

公司代码：601989

公司简称：中国重工

中国船舶重工股份有限公司 2020 年年度报告摘要

一 重要提示

- 1 本年度报告摘要来自年度报告全文，为全面了解本公司的经营成果、财务状况及未来发展规划，投资者应当到上海证券交易所网站等中国证监会指定媒体上仔细阅读年度报告全文。
- 2 本公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证年度报告内容的真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担个别和连带的法律责任。
- 3 公司全体董事出席董事会会议。
- 4 致同会计师事务所（特殊普通合伙）为本公司出具了标准无保留意见的审计报告。
- 5 经董事会审议的报告期利润分配预案或公积金转增股本预案
报告期内，公司不分配现金股利，也不以公积金转增股本。

二 公司基本情况

1 公司简介

| 公司股票简况 | | | | |
|--------|---------|------|--------|---------|
| 股票种类 | 股票上市交易所 | 股票简称 | 股票代码 | 变更前股票简称 |
| A股 | 上海证券交易所 | 中国重工 | 601989 | 无 |

| 联系人和联系方式 | 董事会秘书 | 证券事务代表 |
|----------|------------------------|------------------------|
| 姓名 | 管红 | 王锦 |
| 办公地址 | 北京市海淀区首体南路9号主语国际中心1号楼 | 北京市海淀区首体南路9号主语国际中心1号楼 |
| 电话 | 010-88508596 | 010-88508596 |
| 电子信箱 | investors@csicl.com.cn | investors@csicl.com.cn |

2 报告期公司主要业务简介

2.1 主要业务

中国重工为全产业链的舰船研发设计制造上市公司，主要业务涵盖海洋防务及海洋开发装备、海洋运输装备、深海装备及舰船修理改装、舰船配套及机电装备、战略新兴产业及其他等五大业务板块。报告期内，公司主要业务未发生重大变化。

从产品用途区分，公司核心业务包括海洋防务装备、海洋运输装备、海洋科考装备和海洋开发装备的研发设计制造服务等；从领域区分，主要业务分为军品业务领域和民品业务领域。作为海军装备的主要供应商，公司军品业务领域主要包括：航空母舰、大中型水面战斗舰艇、潜艇、两栖攻击舰、军辅船等。公司民品业务领域主要包括：散货船、集装箱船、油船、气船、海工船、

科考船及其他装备等。

2.2 经营模式

中国重工主要通过下属各子公司开展生产经营业务。公司下属子公司以研发、设计、制造、服务为主业，主要经营模式为以销定产的个性化订单式经营模式，即生产部门根据销售部门与客户签订的合同安排制定生产计划，并指导采购部门进行采购。报告期内，公司经营模式未发生重大变化。

其中，对于船舶制造业务，公司下属造船子公司在与船东签订造船合同后，根据规格书设计船舶施工方案，将相关文件送交船级社、船东等审查，经各方批准后，造船子公司进入订货、下料、建造程序，并根据船舶建造的各个节点，收取船东的相应款项，公司按照新收入准则相应确认收入。

2.3 行业情况

根据中国证监会发布的《上市公司行业分类指引》（2012 年修订）及中国证监会最新公布的 2021 年第一季度上市公司行业分类结果，中国重工所属行业为“C37 铁路、船舶、航空航天和其他运输设备制造业”。

军品领域，公司是国内规模最大的海洋防务装备上市公司，承担着国防建设的重要使命，拥有先进的海洋防务装备的研发、设计和制造能力，是海军装备建设的主要力量。当前国际形势日趋复杂多变，世界百年未有之大变局加速演进，加快推进国防和军队现代化建设对海洋防务装备提出了新要求。十九届五中全会提出，贯彻习近平强军思想，贯彻新时代军事战略方针，加快机械化信息化智能化融合发展，全面加强练兵备战，提高捍卫国家主权、安全、发展利益的战略能力，确保二〇二七年实现建军百年奋斗目标，到二〇三五年基本实现国防和军队现代化。伴随国防和军队现代化建设进程的深入推进，预计海洋防务装备需求仍将稳步增长。

民品领域，公司是国内最主要的海洋运输装备、海洋开发装备、海洋科考装备研制及供应商。船舶制造行业具有明显的周期性特点，深受全球经济形势、航运市场形势和国际原油价格等因素的影响。2020 年，全球造船业处于长周期深度调整与短周期快速探底“双周期叠加”的困难时期，受新冠疫情影响，全球经济遭受冲击，海运贸易需求下滑，新造船市场成交低迷，2020 年全球新船成交约 5300 万 DWT，同比大幅下降 29%。疫情对我国船舶工业的健康发展也带来巨大挑战，给船舶工业产业链供应链稳定运行带来较大冲击。中国船舶工业行业协会数据显示，2020 年全国造船业三大造船指标两降一升，除造船完工量同比小幅增长外，新船订单量、手持订单量同比均有所下滑，市场需求严重不足使得我国新接船舶订单连续两年不足 3000 万 DWT，手持订单量持续下降，创 2008 年金融危机以来新低。全国规模以上船舶制造企业主营业务收入同比下降 13%，而成本上涨进一步侵蚀船企盈利空间，规模以上船舶制造企业利润总额同比下降 84.3%，企业经营压力进一步加大。不过，伴随行业调整，龙头企业竞争能力进一步提升，产业集中度保持在较高水平，造船完工量前 10 家企业占全国 70.6%、新接船舶订单前 10 家企业占全国 74.2%、手持船舶订

单前 10 家企业占全国 68%。展望 2021 年，随着疫苗接种加速，全球疫情有望好转，世界经济进入复苏期，将带动大宗商品需求增长，海运贸易也将迎来修复性反弹，对船东经营业绩形成有利支撑，也有望带动全球新造船市场的触底回升。

3 公司主要会计数据和财务指标

3.1 近 3 年的主要会计数据和财务指标

单位：万元 币种：人民币

| | 2020年 | 2019年 | | 本年比上年增减(%) | 2018年 | |
|---------------------------------|---------------|---------------|---------------|------------|---------------|---------------|
| | | 调整后 | 调整前 | | 调整后 | 调整前 |
| 总资产 | 17,240,677.13 | 18,306,611.88 | 18,265,146.35 | -5.82 | 18,845,912.87 | 18,619,822.50 |
| 营业收入 | 3,490,618.76 | 3,821,643.67 | 3,805,654.85 | -8.66 | 4,493,560.41 | 4,448,352.83 |
| 扣除与主营业务无关的业务收入和不具备商业实质的收入后的营业收入 | 3,417,721.96 | / | / | / | / | / |
| 归属于上市公司股东的净利润 | -48,119.39 | 50,116.25 | 50,116.25 | -196.02 | 65,838.61 | 67,275.32 |
| 归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润 | -197,464.36 | -95,210.21 | -95,210.21 | 不适用 | -17,483.29 | -17,483.29 |
| 归属于上市公司股东的净资产 | 8,520,427.35 | 8,569,968.73 | 8,569,968.73 | -0.58 | 8,465,438.31 | 8,443,598.55 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 926,826.38 | 93,737.49 | 96,359.79 | 888.75 | 71,310.96 | 66,899.01 |
| 基本每股收益(元/股) | -0.021 | 0.022 | 0.022 | -195.45 | 0.030 | 0.030 |
| 稀释每股收益(元/股) | -0.021 | 0.022 | 0.022 | -195.45 | 0.030 | 0.030 |
| 加权平均净资产收益率(%) | -0.56 | 0.58 | 0.58 | 减少1.14个百分点 | 0.82 | 0.84 |

3.2 报告期分季度的主要会计数据

单位：万元 币种：人民币

| | 第一季度 (1-3 月份) | 第二季度 (4-6 月份) | 第三季度 (7-9 月份) | 第四季度 (10-12 月份) |
|-------------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------|
| 营业收入 | 452,263.03 | 1,289,196.79 | 735,523.29 | 1,013,635.65 |
| 归属于上市公司股东的净利润 | 10,111.04 | -5,287.29 | -16,045.90 | -36,897.24 |
| 归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润 | 7,835.79 | -23,698.92 | -17,820.75 | -163,780.48 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 21,537.55 | -322,553.96 | 280,172.44 | 947,670.35 |

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

适用 不适用

4 股本及股东情况

4.1 普通股股东和表决权恢复的优先股股东数量及前 10 名股东持股情况表

单位：股

| 截止报告期末普通股股东总数（户） | | 687,393 | | | | | |
|------------------------------|----------------|---------------|-----------|------------------|-------------|--------|----------|
| 年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户） | | 664,287 | | | | | |
| 截止报告期末表决权恢复的优先股股东总数（户） | | 0 | | | | | |
| 年度报告披露日前上一月末表决权恢复的优先股股东总数（户） | | 0 | | | | | |
| 前 10 名股东持股情况 | | | | | | | |
| 股东名称 (全称) | 报告 期内 增减 | 期末持股数量 | 比例 (%) | 持有有限售条 件的股份数量 | 质押或冻 结情况 | | 股东 性质 |
| | | | | | 股份 状态 | 数 量 | |
| 中国船舶重工集团有限 公司 | 0 | 8,146,328,798 | 35.73 | 581,952,117 | 无 | | 国有 法人 |
| 大连船舶投资控股有限 公司 | 0 | 1,810,936,360 | 7.94 | 86,556,169 | 无 | | 国有 法人 |
| 中国国有资本风险投资 基金股份有限公司 | 0 | 1,390,285,391 | 6.10 | 1,390,285,391 | 无 | | 国有 法人 |
| 中国信达资产管理股份 有限公司 | 0 | 873,430,059 | 3.83 | 873,430,059 | 无 | | 国有 法人 |
| 中国证券金融股份有限 公司 | 0 | 540,492,356 | 2.37 | 0 | 无 | | 其他 |
| 渤海造船厂集团有限公 司 | 0 | 511,832,746 | 2.24 | 0 | 无 | | 国有 法人 |
| 中国国有企业结构调整 基金股份有限公司 | 0 | 385,109,052 | 1.69 | 385,109,052 | 无 | | 国有 法人 |
| 中国东方资产管理股份 | 0 | 348,529,396 | 1.53 | 348,529,396 | 无 | | 国有 |

| | | | | | | | |
|------------------------|---|-------------|------|-------------|---|--|------|
| 有限公司 | | | | | | | 法人 |
| 中国人寿保险(集团)公司—传统—普通保险产品 | 0 | 347,571,347 | 1.52 | 347,571,347 | 无 | | 国有法人 |
| 中央汇金资产管理有限责任公司 | 0 | 271,275,100 | 1.19 | 0 | 无 | | 国有法人 |
| 上述股东关联关系或一致行动的说明 | 大连船舶投资控股有限公司、渤海造船厂集团有限公司、武汉武船投资控股有限公司作为中国船舶重工集团有限公司的全资子公司，是本公司控股股东的一致行动人。因签署一致行动协议，中国国有资本风险投资基金股份有限公司、中国信达资产管理股份有限公司、中国国有企业结构调整基金股份有限公司、中国东方资产管理股份有限公司、中国人寿保险(集团)公司为中国船舶重工集团有限公司的一致行动人。上述一致行动协议已于2021年3月1日到期，八名投资人与中船重工的一致行动关系到期终止。除此之外，未知其他股东是否存在关联关系或属于《上市公司收购管理办法》中规定的一致行动人情况。 | | | | | | |
| 表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明 | 无 | | | | | | |

4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

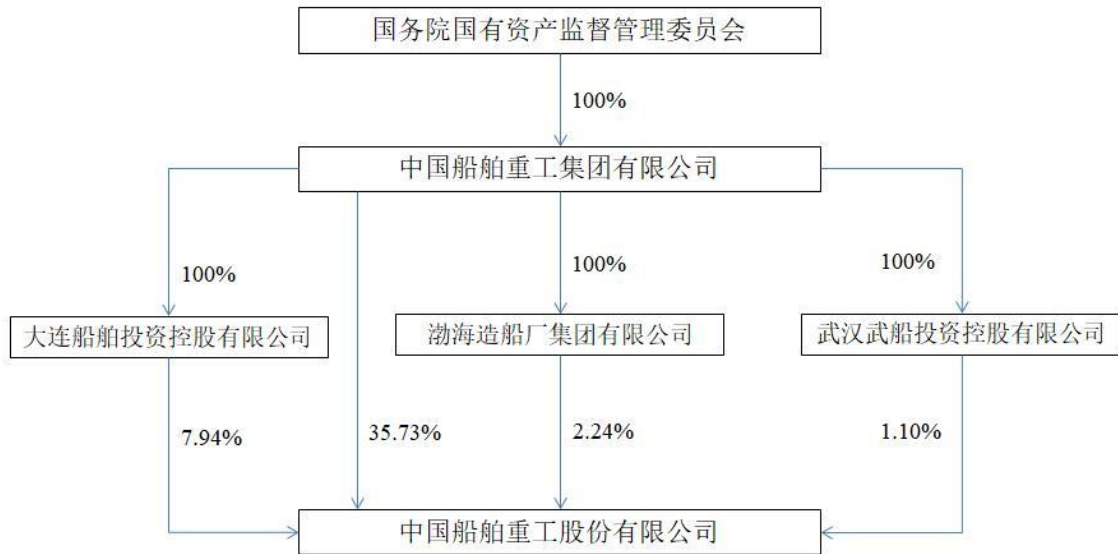
√适用 □不适用



注：截至2020年12月31日公司控股股东控制关系图

4.3 公司与实际控制人之间的产权及控制关系的方框图

√适用 □不适用



注：截至2020年12月31日实际控制人控制关系图

4.4 报告期末公司优先股股东总数及前 10 名股东情况

适用 不适用

5 公司债券情况

适用 不适用

三 经营情况讨论与分析

1 经营情况讨论与分析

2020 年是极不平凡的一年，新冠疫情笼罩下的全球经济持续衰退，产业链供应链循环不畅，贸易投资下挫，航运市场萎缩，海运贸易出现罕见负增长。据克拉克松数据，2020 年全球海运贸易量下降 3.6%。船东信心不足、下单意愿不强，使得本就处于低谷的全球造船市场雪上加霜，2020 年，全球新船成交量同比大幅下降 30%，手持船舶订单规模较年初下降 19%，创近 20 年以来最低。

2020 年对于国内船企而言是极为艰难的一年，严峻复杂的国际形势下，参与全球性竞争的我国船舶工业平稳发展但面临较大挑战。我国新接船舶订单已连续两年不足 3000 万载重吨，手持订单量持续下降，于 2020 年末创下 2008 年金融危机以来新低，船企普遍面临开工不足风险。市场需求不足的同时，生产成本迅速上升，截至 2020 年底，船用钢板价格同比上涨 19.86%，人工成本、物流和供应链成本等持续攀升，大幅压缩船企利润空间。根据中国船舶工业行业协会数据，2020 年，全国规模以上船舶工业企业 1043 家，实现主营业务收入 4362.4 亿元，同比增长 0.6%。其中，船舶制造企业 3029.8 亿元，同比下降 13%。规模以上船舶工业企业实现利润总额 47.8 亿元，同比下降 26.9%。其中，船舶制造企业 9.3 亿元，同比下降 84.3%。

2020 年也是公司生产经营较为困难的一年。公司 15 家二级子公司中，4 家位于疫情严重的湖

北地区，其中 2 家位于武汉，受疫情影响一度出现停工，其他地区子公司生产经营工作也因疫情受到不同程度影响。疫情冲击，叠加持续低迷的船舶行业环境、不断上升的生产运营成本、运行不畅的产业链供应链、大幅波动的人民币对美元汇率等因素，严重侵蚀了公司盈利空间。在此背景下，公司始终坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，始终坚持“两个一以贯之”，坚定不移贯彻新发展理念，落实高质量发展要求，统筹推动疫情防控和生产经营工作，坚定不移聚焦强军首责，壮大主业实业，强化创新驱动，深化整合融合，尽最大努力缓解疫情对公司生产经营带来的不利影响。

（一）统筹推进疫情防控和复工复产

面对新冠肺炎疫情，公司统筹推进疫情防控和生产经营各项工作。子公司武船重工派出多批次队伍驰援火神山、雷神山医院建设，保障顺利投入使用；子公司大船重工积极组织调动相关资源助力抗疫，新建医用 KN95 型口罩生产线，为疫情防控做出重要贡献。与此同时，公司坚持疫情防控和科研生产“两手抓”，稳妥有序推进复工复产，协调做好劳动力落实、产品调试保障、物资采购等工作，千方百计追赶进度、挽回损失，全力确保公司生产经营秩序的正常。

（二）履行强军首责，优质完成各项重点任务

面对疫情带来的不利影响，公司坚决履行好强军首责，集中优势资源，确保按期保质完成各项军工科研生产任务，为国防现代化建设提供一流装备。报告期内，公司稳步推进各项重点装备及重点型号产品的研制生产任务，重点军贸项目也有序进行；并结合国防和军队现代化建设要求，深入提升装备供给能力，积极承接军工新任务。

（三）保交付抢新单，民品生产经营迎难而上

2020 年，受疫情影响，全球造船市场低迷趋势未改，公司在全力以赴推进在手民品项目交付的同时，深入落实“国内国际双循环”发展战略，加强与国内国际战略伙伴的紧密合作，多措并举开拓市场，积极争取新订单。一是全力保交付，确保产业链供应链平稳运行，确保重点项目生产进度，确保公司正常生产秩序。报告期内，公司完工交付船舶 649 万载重吨，建造的多艘节能环保型 VLCC、11.5 万吨成品油船、32.5 万吨矿砂船、21 万吨散货船等顺利实现交付，获得船东好评。二是全力抢新单，聚焦市场机遇及客户需求，加大经营接单开拓力度，创新营销方式方法，深入挖掘国内外市场需求，不断拓市场、争订单。报告期内，各子公司积极保持同国内外客户的业务沟通和洽谈，大船重工新承接 4 艘 VLCC，在该细分领域的竞争优势进一步稳固；北船重工与国银金融租赁股份有限公司签署 2 艘 21 万吨散货船订单合同，为完善其拳头产品奠定坚实基础；武船重工承接全球首艘 10 万吨级智慧渔业大型养殖工船建造项目；青岛双瑞大力开发压载水国内外市场，全年新签压载水装船订单 474 艘，压载水订单总量突破装船 2000 艘的重要里程碑；重庆长征铁路车辆及配套件业务获得取得突破，与国内外客户签订合同。

（四）坚持创新引领，以科技创新带动产业发展

2020 年，公司紧跟行业趋势，紧跟需求，持续提升自主创新能力和科技研发水平，提升科技自立自强能力。一是持续加大研发投入，夯实科技创新基础。报告期内，公司研发投入总额合计

27.5 亿元，占营业收入的 7.89%。二是持续推动产品创新，巩固已有产品优势，积极做好产品储备。报告期内，公司持续优化船型，推进船型升级换代，稳步开展液货船、大型集装箱船和主流散货船双燃料船型等技术方案升级，加快推进大型 LNG 船、“零碳船舶”、智能船舶、极地船舶等新产品研发。大船重工全球首艘翼型风帆助推 VLCC 项目获得 2020 年中国优秀工业设计奖的产品设计金奖，是船舶行业唯一获奖项目。三是持续推进核心关键配套设备科研攻关，自主品牌产品市场化步伐加速迈进，进一步解决“卡脖子”问题。青岛双瑞自主研发的船用 LNG 供气系统(FGSS)，获得 NK 船级社、LR 船级社、DNV 船级社等的 AIP 证书，为国内首家获此证书的厂商，为产品推向国际市场奠定基础；江增重工自主研发的船用低速机增压器，首次匹配双燃料原理样机试验成功，填补国产自主品牌增压器在船用低速机领域的空白，实现了国内船用低速机关重件自主可控；重庆红江研制生产的燃气喷射阀总成、气缸滑油泵总成等发动机核心部件，打破了国外技术垄断，突破了“卡脖子”关键技术，成功装机应用于世界第二台 12X92DF 双燃料发动机。

（五）强化管理提升，全面实施成本工程

2020 年，公司进一步强化精细化管理，持续推进管理提升，深入推动内部管理变革，实施对标世界一流管理提升行动，结合产业发展实际，深入开展对标提升，提高运营管理水平。报告期内，面对钢材等主要原材料价格大幅上涨、人工成本上涨、人民币汇率大幅波动以及疫情等诸多不利因素的影响，公司全面实施“成本工程”，深入开展提质增效专项行动，采取创新订货模式、提高原材料利用率、通过信息化手段完成产品目标成本与全周期滚动预算的联动管理等多种措施，加强供应链管理、产品设计、生产管理等，量化压降指标，降低成本费用占比。建立疫情期间船海生产经营工作机制，进一步梳理优化设计、生产和管理等主要业务流程，持续提升生产效率，缩短部分主建船型关键周期，持续提高按期交船率。

（六）持续提高公司治理水平，积极回应投资者关切

2020 年，新《证券法》实施，资本市场迎来发展新阶段，公司认真贯彻落实《证券法》《国务院关于进一步提高上市公司质量的意见》等精神，依法合规运作，完成董事会、监事会换届，强化主体责任，凝聚多方合力，不断提高公司治理水平，不断提升信息披露质量。同时，努力克服疫情不利影响，创新多种方式，积极回应投资者关切，建立与多层次投资者的良好沟通机制，切实保障投资者的合法权益。报告期内，公司获得中国证券报、上海证券报、证券时报、证券日报有关奖项。

2 报告期内主要经营情况

2020 年，公司实现营业收入 349.06 亿元，同比下降 8.66%；利润总额-3.91 亿元，上年同期为 6.49 亿元；实现归属于母公司净利润-4.81 亿元，上年同期为 5.01 亿元。报告期末，公司资产总额 1,724.07 亿元，较上年期末下降 5.82%；负债总额 862.56 亿元，较上年期末下降 10.67%；所有者权益总额 861.51 亿元，较上年期末下降 0.41%，其中，归属于母公司股东的所有者权益 852.04 亿元，较上年期末下降 0.58%。

3 导致暂停上市的原因

适用 不适用

4 面临终止上市的情况和原因

适用 不适用

5 公司对会计政策、会计估计变更原因及影响的分析说明

适用 不适用

| 会计政策变更的内容和原因 | 审批程序 | 备注(受重要影响的报表项目名称和金额) |
|---|----------------------|-----------------------------------|
| 财政部于2017年7月5日发布了《关于修订印发<企业会计准则第14号——收入>的通知》(财会[2017]22号),要求非境内外同时上市的企业自2020年1月1日起执行。公司自2020年1月1日起执行新收入准则。 | 公司第四届董事会第二十五次会议审议通过。 | 详见公司年度报告全文附注五、44“重要会计政策和会计估计的变更”。 |

其他说明:

财政部于2017年7月5日发布了《关于修订印发<企业会计准则第14号——收入>的通知》(财会[2017]22号,以下简称“新收入准则”),要求非境内外同时上市的企业自2020年1月1日起执行。经公司第四届董事会第二十五次会议审议通过,公司自2020年1月1日起执行新收入准则,详见公司2020年4月29日披露的相关公告。

公司在履行了合同中的履约义务,即在客户取得相关商品或服务的控制权时,确认收入。在满足一定条件时,公司属于在某一时段内履行履约义务,否则,属于在某一时点履行履约义务。合同中包含两项或多项履约义务的,公司在合同开始日,按照各单项履约义务所承诺商品或服务的单独售价的相对比例,将交易价格分摊至各单项履约义务,按照分摊至各单项履约义务的交易价格计量收入。

公司依据新收入准则有关特定事项或交易的具体规定调整了相关会计政策。例如:合同成本、质量保证等。

公司已向客户转让商品而有权收取对价的权利,且该权利取决于时间流逝之外的其他因素作为合同资产列示。公司已收或应收客户对价而应向客户转让商品的义务作为合同负债列示。

公司根据首次执行新收入准则的累积影响数,调整公司2020年年初留存收益及财务报表其他相关项目金额,未对比较财务报表数据进行调整。公司仅对在2020年1月1日尚未完成的合同的累积影响数调整公司2020年年初留存收益及财务报表其他相关项目金额。

6 公司对重大会计差错更正原因及影响的分析说明

适用 不适用

7 与上年度财务报告相比,对财务报表合并范围发生变化的,公司应当作出具体说明。

适用 不适用

公司 2020 年度纳入合并范围的子公司共 76 户，详见公司年度报告全文中附注九“在其他主体中的权益”。公司本年度合并范围比上年度增加 4 户，减少 1 户，详见公司年度报告全文附注八“合并范围的变更”。

中国船舶重工股份有限公司

2021 年 4 月 28 日