

中国船舶重工股份有限公司
关于上海证券交易所 2022 年年度报告信息披露
监管工作函的回复公告

本公司董事会及全体董事保证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。

中国船舶重工股份有限公司（以下简称“公司”）收到上海证券交易所《关于中国船舶重工股份有限公司2022年年度报告的信息披露监管工作函》（上证公函【2023】0523号）（以下简称“《监管工作函》”），详见公司于2023年6月17日披露的《中国重工关于收到上海证券交易所2022年年度报告信息披露监管工作函的公告》（临2023-028）。根据《监管工作函》的要求，公司对相关事项逐一进行了认真核查，并于2023年8月10日披露《关于上海证券交易所2022年年度报告信息披露监管工作函的部分回复公告》（临2023-039），对《监管工作函》中问题二至问题四进行了回复。现就“问题一：关于资产减值损失”回复如下：

问题一：关于资产减值损失。年报显示，公司本年计提资产减值损失19.23亿元，同比大幅增长178.33%，是自2018年以来的最高值。其中，存货跌价损失及合同履约成本减值损失18.51亿元，固定资产减值损失0.53亿元，合同资产减值损失0.18亿元。就减值原因，年报解释称本集团所属的船舶制造企业船用设备、船用材料价格大幅上涨；劳动成本，维稳成本大幅提高，综合成本上涨压力较大，处于生产过程中的产品销售合同出现亏损，导致部分存货账面成本高于可收回金额。根据外部信息，新船价格方面，截至2022年底，克拉克森新船价格指数同比上涨5.3%，较2016-2021年均值上升24.9%，达到2009年2月以来最高水平；成本端方面，2022年，作为主要原材料的钢材价格有所回落，以SHFE热轧卷板指数为参考，2022年底价格同比下降6.08%，2022年全年交易均价同比下降16.35%。请公司：（一）补充披露在2022年新船价格上涨且钢材价格回落

的背景下，计提资产减值损失大幅高于2021年度的原因及合理性，并列示计算过程。（二）说明在以前年度就相关资产的减值损失计提是否充分，并提供依据。请会计师发表意见。

公司回复：

（一）补充披露在2022年新船价格上涨且钢材价格回落的背景下，计提资产减值损失大幅高于2021年度的原因及合理性，并列示计算过程。

1. 可变现净值的确认依据及重要参数选取情况

《企业会计准则第1号——存货》规定，“资产负债表日，存货应当按照成本与可变现净值孰低计量。存货成本高于其可变现净值的，应当计提存货跌价准备，计入当期损益。可变现净值，是指在日常活动中，存货的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用以及相关税费后的金额”。

2022年末，公司按照《企业会计准则》及本公司会计核算办法对存货进行了减值测试。在可变现净值测算过程中，重要假设及关键参数的选取标准及依据与2021年度一致，具体如下：

（1）估计售价

公司在确认存货的估计售价时区分船舶销售合同币种，人民币计价合同按照合同约定以不含税价为估计售价，外币计价合同按照合同约定以美元金额确认。其中，外币计价合同已收款部分的估计售价按照人民币兑美元实际汇率折算，未收款部分按照收款时点的人民币兑美元远期报价汇率折算，若采用签订远期合约等方式进行价格锁定的合同，则已锁定的部分按照锁定价格确认估计售价。

（2）至完工时估计将要发生的成本总额

按照建造合同的预估总成本减去已经实际入账的成本进行合理估计。预估总成本主要包括原材料、机电设备、人工成本、折旧费及外协外包、动力动能及其他。

(3) 估计的销售费用以及相关税费

结合具体情况并参考公司相同项目或类似项目的销售费用及税费水平进行合理估计。

2. 2021及2022年资产减值准备计提情况

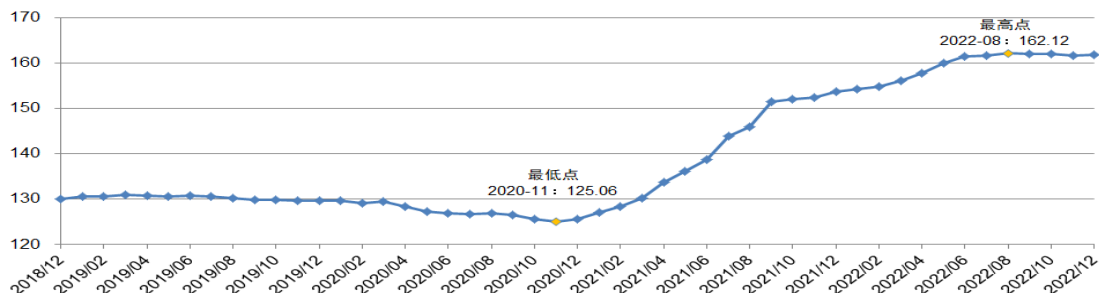
于每年度末，公司对所有在建船型的预计总收入和预计总成本进行重新测算并进行减值测试。根据测试结果，公司2022年对共计52艘各型在建船舶建造产品计提了存货减值，合计金额17.67亿元；2021年对共计42艘各型在建船舶建造产品计提了存货减值，合计金额5.88亿元。

3. 在2022年新船价格上涨且钢材价格回落的背景下，计提资产减值损失大幅高于2021年度的原因及合理性

(1) 公司主营业务涉及的船舶建造产品属于典型的订单式生产，建造周期长。一般来说，不同船型订单相应的履约期限有所不同，从订单签约到最后交船，时间跨度一般在1.5年至3年不等。2022年计提减值准备的船舶产品主要为前期船价相对较低时承接的订单。本年计提船舶减值的订单为52艘，其中2020、2021年及以前年度承接订单的存货计提减值准备17.14亿元，占船舶建造产品计提总额的97%。

2020年12月，克拉克森新船价格指数（以美元计）为125.6，新船价格处于历史较低水平。2021年12月，克拉克森新船价格指数（以美元计）为153.6，同比上涨22.3%；根据克拉克森新船价格指数图，自2021年6月开始，新造船市场价格上涨明显。但本期计提减值的集装箱船、散货船订单，前期承接集中于2021年上半年及之前，彼时船舶市场尚处于复苏初期阶段，船价尚处于较低水平。

克拉克森新船价格指数走势图



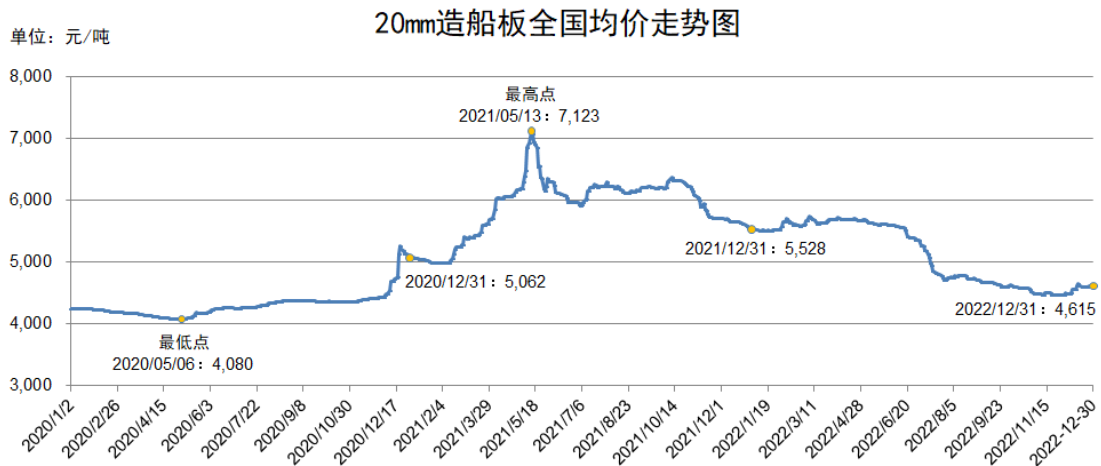
综上，因船舶建造周期具有滞后性，虽然2022年新船价格上涨，但公司2022年计提减值准备的船舶产品大部分为前期承接的相对低价订单。上述产品于2022年陆续开工建设或进入关键生产节点，基于谨慎性原则，公司于年末对其进行减值测试并计提存货跌价准备。

(2) 相较于SHFE热轧卷板指数，造船钢板作为船舶建造主要原材料，其价格走势与建造总成本关联性更强。以20mm造船板为例分析研判成本变动趋势。2020年1月1日至2021年12月31日，20mm造船板最高价为7,123元/吨，最低价为4,080元/吨，振幅达74.58%。2021年度，公司采购各型号造船板加权平均价格6,099元/吨，2020年4,067元/吨，同比上升49.96%。2022年度，公司采购各型号造船板加权平均价格5,512元/吨，虽同比2021年度下降9.62%，但仍比2020年度大幅上升35.53%。

一般而言，船用钢板成本占船舶建造总成本的30%左右。公司采用以销定产模式，钢材等主要原材料采购通常在船舶建造合同签订后一段时间进行（一般生产准备阶段为3-6个月），合同签订至实际采购期间原材料价格可能会出现一定波动。

船用钢板价格自2021年初出现快速上涨，2021年5月达到高位后震荡下降。本年计提船舶减值的船舶订单中，2020年及之前承接的订单计提减值准备10.44亿元，占船舶建造产品计提总额的59.11%。同时，2021年5月及之前承接的建造产品，部分签约订单中包含船东后期可行使船舶选择权订单及集中签约按批次分年度交付的批量船订单，接单预计总成本中船用钢板测算报价仍处于相对低位。因船舶建造生产技术准备时间长、生产制造具有滞后性、建造周期相对较长，前期承接的船舶订单2022年度陆续进入大规模建造阶段。公司2022年领用并归集在存货中的钢材等原材料主要集中采购于2021年、2022年度的高价钢材，建造过程中钢材成本持续高位的累计影响导致船舶建造产品2022年末出现减值迹象。因钢材价格存在明显周期性波动，自2021年5月达到高位后处于下降趋势且明显偏离历史均值，公司管理层2021年底预计2022年可能将进一步下降，相应2021年度因钢材因素计提的减值金额较小。

同时，因钢材、铜等原材料价格上涨，造成电缆、有色金属管等部分船用配套设备价格实际采购成本高于接单报价。



数据来源：同花顺 iFinD 金融数据终端

综上，虽然2022年钢材价格同比2021年度小幅回落，但实际价格仍高于管理层2021年底预期值，钢材价格上升的累计影响导致可能出现预计总成本高于预计总收入的情况，公司于年末进行减值测试并计提了相应存货跌价准备。

(3) 2022年，公司计提减值准备的在建新船型同比增加较多，金额达10.74亿元，具体产品如16000箱集装箱船、15万吨穿梭油轮、浮式生产储卸油船等。公司前期承接的新船型于2022年陆续开工建造或进入关键生产节点，该产品建造标准高、技术含量高、建造工艺复杂，实际建造过程中舾装件及外协外包成本都有不同程度增加，公司于年末对其进行减值测试并计提存货跌价准备。

(4) 报告期内，船舶行业产业链供应链不稳定，船用配套设备价格高企；同时，物流成本和运输周期普遍增加，使得船舶产品建造周期延长，生产节拍不连续导致制造费用上升明显。以某型大型集装箱船为例，产品建造周期延长因素增加的实际分摊外协外包、动力动能、折旧费用等超出预计总成本约10%。

(5) 报告期内，劳动力市场供给不足且价格高企，熟练技术工人成本、维持劳务工队伍稳定的费用大幅增加，外协外包平均小时单价由2021年度的280元/天上涨至2022年度的340元/天，增幅21.4%。同时，因生产节拍不稳定、外协工人加班赶工或闲置等待导致总用工时增加，外协外包费同比增长约35%，折算后

预计增加建造总成本约10%。

(6) 子公司武昌船舶重工集团有限公司因整体搬迁至新厂区，生产线设备相继调试、投产，对生产衔接及效率产生一定影响。产品建造周期延长导致船台费、码头费等固定制造费用分摊同比增幅约10%。同时，因新厂区距离市区距离较远，物流运输、交通通勤等成本费用同比增幅约5%。

综合以上因素，公司2022年度计提了大额资产减值损失，客观反映了船舶合同建造总成本高于合同收入的情况。

(二) 说明在以前年度就相关资产的减值损失计提是否充分，并提供依据

经公司对存货项目前期计提减值情况进行全面梳理和详尽调查，发现公司下属全资子公司武昌船舶重工集团有限公司建造的新型深潜水工作母船（DDSV项目，尚在建造中）未准确计提存货跌价准备，现予以更正，并对2018-2022年度财务报表进行追溯调整。具体内容详见公司同日披露的《中国重工关于前期会计差错更正的公告》（临2023-055）。

除上述船舶建造产品外，其他项目减值测试重要假设及关键参数的选取标准及依据，与以前年度保持一致，均为公司根据当年的客观情况以及当时所能掌握的全部信息而做出的合理判断。

会计师核查程序及核查意见：

(一) 核查程序

针对上述问题，年审会计师履行的主要核查程序如下：

1. 了解、评估与计提存货跌价准备相关的内部控制的有效性；
2. 取得在建项目的预计总成本明细表，复核其合理性；对在建项目合同目标成本与合同预计总收入情况进行比较，复核在建亏损合同项目预计损失的确认是否合理；
3. 取得期末存货的库龄明细，通过对存货执行监盘等相关审计程序，查看管

理层对于周转缓慢、残次等存货是否已进行标识，并检查在计提存货跌价准备时是否已充分考虑；

4. 获取管理层计提存货跌价准备的计算表，检查其计算方法及计算结果，对于管理层在计算存货可变现净值过程中考虑的估计售价、预计的完工总成本等关键要素进行复核，测试管理层做出的会计估计与相关依据和数据的一致性和准确性；

5. 结合近期同类或类似产品实际成本，对管理层估计的至完工时将要发生成本的合理性进行了评估；

6. 复核管理层对于存货跌价准备的披露是否充分；

7. 获取公司《中国船舶重工股份有限公司前期会计差错更正专项说明》，复核公司前期差错更正事项，并出具鉴证报告。

（二）核查意见

经核查，我们认为公司在问题一（一）中的回复与我们对公司2021年度、2022年度财务报表执行审计工作中取得的审计证据以及从管理层了解或获取的信息基本一致。如公司在问题一（二）中的回复，公司2023年发现在以前年度对建造的新型深潜水工作母船（DDSV项目，尚在建造中）未准确计提存货跌价准备，并对2018-2022年度财务报表进行追溯调整，我们对公司《中国船舶重工股份有限公司前期会计差错更正专项说明》出具了鉴证报告。经上述会计差错更正后，公司对存货跌价准备的确认及其会计处理，在所有重大方面符合企业会计准则的相关规定。

特此公告。

中国船舶重工股份有限公司董事会

二〇二三年十二月十一日