

中国船舶工业股份有限公司

2023年第三季度业绩说明会召开情况的公告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、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法律责任。

中国船舶工业股份有限公司（以下简称“公司”）于 2023 年 11 月 23 日在上海证券交易所网站（www.sse.com.cn）披露了《中国船舶 2023 年第三季度业绩说明会预告公告》（临 2023-040）。本次业绩说明会已于 2023 年 11 月 30 日按期召开。现将相关召开情况公告如下：

一、本次业绩说明会召开情况

2023 年 11 月 30 日，公司董事、总经理施卫东先生、独立董事宁振波先生、副总经理兼董事会秘书陶健先生、总会计师陈琼女士出席了本次业绩说明会，针对公司 2023 年第三季度的经营成果、发展战略及财务指标等情况与投资者进行了交流和沟通，并就投资者普遍关注的问题在信息披露允许的范围内进行了回复。

二、本次业绩说明会投资者提出的主要问题及公司回复情况

1. 投资者提问：请问在公司未来在接单方面是否有大致的预计？能否拆分成不同船型大概讲一下公司对未来的行业判断，公司更看好哪部分船型未来的接单情况？谢谢。

回复：您好！感谢您的关注。公司长期奉行“接好单、接大单”策略，密切研判市场走势，把握市场特点规律。当然，国际船舶市场是充分竞争、随行就市的市场，公司始终按照市场化原则并根据市场需求及自身实际承接订单。在民船承接上，公司将从市场实际出发，持续推动订单向中高端产品转型升级，并积极争取主建优势船型批量接单，扩大双燃料船型推广，巩

固提升中高端船型市场份额。谢谢！

2. 投资者提问：三季度经营现金流净额改善明显，请问四季度预计会持续改善和提升吗？

回复：您好！感谢你的关注。从三季度情况看，公司经营现金流净额为105 亿元，与去年同期相比已有显著改善。虽然经营现金流受经营接单量、船舶生产节点以及生产采购等因素综合影响，但根据目前船舶市场情况，预计公司未来一段时间内经营现金流将会有持续的改善。谢谢！

3. 投资者提问：2021 年 6 月以来，新船价格指数明显上涨，预计涨价后的订单什么时候开始交付？沪东中华造船集团有限公司注入中国船舶有什么最新进展吗？

回复：您好！感谢您的关注。2021 年 6 月以来，新船价格指数上涨明显，公司所属子公司根据手持订单安排，相对高价订单预计将逐步开始交付。有关第二个问题，公司无应披露未披露事宜。谢谢！

4. 投资者提问：公司业务前景怎么样

回复：您好！感谢您的关注。公司系国内规模最大、技术最先进、产品结构最全的造船旗舰上市公司之一，在技术品牌、业务规模和协同、产品结构等方面有明显优势。近年来，我国造船企业在稳扎稳打求发展的基础上，不断通过科技创新提升发展水平，提升市场竞争力，在全球市场中占据重要的行业地位。公司的造船完工量、手持订单量及新接订单量不断提升，处于国内领先地位，在造船、修船等方面具有明显的优势，谢谢！

5. 投资者提问：2021 年 6 月以来新船价格指数明显上涨，一些停工的造船厂是否重新复工？这一轮新船价格指数上涨与 2007 年有什么异同点？

回复：您好！感谢您的关注。自 2021 年开始新造船市场的各项数据指标快速恢复，全球船厂手持订单量连续保持上升态势。此外，当前大型船厂交船期已排至 2027 或 2028 年。在此背景下，预计全球新造船产能将在订

单驱动下有所增长，公司也关注到部分产能重启有关信息，但产能增长受经济大环境等多种复杂因素影响，且造船工业具有资本密集、技术密集、人力密集的特点，当前世界船舶工业格局与上一轮周期产能的爆发式增长时已大不相同。本轮新船价格指数上涨与上一轮周期相比存在量价齐升、短期内船厂生产排单相对饱满的相似情况。不同之处在于，一是船型结构呈现出“更大、更贵、更高端、更绿色”的变化，二是成本结构也已不同以往，三是供需结构上看也不一样。谢谢！

6. 投资者提问：请问公司在重组前后，将哪些动力和设备公司注入到了中国动力？

回复：您好！感谢您的关注。2022年，公司以持有的中船动力集团63.77%股权出资认购中船柴油机31.63%的股权。该交易完成后，中船动力集团不再纳入公司合并范围，公司不再直接经营动力装备相关业务，通过参股中船柴油机间接享有柴油机动力相关业务未来发展的经营收益。详见《公司转让子公司控股权暨关联交易的公告》（临2022-046）。谢谢！

7. 投资者提问：请问一下公司未来在豪华邮轮方面的业务规划，公司是否有未来一两年内邮轮业务的订单的大致预计？长远看，豪华邮轮是否有可能成为公司的主力船型之一？豪华邮轮收入占比有可能大概可能达到怎样的程度？谢谢。

回复：您好！感谢您的关注。公司始终按照市场化原则并根据市场需求及自身实际承接订单。2018年，公司全资子公司外高桥造船承接2艘大型邮轮新造船合同。首制大型邮轮已于2023年11月交付，将于2024年元旦开启商业运营。2022年8月，第二艘国产大型邮轮正式开工建造。该合同项目中的每艘邮轮船价为7.7亿美元，合同总价为15.40亿美元。具体详见公司在上海证券交易所网站披露的《公司关于控股子公司上海外高桥造船有限公司签订2艘大型邮轮的重大合同暨关联交易公告》（编号：临2018-

85)。邮轮业务高技术、高附加值特征明显，单价高、技术要求高，被誉为工业领域的集大成者，随着国产首艘大型邮轮“爱达·魔都号”的交付，标志着我国成为世界上第五个可以建造大型邮轮的国家，公司将密切关注国内外邮轮市场发展情况及订单需求情况，外高桥造船将持续深化“邮轮引领、一体两翼”的发展战略，大力开拓大型邮轮产业链发展。谢谢！

8. 投资者提问：请问公司在未来解决同业竞争方面是否有进展？

回复：您好！感谢您的关注。目前，公司控股股东中国船舶集团有限公司按照监管要求，本着保护全体股东合法权益的原则，积极研究推进相关工作。谢谢！

9. 投资者提问：根据贵公司 2023 年 5 月 27 日关于子公司上海外高桥造船有限公司对外投资的公告，外高桥造船对 4 座海工平台已计提减值准备人民币 16.895 亿元。在对海运股份的债转股投资完成后，该项减值准备是否已在贵公司三季报中完全冲回？若已经完全冲回，冲回产生的利润 16.895 亿元是否已经计入三季报经常性损益？非常感谢！

回复：您好！感谢您的关注。根据公司在上海证券交易所网站披露的《公司 2023 年第三季度报告》，外高桥造船处置有关海工平台产生收益 25.21 亿元。截至 2022 年底，外高桥造船对 4 座海工平台计提减值准备人民币 16.895 亿元，按照企业会计准则的相关规定，上述计提减值已按规则计入“非经常性损益-非货币性资产交换损益”，谢谢！

10. 投资者提问：贵公司在 3 季报中披露报告期内处置海工平台相关资产，产生收益 25.21 亿元，计入非货币性资产交换收益。如果置换出的是海工平台相关资产，那么换入的资产是否是对海运股份的股权？该收益是否源于股权公允价值与海工平台相关资产公允价值的差额？谢谢释疑！

回复：您好！感谢您的关注。山东海运股份有限公司以非公开发行方式增发股份 2,983,059,392 股，其中，外高桥造船以人民币 470,000 万元认

购 2,124,299,870 股，其中人民币 2,124,299,870 元计入注册资本，剩余人民币 2,575,700,130 元计入资本公积。外高桥造船的上述出资资金来自于海工平台债权，即在由山东海洋集团统筹协调为山东海洋工程装备有限公司旗下的 NorthernOffshoreLtd. 公司筹集资金向外高桥造船全额支付海工平台债权的前提下，外高桥造船认购山东海洋集团旗下海运股份发行的股份。上述运作完成后，外高桥造船将持有山东海洋集团旗下海运股份 34.97% 股权，两项业务分别根据收入准则和长期股权投资准则进行确认。具体内容详见公司在上海证券交易所网站披露的《关于公司全资子公司上海外高桥造船有限公司对外投资的公告》（编号：临 2023-026），谢谢！

11. 投资者提问：目前造船行业景气，请问公司是否有扩产计划？提高产能。

回复：您好！感谢您的关注。公司目前就此事项没有应披露未披露信息。公司下属江南造船、外高桥造船、中船澄西和广船国际四家骨干造船企业，近年来，公司旗下各子公司品牌影响力持续增强，业务规模效应和协同效应、技术质量和产品结构优势愈发体现，占据了稳固的市场地位。根据手持订单，公司将狠抓生产管理，确保产品交付。一是加强造船项目管理，抓实生产管控，加快生产纠偏，强化计划执行。二是发挥批量船建造优势，提升客滚船、PCTC 等高附加值船型建造能力效率，达成快速连续交付，巩固领先地位。三是加大资源统筹力度，提高资源周转率。四是公司下属企业将在成本可控的情况下，结合自身情况和市场需要，积极探索、合理扩大产能以满足订单需求。谢谢！

12. 投资者提问：截止 11 月底股东人数是多少？公司第二艘游轮的计提情况如何？本年度新接订单和在手订单情况如何？预计年报能否实现扣非转正，对于公司股价贵司如何看待？

回复：您好！感谢您的关注。（1）有关股东人数请详见公司在上海证券

交易所网站披露的定期报告。(2) 2022 年, 受全球通胀压力上升进一步加剧全球供应链紧张蔓延、地区冲突导致国际航运运输成本持续高涨、邮轮设备供应链大幅涨价等因素影响, 预计邮轮建造成本进一步增加, 因此公司对子公司两艘邮轮项目的收入成本进行了测算, 具体数据详见公司在上海证券交易所网站披露的《公司关于计提资产减值准备的公告》(编号: 临 2023-016)。(3) 公司目前在手订单饱满, 排期已至 2027 年底。(4) 有关年报业绩情况, 敬请后续关注公司定期报告披露情况。(5) 上市公司股价波动受多种原因影响, 除了受公司生产经营情况等影响外, 还受宏观经济环境、证券市场形势变化、投资者情绪等各种外部因素的影响。目前公司生产经营正常, 船舶行业基本面总体保持较好发展态势, 当然也面临设备成本上涨、船位资源趋紧等一些风险和挑战。谢谢!

13. 投资者提问: 目前交付在手订单中还有多少低价订单未交付, 预计今年四季度以及 24 年的占比是多少? 目前订单保障系数是多少? 最后沪东中华的同业竞争问题十分严重, 高附加值船型占比太高, 近 50 艘 lng 船的订单与也能承担 lng 船建造的江南造船是天壤之别, 恳请集团公司充分考虑旗下上市公司小股东利益, 停止利益输送, 尽快完成资产注入。

回复: 您好! 感谢您的关注。公司目前在手订单饱满, 排期已至 2027 年底。2021 年 6 月以来, 新船价格指数明显上涨。目前公司 2021 年前相对低价船订单正处于逐渐交付清过程之中。有关订单保障系数问题主要可参见手持订单覆盖率指标, 即手持订单/过去一年的交付总量, 详见公司定期报告有关数据。有关同业竞争问题, 公司控股股东中国船舶集团有限公司按照监管要求, 本着保护全体股东合法权益的原则, 积极研究推进相关工作。公司将严格按照信息披露有关要求做好信息披露工作。谢谢!

14. 投资者提问: 请问三季度公司扣非仍然为负的原因且扣非亏损进一步扩大原因, 公司营收拐点从报表已经看出来, 为什么扣非利润反而

亏损越来越大，请问公司扣非拐点是否在今年可以看到？

回复：您好！感谢您的关注。根据 2023 年第三季度报告，公司前三季度非经常性损益为 29.89 亿元，主要系公司子公司外高桥造船处置有关海工平台，产生收益 25.21 亿元，并计入“非经常性损益-非货币性资产交换损益”。2021 年 6 月以来，新船价格指数明显上涨，但毛利率还受原材料价格、汇率波动等因素影响。此外，由于船舶行业周期性滞后的特点，接单交付周期跨度较长，业绩释放还需满足上述情况，因此，我们建议投资者从船舶工业自身发展特点来看待上市公司有关业绩变化，也欢迎您就此与我们后续进一步沟通交流，谢谢！

15. 投资者提问：根据中国船舶集团有限公司官网的说明，是否可以认为：中国船舶和中国重工的重组已经完成了？

回复：您好！感谢您的关注。2019 年 10 月 25 日，公司接到控股股东中国船舶工业集团有限公司（以下简称“中船集团”）来函，中船集团收到国务院国有资产监督管理委员会《关于中国船舶工业集团有限公司和中国船舶重工集团有限公司重组的通知》（国资发改革〔2019〕100 号）。经国务院批准，同意中船集团与中国船舶重工集团有限公司（以下简称“中船重工”）实施联合重组，新设中国船舶集团有限公司（以下简称“中国船舶集团”），由国务院国有资产监督管理委员会代表国务院履行出资人职责，中船集团和中船重工整体划入中国船舶集团。详见公司在上海证券交易所网站披露的《公司关于中国船舶工业集团有限公司与中国船舶重工集团有限公司联合重组获得批准的公告》（临 2019-073），谢谢！

16. 投资者提问：请问公司旗下的江南造船厂接到的 93000 立方米 LNG 船，预计每艘要向集团内的其他公司缴纳几个亿的授权费用？

回复：您好！感谢您的关注。我们理解您提问中所指的应为江南造船承接的 93000 立方米 VLGC 船，该船型系由江南造船自主研发设计建造。江南

造船持续深耕液化气船系列船型，已具备 A 型舱、B 型舱、C 型舱和 MarkIII 薄膜舱等各类维护系统液化气船自主研发设计和建造能力，目前产品已覆盖液化石油气船，液化乙烯船，液化天然气船等全谱系。

17. 投资者提问：中国船舶和中国重工在中国船舶集团有限公司内的定位有何不同？

回复：您好！感谢您的关注。中国船舶（600150）和中国重工（601989）都是中国船舶集团有限公司下属的船海主业上市公司。谢谢！

18. 投资者提问：请问董秘：听说船舶主机提价明显，请问公司现有订单或在建船舶里，其动力系统的采购价格占船价的比例大概多少？从各界新闻上来看，双燃料主机的售价比传统柴油主机高很多，是否会压制公司船舶总装业务的毛利率？

回复：您好！感谢您的关注。一般而言，船舶动力系统及装置要占到全船价值量约四分之一左右（视船型不同而有差异），另外双燃料主机售价确实要比传统柴油机价格要贵，但船价也会随之提高。谢谢！

19. 投资者提问：从国内外新闻来看，双燃料主机供不应求，公司作为中国船舶集团有限公司的一员，是否有优先从中国动力采购船舶主机的权力？

回复：您好！感谢你的关注。有关动力业务的配套，公司遵循市场化原则的方式开展采购。谢谢！

20. 投资者提问：您好，请问今年会有分红嘛

回复：您好，感谢您的关注！公司高度重视对投资者的合理投资回报，有关权益分派的具体实施事宜请持续关注公司在上海证券交易所网站披露的公告，谢谢！

21. 投资者提问：请问新能源船型的未来发展趋势是否为甲醇为主？公司是如何布局的？

回复：您好！感谢您的关注。总体而言，目前的航运市场，由于严格的碳减排法规将导致船舶限速、限制排放及一部分高碳排放船舶的退役，航运市场需求将向 LNG、甲醇、氨燃料动力等低碳零碳船舶转移，这类船舶的市场需求导致对船厂的技术水平和建造能力提出了更高要求，具有低碳产品竞争优势的船厂将更具有市场竞争力。因此，虽然目前而言，航运公司面临着技术路径选择、燃料供应保障、运营安全管控等难题，但是就造船业而言，新能源船替代传统燃料船是大势所趋。谢谢！

22. 投资者提问：公司目前在手订单中主要以什么船型为主

回复：您好！感谢您的关注。从订单结构看，油船占比约 20%、散货船、PCTC 和液化气船各约占 15%、集装箱船约为 20%（以艘数统计）。

三、其他说明

关于本次业绩说明会的全部具体内容，详见“价值在线”（www.ir-online.cn）。公司指定的信息披露媒体为《上海证券报》《中国证券报》《证券时报》《证券日报》及上海证券交易所网站（www.sse.com.cn）。在此，公司对关注和支持公司发展并积极提出建议的投资者表示衷心感谢！

特此公告。

中国船舶工业股份有限公司董事会

2023 年 12 月 2 日