

证券代码：600685 证券简称：中船防务 公告编号：2024-022

中船海洋与防务装备股份有限公司
关于参加中国船舶集团控股上市公司2023年度集体业绩说明
会暨2024年第一季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。

中船海洋与防务装备股份有限公司（以下简称“公司”）于 2024 年 5 月 22 日在上海证券交易所网站（www.sse.com.cn）发布了《关于参加中国船舶集团控股上市公司 2023 年度集体业绩说明会暨 2024 年第一季度业绩说明会的公告》（公告编号：2024-020）。本次业绩说明会已于 2024 年 5 月 30 日按期召开。现将相关召开情况公告如下：

一、本次业绩说明会召开情况

公司董事、总经理陈利平先生、独立董事林斌先生、董事会秘书李志东先生、财务负责人侯增全先生出席了本次业绩说明会，针对公司 2023 年及 2024 年第一季度的生产经营和改革发展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在信息披露允许的范围内进行了回复。

二、本次业绩说明会投资者提出的主要问题及公司回复情况

1、公司在手订单有 500 多亿元，最远交船期已排至 2027 年，后续如船价大幅上涨，是否还会有插船的空间？

回复：受船市回暖、公司生产效率提升等有利因素，公司近两年经营接单较好，最远交船期已排至 2028 年下半年。目前公司部分生产线在 2025 年仍存在空船位，主要分布在龙穴厂区，可满足部分主建船型产品建造需求。

2、公司去年盈利端同比有所改善，今年 Q1 延续同样的趋势，请问核心的原因是什么？能否继续持续这一趋势？

回复：2023 年公司利润改善的主要原因是本报告期营业收入同比大幅增长，产品毛利不断改善。在船舶行业大周期背景下，以及原材料成本、汇率等因素的正面影响下，公司 Q1 也延续了同样的趋势，谢谢。

3、2024 年 1 季度主营实现盈利，且扣非净利润同比大幅好转，主要原因是什么？

回复：2024 年第一季度扣非后归母净利润为 2,522.89 万元，与上年同期对比有所改善，一是收入较上年同比大幅增长，营业收入同比上涨 47%，当期产生的边际贡献增加；二是本报告期完工交付产品价格高于上年同期，集装箱船毛利上升；三是随着批量生产和内部成本管控推进，产品成本逐步压降。

4、从 2023 年年报以及 2024 年一季报公布的财务数据来看，公司的营业收入、毛利率、扣非净利率等指标均有明显提升。当前国内外船舶制造行业以及其他造船相关上市公司所公布的相关数据亦同步好转。请问公司管理层对于接下来的行业动态和公司的运营表现有何展望，特别是对 2024 与 2025 财年的财务指标大幅提升是否抱有信心？

回复：2024 年度，公司计划实现营业收入 176 亿元，计划承接合同 151 亿元。本公司将持续对标先进，深入挖潜提效，实现稳步增产上量、效益指标同步提升；深入开展精益生产、管理提升与成本工程，持续提高盈利能力；强化主建产品系列船型计划和节拍管理，确保重点船型交付节点，同步做好风险防控，以确保完成 2024 年经营计划，并为 2025 年各项指标持续提升奠定良好基础。

5、当前国际航运市场由于一些超预期变化而体现出积极的态势，比如由于红海危机造成集装箱航运价格大幅攀升，能否结合航运市场

的现况和发展态势，对公司所在相关船型市况及未来行情做一些判断？

回复：散货船方面，新兴经济体如中国、印度等国家需求的恢复，及红海危机的持续，是造成散货船板块出现反常走强的主要原因，巴拿马型和灵便型散货船船价预计在 2024 到 2025 年间会保持一定增长，但增幅预计在今年 3 季度达到峰值。

集装箱船方面，欧洲经济从今年初至二季度出现回暖迹象，以及亚洲制造业持续稳定的输出，特别是跨太平洋的贸易量同比增长较快，同时红海危机对苏伊士运河的通行限制，2024 年 1 月至今，累计超过上千艘集装箱绕行好望角，超过全球集装箱船的 15%以上。全球贸易量的上涨，以及好望角航线的拓展，导致集装箱船市场相较于 2023 年末进一步上涨，平均运费上升 20%以上。但今年全球大型集装箱将有大批量入役，从供给来看，运力规模持续高速增长，但旧船拆解加速或缓解部分压力；从市场需求来看，主要消费地出现分化，虽然红海改道目前已经将集装箱市场从供应过剩的低点中抬升，但 2024 年整体集装箱运力过剩依然严重，随着红海冲突影响周期的不确定性增加，预计 2024 年下半年集装箱运输市场运价短周期震荡会增多。

6、关注到全球主要船型手持订单占现有船队比例的情况，散货船与油船占比低至个位数，集装箱船由于前期累计订单较多，占比大幅提升。请问对于散货船与油船（包括气体运输船），接下来是否有批量接单的可能性？对于公司产品目录内细分集装箱船领域，是否还能继续稳定接单？

回复：散货船方面，由于公司当前船台、船坞较为紧张，手持订单覆盖公司产能在 3.5 年左右，且公司当前策略为优先承接采用甲醇、氨等绿色清洁能源船型。这些对于承接批量散货船订单增加了一定挑战，但随着绿色转型加速，市场上也有不少船东投放该类船型。公司

在双燃料船型上已经获得了经验和口碑，后续承接仍有很大希望。

气体船方面，近年全球 LPG 贸易保持强劲增长趋势，2023 年全球液化石油气贸易量增长 5.46%。中国进口总量同比增长 25.6%。2024 年初至今受全球 LPG/LNG 贸易供需双旺影响，中小型气船航运市场表现较好，航运租金呈平稳上涨态势。例如公司承建的中型气体船，目前市场租金已较 2023 年底呈现稳步增长的趋势。考虑 LPG 和 NH₃ 在船型设计以及货物配载方面有极大的相似性，随着全球减碳的目标驱动下，全球在寻求零碳排放的能源，氨相比较氢更为安全、稳定，容易运输，中型气体船作为兼容 NH₃ 运输的船型未来市场潜力巨大。中小型气体船作为现阶段公司发展的重要经营方向，后续仍将积极争取有关项目。

集装箱船方面，总体分析显示，目前箱船市场的新造船订单仍处于饱和状态。各大班轮公司通过控制排班量来稳定运价，但现航运市场供给过剩的情况仍然存在，航运市场正面临多种不确定性，包括美元利率高居不下、新造船价格高位上扬以及绿色环保技术转型缺乏统一路径，这些因素将导致船东对新造船投资持谨慎态度，预计今年的箱船新造订单相对减少。

感谢您的关注！

7、全球脱碳路线、能源转型导致对新能源船舶的需求是否会迎来高速发展期，从而推动船东持续加大对新能源船型的投资力度，公司管理层能否分享与船东在相关领域及新船型沟通推荐的情况？

回复：绿色替代能源和船队更新计划仍然是新造箱船市场需求的主要驱动因素，亚洲航运公司加快了燃料转型的步伐。受制于部分新能源燃料动力产品研发的不确定因素，箱船船东趋向于甲醇、LNG 等燃料产品的居多，故公司承接的 1250TEU 箱批量船多以甲醇双燃料船型为主。

但新船建造价格上涨影响了船东对该类船型的需求，外加船厂交货期过长，增加了船东投资决策的不确定性。长时间的交货期意味着船东需要更长时间等待船舶交付，这会导致投资计划的延迟和不确定性。船东可能面临市场波动、成本增加等风险。

感谢您的关注！

8、据新闻媒体报道，公司去年与马士基集团意向签订了至多 15 艘 3500TEU 甲醇双燃料集装箱船订单，然而马士基集团推迟了该笔订单的投资计划。请问公司能否证实该报道的真实性？与马士基集团的该项订单谈判是否还在进行？

回复：目前公司并未与马士基集团签订任何意向协议。2023 年底，马士基集团针对 11 艘 3500TEU 甲醇双燃料集装箱船的投资意向与我司进行了深入交流。感谢您的关注！

9、您好，想问您下：中船防务民船以及军船的营收占比是多少？

回复：涉及军品占比情况需遵守保密义务，敬请谅解。

公司作为军工上市公司，坚定履行保军首责，不断提高产品性能，更好地满足我国海洋强国战略对海军装备的需求。公司控股子公司黄埔文冲主要产品包括军用舰船、特种辅船、公务船、支线集装箱船、海洋平台等。

10、您好，请问中船防务 2023 年【特种船及其他的】的毛利率为什么只有 2.77%？（ps：往年的毛利率都在 8%左右的）

回复：公司 2023 年特种船及其他船型的毛利同比下降，主要是受本年度建造的产品船型结构变化影响，部分产品毛利率较低。

11、您好，陈总，想问您下：在这轮船周期中，防务相比其他船厂有什么特别的优势吗？

回复：中船防务是集海洋防务装备、海洋运输装备、海洋开发装备和海洋科技应用装备四大海洋装备于一体的大型综合性海洋与防务

装备企业集团。军品方面，本公司是中国海军华南地区最重要的军用品船生产和保障基地及国内重要的公务船建造基地；民品方面，本公司在多功能深水勘察船、支线集装箱船及疏浚工程船领域处于领先地位，支线集装箱船、散货船、重吊船等主建船型实现批量承接；应用产业方面，本集团在业界具备良好口碑，承接建造了深中通道、港珠澳大桥等重点项目的钢结构工程，海上风电装备成功出口海外市场。

三、其他说明

关于本次业绩说明会的全部具体内容，详见上证路演中心（<http://roadshow.sseinfo.com>）。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（www.sse.com.cn）。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。

中船海洋与防务装备股份有限公司

董事会

2024年5月30日