

证券代码：601872

证券简称：招商轮船

招商轮船投资者关系活动记录表

投资者关系活动类别	<input type="checkbox"/> 特定对象调研 <input type="checkbox"/> 媒体采访 <input type="checkbox"/> 新闻发布会 <input type="checkbox"/> 现场交流 <input type="checkbox"/> 投资策略会 <input type="checkbox"/> 分析师会议 <input checked="" type="checkbox"/> 业绩说明会 <input type="checkbox"/> 路演活动 <input type="checkbox"/> 电话会议 <input type="checkbox"/> 其他
参与单位	参与 2026 年一季度业绩说明会的机构及个人投资者
时 间	2026 年 5 月 29 日 11:00-12:00
地 点	上海证券交易所上证路演中心
上市公司参加人员姓名	公司董事、总经理王永新先生，董事余志良先生，独立董事邓黄君先生，财务总监娄东阳先生，董事会秘书孔康先生及相关人员将参加本次业绩说明会
投资者关系活动主要内容	<p>主要问答如下：</p> <p>Q1：根据欧美油运公司如 Frontline 等披露信息，第二季度的 TCE 水平达到 18 万美金，贵公司也在一季报前瞻中表示第二季度的锁定水平显著高于一季度实际水平。按目前 5 月底的情况，请问贵公司的二季度锁定水平如何？与欧美公司 tce 水平是否存在明显差距？</p> <p>答：我们也关注了欧美油轮上市公司的二季度锁定情况的披露，各公司现货 VLCC 的规模差异很大，各家披露的口径、截止时间和披露的锁定率也同样差异较大，与往年情况不同，估计还是海</p>

峡问题持续以及各家经营策略不同的原因，不是特别适合直接比较，建议大家等待二季度财报披露后再行比较。从一季度报告的情况看，我们 VLCC 船队营运效率更佳，与欧美几家上市公司（船队结构如 eco scrubber 船比例等普遍更优）实现的 TCE 水平没有太大差异，对二季度继续跑赢同行我们充满信心。

Q2: 1、当前 VLCC 中东-中国航线即期运价已从高位大幅回落，你们判断这一轮运价在什么区间能筑底？美湾到中国和西非到中国航线目前 10-10.5 万美元/天的运价水平，后续还能维持多久？2、市场最担心的是海峡一旦开放，被困的约 93 艘 VLCC 集中释放会导致运力过剩。以你们的判断，即便协议签了，这 90 多艘船需要多长时间才能完全恢复正常运营？

答：我们没有能力去预测短期现货运价，也不希望误导投资者。海峡问题已经持续三个月，目前我们认为目前运价已经比较充分反应了各种不利因素，比如由于中东货量短缺现货市场比较严重的运力供过于求；对敏感油制裁的豁免不断延期导致市场需求结构阶段性变坏；中国阶段性持续大幅减少进口原油等，但运价仍然维持在强劲水平，体现了市场对后市的信心和预期，近期的期租大量成交，ECO VLCC 一年期租维持在 12 万左右的历史最高水平。2.目前困在海峡里面的 VLCC 约 50 多艘，海峡开放不会导致运力过剩，如果货盘恢复，更可能导致运力不足和港口拥堵、混乱等情况。

Q3: 一季报披露“已锁定二季度近一半营运天、锁定运费率显著高于一季度”，现在 5 月底了，Q2 已过去近 2/3，这批高价锁走的合同执行进度如何？截至 5 月下旬，Q2 已锁定天数是否已超过 50%？锁定的平均运费率大约是多少美元/天？3 月和 4 月的高运价有多少已经体现在已确认的合同收入中？剩余未锁定的 Q2 营运

天，公司当前是按什么运费水平在接单？

答：一季报披露的已经定载营运天常执行中，其中相当部分是长航次。截止目前二季度营运天基本定载完成，具体经营情况请大家耐心等待半年报披露。

Q4: 1、公司之前在年度业绩交流会议纪要中提到:公司目前 VLCC 业务受到霍尔木兹海峡局势影响主要体现在自 4 月中旬起，VLCC 开始增加南美和墨西哥湾摆位。投资者还是普遍担心“无油可运”，此前在 2026 年一季报中前瞻性披露油轮船队截止报告期末已锁定二季度近一半营运天，想请问截至 5 月中下旬，油轮船队锁定二季度营运天比例大致是多少？2、不少做美元业务公司在二季度遭遇严重汇兑损失，根据公司一季报财务费用简算，推测一季报汇兑损失也超过 5000 万元。在人民币升值趋势下，公司在衍生品对冲、资产配置，是否已形成明确的应对预案，以有效管控汇率风险敞口？

答：1.目前二季度营运天已经基本定载完成；2.我们这么大的公司当然不会对汇率波动没有应对，这个投资者请放心。公司目前收入成本费用均以美元为主。

Q5: 当前美伊谈判陷入僵局，经过了一段时间的运力向非中东地区转移，目前非中东市场的运力供给是否存在过剩的迹象，如果霍尔木兹海峡在 6 月甚至 7 月仍不能恢复正常或部分通行，运价是否存在较大下行压力？

答：正如您看到的，过去两个月全球 VLCC 运力大量向西转移，但目前海峡流量恢复的预期正在升温。如果未来几个月海峡流量仍然极低，我们认为运价可能持续有压力，但是石油短缺的问题将日益严重，油价的压力或许更大。

Q6: 市场高度关注第二大股东中国石化即将进入可减持期的事项。作为董事，请问公司在维护股价稳定、协调股东合理把控减持节奏方面有哪些具体的预案?如何最大程度降低大额减持对二级市场投资者信心的冲击?

答: 作为董事，我们询问了董办相关工作人员，了解到相关股东在减持前和实施中均会充分考虑对二级市场的影响。公司也与相关股东持续沟通，这方面的一次性负面冲击我们确信很快就将烟消云散。

Q7: 关注到近期 BDI 指数持续上行，已超去年同期一倍以上，想就散货船队经营与市场景气持续性请教两个问题。1、公司此前披露 VLOC 船队全部为长期 COA 合同，请问截至 2026 年 5 月该安排是否有变化?散货船队中好望角型、巴拿马型、灵便型等其他船型，在现货市场的运营比例大致为多少?2、公司认为本轮干散货运价景气上行的主要原因是什么?公司判断干散货运价景气能否贯穿 2026 年全年?

答: 1.现有 VLOC 全部为 27 年全生命周期的长期 COA，锁定权益回报率的；公司干散货船队的弹性主要将体现在 18/21 万吨好望角型散货船及巴拿马型、灵便型等中小型散货船上，具体请参考一季度报告对散货船队经营情况和船队结构的披露。公司干散货船队规模庞大，除了长期锁定的 VLOC 外，其他船型以现货和滚动短期租经营为主，具备足够的盈利弹性。2.目前干散货市场供需格局好于年初预期，近年好望角船等运价持续超预期，主要受益于主流矿山的发货量超预期等，预计未来供需格局稳定向好，但是不排除短期出现剧烈波动。

Q8: 长锦商船在行业整合中持续收购 VLCC, 公司认为这种集中度提升对运价定价权能带来多大的实际效果?目前行业 CR5 大概是多少? 美湾-中国和西非-中国航线目前 10-10.5 万美元/天的运价水平, 后续能维持多久?

答: 去年下半年以来 Sinokor、Trafigura、MSC 联盟浮出水面, 个人认为, 该联盟对运力端的整合和运作模式已然并可能持续颠覆油轮现货市场的供需格局、定价权向运力拥有方转移, 在特定时期油轮的战略资产属性得以进一步增强。让我们一起持续跟踪相关发展, 精彩有望继续。

Q9: 如何理解公司提出的“弱周期成长性航运平台日趋成型”这句话?

答: 多读读我们公司过去 10 来年的年度报告和看看我们的历年财务表现, 相信您更容易理解我们的这个提法。感谢您的关注!

Q10: 1.油运: 截至目前, Q2 VLCC/Aframax 已锁定营运天数占比、对应 TCE 费率是多少? 锁定运价较 Q1 实际是溢价还是折价? 短期运价波动对 Q2 业绩的影响弹性如何? 2.干散货: VLOC 长协稳定前提下, 好望角等主流船型 Q2 期租锁定率、平均锁定租金如何? 公司对 Q2 BDI 中枢的预判, 以及干散业务盈利中枢的支撑逻辑? 3.整体看, Q2 两大版块营收/盈利的安全边际如何? 谢谢!

答: 公司各船队的经营情况在一季度报告中均有分析, 请仔细阅读。第二季度的经营情况请耐心等待半年报的披露。

Q11: 请问您对三季度及四季度 VLCC 的运价走势如何看?目前原

油期货远期价格低于近期价格，在这种原油期货价格倒挂的结构下，是否仍然会开启补库？

答：下半年油轮运价走势或主要取决于海峡及全球石油贸易格局变化情况。目前的远期较深度的贴水结构的确会影响补库动力，但是如果海峡流量逐步恢复，预计油价期现结构的走平将进一步刺激本已经被压抑的需求。

Q12: 针对目前波斯湾形势，以及亚洲部分国家原油库存情况。市场有消息指出亚洲的一些原油进口国希望以每天百万美金的超高运费承租中国船东配中国船员进入波斯湾进行原油运输业务。公司是否考虑承运亚洲其他国家提出的以超高运费承租中国船东配中国船员进入波斯湾进行原油运输业务？谢谢

答：谢谢您的关注。我们也在密切关注相关发展。

Q13: 由于海峡封锁的缘故，目前整体处于货少船多的情况，所以对运价造成了压制，甚至没有战前 2 月份高。但是我发现一个问题，以色列和伊朗的互相打击早在一月份就开始了，美国下场攻击伊朗是 2.28 号的事情。请问一二月份那一波的运费上涨，是否也包含了以色列和伊朗互相打击的战争溢价？现在投资者普遍对海峡解封后的运价抱有较高的期待，但是对持续性持有怀疑态度，请问贵公司预期补库存周期可以持续多久？

答：年初以来运价走势反应了市场供需结构的变化，也当然包括地缘因素的影响，但战争的爆发和持续尤其是海峡的封锁超出战前市场预期，对油轮市场带来了重大不确定性。在油轮中长期供需格局没有重大变化的情况下，个人不担心持续性（从去年八月以来我们一直在回复关于持续性的质疑）。海峡解封后补库的周期和力度公司也在跟踪研究。

Q14: 自2月底以来，公司始终未有VLCC进入波斯湾。较好规避了滞留风险。那么针对目前逐渐明朗的波斯湾局势，以及未来波斯湾可能的开放或持续封锁，公司是如何预判以及计划如何抓住这次机遇的?谢谢

答：谢谢关注。我们在持续跟进相关发展。

Q15: 请问公司如何看待新造船供给端的弹性?从行业公开信息来看某些新玩家的交船速度比较超预期

答：目前全球优质船厂的造船产能弹性不足，普遍接单到2029/2030年。据我们了解，造船端的问题不仅仅在于成熟船厂的船台紧缺，部分设备、熟练技术工人等方面短缺或更加严重，比如韩国船厂就受困于劳工短缺问题。未来的绿色能源转型等问题也给船东目前就下单远交付期的运力构成挑战。

Q16: 这一段时间是传统油运时间的淡季但是运价不淡，虽然运价较高位回落但是确实比以往时间更强您觉得当前运价是否充分反应了油轮市场的供需，展望后市您觉得油轮运价是否能再创新高?

答：现货运价与股价一样是交易和博弈出来的，应该反映了各种供需及预期等因素。目前的油轮市场格局是绝大多数人未曾经历的，现货运价能走到哪里，走多高，持续多久，不是预测出来的，不如让我们一起期待。