

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

2021 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 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

公司拟以实施权益分派股权登记日公司总股本为基数，向全体股东每10股派发现金红利0.03元（含税），截至2021年12月31日，公司总股本为22,802,035,324股，以此计算，合计拟派发的现金红利总额为68,406,105.97元。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 经营情况讨论与分析

2021年，全球经济复苏带动国际贸易需求回暖，2021年全球海运贸易量同比增长3.4%。航运市场需求活跃的同时，全球供应链危机进一步加剧船队运力供应紧张局面，散货船、集装箱船等船型运费不断攀升，船东投资信心显著增强，市场订单快速释放，新造船市场实现超预期回升。根据克拉克森数据，2021年全球共计成交新造船订单1.20亿载重吨，按载重吨计同比增长77%，创下2014年以来新高。尤其是集装箱船市场，2021年成交新造船订单4,625万载重吨，按载重吨计同比增长338%，占全球新造船成交总量的38%。

我国船企紧紧把握市场回暖机遇，主动开拓市场，三大造船指标实现全面增长。根据中国船舶工业行业协会数据，2021年，全国造船完工3,970万载重吨，同比增长3.0%；承接新船订单6,707万载重吨，同比增长131.8%；2021年年底，手持船舶订单9,584万载重吨，同比增长34.8%。不过，钢材等原材料价格大幅上涨、人工成本增加以及人民币升值等因素压缩了造船企业盈利空间，生产经营机遇和挑战并存。

2021年，在面临船舶市场复苏的重大机遇的同时，也面临全球疫情肆虐、百年变局交织的挑战，公司坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，坚定不移贯彻新发展理念，统筹疫情防控和生产经营，聚焦主业主责，聚力兴装强军，抢抓民船市场复苏机遇，全力以赴争取新订单，与此同时，努力克服成本上涨等不利因素影响，加强精细化管理，坚持创新引领，持续提升核心竞争力，高质量发展的基础进一步夯实。报告期内，公司实现营业收入395.39亿元，同比增长13.27%；实现归属于母公司净利润2.20亿元，扭亏为盈。

(1) 聚力兴装强军，军工业务稳步推进

2021年，公司坚决履行好强军首责，全力支撑国防现代化建设。一是克服疫情影响，切实加强军工项目管理，确保各项装备研制任务按期优质完成，确保军工生产按计划推进；二是牢牢把握海军发展对于装备的需求，积极承接军工任务；三是深入推进军工核心能力建设，大力加强兴装强军能力，为建设世界一流海军提供一流装备。报告期内，子公司大船重工建造的第四代导弹驱逐舰“大连舰”正式交接入列。

(2) 经营接单大幅增长，民船产业核心竞争力持续提升

2021年，国际新造船市场呈现量价齐升的良好态势，公司抢抓市场机遇，量质并举加强市场开拓，优化接单结构，把控接单节奏，注重订单质量，强化成本管控和风险控制，全年承接新船订单实现大幅增长，推动民船业务迈上新台阶。一是抓机遇、抢市场，经营接单取得重大突破。积极主动对接国内外重点客户，与战略合作客户、国内外主要船东、金融租赁公司等加强沟通，多渠道、全方位积极开拓市场。2021年全年共承接民用船舶70艘/877.73万载重吨，吨位数同比增长277%。报告期内，公司集装箱船订单实现批量承接，共获得超23艘集装箱船新订单；大船重工大型LNG运输船取得重大突破，与招商轮船签署2艘大型LNG船项目建造意向书，为后续签署2+2艘大型LNG船建造合同打下坚实基础；青岛北船船海产业突破百亿元大关，19艘21万吨散货船、2艘7万吨木屑船等相继承接并生效，形成规模效应；青岛双瑞累计签订2,600条船舶压载水设备订单，大型船舶压载水领域市场占有率全球第一，竞争优势进一步稳固。二是全力以赴保障重点项目生产，紧盯计划执行，建立常态化对标机制，重点民品项目顺利推进，产业链、供应链运行平稳有序。报告期内，公司完工交付船舶725万载重吨，同比增长11.71%，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、7万吨木屑船等顺利交付，获得船东一致好评。

(3) 精细化管理不断深化，提质增效成效显著

2021年，面对钢材等原材料价格大幅上涨、人工成本显著增加等不利因素，公司不断深化精细化管理，持续推进成本工程，进一步推动提质增效。一是深入推进国企改革三年行动，以增强活力提升效率为核心，努力推动各项改革政策措施落实落地；持续推进管理提升，对标世界一流企业，以加强管理体系和管理能力建设为主线，加快改革步伐，不断提升管理效能。报告期内，子公司主建船型关键周期持续缩短，大船重工VLCC关键周期缩短20.7%，已达到韩国先进船厂水平；青岛北船21万吨散货船周期缩短34.3%。二是深入推进“成本工程”，应对钢材等主要原材料价格大幅上涨带来的不利影响，公司不断完善成本管理体系，深入实施成本工程，开展采购成本专项治理，大力推进钢板战略采购，强化采购、外包外协和人工费用等关键环节成本管控，加强过程监控和考核评价，狠抓降本提质增效。三是加快推进信息化建设，实施生产线和管理平台的自动化、信息化、数字化、智能化升级改造，推动各主要环节生产数据信息的高效集成。

(4) 坚持创新引领，科技创新能力进一步提升

2021年，公司坚持创新引领战略，持续推动产品创新，在巩固已有产品优势的基础之上，加快产品制造技术升级发展，同时积极做好产品储备，推进船型升级换代，推动一批新型船海装备研发，持续开展关键核心技术攻关，积极探索前沿先进技术，加强创新体系建设和科技自立自强能力。报告期内，大船重工研发的液氨动力21万吨散货船设计方案获英国劳氏船级社原则性认可，预示着大船重工液氨动力“零碳”船型研发已经覆盖油船、散货船、集装箱船三大主力船型；大船重工开展大型LNG船优化升级，加快开发2万至4万立方米大型二氧化碳运输船，主动跟进未来新型气体船市场需求；青岛北船持续优化21万吨散货船、32.5万吨矿砂船性能指标，船型油耗、航速等关键指标达到领先水平，巩固和提升了在大型散货船市场的优势竞争地位；青岛双瑞研发形成了低压、高压、自增压等LNG供气系统，以及甲醇燃料供应系统(LFSS)；江增重工自主研发的HGC系列蒸汽压缩机装机功率、蒸汽处理流量、单机重量等技术指标均再创新高。

(5) 不断提升公司治理水平，持续完善投资者沟通机制

2021年，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》等要求，坚持依法合规运作，不断提升公司治理水平和治理能力。一是，以中国证监会开展“上市公司专项治理行动”为契机，对照自查，立行立改，不断健全国有控股上市公司治理机制，进一步强化公司治理内生动力，夯实高质量发展基础。二是，持续完善信息披露体系，着力提升信息披露质量，连续7年获得上海证券交易所信息披露工作A级评价。三是，多渠道加强与多层次投资者的沟通交流，积极召开业绩说明会，举办多场大型机构投资者交流活动，持续完善公司与投资者的双向、良性沟通机制，切实保障投资者的合法权益。报告期内，公司获得了中国证券报、证券时报、新财富等多个权威奖项。

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，公司是国内产业链最完整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，全球保护主义、单边主义抬头，地缘格局紧张，大国博弈加剧，经济全球化遭遇逆流，世界政治经济形势的变化对加快推进国防和军队现代化建设及发展海洋防务装备提出了新要求。《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》提出，加快军队机械化信息化智能化融合发展，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。展望未来，伴随我国国防和军队现代化建设进程，海洋防务装备将进入持续稳定的发展轨道。

民品领域，公司是国内领先的海洋运输装备、海洋开发装备、海洋科考装备研制及供应商。船舶行业是全球充分竞争的行业，有着明显的周期性特点，此前行业在周期底部已持续低迷数年，并在2021年出现明显回暖。根据中国船舶工业行业协会观点，全球新造船市场于2016年触底，受2020-2021年航运景气度影响，自2020年下半年起，以集装箱船为代表的新造船市场需求大增，世界船舶工业新一轮产业周期已经开启。2021年，全球经济逐步复苏，海运贸易总体活跃，新造船市场呈现量价齐升的良好态势，根据克拉克森统计，2021年全球共计成交新造船订单1,671艘、1.20亿载重吨，同比增加77%。我国船舶工业展现出了良好韧性和柔性，市场份额保持全球领先，船企国际竞争能力持续增强。中国船舶工业行业协会数据显示，2021年全国造船业三大造船指标实现全面增长，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47.2%、53.8%和47.6%，与2020年相比分别增长4.1、5.0和2.9个百分点。同时，2021年，我国各有6家船

企分别进入世界造船完工量、新接订单量和手持订单量前 10 强。不过，行业发展亦呈现“喜中有忧”局面，原材料价格全面上涨与人民币升值等压缩了造船企业的盈利空间，劳动力资源短缺、产业链供应链受阻等因素也给船舶工业带来严峻挑战。展望 2022 年，一方面，新冠疫情对世界经济影响的不确定性依然存在，世界经济复苏动力不足，滞胀风险增加；另一方面，经过 2021 年的行业复苏，航运和造船行业信心已明显提振，加上国际海事环保新法规即将生效和去碳化需求带来的市场机会，预计全球新船订造需求仍将保持活跃。根据中国船舶工业行业协会预测，2022 全球新船成交量将达到 9,000 万载重吨左右。

3.2 行业相关政策法规及重大影响

2021 年是我国“十四五”开局之年，国家有关部委围绕“十四五”时期发展规划、绿色环保等方面出台了一系列利好政策，持续推动我国船舶工业高质量发展。

产业发展规划方面，2021 年，国家相继颁布《国家综合立体交通网规划纲要》《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》《关于加快培育发展制造业优质企业的指导意见》《关于科技创新驱动加快建设交通强国的意见》《全面深化前海深港现代服务业合作区改革开放方案》《综合运输服务“十四五”发展规划》《“十四五”信息化和工业化深度融合发展规划》《“十四五”工业绿色发展规划》等行业政策，结合新时期我国船舶工业转型升级的发展需要，加快产业链、供应链高端化、绿色化、智能化领域布局，着力提升我国船海产业竞争力，打造我国船海产业未来发展新优势。与此同时，“十四五”时期，我国船舶工业面临推进高质量发展、建设造船强国的重大任务，相关行业政策的颁布从科技创新发展、制造业发展、航运业发展、战略新兴产业发展、海洋经济发展等方面作出明确部署，为我国船海产业发展路径指明了方向，也为我国船舶工业高质量发展提供了有力保障。

绿色环保方面，2021 年，国家相继印发《关于推进污水资源化利用的指导意见》《关于加快建立健全绿色低碳循环发展经济体系的指导意见》《中共中央国务院关于完整准确全面贯彻新发展理念做好碳达峰碳中和工作的意见》《2030 年前碳达峰行动方案》及《“十四五”工业绿色发展规划》等文件，对我国船海产业的发展提出了更高的要求，也为我国船舶工业发展带来了新机遇。“十四五”时期是我国应对气候变化、实现碳达峰目标的关键期和窗口期，也是工业领域实现绿色低碳转型的关键五年，绿色低碳的政策要求将激发低碳船舶及清洁能源运输船舶的需求，同时将加速现有船舶的更新换代。与此同时，船舶工业作为传统的高能耗、高排放工业，为助力国家绿色发展战略目标的实现，也亟需加快向绿色低碳转型，不断推进船舶建造过程的低碳化、绿色化和清洁化。

3.3 报告期内公司从事的业务情况

3.3.1 主要业务及产品

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，主要产品分属于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、大中型水面战斗舰艇、常规动力潜艇、军辅船等。公司民品业务领域主要产品包括：散货船、集装箱船、油船、气船、海工船、科考船及其他装备等。报告期内，公司主要产品及其用途未发生重大变化。

3.3.2 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、服务为主，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。

3.3.3 产品市场地位

作为国内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。同时，公司积极开拓军贸市场，研制出一批能够满足用户需求的军贸产品，与客户建立良好合作关系。

公司是国内领先的船舶制造上市公司，旗下拥有大船重工、武船重工、青岛北船等国际知名的现代化造船企业，业务覆盖整个船舶造修产业链，形成了 VLCC、LR2 成品油船、万箱级集装箱船、好望角型散货船、25 万吨矿砂船、40 万吨矿砂船等多个优势船型，并能够根据市场需求研制多种类船舶。公司 VLCC 客户遍布亚洲、欧洲、美洲等地的十余个船东国，在全球享有盛名。其中，VLCC、VLOC 全球市场份额领先，2021 年公司完工 VLCC 订单全球占比超过 20%（以 DWT 计）。

3.3.4 主要业绩驱动因素

一是公司作为军工央企上市公司，始终履行强军首责，坚持军工核心突出，军品业务的稳定增长对公司发展起到了重要支撑作用，成为公司业绩驱动因素之一。当前，为实现建军一百年奋斗目标，我国军队新一代装备采购、更新、维护需求有望提升。机构预计“十四五”期间装备费用增速有望超过整体国防预算增速，将成为公司业绩稳定发展的压舱石。

二是民船行业的景气度提升，尤其是新造船市场的向好也成为公司业绩的重要驱动因素之一。船舶工业为典型的周期性行业，行业形势与经济、航运等密切相关。全球经济、贸易形势向好将带动航运市场景气，并将传导到新造船市场，带动造船业景气度向好，新造船市场的量价齐升将推动公司业绩的增长。

三是行业政策变革引领船舶工业的发展方向。船舶工业是我国实施海洋强国和制造强国战略的重要环节。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，为船舶产业持续健康发展带来良好的政策环境和市场机遇。同时，“双碳”背景下，绿色环保政策持续生效，将推动船舶工业结构向低碳、零碳、绿色化、智能化转型，老旧船舶更新换代也将带动新船订单需求，从而为公司带来新的增长动能。

四是持续深化精细化管理能够推动公司降本增效、提升业绩。当前，原材料、设备、人工等综合成本上涨所造成的盈利空间缩小成为摆在船企面前的重要挑战，疫情导致全球产业链供应链不畅等也额外增加了建造成本。公司大力推进管理体系和管理能力现代化，开展对标世界一流管理提升行动，深化精细化管理，从管理中要效益、要增长，强化全过程寿命周期管控，深入开展成本工程，持续推进提质增效，努力推动公司业绩的提升。

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

	2021年	2020年	本年比上年 增减(%)	2019年	
				调整后	调整前
总资产	18,013,934.05	17,240,677.13	4.49	18,306,611.88	18,265,146.35

归属于上市公司股东的净资产	8,530,763.34	8,520,427.35	0.12	8,569,968.73	8,569,968.73
营业收入	3,953,935.91	3,490,618.76	13.27	3,821,643.67	3,805,654.85
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	3,846,104.82	3,417,721.96	12.53	/	/
归属于上市公司股东的净利润	21,990.87	-48,119.39	不适用	50,116.25	50,116.25
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-153,334.47	-197,464.36	不适用	-95,210.21	-95,210.21
经营活动产生的现金流量净额	-179,738.94	926,826.38	-119.39	93,737.49	96,359.79
加权平均净资产收益率(%)	0.26	-0.56	增加0.82个百分点	0.58	0.58
基本每股收益(元/股)	0.010	-0.021	不适用	0.022	0.022
稀释每股收益(元/股)	0.010	-0.021	不适用	0.022	0.022

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	712,362.89	907,889.55	864,454.40	1,469,229.07
归属于上市公司股东的净利润	20,345.21	-4,536.61	-10,276.32	16,458.59
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	8,493.16	-8,935.00	-16,332.04	-136,560.59
经营活动产生的现金流	-31,359.75	-221,209.13	-177,400.15	250,230.09

量净额				
-----	--	--	--	--

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

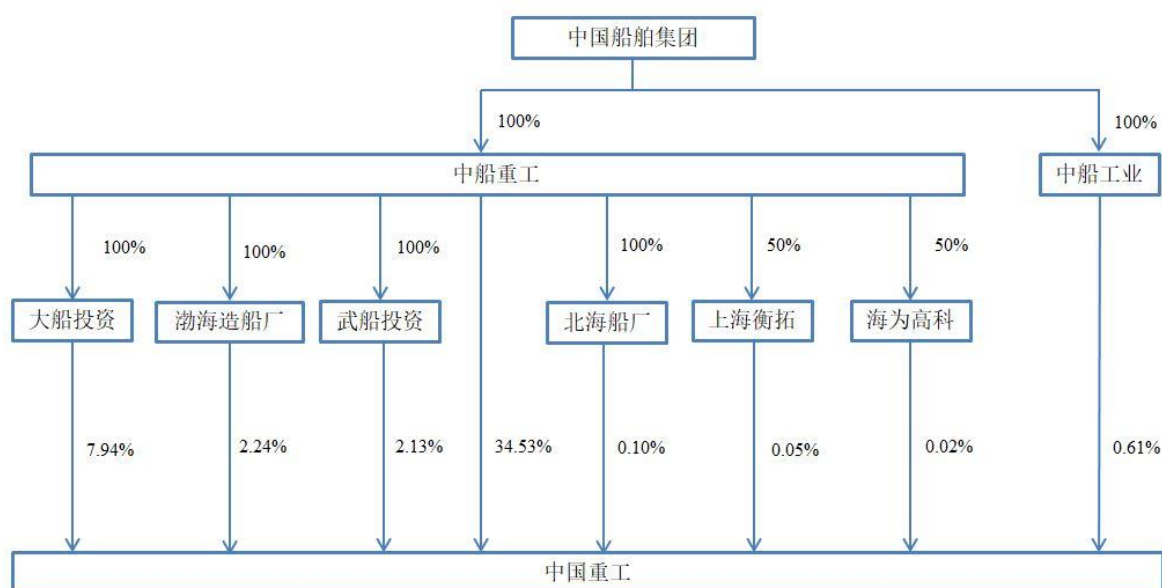
截至报告期末普通股股东总数（户）						647,103	
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户）						638,094	
截至报告期末表决权恢复的优先股股东总数（户）						0	
年度报告披露日前上一月末表决权恢复的优先股股东总数（户）						0	
前 10 名股东持股情况							
股东名称 （全称）	报告期内增减	期末持股数量	比例 （%）	持有有限售 条件的股份 数量	质押、标记 或冻结情 况		股东 性质
					股份 状态	数 量	
中国船舶重工集团有限公司	-273,855,400	7,872,473,398	34.53	581,952,117	无		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
渤海造船厂集团有限公司	0	511,832,746	2.24	0	无		国有法人
武汉武船投资控股有限公司	234,946,900	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	-142,582,686	397,909,670	1.75	0	无		其他
中国国有企业结构调整基金股份有限公司	-6,097,400	379,011,652	1.66	0	无		国有法人
中国东方资产管理股份有限公司	0	348,529,396	1.53	0	无		国有法人
中央汇金资产管理有限责任公司	-5,821,200	265,453,900	1.16	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，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

注：报告期内，公司控股股东中国船舶重工集团有限公司（以下简称“中船重工”）所持股份减少 273,855,400 股，系因控股股东中船重工将该部分股权无偿划转至其一致行动人武汉武船投资控股有限公司、上海衡拓实业发展有限公司、中船重工海为郑州高科技有限公司和青岛北海船厂有限责任公司所致，中船重工及其一致行动人合计持股数量未发生变化。详见公司 2020 年 11 月 19 日、2021 年 2 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

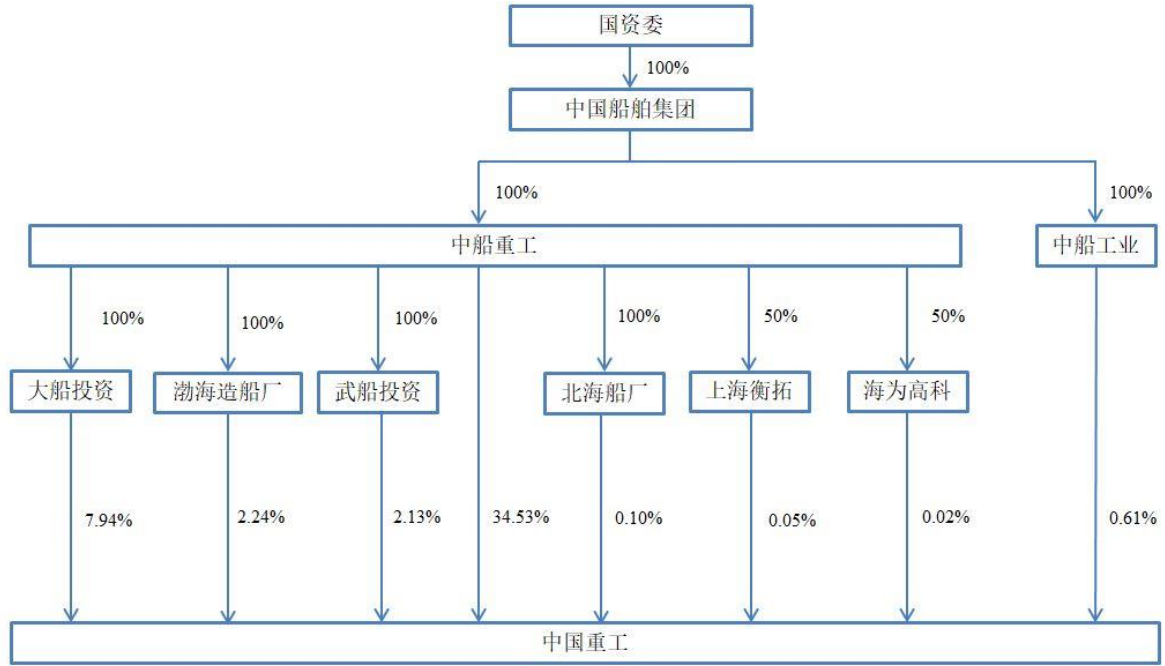
√适用 □不适用



注：截至2021年12月31日公司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2021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。

2021年，公司实现营业收入395.39亿元，同比增长13.27%；利润总额1.55亿元，上年同期为-3.91亿元；实现归属于母公司净利润2.20亿元，上年同期为-4.81亿元。报告期末，公司资产总额1,801.39亿元，同比增长4.49%；负债总额940.42亿元，同比增长9.03%；所有者权益总额860.97亿元，同比下降0.06%，其中，归属于母公司股东的所有者权益853.08亿元，同比增长0.12%。关于财务指标的解释说明请详见公司2021年年度报告。

- 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

中国船舶重工股份有限公司
2022年4月27日