)**

2021年 排名	国家 (地区)	拥有船队总量 (百万载重吨)	占世界 船队比重	分船型占世界船队比重		
				油船	散货船	集装箱船
1	希腊	413.6	19.8%	23.5%	22.4%	8.9%
2	中国大陆	348.4	16.7%	9.6%	23.4%	15.2%
3	日本	252.3	12.1%	7.6%	16.8%	8.0%
4	韩国	93.9	4.5%	4.2%	5.1%	3.7%
5	德国	79.2	3.8%	1.3%	2.2%	13.8%
6	挪威	78.1	3.7%	5.3%	2.6%	1.4%
7	新加坡	60.5	2.9%	4.0%	2.0%	3.7%
8	美国	58.6	2.8%	4.2%	2.2%	1.1%
9	中国台湾	55.8	2.7%	0.8%	3.4%	5.6%
10	意大利	49.0	2.3%	2.2%	0.4%	8.4%
总计		1,489.4	71.3%	62.7%	80.5%	69.8%

数据来源：交通部-《中国航运发展报告2021》，克拉克森，亿渡数据整理

**图表26：全球干散货运输船舶各船型运力分布情况
(截至2022年1月末)**

船型	载重能力	数量 (艘)	总运力规模 (万载重吨)	主要特点	主要承运货物
好望角型 (Capesize)	10万载重 吨以上	1,908	37,589	因承运从澳大利亚至欧美的铁矿石需绕道好望角而得名，运载量大，无法装配起卸货装置，吃水深度较深，对港口、航道条件要求高	以铁矿石为主，部分承运煤炭
巴拿马型 (Panamax)	7万至10 万载重吨	2,931	23,713	通过巴拿马运河的最大型散货船，运载量大，但无法装配起卸货装置，对港口、航道条件要求高	以煤炭、粮食为主，部分承运铁矿石
超灵便型 (Supramax)	4万至7万 载重吨	3,932	22,103	可装配起卸货装置，具备自装自卸条件，对航道、港口条件适应能力强，吃水深度可满足长江口航区航行条件，也可执行远洋运输任务，载重吨位适中	以煤炭、粮食为主，以及铝土矿、磷矿石等干散货物
灵便型 (Handysize)	1万至4万 载重吨	3,931	11,037	载重吨位较小，配有起卸货装备，对航道、港口条件适应能力强，灵活性好	以粮食、煤炭为主，以及钢材、化肥、水泥、糖类等干散货物
合计		12,702	94,442		

- 从经营船队综合运力来看，中国远洋海运集团以11,382万载重吨/1,394艘排名世界第一，招商局集团排名第二。其中干散货船队运力4,514万载重吨/437艘，排名第一。
- 从国际航运业务的航运船队动力来看，截至2022年年末，前十企业船舶运力达1.88亿万载货量，占中国大陆拥有船队总动力（以3.48亿万载货量为基准）以比重达54.0%。其中中国远洋海洋集团以1,005艘，9,966万载重吨排名中国地区第一名，国航远洋排名第九。
- 从国内沿海航运业务的航运船队动力来看，截至2022年年末，前十企业船舶运力达0.32亿万载货量，占中国大陆拥有船队总动力（以3.48亿万载货量为基准）以比重达9.2%。中国远洋海洋集团以389艘，1,417万载重吨排名中国地区第一名，国航远洋排名第五。

图表27：中国主要航运企业经营的国际航运船队规模
(截至2022年12月31日)

排名	企业名称	2022年 船舶艘数	万载重吨
1	中国远洋海运集团有限公司	1,005	9,966.0
2	招商局集团有限公司	233	3,848.8
3	山东海运股份有限公司	66	1,054.2
4	海丰国际控股有限公司	108	218.9
5	江苏远洋运输有限公司	10	146.3
6	南京远洋运输股份有限公司	21	115.3
7	洲际船务集团控股有限公司	22	111.0
8	上海瑞宁航运有限公司	10	107.7
9	福建国航远洋运输（集团）股份有限公司	15	102.6
10	福建海通发展股份有限公司	17	94.9
合计		1,507	18,765.7

数据来源：上海航运交易所，亿渡数据整理

图表28：中国沿海航运业务航运动力规模TOP10企业
(截至2022年12月31日)

排名	企业名称	2022年 船舶艘数	2022年 万载重吨
1	中国远洋海运集团有限公司	389	1,417.0
2	国能远海航运有限公司	59	330.0
3	招商局集团有限公司	105	257.0
4	上海中谷物流股份有限公司	109	254.1
5	福建国航远洋运输（集团）股份有限公司	41	252.0
6	上海时代航运有限公司	28	166.3
7	安通控股股份有限公司	58	140.9
8	宁波海运股份有限公司	30	137.3
9	福建省港口集团有限责任公司	37	117.1
10	岱山中昌海运有限公司	23	116.8
合计		879	3,188.5

- 从营收规模来看，A股已上市公司中招商轮船干散货运输业务营收规模最高，2022年干散货运输业务收入超过百亿元规模，在A股已上市企业中排名第一。其他同行业上市公司营收规模体量普遍较小，营收规模多处于1-20亿元区间。
- 从干散货运力规模来看，中国远洋海运集团以运力4514万载重吨/437艘排名第一，招商邮轮排名第二。从干散货完成运输量来看，招商邮轮排名第一，2022年自有船运力规模达1,902万载重吨，规模远超其他同行业公司。
- 从毛利率值来看，海通发展最高，2022年达40.1%。

图表29：中国部分在A股上市的优秀散货运输行业企业介绍

序号	公司名称	股票代码	公司简介	业务类型	船队和载重	干散货船队完成货运量	2022年总营收	干散货运输营收	同比增长	干散货毛利率	市值	市盈率
1	招商邮轮	601872.SH	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。2022年公司散货船运输业务的收入占比为42.4%。	远洋以及沿海/内河	公司散货船自有船102艘，租入船42艘，代管船3艘，自有船总运力规模为1,902万载重吨。	9,276.15万吨 (含杂货)	第一梯队 营收规模 100亿元+	277.6亿元	117.6亿元	96.3%	21.0%	493亿元
2	宁波海运	600798.SH	成立于1997年4月，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。	沿海/内河	拥有船舶32艘，总运力规模157.4万载重吨。其中散货船31艘（含光租运力1艘），运力规模156.2万载重吨。	-	20.73亿元	16.07亿元	-11.3%	11.9%	45亿元	50.7
3	国航远洋	833171.BJ	成立于2001年，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，是我国大型干散货航运企业之一。	远洋以及沿海/内河	拥有多种巴拿马型和灵便型干散货船舶18艘，总运力为123.94万吨。	2021年内贸货运量为1,511万吨，外贸1411万吨。2022年未披露	11.58亿元	11.37亿元	-19.4%	24.1%	20亿元	19.5
4	长航凤凰	000520.SZ	成立于1992年06月，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/内河	公司沿海散货船共有10艘（自有9艘，融资租赁1艘），总运力为35.73万吨	2,517万吨， 同比增幅21.17%	10.42亿元	9.656亿元	11.8%	8.5%	32亿元	187
5	海通发展	603162.SH	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。	远洋以及沿海/内河	自有船舶21艘，光租船舶2艘，总运力达100万吨以上。	1,060万吨， 同比增幅11.22%	20.46亿元	8.854亿元	1.32%	40.1%	109亿元	18.2
6	宁波远洋	601022.SH	成立于1992年，主营业务为国际、沿海和长江航线的航运业务、船舶代理业务及干散货货运代理业务。	沿海/内河	自有散货运输船舶8艘，运力达14.7万载重吨，	2,077.1万吨， 同比增长6.0%	47.68亿元	2.9亿元 (2021年)	-	16.3%	146亿元	20.3

备注：中国远洋海运集团未上市，截至2022年末，中远海运集团干散货船队运力4,514万载重吨/437艘，运力排名第一。

数据来源：统计日期2023年5月18日，亿渡数据整理



法律声明



本报告由深圳市亿渡数据科技有限公司制作，本报告中的信息均来源于我们认为可靠的已公开资料，但深圳市亿渡数据科技有限公司对这些信息的准确性及完整性不作任何保证。本次报告仅供参考价值，无任何投资建议。

- 本报告中的信息、意见等均仅供投资者参考之用，不构成对买卖任何证券或其他金融工具的出价或征价或提供任何投资决策建议的服务。该等信息、意见并未考虑到获取本报告人员的具体投资目的、财务状况以及特定需求，在任何时候均不构成对任何人的个人推荐或投资操作性建议，投资者应当对本报告中的信息和意见进行独立评估，自主审慎做出决策并自行承担风险，投资者在依据本报告涉及的内容进行任何决策前，应同时考量各自的投资目的、财务状况和特定需求，并就相关决策咨询专业顾问的意见对依据或者使用本报告所造成的一切后果，深圳市亿渡数据科技有限公司及/或其关联人员均不承担任何责任。
- 本报告所载的意见、评估及预测仅为本报告出具日的观点和判断，相关证券或金融工具的价格、价值及收益亦可能会波动，该等意见、评估及预测无需通知即可随时更改。在不同时期，深圳市亿渡数据科技有限公司可能会发出与本报告所载意见、评估及预测不一致的研究报告。
- 深圳市亿渡数据科技有限公司的销售人员、研究人员以及其他专业人士可能会依据不同假设和标准、采用不同的分析方法，通过口头或书面发表与本报告意见及建议不一致的市场评论和/或交易观点，深圳市亿渡数据科技有限公司没有将此意见及建议向报告所有接收者进行更新的义务。除非另行说明，本报告中所引用的关于业绩的数据均代表过往表现，过往的业绩表现亦不应作为日后回报的预示。