

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**  
**2023 年年度报告摘要**

## 第一节 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 [www.sse.com.cn](http://www.sse.com.cn) 网站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性、准确性、完整性，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 立信会计师事务所（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 董事会决议通过的本报告期利润分配预案或公积金转增股本预案

报告期内，公司拟以实施权益分派股权登记日登记的总股本为基数，向全体股东每10股派发现金红利0.10元人民币（含税）。截至报告期末，公司总股本为22,802,035,324股，以此计算合计拟派发现金红利为228,020,353.24元（含税）。如在本报告期末至实施权益分派股权登记日期间，公司总股本发生变动，公司拟维持每股分配比例不变，相应调整分配总额。本年度不实施包括资本公积金转增股本在内的其他形式的分配。

## 第二节 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	北京市海淀区昆明湖南路72号	北京市海淀区昆明湖南路72号
电话	010-88010555	010-88010555
电子信箱	investors@csicl.com.cn、 csicl601989@163.com	investors@csicl.com.cn、 csicl601989@163.com

## 2 经营情况讨论与分析

2023年，全球宏观经济呈下行趋势，细分航运市场波动起伏，但航运绿色低碳转型叠加船队更新提速对新造船需求形成关键支撑，世界新造船市场复苏态势趋稳，中长期造船需求持续向好。我国造船三大指标首次全部超过50%，市场份额连续14年居世界第一，优势船型地位持续巩固，新船订单结构不断优化，绿色、中高端船型占比明显提升，高端装备建造取得突破，绿色低碳化加速推进。

2023年，公司坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的二十大和中央金融工作会议精神，把握高质量发展首要任务，认真践行“事先算赢、事中控赢、事后真赢”理念（以下简称“‘三赢’理念”），着力提升价值创造能力，造船新接、手持订单同比增长，船海产业绿色智能转型升级稳步推进，经营业绩明显改善，高质量发展基础不断夯实。2023年，公司共承接订单757.10亿元，同比增长10.94%；手持订单1506.39亿元，同比增长37.74%；实现营业收入466.94亿元，同比增长5.75%；实现归属于母公司净利润7.82亿元。

### （1）履行强军首责，军工任务按期优质完成

一是高质量完成装备科研生产任务，公司强化军工科研生产组织管理，强化军品质量管控，军工科研生产任务按期优质完成。二是持续提升强军保军能力，着力增强自主创新能力，夯实装备质量可靠性基础，持续深化军工核心能力建设，研制生产能力和综合保障能力持续提高。

### （2）聚力生产经营，民船业务加快转型升级

一是践行“三赢”理念，强化精益管理，着力提升效率效益。2023年，公司手持订单较为饱满，生产任务繁重，为顺利完成全年“保交船”任务，公司持续强化精益化生产，狠抓生产重大节点计划实现率，实施建造周期管理、首制船关键工艺攻关及供应链全周期管理，骨干船厂主建船型建造周期持续缩短，全年共实现交付民船45艘、483.9万载重吨。报告期内，大连造船全年实现批量交付16000TEU集装箱船4艘，首制船关键建造周期较预期目标压缩16%；交付全球第一艘M350型FPSO，交付全球最大级别动力定位系统穿梭油轮“诺思先锋”号和单舱全球最大13000立方米B型LNG燃料舱。武昌造船主建船型关键周期压缩22%、总周期压缩11%，4艘民船实现提前交付。北海造船批量交付10艘21万吨散货船，含2艘21万吨LNG双燃料散货船，其主建船型实现双燃料船型建造突破。二是把握船舶市场机遇，科学谋划经营承接，高质量抓好经营接单。2023年公司共承接民船69艘、835.2万载重吨，同比实现增长，新接订单以批量接单为主，手持订单中的中高端船型占比稳步提升，产品结构持续优化，订单质量稳步提升。

**优势船型实现连续批量接单，市场地位不断巩固。**公司抓住油船、散货船需求增长时机，在油船、散货船、LNG船等优势主建船型领域实现连续批量接单。报告期内，公司共承接各型油船30艘，占全年新接订单总艘数的43.5%；承接各型散货船21艘，艘数占比30.4%；17.5万LNG运输船再获6艘新船订单，占本年度全球LNG船新接订单总艘数的9.1%。大连造船批量承接LNG运输船、11万吨级油船、84500载重吨多用途船、3.6万载重吨大湖型散货船等优势船型。北海造船共承接10艘21万吨氨Ready散货船，该型船手持订单量稳居全球首位。按艘数计大连造船、北海造船新接订单中批量订单占比均超90%。

**坚持科技创新，中高端绿色产品具备市场竞争优势。**公司着力培育自主研发能力，坚持中高端战略转型，持续拓展绿色中高端船舶产品市场并取得批量订单。报告期内，大连造船新接订单中，中高端绿色船舶产品金额占比约60%，其17.5万立方米LNG运输船快速性指标达到国际先进水平。北海造船新接订单中，中高端绿色船舶产品金额占比超80%，其氨燃料船型处于世界领跑地位，自主研发的31.9万载重吨氨预留VLCC实现首单签约，成为国内第一家建造氨预留VLCC的船厂，进一步提升了公司在大型油船市场及氨燃料船型市场的竞争实力。

### （3）强化创新引领，提升发展核心竞争力

公司坚持创新赋能，深耕科技攻关，提升自主创新能力，加快成果转化及应用，积极布局前沿技术领域。一是围绕关键核心技术等重点领域，积极开展技术攻关，关键技术实现新突破，重

点科研项目取得新进展，产业核心竞争力稳步提升。二是发挥创新引领作用，紧跟船舶绿色低碳智能发展趋势，强化关键共性技术攻关及核心技术储备，推动船海产业加快转型升级。报告期内，大连造船持续推动产品创新升级，17.5 万立方米 LNG 运输船、VLCC 和 11 万吨成品油船实现迭代升级，甲醇燃料动力智能 VLCC 获得工信部高技术船舶科研立项支持。武昌造船加强船型研发，1400TEU 集装箱船、18600DWT 油化船、万吨级纯电散货船获得船级社 AIP 证书；“‘耕海 1 号’渔业综合平台自主研制”获中国造船工程学会科技进步一等奖；“大型浮标作业船（向阳红 22）研制”获中国造船工程学会科技进步一等奖。北海造船 21 万吨 LNG 双燃料型散货船提前满足 IMO 第四阶段减排要求。江增重工获 CTA 系列涡轮增压器挪威船级社（DNV）型式认可证书，该系列产品在研发、设计、工艺、生产和品控等方面达到行业领先水平。重庆红江自主研制了世界首台 6S40 系列、7S35 系列 HCU、HPS、ACC、喷油器、排气阀等部套，均已实现实船应用。重庆红江自主开发世界首台甲醇低速机 6G50ME-LGIM 关键零部件研制并交付，自主研发、具有知识产权的 DFRD5En 型双燃料船用大功率柴机电控系统进行船检配机认可试验，顺利通过船级社型式认可。

#### **（4） 稳步推进深化改革，持续激发发展动力**

2023 年，公司深刻把握增强核心功能、提高核心竞争力两个途径，围绕价值创造，对标世界一流企业，深入实施新一轮国企改革深化提升行动，充分激发企业积极性、主动性、创造性。一是积极对标世界一流企业，以提升发展质量效益效率为核心，按照“以对标促达标、以达标促创标”的要求，全面推进公司对标世界一流企业价值创造行动有关工作，紧盯关键环节和短板弱项，持续提升公司价值创造能力。二是加强精益管理，深入推进“成本工程”，持续完善成本管控体系，推动“集中统一”物资采购等各项措施落实落地，扎实推进提质增效稳增长。三是聚焦活力效率，深入推进“三项制度改革”，构建科学高效的人力资源管理体系，进一步完善市场化经营机制，有效激发干部职工干事创业热情。四是聚焦主责主业，稳步推进压减清退等专项任务，持续推进瘦身健体提质增效，助推公司高质量发展。报告期内，青岛双瑞获评国务院国资委中央企业所属“双百企业”“科改示范企业”2022 年度专项考核年度优秀单位，标志着青岛双瑞“科改示范行动”再结硕果；青岛双瑞荣获两项中国国防工业企业管理创新成果奖；大连船阀荣获专精特新中小企业。

#### **（5） 强化规范运作，深入推进提高上市公司质量**

2023 年，公司全面落实国资委关于提高央企控股上市公司质量工作部署，积极推动提高上市公司质量工作实施方案各项重点任务落实落地。一是，持续完善公司治理结构，不断健全公司治理机制，坚持“三会一层”依法合规运作，积极贯彻落实独立董事制度改革要求，充分发挥独立董事作用，提升公司治理能力及治理水平。二是，不断提升信息披露质量，增强信息披露的针对性和有效性，提升上市公司透明度。三是，强化投资者关系管理，增进市场认同和价值实现。不断完善业绩说明会常态化召开机制，实现年度、半年度、三季度业绩说明会全覆盖，荣获中国上市公司协会“2022 年报业绩说明会最佳实践”。四是，贯彻落实新发展理念，探索建立健全 ESG 体系，公司 2022 年度社会责任报告暨 ESG 报告获评新华网“2023 企业 ESG 优秀案例”。

### **3 报告期公司主要业务简介**

#### **3.1 行业基本情况**

根据中国证监会公布的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，公司是国内领先的海洋防务装备上市公司，拥有先进的海洋防务装备研发、设计和制造能力，是海军装备建设的主要力量。实现建军一百年奋斗目标，加快把人民军队建成世界一流军队重任在肩。

民品领域，公司是全球知名的海洋运输装备、海洋开发装备、海洋科考装备研制及供应商。船舶行业是典型的资本、技术、劳动力密集型产业，船舶产品具有订单式、小批量、建造周期长、

出口导向型等特点；其价格决定机制高度市场化，与世界宏观经济、国际贸易、航运市场、国际海事规则、船队自身更新周期、新技术发展与变革等密切相关，是全球充分竞争的行业，具有明显周期性。

2023年，世界经济复苏乏力，地缘冲突不断，全球贸易格局深刻重塑，航运市场发展呈现新态势，叠加新规范、新标准、新技术等多重因素催化，全球新造船市场成交实现稳步增长。根据克拉克森数据，新接订单方面，2023年世界新接订单量10826万DWT，同比增长4.8%。完工交付方面，全球新船完工量触底回升，共交付船舶8634万DWT，同比增长5.6%；手持订单方面，截至2023年12月，世界手持船舶订单2.68亿DWT，同比增长7.3%。

**新船价格高位运行。**截至12月底，克拉克森新造船价格指数为178点，同比上涨10.2%，较2020年底上涨42.0%，为2008年底以来的最高水平。

**船型轮动趋势明显，油船、散货船表现亮眼。**以载重吨计，油船较去年的历史低位大幅回升235%，散货船成交量同比增长12%。

**主力船型成交份额均衡。**以修正总吨计，油船、散货船、集装箱船、液化气船新船订单占总订单的比重分别为21.4%、23.2%、17.3%、20.1%。新船订单中LNG动力仍是主力，采用甲醇动力订单份额明显提升。

2023年，我国造船市场份额已连续14年居世界第一，造船完工量、新接订单量、手持订单量以载重吨计分别占世界总量的52.1%、67.2%和57.3%，优势船型地位持续巩固，新船订单结构不断优化，绿色、中高端船型占比明显提升，高端装备建造取得突破，绿色低碳化加速推进。根据中国船舶工业行业协会数据，2023年，全国造船完工量4232万载重吨，同比增长11.8%；新接订单量7120万载重吨，同比增长56.4%；截至2023年12月底，手持订单量13939万载重吨，同比增长32.0%。中国船舶工业行业协会预测，预计2024年全球经济增速将进一步放缓，加上地缘冲突不断等因素影响，全球航运业和造船业将面临更多挑战，但随着行业脱碳进程加快，对新造船市场将产生积极作用。预计2024年全球造船完工量将保持在1亿载重吨的历史较高水平，新接订单量将在8000万-10000万载重吨，我国造船完工量将在4500万载重吨左右，新船订单量约5500万载重吨。

### 3.2 行业相关政策法规及重大影响

2023年，国际海事规则的不断更新以及国家有关部委围绕建设现代化产业体系、绿色低碳环保技术等方面出台的一系列政策，持续推动我国船舶工业高质量发展。

国际海事规则方面，IMO MEPC 80进一步收紧国际航运温室气体减排要求，明确在2050年前后实现净零排放。新的减排目标大幅提前了之前“本世纪末实现脱碳”的老目标，并新增了2030年和2040年两个指标校核节点，来督促航运减排进程。此外，2024年1月1日起，欧盟排放交易体系（EU ETS）正式扩展至航运领域，通过设置“排放上限”和“鼓励排放交易”减少温室气体排放量。根据要求，吨位大于或等于5000GT的货轮和客轮将需要购买欧盟配额（EUA），以覆盖其往返欧盟港口50%的温室气体（GHG）排放量，以及欧盟内部航行的100%温室气体（GHG）排放量。航运公司为遵守相关规定，必须重新评估其船队中的船舶，推出船舶慢速航行方案，并投入更多资源升级船队，使用新型清洁燃料技术，加快老旧船只拆解速度。严格的碳排放法规推动了高效燃料技术的进步，将减少全球海运业对环境的影响，提高航运效率。

产业政策方面，2023年国家相继颁布《船舶制造业绿色发展行动纲要（2024—2030年）》《加快建设交通强国五年行动计划（2023—2027年）》《关于加快推进现代航运服务业高质量发展的指导意见》《关于加快推进深远海养殖发展的意见》《加快油气勘探开发与新能源融合发展行动方案（2023—2025年）》等，在绿色低碳发展、科技创新发展、制造业质量提升、远洋渔业发展、海洋能源融合发展等方面做出明确部署，为我国船海产业发展指明了方向，相关政策的实施将有力推动我国船舶行业向高端化、智能化、数字化、绿色化、低碳化发展，有力支持重大技术装备制造能力提升。

### 3.3 报告期内公司从事的业务情况

#### 3.3.1 主要业务

中国重工为领先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，共五大业务板块。报告期内，公司主要业务未发生重大变化。

#### 3.3.2 主要产品及其用途

从产品用途区分，公司主要产品包括海洋防务装备、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。作为海军装备的供应商，公司军品业务领域的主要产品包括：航空母舰、水面舰艇、常规动力潜艇、军辅船、公务执法装备等。公司民品业务领域主要产品包括：散货船、集装箱船、油船、气体船、海工船、科考船及其他装备等。报告期内，公司主要产品未发生重大变化。

#### 3.3.3 主要经营模式

中国重工为控股型公司，生产经营业务主要通过下属各子公司进行。公司下属子公司以研发、设计、制造、服务业务为主，主要经营模式为以销定产的个性化订单式经营模式，根据与客户签订的合同安排生产。报告期内，公司经营模式未发生重大变化。

#### 3.3.4 产品市场地位

作为产业链最完整的海洋防务装备上市公司，公司承担着我国航空母舰、各型驱逐舰、护卫舰、常规动力潜艇等海洋防务装备的研制生产任务，拥有先进的研发、设计和生产制造能力，为国防和军队现代化建设、世界一流海军建设提供强有力的支撑和保障。公司积极开拓军贸市场，研制出一批能够满足用户多元化、个性化需求的军贸产品，目前已经同多个国家建立了良好的军贸合作关系。

公司是国内领先的船舶制造上市公司，旗下拥有大连造船、武昌造船、北海造船等国际知名的现代化造船企业，业务覆盖船舶造修全周期，形成了大型 LNG 船、万箱级集装箱船、VLCC、LR2 成品油船、好望角型散货船、超大型矿砂船等多个优势船型，并能够根据市场需求进行多种类型的船型开发制造。其中，大连造船研制的 VLCC 全球市场份额领先。

#### 3.3.5 主要的业绩驱动因素

(1) 公司作为军工央企上市公司，坚决履行强军首责，是我国海军装备建设的主体力量，军品业务是公司高质量发展的重要支撑。

(2) 船舶行业为典型外向型行业，行业形势与经济、航运等密切相关。国际局势、地区安全局势、全球经济贸易走势等直接影响航运市场景气度，并进一步传导到新造船市场。民船市场景气度以及船舶建造综合成本均是船企业绩的重要影响因素。

(3) 行业政策变革、新技术应用引领船舶工业的发展方向。船舶工业是我国实施海洋强国、制造强国、交通强国战略的关键支撑。近年来，国家加快推进建设海洋强国和制造强国的决策部署，为船舶行业持续健康发展带来良好的政策环境和市场机遇。同时，在“双碳”背景下，国际规则公约、区域排放交易体系对绿色环保要求持续深化，人工智能、先进制造技术的攻关与应用，不断激发产品创新需求，将进一步推动产业结构向高端化、智能化、绿色化转型升级，为公司高质量发展积蓄新动能。

(4) 管理水平的持续提升是公司经营业绩改善的内生动力。公司深入实施“成本工程”，聚焦原材料、大宗物资、人工费用等成本管控；科学谋划经营接单，着力提升产品批量接单和批量建造占比；同时，进一步深入实施精益管理，提升生产运营效率，努力推动业绩提升。

#### 4 公司主要会计数据和财务指标

##### 4.1 近三年的主要会计数据和财务指标

单位：万元 币种：人民币

	2023年	2022年		本年比上年 增减 (%)	2021年	
		调整后	调整前		调整后	调整前
总资产	19,754,463.92	18,889,873.40	18,889,737.45	4.58	18,009,158.52	18,009,095.39
归属于上市公司股东的净资产	8,322,357.14	8,348,456.34	8,348,653.11	-0.31	8,525,593.43	8,525,924.69
营业收入	4,669,382.48	4,415,493.47	4,415,493.47	5.75	3,953,935.91	3,953,935.91
归属于上市公司股东的净利润	-78,186.24	-221,106.29	-221,240.77	不适用	22,361.73	21,990.87
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-106,181.47	-254,164.07	-254,298.55	不适用	-152,963.61	-153,334.47
经营活动产生的现金流量净额	449,537.78	-359,884.97	-359,884.97	不适用	-179,738.94	-179,738.94
加权平均净资产收益率(%)	-0.94	-2.62	-2.62	增加1.68个百分点	0.26	0.26
基本每股收益(元/股)	-0.034	-0.097	-0.097	不适用	0.010	0.010
稀释每股收益(元/股)	-0.034	-0.097	-0.097	不适用	0.010	0.010

##### 4.2 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	682,337.42	1,004,263.81	1,343,587.01	1,639,194.24
归属于上市公司股东的净利润	6,642.40	12,569.86	-30,295.98	-67,102.52
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	1,099.82	11,236.64	-36,864.36	-81,653.57
经营活动产生的现金流量净额	-474,377.18	-181,045.48	930,619.16	174,341.28

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

适用 不适用

## 5 股东情况

### 5.1 报告期末及年报披露前一个月末的普通股股东总数、表决权恢复的优先股股东总数和持有特别表决权股份的股东总数及前 10 名股东情况

单位：股

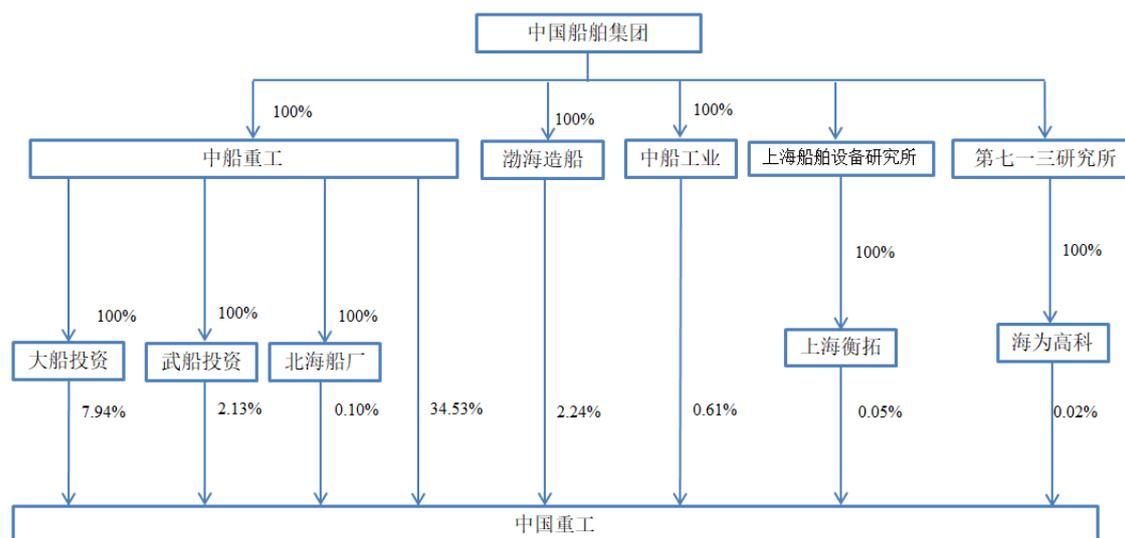
截至报告期末普通股股东总数（户）		564,171					
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户）		531,774					
截至报告期末表决权恢复的优先股股东总数（户）		0					
年度报告披露日前上一月末表决权恢复的优先股股东总数（户）		0					
前 10 名股东持股情况							
股东名称 （全称）	报告期内 增减	期末持股数量	比例 （%）	持有有限售 条件的股份 数量	质押、标记 或冻结情况		股东 性质
					股份 状态	数量	
中国船舶重工集团有限公司	0	7,872,473,398	34.53	581,952,117	无		国有法人
大连船舶投资控股有限公司	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	0	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	0	无		国有法人
中国船舶集团渤海造船有限公司	0	511,832,746	2.24	0	无		国有法人
武汉武船投资控股有限公司	0	486,575,417	2.13	49,723,756	无		国有法人
中国证券金融股份有限公司	0	397,909,670	1.75	0	无		其他
中国东方资产管理股	0	348,529,396	1.53	0	无		国有

份有限公司							法人
中央汇金资产管理有 限责任公司	0	265,453,900	1.16	0	无		国有 法人
中国国有企业结构调 整基金股份有限公司	5,901,200	228,109,052	1.00	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、中国船舶集团渤海造船有限公司、武汉武船投资控股有限公司是本公司控股股东的一致行动人。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						

注：中国船舶集团渤海造船有限公司曾用名渤海造船厂集团有限公司，详见公司于2023年9月5日在上海证券交易所网站披露的公告。

## 5.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

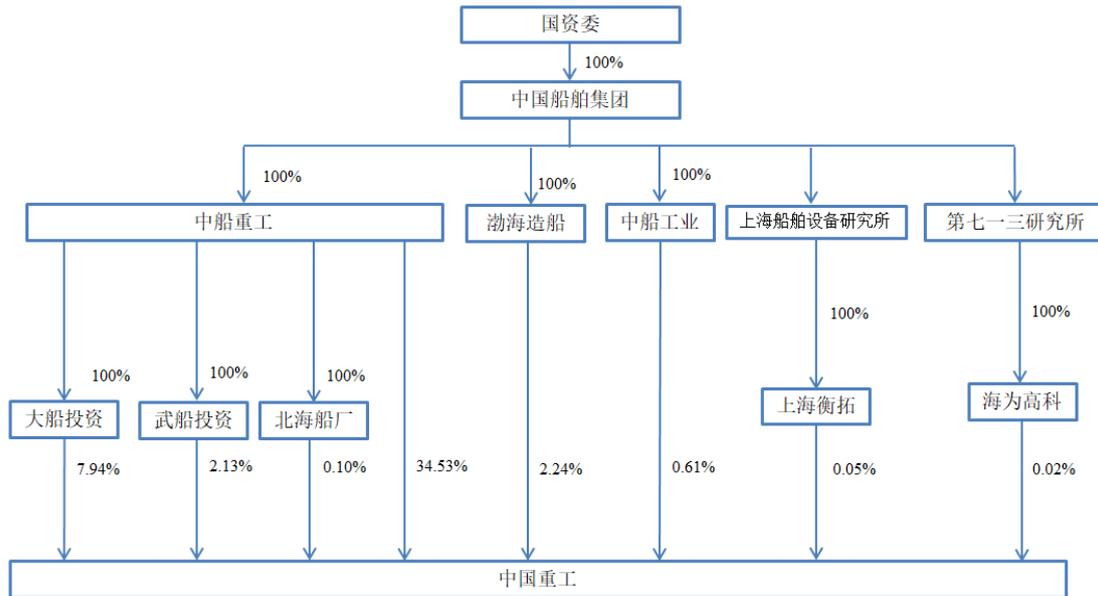
√适用 □不适用



注：截至2023年12月31日控股股东控制关系图

## 5.3 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2023年12月31日实际控制人控制关系图

#### 5.4 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

#### 6 公司债券情况

适用 不适用

### 第三节 重要事项

- 1 公司应当根据重要性原则，披露报告期内公司经营情况的重大变化，以及报告期内发生的对公司经营情况有重大影响和预计未来会有重大影响的事项。

2023年，公司实现营业收入466.94亿元，同比增长5.75%；实现利润总额-7.54亿元，上年同期为-24.93亿元；实现归属于母公司净利润为-7.82亿元，上年同期为-22.11亿元。报告期末，公司资产总额1,975.45亿元，同比增长4.58%；负债总额1,137.62亿元，同比增长8.53%；所有者权益总额837.83亿元，同比下降0.36%，其中，归属于母公司股东的所有者权益832.24亿元，同比下降0.31%。

- 2 公司年度报告披露后存在退市风险警示或终止上市情形的，应当披露导致退市风险警示或终止上市情形的原因。

适用 不适用