

中国船舶工业股份有限公司

关于 2021 年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。

为便于广大投资者更加全面深入了解中国船舶工业股份有限公司（以下简称“公司”）2021 年年度业绩和经营情况，公司于 2022 年 6 月 21 日下午 16:00—17:00 在上海证券交易所“上证 e 互动”平台（<http://sns.sseinfo.com>）“上证 e 访谈”栏目召开了公司 2021 年度业绩说明会，与投资者就上述事项进行网络互动交流和沟通，在信息披露允许的范围内对投资者关注的问题进行了回答和说明。现将有关事项公告如下：

一、本次说明会召开情况

公司已于 2022 年 5 月 28 日通过公司指定信息披露媒体及上海证券交易所网站（<http://www.sse.com.cn>）披露了《中国船舶工业股份有限公司 2021 年度业绩说明会预告公告》（临 2022-028）。2022 年 6 月 21 日，公司董事总经理季峻先生、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 2021 年年度业绩和经营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进行了回复。

二、本次说明会投资者提出的主要问题及公司回复情况

在本次网上业绩说明会上，公司就投资者提出的问题给予了回答。现将本次说明会提出的主要问题及答复整理如下：

1. 投资者提问：今年第三季度起公司是否逐步开始交付 21 年第一季度订单？谢谢

回复：您好！感谢您的关注。一般来说，从订单签约到最后交船，时间跨度在 16 个月至 36 个月，预计将逐步开始交付。谢谢！

2. 投资者提问：造船板在公司成本占比大概是多少？非常感谢！

回复：您好！感谢您的关注。不同船型所需的钢材成本比例不同，一般约占总建造成本的 20%-30%，谢谢！

3. 投资者提问：公司连续多年大幅计提资产减值，如果按照目前的汇率水平和原材料水平以及新船造价水平大略计算，今年是否仍需大幅度计提减值吗？非常感谢！

回复：您好！感谢您的关注，为准确、客观地反映公司财务状况和经营成果，按照《企业会计准则》相关规定，基于谨慎性原则，公司及下属子公司于年末对相关资产及手持合同进行了减值测试。有关您的这个问题，截至目前，没有进一步信息可以披露，请以公司相关公告为准，谢谢！

4. 投资者提问：今年钢材成本同比去年略有下降，请教造船板价格在时间上如何影响公司成本？由于造船周期长，今年钢材价格如果继续下降对今年的业绩会否产生即期的正面影响吗？非常感谢！

回复：公司钢材一般会提前采购，同时考虑市场价格，开展调整采购计划。钢材价格会对新承接船的预计成本会有影响，但对已开工或是已锁定采购价格的船舶的成本影响较小。对今年业绩的即期正面影响较小。

5. 投资者提问：民船造船需完工交付后计入营收，而造船实际发生的成本根据建造周期长短可能发生在过去的一年甚至更长之前，那么该船建造是如何计入成本？

回复：您好！感谢您的关注。按照实际采购价计入成本，谢谢！

6. 投资者提问：公司军品利润率稳定，那么原材料价格下降是否对军品利润没有太大影响？

回复：您好！感谢您的关注。总体而言，原材料的价格波动对利润的影响总是客观存在的。由于您的问题涉及军品有关问题，公司没有应披露未披露的信息，谢谢！

7. 请教公司目前的产能利用率大致情况？与去年前年比较有何特点？哪些明显变化？近三年来产能利用率大概是多少？？谢谢！

回复：您好！感谢您的关注。公司产能利用率一直保持相对平稳可控，公司将根据经营生产实际，进一步挖掘产能利用率。谢谢！

8. 投资者提问：公司民用造船营收按照交付时点确认，那么该船开工往往在一年之前（权且当作一年），那么建造该船的成本在时间上是如何计入？比如说造船板是按照开工时采购的成本价计入或者按照结算当期成本价计入？谢谢

回复：造船成本一般从签订建造合同时开始发生，如代理费、设计费等。公司造船板成本按照原材料领用实际成本计入存货，船舶完工时结转至营业成本。

9. 投资者提问：公司外汇收入中使用套期保值的部分占比大概是多少？汇率套期保值主要发生在那些环节时点？

回复：公司造船套期保值一般按节点收款的远期未收汇部分按一定比例开展。一般发生在合同正式生效后，会参考船舶成本报价以及结合市场实际报价择优锁定。

10. 投资者提问：请教公司领导谈谈对下半年和明年新船造价走势以及订单数量走势的看法？非常谢谢

回复：相较于航运业、钢铁业等上下游行业，造船行业周期较长，对市场价格的反应存在一定的滞后性。行业形势方面，2021年，世界各国经济不均衡复苏，全球航运市场和造船市场超预期回升。我国三大造船指标实现全面增长，国际市场份额保持领先，绿色船舶转型发展加速，产业链供应链韧性得到提升，实现了“十四五”开门红。一是造船市场份额保持全球领先，企业国际竞争能力增强，2021年我国造船完工3970万载重吨，同比增长3.0%，全球市场份额47.2%；承接新船订单6707万载重吨，同比增长131.8%，全球市场份额53.8%；手持船舶订单9584万载重吨，同比增长34.8%，全球市场份额47.6%，三大造船指标保持全球领先。二是结构调整成效明显，高端船型占比持续提升，2021年我国船企抓住市场回升机遇，巩固散货船优势地位同时，集装箱船接单大幅增长，共承接集装箱船2738万载重吨，占全球总量的60.9%。三是绿色转型成效明显，新船型研发和绿色船厂建设加速推进，2021年我国船企加

快科技创新步伐，推出了多型符合最新国际海事规则要求的绿色船型，全年新接订单中绿色动力船舶占比达到 24.4%。其他方面，我国 LNG 产业链装备取得新突破，修船业规模全球领先，加速向高端转型，我国在船配产品取得新进展，产业链供应链韧性提升。

11. 投资者提问：请教公司领导对公司未来一年经营状况改善信心如何以及相关的原因和逻辑？谢谢

回复：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、产品结构等方面具有明显优势。目前，公司订单饱满，订单排期已至 2026 年。相信在中国船舶集团及公司董事会的坚强领导下，公司管理层将牢牢把握加快建设海洋强国使命，聚力兴装强军、全面深化改革、壮大主业实业、强化创新驱动，实现公司可持续健康发展。谢谢！

12. 投资者提问：一般交船时公司才能收到大约 60%船款. 这种说法有道理吗？那么交船时收到的这部分款项如果是外汇之前一般会否做套期保值？

回复：公司造船收款节点及比例将根据合同约定履行，其中交船这一节点的收款比例较大。此外，由于公司出口船舶及进口物资多以外币结算，汇率变化对公司经济效益影响较大，同时兼顾主要原材料价格波动影响等多种因素，公司采用套期保值等金融衍生品交易业务固化汇率，成为保持公司效益稳定的重要措施之一。公司开展的所有金融衍生品交易业务严守套期保值原则，不以投机为目的，首要目的还是降低风险敞口，固化成本，同时与业务的品种、规模、方向、期限相匹配，与企业资金实力、交易处理能力相适应，因此，根据风险可控原则和经营生产

实际情况，公司目前会开展相应的一定规模的套期保值。

13. 投资者提问：请问目前公司在手订单情况如何？LNG 船和集装箱船的占比分别有多大？是否有提升？

回复：截至五月底，公司累计手持订单 243 艘/2088.7 万载重吨。LNG 船累计在手 6 艘，集装箱船累计在手 60 余艘，公司在上述细分市场竞争能力进一步凸显。

14. 投资者提问：机构称，随着 2023 年以后 IMOCII、EEXI 标准开始执行，以及老旧船退役，造船业或将迎来一轮长期船舶置换大周期。请问中国船舶如何看待和把握这一机遇？

回复：近年来，全球造船行业绿色低碳转型趋势明显加快，我国船企科技创新步伐显著提升，推出了多型符合最新国际海事规则要求的绿色船型，新接订单中绿色动力船舶占比不断提升。长期以来，公司积极践行绿色发展理念，高度重视新能源领域布局，秉承“高质量发展”战略，不断推出一系列大型绿色环保船型和船机新产品，公司将根据行业发展趋势和市场变化加强新能源产业的技术研发和产业布局。公司所属企业中船动力集团已研发多型双燃料柴油机，有效减少了碳排放量。同时公司所属造船企业也已推出纽卡斯尔型双燃料动力散货船、国内首艘甲醇双燃料 5 万吨化学品船、双燃料成品油船等多型自主研发的低碳船型，承接量持续向好。公司将继续加大碳排放科研投入和技术研发，加大对低碳排放船舶及主机的研究与布局。

15. 投资者提问：机构预计 2023 年全球集装箱船队运力规模将增长 8.3%，将大幅增加可用运力供给，行业可能会重返运力过剩，请问公司

是否认同？

回复：总体而言，在经历 2021 年新造船市场显著回暖后，符合船东交船期要求的船位资源匮乏，叠加新造需求出现明显的结构性分化，新船需求总体规模出现同比回落，但节能环保需求支撑市场逐步回归 2019 年疫情发生前的水平。

根据克拉克森数据统计，1-5 月全球成交新船订单 488 艘/3034 万载重吨，同比下降 58%，但与 2019 年同期水平接近；箱船方面，1-5 月全球签约新船订单同比下降 40%，其中，中国接单份额仍占榜首。

16. 投资者提问：请问公司如何看待今年与 2023 年集运行业和干散航运市场走势？是否已经出现衰退迹象？

回复：据克拉克森数据统计，2022 年 1-5 月全球成交新船订单 488 艘/3034 万载重吨，同比下降 58%，但与 2019 年同期水平接近；5 月份，全球成交新船 57 艘/410 万载重吨，环比回落 23%，同比减少 66%。预计 2022 年全球集运行业和干散航运市场受市场行情轮动变化影响，细分市场分化将十分明显。如前面问题回复内容，在经历 2021 年新造市场显著回暖后，目前的市场逐步回归正常相对景气水平。

17. 投资者提问：请问公司今年新接的船舶订单涨幅多少？能否覆盖钢材等上游成本涨幅？公司采取了哪些方法对冲成本？交期是否有延迟？

回复：新船价格上涨行情未变。5 月份，克拉克松新船价格指数收于 160 点，环比上涨 2 点，同比上涨 24 点。从主力船型看，油船、散货船、集装箱船和液化气船的克拉克森新船价格指数环比分别上涨 3 点、0 点、

2点和2点；同比分别提升31点、24点、15点和26点。从典型船型来看，5月份，各典型船型新船价格同比均实现10%-30%的涨幅。

2022年5月末，国内6mm和20mm船板价格均有所下降。其中，6mm船板全国月底价格为6110元/吨，环比下跌1.3%，同比下跌4.1%；20mm船板全国月底价格为5590元/吨，环比下跌1.4%，同比下跌5.3%。公司与上游钢企一直保持长期稳定的合作关系，公司将持续强化成本意识，抓好全面预算和成本工程工作，密切关注原材料价格走势，应对原材料市场变化风险。

此外，公司在建产品交付情况正常。

18. 投资者提问：您好，请问公司目前的订单执行到2020年几月份的订单？

回复：您好！感谢您的关注。订单执行根据订单合同约定执行，不同的产品相应的执行期也有所变化，一般来说，从订单签约到最后交船，时间跨度在16个月至36个月，因此，目前公司在执行的订单日期依其产品情况而不同。谢谢！

三、其他说明

关于本次业绩说明会的全部具体内容，详见上海证券交易所“上证e互动”平台（<http://sns.sseinfo.com>）“上证e访谈”栏目。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<http://www.sse.com.cn>。非常感谢各位投资者参加公司本次投资者说明会！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

2022年6月22日