证券代码：600150　　证券简称：中国船舶　　上市地：上海证券交易所

证券代码：601989　　证券简称：中国重工　　上市地：上海证券交易所

关于中国船舶工业股份有限公司
吸收合并中国船舶重工股份有限公司
暨关联交易申请的审核问询函的回复

吸并方

中国船舶工业股份有限公司

中国（上海）自由贸易试验区浦东大道 1 号

被吸并方

中国船舶重工股份有限公司

北京市海淀区昆明湖南路 72 号

吸并方独立财务顾问

中信证券 CITIC SECURITIES

被吸并方独立财务顾问

中信建投证券 CHINA SECURITIES

二〇二五年六月

上海证券交易所：

就贵所于 2025 年 5 月 19 日下发的《关于中国船舶工业股份有限公司吸收合并中国船舶重工股份有限公司暨关联交易申请的审核问询函》（上证上审（并购重组）〔2025〕31 号）（以下简称“问询函”），中国船舶工业股份有限公司（以下简称“中国船舶”）、中国船舶重工股份有限公司（以下简称“中国重工”）会同本次交易相关方及中介机构对问询函所列问题认真进行了逐项研究和核实，现就问询函相关内容作如下回复说明，并根据问询函对《中国船舶工业股份有限公司换股吸收合并中国船舶重工股份有限公司暨关联交易报告书（草案）（修订稿）》及其摘要等相关文件进行了相应的修订和补充披露。现提交贵所，请予审核。

如无特殊说明，本问询函回复所述的简称均与《中国船舶工业股份有限公司换股吸收合并中国船舶重工股份有限公司暨关联交易报告书（草案）（修订稿）》中的释义内容相同。本文涉及数字均按照四舍五入保留两位小数，合计数与分项有差异系四舍五入尾差造成。

本问询函回复的字体代表以下含义：

问询函所列问题	**黑体**
对问询函的回复	宋体
对重组报告书的补充披露、修改	**楷体（加粗）**

目 录

1.关于交易目的及整合管控.....4
2.关于交易方案.....22
3. 关于现金选择权.....39
4.关于业务.....53
5.关于收入.....74
6.关于毛利率和盈利情况.....96
7.关于应收账款等.....133
8.关于存货和资产减值损失.....188
9.关于关联交易.....234
10.关于同业竞争.....262
11.关于权属瑕疵和行政处罚等.....279

1.关于交易目的及整合管控

重组报告书披露，（1）本次交易将进一步规范上市公司同业竞争，存续公司中国船舶将整合双方资源，优化船舶制造板块产业布局，发挥协同效应；（2）报告期内，中国重工分别实现归母净利润-78,670.07 万元和 131,067.90 万元；（3）本次交易完成后，中国船舶每股收益有所下降。

请公司披露：（1）本次交易的背景、原因和必要性；（2）合并双方的业务、组织架构、人员等整合计划和管控安排，是否符合相关法律法规要求，是否存在纠纷或潜在纠纷；（3）结合存续公司业务、财务指标变化以及整合安排等，说明合并双方如何发挥协同效应，本次交易是否有利于提高上市公司质量，每股收益摊薄相关投资者保护安排和风险提示是否充分。

请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

回复：

一、本次交易的背景、原因和必要性

（一）本次交易的背景

1、深化国企改革，支持中央国有企业做强做优做大

党的二十届三中全会把国资国企改革纳入全面深化改革战略全局，鲜明标定了国资国企在新征程上进一步全面深化改革的方位、前行的节奏和工作的重点。本次交易是在全面深化改革战略全局中，深入贯彻落实全会精神、积极用好资本市场深化改革、促进国有企业高质量发展的重要举措。通过本次交易，实现中国船舶、中国重工两大国有船舶总装建造企业的战略重组，以深层次改革推动实现战略功能价值，着力提升国有资产质量，加快培育船舶新质生产力，更好发挥科技创新、产业控制和安全支撑作用，为实现海洋强国战略目标和推进中国式现代化发展助力。

2、把握行业机遇，打造建设世界一流船舶制造企业

当前，船舶行业整体进入新一轮景气周期，海运需求及价格全面回暖，造船三大指标增长，中国船舶、中国重工下属各大船厂在手订单饱满。本次交易顺应行业周期、把握行业机遇，整合中国船舶、中国重工的科研生产管理优势资源和产业链供应链关键环节，推进各下属企业专业化、体系化、协调化发展，促进造修船先进生产要素向发展船

舶工业新质生产力集聚，着力增强核心功能、提升核心竞争力，不断提高船舶海工产业国际竞争力，打造世界一流船舶制造企业。

3、鼓励并购重组，提升公司核心竞争力和投资价值

2023 年 6 月，国务院国资委召开中央企业提高上市公司质量暨并购重组工作专题会，提出中央企业要以上市公司为平台开展并购重组，助力提高核心竞争力、增强核心功能。2024 年 9 月，中国证监会研究制定《关于深化上市公司并购重组市场改革的意见》，为上市公司并购重组提供了明确的政策支持，旨在通过促进企业并购重组，在当前全球产业变革加快推进的背景下，加速关键领域关键企业的资源整合和优化配置，从而推动经济结构转型升级。2025 年 5 月 16 日，中国证监会公布实施的修订版《上市公司重大资产重组管理办法》，聚焦于提升审核效率、创新交易工具、提升监管包容度等方向，旨在进一步激发并购重组市场活力，赋能上市公司高质量发展。

本次交易响应国家战略，符合中国证监会及相关部委对于上市公司并购重组有关指引的要求，消除中国船舶与中国重工之间的同业竞争，提升存续公司主业核心竞争力和核心功能，为存续上市公司长期高质量发展奠定基础。

（二）本次交易的原因和必要性

1、整合主要船舶总装业务，规范上市公司同业竞争

2019 年 10 月，按照党中央、国务院决策部署，中船工业集团和中船重工集团实施联合重组，2019 年 11 月中国船舶集团成立。联合重组后的中国船舶集团成为我国海军装备建设的主体力量、全球造船业发展的引领力量、建设海洋强国的支撑力量，是全球最大的造船集团。

联合重组后，中国船舶集团聚焦党和国家赋予的职责责任，优化现有科研生产体系和能力布局，对原属两大造船集团的科研与生产资源进行整合。同时，中国船舶集团深入论证筹划解决因两大造船集团联合重组形成的下属上市公司的同业竞争问题。

中国船舶、中国重工为原两大造船集团下属船舶制造核心主业上市公司，经过多年深耕发展，均形成了涵盖船舶制造和维修的船舶总装生产制造体系，面向海洋安全、深海科学研究与资源开发等战略任务需要，持续推出全球领先的船舶产品。在此背景下，中国船舶、中国重工在船舶制造、维修领域业务高度重合，构成同业竞争。

2021 年 6 月 30 日，中国船舶集团向下属所有上市公司出具避免同业竞争的承诺函，对中国船舶、中国重工分别出具《关于避免与中国船舶工业股份有限公司同业竞争的承诺函》和《关于避免与中国船舶重工股份有限公司同业竞争的承诺函》，承诺按照相关证券监管部门的要求，在适用的法律法规及相关监管规则允许的前提下，于本承诺函出具之日起五年内，本着有利于上市公司发展和维护股东利益尤其是中小股东利益的原则，综合运用委托管理、资产重组、股权置换/转让、资产划转/出售、业务合并、业务调整或其他合法方式，稳妥推进符合注入上市公司的相关资产及业务整合以解决同业竞争问题。

中国船舶集团自做出上述相关承诺以来，一直积极致力于履行承诺，筹划论证如何解决中国船舶、中国重工之间的同业竞争。此前，由于船舶行业景气度较低，两家上市公司扣非归母净利润均为负值，业绩预期尚不明朗，股价亦处于相对低位，难以启动重组整合。2024 年开始，两家上市公司经营业绩明显改善，手持订单量充足，未来业绩可预期性显著提升，具备了启动本次重组整合的前提条件。恰逢国务院《关于加强监管防范风险推动资本市场高质量发展的若干意见》及中国证监会研究制定《关于深化上市公司并购重组市场改革的意见》等政策的出台，强化资本市场在企业并购重组中的主渠道作用，对通过并购重组提升上市公司质量提供了政策支持。在此行业及政策背景下，2024 年 9 月 2 日，中国船舶集团董事会召开 2024 年第六次会议，审议通过中国船舶换股吸收合并中国重工实施方案，启动本次重组，彻底解决中国船舶和中国重工之间的同业竞争，履行中国船舶集团在联合重组时作出的避免同业竞争的承诺。

通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、维修业务统一整合并入中国船舶，是中国船舶集团履行同业竞争承诺的重要举措，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东长期利益，具有合理性和必要性。

2、把握行业景气提升机遇，打造世界一流造船企业

当前造船行业景气度提升，新造船市场活跃，全球造船完工量、新接订单量、手持订单量等指标不断攀升。在本轮周期中，我国船舶制造业市场份额稳居世界第一，同时，国内外相关政策的出台全面推动船舶制造业高端化、绿色化、智能化发展，我国造船行业迎来重要发展机遇。

在本轮行业周期中，中国船舶、中国重工把握行业机遇，坚定切入中高端船舶产品细分市场，进一步巩固和提升了产业链整体竞争优势，形成产品全谱系化、建造数字化、产业绿色低碳化的高质量发展格局，成功建造我国完全自主设计的航空母舰“福建舰”、我国首艘国产大型邮轮“爱达·魔都号”和自主研制的大型 LNG 运输船等产品，成功摘取造船工业皇冠上的“三颗明珠”；同时在绿色船型方面保持领先地位，上市公司业务规模、财务指标、技术实力均实现了较大幅度提升。

本次交易把握行业机遇，从合并双方的发展战略出发，通过核心资产及业务的专业化整合以及技术、人员、生产能力、客户、品牌、供应链等核心资源协调，充分发挥合并双方协同效应、实现优势互补，优化船舶制造板块产业布局，发挥核心船舶总装业务协同效应，增强订单承接能力，推动产业经营与资本运营融合发展，提升管理水平和创新能力，有效提升存续公司核心功能、核心竞争力。

本次交易完成后，存续公司将成为资产规模、营业收入规模、手持订单数均领跑全球的造船旗舰上市公司，打造国际竞争力领先的世界一流船舶制造企业，符合行业及自身业务发展需要，具有合理性和必要性。

3、借力资本市场政策东风，促进存续公司长远发展

近年来，国家各部委陆续颁布意见、规定，深化多层次资本市场改革，全面推进资本市场赋能科技创新，将资源高效配置至新产业、新业态和新技术领域，全面支持企业创新转型与绿色升级。同时，完善科技企业并购重组机制，精简审核流程，创新支付工具，提升估值定价科学性有效性，加速优质科技企业并购案例落地。

中国船舶、中国重工长期聚焦深海科技产业发展，深入推进核心技术攻关，促进高水平科技自立自强，加快形成新质生产力。然而，船舶制造行业属于资本、技术、人员密集型行业，在全球造船行业向着高端化、智能化、绿色化发展的背景下，对船舶行业创新研发能力和管理治理水平提出了更高的要求。本次交易通过市场化手段推动合并双方深化改革，发挥双方优秀的管理经验，完善上市公司治理机制，实现产业经营与资本运营融合发展、相互促进，推动存续公司高质量发展。

本次交易完成后，存续公司的市场影响力将全面提升，能够更加充分的发挥上市平台的资源配置作用，借助资本市场改革的最新成果，发挥资本市场的融资功能，增强资本运作反哺产业发展的能力，持续投入于深海科技研发与装备制造，加快深海核心技术

突破，为深海资源开发和海洋经济高质量发展提供技术和装备支撑，为存续公司的长远发展提供保障，具有合理性和必要性。

二、合并双方的业务、组织架构、人员等整合计划和管控安排，是否符合相关法律法规要求，是否存在纠纷或潜在纠纷

（一）合并双方业务的整合计划

本次交易实施后，中国船舶将承继及承接中国重工的全部资产、负债、业务、人员、合同及其他一切权利与义务。中国船舶作为存续公司，将整合双方资源，优化船舶制造板块产业布局，发挥协同效应，有效提升存续公司核心功能、核心竞争力，全面推动船舶制造业向高端化、绿色化、智能化发展，打造建设具有国际竞争力的世界一流船舶制造企业。具体如下：

1、业务整合方面

（1）生产经营整合

中国船舶、中国重工下属骨干船厂已在多年发展中形成了各具独特竞争优势的产业与产品，具体如下：

造船企业		主建民用船型
中国船舶	江南造船	公务船；大型/超大型集装箱船；液化气船（LPG 船、液氨运输船、乙烷/乙烯运输船、LNG 船）、汽车运输船、科考船、极地破冰船等各类特种船舶
	外高桥造船	大型邮轮；好望角型散货船、纽卡斯尔型散货船、VLOC；7000TEU 中型箱船、18000TEU 及 20000TEU 超大型集装箱船；30 万吨级超大型油船（VLCC）、15.8 万吨苏伊士型油轮和 10.9 万吨冰区加强型阿芙拉型油轮；双燃料汽车运输船
	广船国际	公务船；成品油/化学品船（MR）、阿芙拉油船、VLCC、VLOC；8.2 万吨散货船、灵便型液货船、半潜船、LNG 双燃料及各类客滚船；16000TEU 及 24000TEU 超大型集装箱船；极地模块运输船、极地凝析油轮、汽车运输船、科考船等特种船
	中船澄西	3.5 万吨-8.5 万吨系列散货船、支线集装箱船、成品油/化学品船（MR）等三大主流船型及自卸船、沥青船、化学品船、重吊多用途船、木屑船等特种船
中国重工	大连造船	VLCC、超大型/大型/中型集装箱船、超大型油船、阿芙拉型油船、LRII、VLOC、FPSO、大型 LNG 船、穿梭油船、好望角型散货船、巴拿马型散货船、灵便型散货船
	武昌造船	公务/科考船、海工辅助船、工程船（挖泥船、救助打捞船等）、甲板运输船、油船/化学品船、支线型集装箱船
	北海造船	VLOC、好望角型散货船（含纽卡斯尔型）、木屑运输船、浮船坞、FPSO 船体、养殖工船

其中，中国船舶下属江南造船的气体船和 LNG 船、外高桥造船的大中型邮轮和集装箱船、广船国际的客滚船及公务/科考船、中船澄西的灵便型散货船和船舶改装修理以及中国重工下属大连造船的 VLCC 和超大型/大型/中型集装箱船、北海造船的 VLOC 和散货船、武昌造船的公务/科考船均具备领先优势。本次交易完成后，中国船舶作为存续公司将双方船海业务的专业化、体系化、协调化整合，统筹优化骨干船厂产业发展布局，充分整合利用各下属船厂的资源禀赋和产能特点、优势，在商务谈判、接单、排产等方面根据不同船厂的产能和优势船型进行统一调度安排，释放各大船厂在各自优势船型领域的增长潜力。同时，中国重工下属大连船推、武汉重工、重庆红江等舰船核心配套供应商的注入使存续公司构建了完整的造船产业链，上下游的协同配合大大增加了发展韧性，为持续扩大盈利规模打下坚实基础。

此外，由于不同船厂经过多年的发展，均针对各自船型的建造要求形成了各自的管理体系。本次交易完成后，各船厂将在存续上市公司统筹下，集聚各船厂先进的生产管理、成本管控和综合管理经验，逐步提升各船厂经营管理水平，加强成本费用管理能力，提升生产效率，进一步提升中国船舶制造业在全球的影响力。

（2）研发整合

本次交易前，中国船舶、中国重工下属各船厂在主建船型方面有较多的重合，例如江南造船与大连造船的超大型/大型集装箱船、大中型 LNG 船，外高桥造船与北海造船的好望角型散货船，广船国际与武昌造船的公务/科考船等。经过多年发展，各大船厂分别在主建船型中取得较多技术突破，多类高附加值船型的研制取得了大量技术成果。本次交易完成后，中国船舶和中国重工的科研体系将深度融合，在全球造船行业向高端化、绿色化、智能化转型发展的背景下，充分交流借鉴各船厂技术经验，合力解决高端船型的技术难点，构建完善的科研创新体系，实现研发设计、核心配套、总装建造全链条技术攻关，在与日韩船企的竞争中抢占技术高点，增强存续上市公司的科研技术实力。研发体系的深度融合将能够有效提升存续公司研发效率、缩短研制周期、降低研制成本，从而提升存续公司盈利能力。

（3）资质及客户管理

本次交易完成后，中国船舶将承继及承接中国重工的全部业务资质和资格，中国重工所有的业务亦将转为由存续公司承接。由于中国重工主营业务实际由各下属公司签订

合同及生产交付，各下属重要子公司亦已经取得了与从事主营业务相关的主要业务资质，本次交易完成后，该等下属公司将成为中国船舶的下属公司，不影响其业务资质，不涉及客户、供应商及订单合同调整，不影响原生产计划，主营业务能够保持稳定运行。

（4）品牌整合

随着造船行业景气度不断提升，全球船厂之间的竞争日趋激烈，企业的品牌名片和市场声誉的重要性日益增加。本次交易完成后，存续公司经营能力将得到全面提升，促进存续公司船海产品向高端化转型，打造“中国船舶”的品牌名片。在与船东、供应商及其他产业链相关方开展合作时，各船厂将打造同一个“中国船舶”名片，在合作开展过程中协同配合，保持步调一致。同时，针对下属各船厂特点，对各船厂的子品牌进行差异化管理，让市场及船东在提出不同船型需求时能够迅速，合理配置资源推动下属各大船厂建立主建船型的竞争优势和壁垒，进而充分发挥品牌知名度带来的效益提升，增强存续公司整体经营业绩和盈利能力。

2、资产整合方面

本次交易完成后，中国重工母公司相关资产负债将全部由存续公司承继，在本次交易获得所需的全部批准和授权且在相关法律程序依法履行、资产过户的相关法律程序得到适当履行的情况下，相关资产负债权属变更及交割不存在实质性法律障碍。存续公司将充分利用吸收合并双方现有平台优势和资金优势，在扩大存续上市公司业务规模的同时，高效统筹下属各子公司接单、排产、生产安排，进一步优化资产配置，提高吸收合并双方各项资产的使用效率。充分发挥整合后的规模效应，降低建造成本，发挥各子公司的精益管理经验和各自的成本管控优势，提高经营业绩和盈利水平。

3、财务整合方面

本次交易完成后，存续公司将根据相关法律法规的规定及经营的需要，统一吸收合并双方的财务管理体系，优化完善内部控制体系，提高存续公司整体的财务合规性和资金运用效率，并严格执行上市公司内审制度、信息披露制度等相关要求，从而提高存续公司整体的财务合规性，增强整体管控能力。

（二）合并双方组织架构及人员的整合计划

本次交易完成后，存续公司将进行人员与组织架构的整合，将根据业务运营和管理需要，建立科学合理的管控体系和分工协作的业务架构，稳步推进双方人员及组织架构

整合。存续公司将充分发挥合并双方各自的人才优势、管理经验，增强相互间的互补和协同，提高存续公司的治理水平、管理能力和管理效率，提升经营绩效，控制经营风险。另外，存续公司将通过多种方式进一步优化激励机制，充分调动管理团队和员工的工作积极性，促使存续公司长期发展目标顺利实现。

1、人员整合

本次交易完成后，中国船舶员工将按照其与中国船舶签订的聘用协议或劳动合同，继续在中国船舶工作。本次交易完成后，中国重工的全体在册员工将由中国船舶全部接收并与中国船舶签订劳动合同。中国重工作为其现有员工的雇主的全部权利和义务将自本次换股吸收合并交割日起由中国船舶享有和承担。

2024 年 12 月 5 日，吸收合并双方已分别召开职工大会，审议通过了本次换股吸收合并涉及的员工安置方案。

2、组织架构整合

（1）公司治理整合安排

本次交易前，中国船舶严格按照《公司法》《证券法》等法律法规及中国证监会、上海证券交易所的规章制度要求，建立了健全的内部控制制度和完善的法人治理结构，不断优化议事规则、强化履职保障，从制度上保证股东大会、董事会的规范运作和依法行使职权。在信息披露方面，公司董事会坚决贯彻“以信息披露为核心”的监管理念，始终严把“合规治理入口关、信息披露出口关”，建立健全“全面覆盖、重点突出、逐级复核、及时发现”的工作机制，将高质量信息披露贯穿于上市公司规范运作始终，获上海证券交易所 2023-2024 年度信息披露 A 级评价。经过长期的完善，中国船舶已形成了一套合理、完整、有效的公司治理与经营管理框架。

本次交易完成后，存续公司实际控制人仍为中国船舶集团，最终控制人仍为国务院国资委，均未发生变更。本次交易完成后的存续公司将依据有关法律法规的要求进一步完善公司治理结构，继续完善上市公司有关公司治理的规章制度，维护存续公司及中小股东利益。

2025 年 5 月 22 日和 2025 年 6 月 3 日，中国船舶分别召开第八届董事会第二十八次会议和 2024 年年度股东会，审议通过了关于公司董事会换届选举的议案，选举胡贤甫先生、张健德先生、陶涛先生、韩东望先生、陈刚先生、施卫东先生为中国船舶第九

届董事会董事，王瑛女士、高名湘先生、陈缨女士、冷建兴先生为中国船舶第九届董事会独立董事。同时，2025 年 5 月 26 日经公司职工投票选举罗厚毅先生为公司第九届董事会的职工代表董事。上述公司治理与董事会结构调整从专业性、多元性、合规性等多种角度考虑，切实发挥董事会“定战略、做决策、防风险”职责；适当优化董事会规模，提高董事会运作效率；充分考虑存续公司的战略定位和发展规划，优化法人治理结构保证科学决策，为本次交易完成后存续公司经营管理奠定基础。后续交易完成后，上市公司将以保持公司治理和经营管理层的决策能力和决策效率为原则，建立存续公司公司治理和管理层架构，存续公司将维持现有公司管理与治理体系的有效性，同时增强对下属子公司生产经营的统筹管理。

（2）公司架构整合安排

本次交易完成后，存续公司将依托吸收合并双方的既有组织架构及管理制度框架，根据整合完成下属子公司经营特点和业务模式，建立完善的子公司管理制度，建立上市公司与子公司之间的沟通汇报机制，加强对子公司在重大经营决策、重大财务决策、重大资产处置等方面的管理和监督，同时定期组织子公司汇报生产经营情况与需上市公司统筹事项，深度融合子公司管理，加强各船厂之间、船厂与船舶配套企业之间的沟通，充分发挥造船全产品谱系优势、造船全产业链优势，增强组织效能，提升管理效率。同时，存续公司将加强对各子公司的审计和内部控制有效性监督，定期查阅各子公司财务报告及财务资料，建立预警机制和汇报机制，对各子公司对外担保、对外投资、重大合同签订、资金收付和管理等进行内部监督，保证上市公司规范性，继续全面贯彻“引领行业发展、支撑国防建设、服务国家战略”的职责责任。

（三）是否符合相关法律法规要求，是否存在纠纷或潜在纠纷

1、是否符合相关法律法规要求

本次交易合并双方的业务、人员、组织架构整合安排符合《公司法》《劳动合同法》等相关法律、法规和规范性文件的规定，不存在违反现行相关法律法规要求的情形。

2、是否存在纠纷或潜在纠纷

截至本回复出具之日，中国船舶、中国重工就本次交易的业务、人员、组织架构整合安排不存在纠纷或潜在纠纷。

三、结合存续公司业务、财务指标变化以及整合安排等，说明合并双方如何发挥协同效应，本次交易是否有利于提高上市公司质量，每股收益摊薄相关投资者保护安排和风险提示是否充分。

（一）本次交易完成后存续公司的业务、财务指标变化以及整合安排

1、本次交易对中国船舶主要财务数据影响

根据中国船舶财务报告及备考财务报表，本次交易对中国船舶主要财务指标的影响如下：

单位：万元、元/股

项目	2024.12.31/2024 年		2023.12.31/2023 年	
	交易前	交易后	交易前	交易后
总资产	18,197,676.93	40,363,915.17	17,783,216.86	37,583,945.10
总负债	12,671,036.67	26,410,440.01	12,535,963.96	23,865,813.32
归属于母公司所有者净资产	5,089,979.86	13,462,085.33	4,834,859.17	13,249,824.70
营业收入	7,858,440.65	13,335,083.73	7,483,850.44	12,138,601.33
归属于母公司所有者净利润	361,413.56	488,524.73	295,739.70	215,913.34
基本每股收益	0.81	0.65	0.66	0.29
每股净资产	11.38	17.91	10.81	17.63

本次交易后，从中国船舶报表数据角度，2023 年、2024 年每股收益有所下降，每股净资产有所提升。虽然受行业周期和历史业绩影响导致备考报表的每股收益有所下降，但通过本次交易，可以实现两个综合实力基本相当的大型船舶总装企业深度融合，使两家上市公司经营管理团队形成合力，避免潜在的内部竞争，充分借鉴和发挥两家上市公司各自特点和优势，提升存续上市公司持续经营能力，有利于存续公司的长远发展。

2、本次交易显著提升存续上市公司体量规模及行业地位

本次交易后，存续公司的资产总额、营业收入等指标显著提升，业务及经营规模扩大。根据中国船舶备考合并财务报表，吸并完成后存续公司成为全球规模最大的造船上市公司。

单位：人民币亿元

项目	2024 年末总资产	2024 年营业收入
中国船舶	1,819.77	785.84

项目	2024 年末总资产	2024 年营业收入
中国重工	2,221.38	554.36
吸并完成后存续公司	**4,036.39**	**1,333.51**

注：吸并完成后存续公司财务数据为本次交易中经致同会计师审阅的中国船舶备考财务报表数据。

根据克拉克森数据，吸收合并完成后存续公司 2024 年末在手订单量和 2024 年全年新接订单量均超过了外国同行业上市公司，行业地位和影响力显著提升。主要业务指标如下：

单位：订单量为万载重吨、订单数为艘

项目	2024 年末 手持订单量	2024 年末 手持订单数	2024 年 新接订单量	2024 年 新接订单数
中国船舶	2,461.07	322	1,272.46	154
中国重工	3,030.97	216	1,589.95	103
吸并完成后存续公司	**5,492.04**	**538**	**2,862.41**	**257**

注：中国船舶、中国重工数据来源于 2024 年年度报告。

3、两家上市公司业绩均已明显好转，前期导致亏损因素已消除

报告期内，中国重工盈利指标低于中国船舶，导致交易后中国船舶每股收益存在一定摊薄。造成中国重工 2023 年盈利水平较低的主要原因为：（1）中国重工民船业务受行业周期影响，当年实现销售的船舶合同签署时间仍为行业景气度整体较低的 2020-2021 年期间，承接价格相对较低；（2）中国重工承担了部分首制船等低毛利率船型项目，实际成本超预期，导致整体毛利率较低；（3）因船价、原材料采购价格、首制船等影响中国重工 2023 年计提存货减值损失及合同履约成本减值损失等资产减值损失合计 104,765.46 万元。

2024 年，中国重工经营业绩较 2023 年已经出现明显改善，导致前期亏损的因素已经消除，财务表现呈现向好趋势。2024 年中国重工扭亏为盈的主要原因为：（1）中国重工当年实现销售的船舶的合同签署时间主要在行业景气度提升的 2021-2022 年期间，承接价格相对较高；（2）当年实现销售的首制船减少、具有批量建造优势的成熟船型增加，钢材备货及锁价期间内钢材价格处于震荡下行区间，整体毛利率提升；（3）受船价提升、原材料采购价格降低以及首制船减少等影响计提存货减值损失及合同履约成本减值损失减少 91,053.88 万元。

关于中国船舶、中国重工收入、毛利率等盈利指标差异分析详见本回复之“6.关于毛利率和盈利情况”。中国船舶与交易后存续上市公司每股收益的差异在 2024 年明显收窄。

（1）收入订单方面

中国船舶、中国重工手持订单饱满。目前，中国船舶、中国重工生产订单排期已至 2029 年，对未来业绩形成稳定支撑。同时，中国船舶、中国重工在手订单及销售船舶产品中高端船舶订单占比提升，在手订单中绿色船舶订单、高端船舶订单（以金额计）占比均达到较高水平。随着未来高附加值船型的逐步交付，存续上市公司将进一步优化产品结构，完善生产工艺，提升技术水平，致力于成为全球技术最先进的船舶总装制造企业。

（2）材料成本方面

2021 年至今，造船主要原材料钢材价格趋势整体呈下降趋势，中国船舶、中国重工在签订销售合同的同时，即与主要原材料、配套件供应商签订采购合同，锁定了发动机、发电机等主要采购内容的价格，相关合同执行的毛利率水平基本可控。

综上，本次交易完成后，存续公司资产规模、经营业绩、在手订单规模均大幅提升，收入前景良好，成本费用整体可控，存续公司拥有良好的发展前景。

4、从中国重工公众股东角度，交易后盈利能力提升

本次交易以中国船舶为吸并方，因此比较中国船舶在交易前后财务指标的变化情况。如以中国重工为吸并方，则存续公司除交易后股本总额外其他财务指标与以中国船舶作为吸并方并无差异。在上市公司吸并中，除非两家上市公司盈利指标一致，否则必然会导致财务指标一方摊薄、一方增厚的情况。从中国重工的角度，本次交易后每股收益水平提升，具体如下：

单位：元/股

项目	2024.12.31/2024 年		2023.12.31/2023 年	
	交易前	交易后	交易前	交易后
基本每股收益	0.0570	0.1081	-0.0340	0.0881

注：交易后中国重工每股收益=交易后中国船舶每股收益*换股比例

本次交易前，中国船舶集团对中国船舶的合计控股比例为 50.42%，对中国重工的合计控股比例为 47.63%，中国重工公众股东持股比例高于中国船舶，增厚中国重工的每股收益亦有利于保护中国重工的公众股东利益。

本次交易完成后的整合安排详见本回复本节之“二、合并双方的业务、组织架构、人员等整合计划和管控安排，是否符合相关法律法规要求，是否存在纠纷或潜在纠纷”。

（二）说明合并双方如何发挥协同效应，本次交易是否有利于提高上市公司质量，每股收益摊薄相关投资者保护安排和风险提示是否充分。

1、合并双方将发挥协同效应，提高上市公司经营质量

本次交易紧抓船舶制造行业转型升级和景气度提升机遇，整合中国船舶和中国重工的资源，优化船舶制造板块产业布局，发挥协同效应，有效提升存续公司核心功能、核心竞争力，打造建设具有国际竞争力的世界一流船舶制造企业。本次交易完成后的协同效应具体体现在如下方面：

（1）接单与排产

交易完成后，存续公司将成为全球规模最大的造船上市公司。中国船舶、中国重工下属骨干船厂已在多年发展中形成了各具独特竞争优势的产业与产品，例如：中国船舶下属江南造船的气体船和 LNG 船、外高桥造船的大中型邮轮和集装箱船、广船国际的客滚船及公务/科考船、中船澄西的灵便型散货船和船舶改装修理以及中国重工下属大连造船的 VLCC 和超大型/大型/中型集装箱船、北海造船的 VLOC 和散货船、武昌造船的公务/科考船均具备领先优势。本次交易完成后，中国船舶作为存续公司将双方船海业务的专业化、体系化、协调化整合，统筹优化骨干船厂产业发展布局，发挥环渤海、长三角、珠三角造船基地各自的资源禀赋优势，在造船景气周期和全球造船产能紧张时期，充分整合利用各下属船厂的产业优势、产能特点，在商务谈判、接单、排产等方面根据不同船厂的产能和优势船型进行统一调度安排，更加合理的规划不同船厂的订单结构，最大化各船厂产能效率，释放各大船厂在各自优势船型领域的增长潜力。

（2）技术与研发

本次交易前，中国船舶、中国重工下属各大船厂分别在主建船型中取得较多技术突破，多类高附加值船型的研制取得了大量技术成果。本次交易完成后，中国船舶和中国重工的科研体系将深度融合，科技创新体系将更加完备，能够充分交流借鉴各船厂技术

经验，合力解决高端船型的技术难点，更加高效的关键核心技术攻关，大力推进主研建船型升级优化及新船型研发设计，推动数智赋能，大力实施智慧企业建设，形成研发设计、核心配套中试试验、总装建造、国产化替代的全链条技术攻关优势，在与日韩船企的竞争中抢占技术高点，有效提升存续公司研发效率、缩短研制周期、降低研制成本，从而提升存续公司盈利能力，促进存续公司船海产品向高端化转型。

（3）生产与管理

中国船舶与中国重工作为中国船舶工业的核心力量，下属各大船厂依托近代工业化基础起步，有着数十年的造船历史，凭借丰富的造船经验和持续的技术革新，形成了覆盖全产业链的综合造船能力优势，并针对各自资源禀赋特点、船型的建造要求形成了各自的管理体系。本次交易完成后，各船厂将在存续上市公司统筹下，集聚先进的生产管理、成本管控和综合管理经验，推动各船厂的管理提升与经验借鉴，整体提升各船厂管理水平和生产效率，从而进一步提升中国船舶制造业在全球的影响力。

（4）成本与效能

本次交易完成后，存续公司的资产总额、营业收入等指标显著提升，业务及经营规模扩大。根据经致同会计师审阅的中国船舶备考财务报表数据，交易后存续公司资产规模达到 4,036.39 亿元、营业收入达到 1,333.51 亿元，规模效应显著。同时，交易完成后存续公司将在继续发挥规模优势和效应的基础上，建立高效的统筹管理体制机制，进一步强化精益管理，提升加强成本费用管理能力，同时优化供应链资源，在对外采购的供应量、价格、供货速度等方面取得更加优惠的条件，从而降低综合建造成本，提高经营业绩和盈利水平。

（5）产业链完善

本次交易完成前，中国船舶主营业务以船海产品总装建造和修理改造为主，缺少船海核心配套产业布局。中国重工除了拥有大型骨干船厂外，还拥有大连船推、大连船阀、武汉重工、重庆红江、江增重工等多家舰船核心配套企业，大型船用螺旋桨、船用阀门、船用主轴、中低速柴油机曲轴曲柄、柴油机高压共轨系统、大型船用增压器等产品广泛应用于船舶制造行业，实现了船舶配套领域多项关重件的自主研发生产。随着两家上市公司的合并，造船产业链在总装建造能力实现强强联合以外，配套能力和资源的协同共享使得交易后的存续公司打通船舶制造产业链上下游、共同深耕造船技术改进和工艺升

级，全方位提升船舶配套零部件的供应效率和设计建造的协同性，真正实现船舶制造先进产业集群的建设造船上下游的协同配合，将提高存续公司的发展韧性，提升存续公司抗风险能力，为持续扩大盈利规模打下坚实基础。

（6）品牌管理

本次交易将显著增强存续公司统筹经营能力，增强下属各船厂的高端船型制造能力。重组后的存续公司将成为全球最大的船舶总装建造上市公司，在 VLOC、VLCC、大型 LNG 船、超大型集装箱船、汽车运输船、FPSO 等高技术、高附加值船海产品上将拥有更强的交付能力和话语权，各大船厂在一个上市公司框架下可更好地满足船东大批量订单需求，从而提高中国造船业在国际标准制定的话语权和品牌溢价，打造“中国船舶”的品牌名片。在与船东、供应商及其他产业链相关方开展合作时，各船厂将打造同一个“中国船舶”名片，在合作开展过程中协同配合，保持步调一致，合力提升“中国船舶”品牌声誉。

综上，本次交易完成后，中国船舶、中国重工下属船舶制造、维修业务将统一整合并入中国船舶，存续公司资产总额、净资产、营业收入等将显著提升，业务及经营规模扩大，在手订单全球领先，增强上市公司核心功能，提升上市公司核心竞争力，进一步规范上市公司同业竞争，维护中小股东权益，有利于提高上市公司质量。

2、每股收益摊薄相关投资者保护安排和风险提示是否充分

本次交易完成后，由于总股本增加，每股收益有所下降，存在摊薄存续公司股东的即期回报和每股收益的风险。

根据《国务院办公厅关于进一步加强资本市场中小投资者合法权益保护工作的意见》（国办发[2013]110 号）、《国务院关于进一步促进资本市场健康发展的若干意见》（国发[2014]17 号）以及《关于首发及再融资、重大资产重组摊薄即期回报有关事项的指导意见》（证监会公告[2015]31 号）的要求，中国船舶已制定了填补摊薄即期回报的措施，具体情况如下：

（1）推动业务整合，提升存续公司盈利水平

本次吸收合并完成后，存续公司将加快合并双方船海业务资源整合，积极实现优势互补，充分发挥双方下属骨干船厂独特的产业优势与产品优势。通过加强双方协同效应，

存续公司将统筹各大船厂主建船型建造，提高生产效率和资源利用效率，进一步提升存续公司盈利水平，提高股东回报率。

（2）加强经营管理，提高存续公司经营效率

中国船舶已制定较为完善、健全的经营管理制度，保证上市公司各项经营活动的正常有序进行。未来存续上市公司将继续加强成本管控，提高财务管理水平，充分发挥合并双方优势资源，进一步提升经营和管理能力，完善并强化投资决策程序，全面有效地提升存续公司经营效率。

（3）健全内控体系，强化存续公司风控能力

中国船舶严格遵循《公司法》《证券法》《上市公司治理准则》等法律、法规和规范性文件的要求，持续完善和优化法人治理结构，健全和执行内部控制体系、规范公司运作。本次交易完成后，存续公司将保障股东能够充分行使权利；董事会能够按照法律、法规的规定行使职权，做出科学、迅速和谨慎的决策；独立董事能够认真履行职责，维护公司整体利益，尤其是中小股东的合法权益，为存续公司发展提供制度保障。

（4）强化股东回报，保障存续公司股东权益

中国船舶将根据《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》《上市公司监管指引第 3 号—上市公司现金分红》《上海证券交易所上市公司自律监管指引第 1 号—规范运作》等有关要求，严格执行公司章程规定中关于利润分配规定，继续实行持续、稳定、积极的利润分配政策，持续为股东提供合理投资回报，保障投资者的利益。

为了充分保护上市公司公众股东的利益，中国船舶的实际控制人中国船舶集团、控股股东中船工业集团作出如下承诺：

1、本公司不越权干预中国船舶经营管理活动，不侵占中国船舶利益。

2、自本承诺出具日至中国船舶本次重组实施完毕前，若中国证监会或证券交易所作出关于填补回报措施及其承诺的其他新的监管规定的，且上述承诺不能满足中国证监会或证券交易所该等规定时，本公司承诺届时将按照中国证监会或证券交易所的最新规定出具补充承诺。

3、本公司承诺切实履行本公司作出的相关承诺，若本公司违反该等承诺并给中国船舶或者投资者造成损失的，本公司愿意依法承担相应的赔偿责任。

中国船舶董事、高级管理人员针对本次重组作出如下承诺：

1、不无偿或以不公平条件向其他单位或者个人输送利益，也不采用其他方式损害中国船舶利益。

2、对本人的职务消费行为进行约束。

3、不动用中国船舶资产从事与本人履行职责无关的投资、消费活动。

4、全力促使由董事会或薪酬与考核委员会制定的薪酬制度与中国船舶填补回报措施的执行情况相挂钩。

5、若中国船舶未来实施股权激励，全力促使拟公布的股权激励的行权条件与中国船舶填补回报措施的执行情况相挂钩。

6、自本承诺出具日至中国船舶本次重组实施完毕前，若中国证监会或证券交易所作出关于填补回报措施及其承诺的其他新的监管规定的，且上述承诺不能满足中国证监会或证券交易所该等规定时，本人承诺届时将按照中国证监会或证券交易所的最新规定出具补充承诺。

7、本人承诺切实履行中国船舶制定的有关填补回报措施以及本人作出的相关承诺，若本人违反该等承诺并给中国船舶或者投资者造成损失的，本人愿意依法承担相应的赔偿责任。

针对本次交易完成后可能出现的摊薄即期回报和每股收益风险，合并双方已在重组报告书“重大风险提示”及“第十一章 风险因素”中披露摊薄存续公司股东的即期回报和每股收益风险，具体如下：

“本次交易实施后，中国船舶将承继及承接中国重工的全部资产、负债、业务、人员、合同及其他一切权利与义务。本次交易完成后，存续公司的资产总额、净资产、营业收入等将显著提升，业务及经营规模扩大；吸收合并双方的业务将得到全面整合，实现规模效应及协同效应，合并后的存续公司将继续打造建设具有国际竞争力的世界一流船舶制造企业。但由于总股本增加，可能存在摊薄存续公司股东的即期回报和每股收益风险。敬请广大投资者注意投资风险。”

综上，本次交易完成后可能存在摊薄存续公司股东的即期回报和每股收益风险。针对上述情况，中国船舶已制定了填补摊薄即期回报的措施，实际控制人、控股股东、董

事及高级管理人员已出具关于本次重组摊薄即期回报采取填补措施的相关承诺，同时吸收合并双方已在重组报告书中充分提示相关风险。

本次交易完成后，存续公司手持订单规模全球领先，新接订单结构持续优化及高附加值船舶订单增长迅速，持续经营能力和核心竞争力明显提升，有利于维护合并双方全体股东的长远利益。

四、中介机构核查意见

（一）核查程序

就上述事项，独立财务顾问中信证券、中信建投证券与法律顾问锦天城律师、嘉源律师主要采用了如下核查程序：

1、查阅《重组报告书》《吸收合并协议》；

2、查阅合并双方所处行业相关资料，了解本次交易的背景；

3、查阅本次交易相关主体出具的说明与承诺，与吸并双方主要负责人进行访谈；

4、核查中国重工主要资产、资质情况；

5、查阅与本次交易整合相关的法律法规及相关规定；

6、了解本次交易相关的整合计划和管控安排，分析本次交易合并双方的协同效应。

（二）核查意见

经核查，独立财务顾问中信证券、中信建投证券，法律顾问锦天城律师、嘉源律师认为：

1、本次交易符合国家相关政策要求和行业发展情况，有利于合并双方把握行业机遇，提升存续公司长期经营实力，规范同业竞争，具有合理性和必要性；

2、合并双方已制定整合计划和管控安排，整合计划和管控安排符合相关法律法规要求，不存在纠纷或潜在纠纷，不会对存续公司造成重大不利影响；

3、本次交易完成后，存续公司将通过合并双方资源的整合，提升资产总额、净资产、营业收入等财务指标，经营规模和实力显著提升，有利于提升存续公司经营质量，符合两家上市公司及全体股东的长远利益；

4、合并双方及相关方已制定投资者保护安排并在重组报告书中进行充分风险提示。

2.关于交易方案

重组报告书披露，（1）本次交易以中国船舶和中国重工定价基准日前 120 个交易日的股票交易均价为基础，考虑利润分配方案后，确定换股比例为 1:0.1339；（2）合并双方市盈率、市净率和企业价值比率存在一定差异，合并双方上述比率、溢价率与可比上市公司、可比交易案例也存在一定差异；（3）重组预案发布后，合并双方股价发生一定变化；（4）本次交易未设置锁定期安排；（5）中国重工的部分资产、合同等在实际交割过程中可能存在难以变更或转移的特殊情形；（6）中国船舶与中国重工将按照相关法律法规的要求履行债权人的通知和公告程序，并将根据各自债权人于法定期限内提出的要求自行或促使第三方向各自债权人提前清偿债务或为其另行提供担保。

请公司在重组报告书中补充披露：根据《重组办法》第五十条明确本次交易的锁定期安排。

请公司披露：（1）本次交易以定价基准日前 120 个交易日的股票交易均价确定换股价格的合理性；（2）分析合并双方价值比率、溢价率与可比上市公司、可比交易案例的差异情况，进一步说明本次交易换股价格的合理性，是否有利于保护合并双方中小股东利益；（3）结合合并双方股价变动情况，说明换股比例是否合理；（4）被吸并方相关资产的转移安排，难以变更或转移资产的具体情况，相关业务资质、知识产权等权属转移是否存在实质障碍及其应对措施；（5）合并双方通知债权人和公告程序的进展情况，债权人是否提出清偿或担保要求，相关应对措施和资金安排情况，及其对存续公司的影响。

请独立财务顾问核查并发表明确意见，请律师核查（4）（5）并发表明确意见。

补充披露：

《重组办法》第五十条规定：上市公司之间换股吸收合并的，被吸收合并公司的控股股东、实际控制人或者其控制的关联人换股取得的股份自股份发行结束之日起六个月内不得转让，构成上市公司收购的，应当遵守《上市公司收购管理办法》第七十四条的规定。

合并双方已在重组报告书“第一章 本次交易概况”之“七、本次重组相关方作出的重要承诺”中补充披露被吸并方实际控制人、控股股东及其一致行动人关于本次重组股份锁定期的承诺函，具体如下：

承诺方	承诺事项	主要内容
中国船舶集团、中船重工集团、中船工业集团、大船投资、渤海造船、武船投资、北海船厂、上海衡拓、海为高科、中船集团投资	关于本次重组股份锁定期的承诺函	1、本公司换股取得的中国船舶本次换股吸收合并发行的股份，自中国船舶本次换股吸收合并发行结束之日起 6 个月内不得转让，但在适用法律许可的前提下的转让不受此限。上述锁定期届满后，该等股份的转让和交易依照届时有效的法律、法规，以及中国证券监督管理委员会及上海证券交易所的规定、规则办理。本次交易完成后，因中国船舶送股、转增股本等原因而增加的中国船舶股份，亦按照前述安排予以锁定。 2、若本公司基于本次交易取得股份的限售期承诺与证券监管机构的最新监管意见不相符，本公司将根据证券监管机构的意见进行相应调整。

本次交易前，中国船舶集团及其一致行动人合计控制中国船舶 50.42%的股权。若不考虑中国船舶、中国重工异议股东行使收购请求权/现金选择权或由中国船舶集团指定的无关联第三方提供收购请求权/现金选择权，本次交易完成后中国船舶集团及其一致行动人合计控制中国船舶约 49.29%的股权，低于交易前中国船舶集团控股比例，不构成上市公司收购和《上市公司收购管理办法》第七十四条情况。

若考虑中国船舶、中国重工异议股东行使收购请求权/现金选择权影响，按照中国船舶和中国重工 2025 年第一次临时股东大会上在关于本次交易方案的相关议案及逐项表决的各项子议案和关于本次换股吸收合并双方签订合并协议的相关议案均投出有效反对票的异议股东股票数量并结合截至 2025 年 5 月 22 日该等股东持股情况，截至 2025 年 5 月 22 日，中国船舶异议股东收购请求权理论股份上限约为 1,891.64 万股、中国重工异议股东现金选择权理论股份上限约为 42,779.78 万股。若该等收购请求权/现金选择权按照理论上限全部行权并均由中国船舶集团及/或其一致行动人作为提供方，交易完成后中国船舶集团及其一致行动人合计控制中国船舶的比例约为 50.30%，低于交易前中国船舶集团及其一致行动人合计控制中国船舶的比例 50.42%，不构成上市公司收购或《上市公司收购管理办法》第七十四条情况。

因此，中国船舶集团及其一致行动人无需就本次交易后持有存续公司的股权按照《上市公司收购管理办法》第七十四条出具 18 个月锁定的承诺。

回复：

一、本次交易以定价基准日前 120 个交易日的股票交易均价确定换股价格的合理性

根据《重组管理办法》的规定，“上市公司发行股份的价格不得低于市场参考价的 80%。市场参考价为本次发行股份购买资产的董事会决议公告日前 20 个交易日、60 个

交易日或者 120 个交易日的公司股票交易均价之一”，换股吸收合并涉及上市公司的，上市公司的股份定价及发行按照前述规定执行。

本次换股吸收合并的定价基准日为吸收合并双方首次董事会决议公告日。根据《重组管理办法》的相关规定，经合并双方协商，本次换股吸收合并中国船舶和中国重工的换股价格为定价基准日前 120 个交易日的股票交易均价，并以此确定换股比例。

（一）本次交易换股价格选择符合市场惯例

中国船舶、中国重工董事会决议公告日前 20、60、120 个交易日股票均价及对应的换股比例情况具体如下：

单位：元/股

类型	中国重工	中国船舶	换股比例（中国重工/中国船舶）	换股比例（中国船舶/中国重工）
前 20 个交易日均价	5.44	38.45	0.1415	7.0680
前 60 个交易日均价	5.24	39.55	0.1325	7.5477
前 120 个交易日均价	5.05	37.84	0.1335	7.4931

自 2014 年修订了发行股份购买资产价格相关条款的《重组管理办法》出台以来，A 股上市公司吸并案例的换股价格通常选择前 20 个交易日或前 120 个交易日交易均价，具体如下：

序号	完成时间	吸并方	被吸并方	参考价	吸并方换股价格	被吸并方换股价格
1	2025.3	国泰君安	海通证券	前 60 日均价	均价	均价
2	2023.4	中航电子	中航机电	前 120 日均价	均价	均价
3	2021.10	王府井	首商股份	前 20 日均价	均价	均价溢价 20%
4	2021.2	大连港	营口港	前 20 日均价	均价	均价溢价 20%
5	2019.6	美的集团	小天鹅	前 20 日均价	均价	均价溢价 10%
6	2017.2	宝钢股份	武钢股份	前 20 日均价	均价 90%	均价 90%
7	2017.1	长城电脑	长城信息	前 120 日均价	均价 90%	均价 90%
8	2015.6	百视通	东方明珠	前 20 日均价	均价	均价
9	2015.6	中国南车	中国北车	前 20 日均价	均价	均价溢价 4.56%

因此，本次重组中国船舶、中国重工的换股价格参考本次重组董事会决议公告日前 120 个交易日股票均价符合法规规定和市场惯例。

（二）120 日均价更能降低短期波动影响，反映市场对合并双方股票价格的综合判断

中国船舶和中国重工股票于 2024 年 9 月 3 日起因筹划重大资产重组事项停牌，定价基准日前 20 个交易日、前 60 个交易日以及前 120 个交易日股价波动率情况如下：

股价波动率	中国船舶	中国重工
换股吸收合并定价基准日前 20 个交易日的区间	2.32%	1.89%
换股吸收合并定价基准日前 60 个交易日的区间	2.24%	2.10%
换股吸收合并定价基准日前 120 个交易日的区间	2.18%	1.87%

注：股价波动率的计算方式为，首先计算得出区间内每日收盘价较前一日收盘价的每日收益率 Ri，之后将区间内的收益率取标准差；具体计算公式为{∑[(Ri-∑Ri/N)^2]/(N-1)}^0.5。其中，N 为区间内的天数。

根据上表数据，交易双方在定价基准日前 120 日区间内的股价波动影响最低。根据 2024 年初至本次交易定价基准日期间合并双方的股价走势，两家上市公司收盘价在 120 日均价以上的日期占比均达到 30%以上，因此 120 日交易均价更具有代表性，更能反映两家公司长期市场价值情况。以此价格作为换股价格更具有合理性，更符合合并双方及全体股东的长期利益，更能反映市场对合并双方股票价值的综合判断。

A 股上市公司换股吸收合并案例中，中航电子换股吸收合并中航机电、长城电脑换股吸收合并长城信息选择以定价基准日前 120 个交易日的股票交易均价作为定价基础，主要是为了在市场波动较大的背景下，综合考虑股价长期趋势，减少短期内市场波动对定价的影响。

（三）2024 年初至停牌日合并双方股价比例与 120 日均价换股比例接近

综合考虑统计 2024 年初至停牌前中国船舶每日交易均价、收盘价与中国重工每日交易均价、收盘价的比值，2024 年初至停牌前相关比值的平均数和中位数最接近于合并双方均取 120 个交易日均价作为换股价格对应的换股比例 7.49（中国船舶/中国重工）。

项目	每日交易均价比值	每日交易均价比值（除息调整）	收盘价比值	收盘价比值（除息调整）
平均值	7.53	7.51	7.53	7.51
中位数	7.47	7.44	7.48	7.46
最大	8.39	8.37	8.40	8.37
最小	6.93	6.92	6.93	6.90

注 1：每日交易均价或收盘价比值=中国船舶每日交易均价或收盘价/中国重工每日交易均价或收盘价；

注 2：每日交易均价=每日股票成交金额/成交量，每日交易均价（除息调整）为对除息日前的成交金额根据除息金额进行调整，每日交易均价（除息调整）=（成交金额-每股除息金额*成交量）/成

交量；收盘价（除息调整）为前复权收盘价，即以除息后的价格为基准，对除息日前的价格进行下调。

（四）综合考虑合并双方 EPS、BPS 水平，并兼顾中国重工股东利益

根据合并双方在董事会审议通过重组报告书（草案）前已经公布的 2023 年、2024 年 1-6 月及 2024 年 1-9 月财务数据，中国船舶 EPS 和 ROE 水平高于中国重工，中国重工 BPS 水平高于中国船舶。2024 年 1-9 月中国船舶扣非后 EPS/中国重工扣非后 EPS 为 13.01。截至 2024 年 9 月 30 日，中国船舶 BPS/中国重工 BPS 为 3.00。2024 年 1-6 月中国船舶扣非后 EPS/中国重工扣非后 EPS 为 14.11。截至 2024 年 6 月 30 日，中国船舶 BPS/中国重工 BPS 为 2.96。

如果综合考虑二者 EPS、BPS 的影响，两者倍数的平均数为 8.00 和 8.53（{扣非 EPS+BPS}÷2），更接近于 60 日均价情况下的换股比例。为兼顾中国重工股东利益，选取 120 日均价的换股比例。

单位：元/股

项目	中国重工			中国船舶			倍数	
	2024 年 1-9 月	**2024 年 1-6 月**	**2023 年**	**2024 年 1-9 月**	**2024 年 1-6 月**	**2023 年**	**2024 年 1-9 月**	**2024 年 1-6 月**
EPS	0.041	0.023	-0.034	0.508	0.316	0.66	12.41	13.74
扣非 EPS	**0.034**	**0.019**	**-0.047**	**0.441**	**0.268**	**-0.06**	**13.01**	**14.11**
ROE	1.11%	0.64%	-0.94%	4.64%	2.89%	6.29%	4.16	4.52
扣非 ROE	0.92%	0.53%	-1.28%	4.03%	2.46%	-0.60%	4.37	4.64
BPS	**3.6983**	**3.6754**	**3.6498**	**11.078**	**10.8949**	**10.8104**	**3.00**	**2.96**

（五）选取三个换股比例的中间值以平衡双方股东利益

本次交易董事会决议公告前 20 日均价、60 日均价、120 日均价对应的换股比例（中国重工/中国船舶）分别为 0.1414、0.1325、0.1335。如选取 20 日均价作为换股价格，更倾向于中国重工股东；选取 60 日均价作为换股价格，更倾向于中国船舶股东。为避免明显倾向于任何一方，选取居中的 120 日均价作为换股价格，平衡双方股东利益。

在近三年已完成的上市公司吸收合并案例中，王府井吸收合并首商股份即在 20 日均、60 日均、120 日均对应的换股比例 0.2538、0.2851、0.2227 选择了居中的换股比例平衡双方股东利益；2025 年 3 月完成的国泰君安吸收合并海通证券的案例中，亦在 20 日均、60 日均、120 日均对应的换股比例 0.6069、0.6201、0.6228 选择了居中的换股比例。因此，本次重组亦选取中间值作为换股比例。

综上，本次重组中国船舶、中国重工的换股价格参考本次重组董事会决议公告日前120个交易日股票符合《重组管理办法》规定，且具有合理性。

二、分析合并双方价值比率、溢价率与可比上市公司、可比交易案例的差异情况，进一步说明本次交易换股价格的合理性，是否有利于保护合并双方中小股东利益

（一）合并双方价值比率与可比上市公司对比情况

截至定价基准日前一交易日（2024年9月18日），合并双方价值比率与可比上市公司的对比情况如下：

序号	证券代码	证券简称	市盈率（倍）		市净率（倍）		企业价值比率（倍）	
			2024年	2023年	2024.6.30	2023.12.31	2024年	2023年
1	600685.SH	中船防务	122.63	749.28	1.96	2.19	36.69	41.46
2	600764.SH	中国海防	102.20	49.93	1.89	1.91	41.96	25.92
3	601890.SH	亚星锚链	23.13	27.14	1.84	1.86	13.89	15.09
4	300008.SZ	天海防务	50.93	60.90	3.08	3.20	21.55	23.13
5	300589.SZ	江龙船艇	93.65	87.83	4.65	4.73	41.57	38.64
最大值			122.63	749.28	4.65	4.73	41.96	41.46
第三四分位数			102.20	87.83	3.08	3.20	41.57	38.64
平均值			78.51	195.02	2.69	2.78	31.13	28.85
中位值			93.65	60.90	1.96	2.19	36.69	25.92
第一四分位数			50.93	49.93	1.89	1.91	21.55	23.13
最小值			23.13	27.14	1.84	1.86	13.89	15.09
中国船舶（以本次换股价格为基础进行测算）			59.91	57.22	3.47	3.50	23.65	21.48
中国重工（以本次换股价格为基础进行测算）			108.14	-147.28	1.37	1.38	19.12	34.77

注1：2024年年化市盈率＝2024年9月18日收盘价/2024年年化每股收益；2023年市盈率＝2024年9月18日收盘价/2023年每股收益。

注2：每股收益、每股净资产的计算使用截至本次交易定价基准日前最近一个完整会计年度及最近一期（即2023年及2024年上半年）财务数据，其中每股收益=归属于母公司所有者净利润/总股本，每股净资产=归属于母公司所有者净资产/总股本，2024年年化每股收益=2024年上半年每股收益×2。

注3：2024年6月末市净率=2024年9月18日收盘价/2024年6月30日每股净资产；2023年市净率=2024年9月18日收盘价/2023年12月31日每股净资产。

注4：2024年年化企业价值比率＝（2024年9月18日收盘价×2024年9月18日总股本+2024年6月末有息负债+2024年6月末优先股+2024年6月末少数股东权益-2024年6月末货币资金）/2024年年化息税折旧摊销前利润，其中2024年年化息税折旧摊销前利润=（2024年上半年利润总额+2024年上半年计入财务费用的利息支出+2024年上半年折旧摊销）×2，2023年企业价值比率＝（2024年9月18日收盘价×2023年末总股本+2023年末有息负债+2023年末优先股+2023年末少数股东权

益-2023 年末货币资金）/（2023 年度利润总额+2023 年度计入财务费用的利息支出+2023 年度折旧摊销）。
注 5：在测算上述估值指标时，对于中国船舶和中国重工，则以其在本次交易中的换股价格代替 2024 年 9 月 18 日收盘价进行相关测算。
数据来源：上市公司年度报告、半年度报告、Wind 资讯。

截至本次交易的定价基准日，中国船舶的换股价格为 37.84 元/股（除权除息调整前），以此为基础测算，中国船舶 2023 年市盈率为 57.22 倍，市净率为 3.50 倍，企业价值比率为 21.48 倍；2024 年年化市盈率为 59.91 倍，2024 年 6 月末市净率为 3.47 倍，2024 年年化企业价值比率为 23.65 倍。与可比公司相比，中国船舶 2023 年及 2024 年年化市盈率均在第一四分位数至中位值之间，2023 年及 2024 年 6 月末市净率均在第三四分位数至最大值之间，2023 年企业价值比率在最小值至第一四分位数之间，2024 年年化企业价值比率在第一四分位数至中位值之间。综上，以换股价格为基础测算的中国船舶价值比率均在可比公司的价值比率区间内。

截至本次交易的定价基准日，中国重工的换股价格为 5.05 元/股（除权除息调整前），以此为基础测算，中国重工 2023 年市盈率为-147.28 倍，市净率为 1.38 倍，企业价值比率为 34.77 倍；2024 年年化市盈率为 108.14 倍，2024 年 6 月末市净率为 1.37 倍，2024 年年化企业价值比率为 19.12 倍。中国重工 2023 年市盈率为负，主要原因为：（1）中国重工民船业务受行业周期影响，当年实现销售的船舶的合同签署时间仍为行业景气度整体较低的 2020-2021 年期间，承接价格相对较低；（2）中国重工承担了部分首制船等低毛利率船型项目，实际成本超预期，导致整体毛利率较低；（3）因船价、原材料采购价格、首制船等影响中国重工 2023 年计提存货减值损失及合同履约成本减值损失等资产减值损失合计 104,765.46 万元，具体情况详见本回复之“6.关于毛利率和盈利情况”。其他估值指标与可比公司相比，中国重工 2024 年年化市盈率处于市盈率在第三四分位数至最大值之间，2023 年及 2024 年 6 月末市净率略低于可比公司最小值，2023 年企业价值比率处于中位值至第三四分位数之间，2024 年年化企业价值比率在最小值至第一四分位数之间。综上，以换股价格为基础测算的中国重工价值比率整体在可比公司的价值比率区间内。

（二）合并双方溢价率与可比交易对比情况

《上市公司重大资产重组管理办法（2014 年修订）》中将市场参考价格由首次董事会决议公告日前 20 个交易日公司股票交易均价调整为首次董事会决议公告日前 20 个交易日、60 个交易日或者 120 个交易日的公司股票交易均价之一，故选取定价基准

日前《上市公司重大资产重组管理办法（2014 年修订）》实施后通过董事会审议且已完成的A股上市公司换股吸收合并A股上市公司的交易进行参考分析，具体情况如下：

1、中国船舶换股价格的可比交易估值分析

单位：元/股

交易类型	交易名称	吸并方定价基准日前 120 个交易日均价	吸并方换股价格	吸并方换股溢价率
A 吸并 A	中航电子吸并中航机电	19.06	19.06	-
A 吸并 A	王府井吸并首商股份	46.56	33.54	-27.96%
A 吸并 A	大连港吸并营口港	1.81	1.71	-5.52%
A 吸并 A	美的集团吸并小天鹅 A	49.39	42.04	-14.88%
A 吸并 A	宝钢股份吸并武钢股份	5.44	4.60	-15.44%
A 吸并 A	长城电脑吸并长城信息	14.49	13.04	-10.00%
A 吸并 A	中国南车吸并中国北车	5.09	5.63	10.61%
吸并方换股溢价率最大值				10.61%
吸并方换股溢价率第三四分位数				-
吸并方换股溢价率平均值				-9.03%
吸并方换股溢价率中位数				-10.00%
吸并方换股溢价率第一四分位数				-15.44%
吸并方换股溢价率最小值				-27.96%
本次交易中国船舶的换股溢价率				-

注 1：吸并方换股价格为相关案例截至其定价基准日数据，未考虑后续因除权除息等事项的调整。
注 2：上表统计中，考虑到数据的统一性，重新测算了各交易中吸并方定价基准日前 120 个交易日的股票交易均价，并考虑了其定价基准日前 120 个交易日及停牌期间除权除息事项的调整，以便对比与分析。
数据来源：上市公司公告、Wind 资讯。

截至本次交易的定价基准日，中国船舶的换股价格为 37.84 元/股（除权除息调整前），较换股吸收合并的定价基准日前 120 个交易日股票交易均价无溢价，处于上述可比交易吸并方换股溢价率第三四分位数，符合市场惯例。

2、中国重工换股价格的可比交易估值分析

单位：元/股

交易类型	交易名称	被吸并方定价基准日前 120 个交易日交易均价	被吸并方换股价格	被吸并方换股溢价率
A 吸并 A	中航电子吸并中航机电	12.59	12.59	-
A 吸并 A	王府井吸并首商股份	10.37	10.21	-1.54%

交易类型	交易名称	被吸并方定价基准日前 120 个交易日交易均价	被吸并方换股价格	被吸并方换股溢价率
A 吸并 A	大连港吸并营口港	2.25	2.59	15.11%
A 吸并 A	美的集团吸并小天鹅 A	60.15	50.91	-15.36%
A 吸并 A	宝钢股份吸并武钢股份	3.20	2.58	-19.38%
A 吸并 A	长城电脑吸并长城信息	26.76	24.09	-10.00%
A 吸并 A	中国南车吸并中国北车	5.16	6.19	19.96%
H 吸并 A	龙源电力吸并平庄能源	2.95	3.85	30.51%
H 吸并 A	中国能建吸并葛洲坝	6.53	8.76	34.15%
H 吸并 A	中国外运吸并外运发展	18.45	20.63	11.82%
非上市吸并 A	招商蛇口吸并招商地产	21.60	38.10	76.39%
非上市吸并 A	招商公路吸并华北高速	4.61	5.93	28.63%
非上市吸并 A	温氏集团吸并大华农	8.48	13.33	57.19%
被吸并方换股溢价率最大值				76.39%
被吸并方换股溢价率第三四分位数				32.33%
被吸并方换股溢价率平均值				17.50%
被吸并方换股溢价率中位数				15.11%
被吸并方换股溢价率第一四分位数				-5.77%
被吸并方换股溢价率最小值				-19.38%
本次交易中国重工的换股溢价率				-

注 1：被吸并方换股价格为相关案例截至其定价基准日数据，未考虑后续因除权除息等事项的调整。
注 2：上表统计中，考虑到数据的统一性，重新测算了各交易中被吸并方定价基准日前 120 个交易日的股票交易均价，并考虑了其定价基准日前 120 个交易日及停牌期间除权除息事项的调整，以便对比与分析。
数据来源：上市公司公告、Wind 资讯。

截至本次交易的定价基准日，中国重工的换股价格为 5.05 元/股（除权除息调整前），较换股吸收合并的定价基准日前 120 个交易日股票交易均价无溢价，处于上述可比交易被吸并方换股溢价率的第一四分位数至中位数之间，符合市场惯例。

（三）本次交易换股价格的合理性，是否有利于保护合并双方中小股东利益

本次交易换股价格和换股比例的确定，充分考虑了两家公司经营能力、主要财务指标、相对长期的股价情况、可比上市公司和可比交易情况，换股比例的确定具有合理性，平衡了合并双方全体股东利益。

本次交易完成后，存续公司的资产总额、净资产、营业收入等将显著提升，业务及

经营规模扩大，中国船舶、中国重工业务、资金、人员、技术等资源全面整合，充分发挥协同效应，打造建设具有国际竞争力的世界一流船舶制造企业，有利于存续公司长期发展，有利于全体股东的长远利益。

三、结合合并双方股价变动情况，说明换股比例是否合理

（一）2023 年及 2024 年初至停牌前合并双方股价走势整体强于大盘及行业指数

2023 年及 2024 年初至停牌前一个交易日，合并双方股价涨幅均高于上证综指、行业指数涨幅，具体情况如下：

股价/指数	收盘价			涨跌幅	
	2023.1.3	2024.1.2	2024.9.2	相较 2023.1.3	相较 2024.1.2
中国船舶（元/股）	22.90	29.80	34.90	52.40%	17.11%
中国重工（元/股）	3.52	4.16	4.98	41.48%	19.71%
上证综指	3,116.51	2,962.28	2,811.04	-9.80%	-5.11%
申万航海装备指数	2,212.06	2,663.45	2,720.79	23.00%	2.15%

受船舶行业景气度提升及中船工业集团、中船重工集团合并后下属上市公司整合预期影响，中国船舶、中国重工自 2023 年初、2024 年初至停牌前股价表现整体强于上证综指及行业指数。

（二）选取更具代表性价格作为本次换股价格

根据 2024 年初至停牌前合并双方股价情况，两家上市公司收盘价在 20 日均价和 60 日均价之上的交易日数量占比均不足 30%，代表性较低，收盘价在 120 日均价之上的交易日占比均达到 30%以上。相对长期的交易区间、更大的交易量和更多的交易样本，可以尽量降低短期炒作及波动对股价的偏离影响。因此，120 日均价更能体现资本市场对两家上市公司价值的长期综合判断，更具代表性。

单位：元/股、天

项目	中国船舶	中国重工
2024.1.1 至停牌日交易日天数	**163**	**163**
收盘价在 20 均之上天数	48	16
收盘价在 60 均之上天数	26	32
收盘价在 120 均之上天数	63	53
收盘价在 20 均之上占比	29.45%	9.82%

项目	中国船舶	中国重工
收盘价在 60 均之上占比	15.95%	19.63%
收盘价在 120 均之上占比	38.65%	32.52%
最近两年交易日天数	**485**	**485**
收盘价在 20 均之上天数	48	16
收盘价在 60 均之上天数	26	33
收盘价在 120 均之上天数	63	54
收盘价在 20 均之上占比	9.90%	3.30%
收盘价在 60 均之上占比	5.36%	6.80%
收盘价在 120 均之上占比	12.99%	11.13%

（三）预案公告后合并双方股价对应比例整体与本次交易确定的换股比例接近

预案公告后至本回复出具日，中国船舶、中国重工股价表现主要为资本市场对全球贸易政策、关税政策变化影响的解读及重组预期释放对股价的影响。两家上市公司复牌至今主业经营状况稳健提升，财务表现整体向好，不存在经营恶化情况或重大经营风险。

复牌后至第二次董事会、复牌后至 2025 年 6 月 13 日，中国船舶、中国重工每日股价对应计算的换股比例如下：

项目	复牌后至第二次董事会	复牌后至 2025 年 6 月 13 日
中位值	0.1348	0.1365
平均值	0.1347	0.1376

复牌后至第二次董事会、复牌后至 2025 年 6 月 13 日中国船舶、中国重工每日股价对应计算的换股比例中位值、平均值与中国船舶、中国重工停牌前 20 日、60 日、120 日均价的偏离情况如下：

项目	前 20 日均价	前 60 日均价	前 120 日均价
复牌后至 2025 年 6 月 13 日中位值	-3.57%	2.98%	2.21%
复牌后至 2025 年 6 月 13 日平均值	-2.77%	3.83%	3.05%
复牌后至第二次董事会中位值	-4.71%	1.76%	1.00%
复牌后至第二次董事会平均值	-4.83%	1.64%	0.88%

综合来看，复牌后中国船舶、中国重工股价走势对比与停牌前 20 日、60 日、120 日均价中与前 120 日均价的比例最为接近，与本次交易的换股比例不存在明显偏差。

综上，本次吸收合并的换股比例具有合理性。

四、被吸并方相关资产的转移安排，难以变更或转移资产的具体情况，相关业务资质、知识产权等权属转移是否存在实质障碍及其应对措施

（一）被吸并方相关资产的转移安排

根据《换股吸收合并协议》，在本次交易交割日后，合并双方将根据合并协议的上述约定尽快办理相关资产的转移。换股吸收合并协议生效后，本次换股吸收合并于交割日进行交割。

根据《换股吸收合并协议》的约定，自交割日起，中国重工全部资产的所有权及与之相关的权利、利益、负债和义务均由中国船舶享有和承担，中国重工同意自交割日起将协助中国船舶办理中国重工所有要式财产（指就任何财产而言，法律为该等财产权利或与该等财产相关的权利设定或转移规定了特别程序）由中国重工转移至中国船舶名下的变更手续。

（二）相关业务资质、知识产权等权属转移不存在实质障碍及其应对措施

截至本回复出具日，中国重工母公司为控股型公司，具体生产经营业务主要通过下属子公司开展，本次交易不涉及中国重工母公司层面经营资质转移或重新申请；中国重工母公司资产主要为持有下属子公司股权，无自有土地及房产，无自有专利、商标、著作权。本次交易不涉及中国重工母公司房屋、土地和知识产权的交割和移转过户。

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工直接持股 21 家公司，其中包括 15 家全资子公司、4 家非全资且非上市有限责任公司和 2 家股份公司，该等公司需在交割日办理权属变更登记，具体情况如下：

1、中国重工直接持股的全资子公司共 15 家，该等公司办理权属变更登记至中国船舶不存在障碍；

2、中国重工直接持股的非全资且非上市有限责任公司共 4 家，中国重工已就直接持股的非全资且非上市有限责任公司股权在本次合并完成后将由中国船舶承继的事宜履行通知其他股东的程序，除北海造船股东自接到书面通知之日起三十日内未回函视为放弃权外，其他股东均已出具放弃优先购买权的同意函；

3、中国重工直接持股的股份有限公司共 2 家，包括上市公司中国动力（600482.SH，中国重工直接持有其 20.19%股份）及一家非上市股份有限公司青岛双瑞（中国重工直

接持有其 72%股份）。其中，就转移上市公司中国动力的股份，中国船舶及中国重工已分别履行相关权益变动公告程序。根据《公司法》及该等股份公司章程规定，股份有限公司其他股东不享有优先购买权。因此，中国重工持有的上述公司股份转移至中国船舶不存在实质性法律障碍。

综上，本次合并不涉及经营资质转移或重新申请，中国船舶将依法承继及承接中国重工的全部资产，相关安排已履行必要的法律程序，不存在实质性法律障碍。

五、合并双方通知债权人和公告程序的进展情况，债权人是否提出清偿或担保要求，相关应对措施和资金安排情况，及其对存续公司的影响。

（一）中国船舶

1、通知债权人和公告程序的进展情况

（1）债权人通知程序

①金融债务

截至 2024 年 12 月 31 日，中国船舶母公司口径不存在正在履行的金融机构借款合同。

②非金融债务

截至 2024 年 12 月 31 日，中国船舶母公司口径不存在正在履行的非金融债务（应付职工薪酬、应交税费、应付股利、预计负债及递延所得税负债等无需取得债权人特别同意的债务除外）。

③担保情况

截至 2024 年 12 月 31 日，中国船舶母公司口径不存在对合并报表范围外的第三方提供担保的情形。

④债务融资工具

截至 2024 年 12 月 31 日，中国船舶母公司口径不存在正在履行的债务融资工具。

（2）债权人公告程序

2025 年 2 月 19 日，中国船舶在《中国证券报》《上海证券报》等媒体以及国家企业信用信息公示系统刊登了关于本次换股吸收合并事项通知债权人的公告。根据《公司

法》等相关法律法规的规定，公司的债权人自接到关于本次换股吸收合并事项的债权人通知之日起 30 日内、未接到通知的自公告之日起 45 日内，有权依据可证明债权债务关系合法存续的合同、协议及其他相关凭证依法要求公司清偿债务或提供相应担保。逾期未申报债权的，不会因此影响其债权的有效性，有关债权将由中国船舶作为本次换股吸收合并后的存续方根据原债权文件的约定继续履行。对于根据公告进行有效申报的债权人，中国船舶将在本次换股吸收合并经上交所审核通过并经证监会予以注册后，对相关债务根据债权人的要求依法进行提前清偿或提供担保。

截至本回复出具日，中国船舶发出的通知债权人公告的公告期已届满，中国船舶未收到任何债权人关于提前清偿相关债务或提供相应担保的要求，亦未收到任何债权人明确表示不同意本次吸收合并的通知。

2、不会对存续公司产生重大不利影响

中国船舶本次交易涉及的债权债务的处理及其他相关权利、义务的处理符合《公司法》等相关法律规定，实施或履行不存在法律障碍，不会对存续公司产生重大不利影响。

（二）中国重工

1、通知债权人和公告程序的进展情况

（1）债权人通知程序情况

①金融债务

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工母公司不存在正在履行的金融机构借款合同。

②非金融债务

截至 2024 年 12 月 31 日，除应交税费、递延所得税负债外，中国重工母公司主要债务为其他应付款，包括主要为土地租赁费、应付职工五险、中介机构待支付费用、应付职工公积金及应付企业年金等。

截至本回复出具日，除应交税费、递延所得税负债外，其他债务均已偿付或已取得债权人同意。

③担保情况

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工及其子公司为中国重工及其子公司合并口径内提供的担保余额合计为 22.83 亿元，中国重工不存在对合并报表范围外的第三方提供担保的情形。

截至本回复出具日，中国重工担保的主债务已到期或已取得担保权人关于本次交易的同意函。

④债务融资工具

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工母公司不存在正在履行的债务融资工具。

（2）债权人公告程序情况

2025 年 2 月 19 日，中国重工在《中国证券报》等媒体刊登了关于本次换股吸收合并事项通知债权人的公告。根据《公司法》等相关法律法规的规定，公司的债权人自接到关于本次换股吸收合并事项的债权人通知之日起 30 日内、未接到通知的自公告之日起 45 日内，有权依据可证明债权债务关系合法存续的合同、协议及其他相关凭证依法要求公司清偿债务或提供相应担保。逾期未申报债权的，不会因此影响其债权的有效性，有关债权将由中国船舶作为本次换股吸收合并后的存续方根据原债权文件的约定继续履行。对于根据公告进行有效申报的债权人，中国重工将在本次换股吸收合并经上交所审核通过并经证监会予以注册后，对相关债务根据债权人的要求依法进行提前清偿或提供担保。

截至本回复出具日，中国重工发出的通知债权人公告的公告期已届满，中国重工未收到任何债权人关于提前清偿相关债务或提供相应担保的要求，亦未收到任何债权人明确表示不同意本次吸收合并的通知。

2、不会对存续公司产生重大不利影响

中国重工本次交易涉及的债权债务的处理及其他相关权利、义务的处理符合《公司法》等相关法律规定，实施或履行不存在法律障碍，不会对存续公司产生重大不利影响。

六、中介机构核查意见

（一）核查程序

针对本节一至三所述事项，独立财务顾问中信证券、中信建投证券主要采用了如下核查程序：

1、查阅《重组管理办法》等相关法律法规；

2、查询并统计合并双方股票在定价基准日前 20 个交易日、60 个交易日及 120 个交易日股票交易均价情况；

3、查阅估值报告，对比合并双方价值比率、溢价率与可比上市公司、可比交易案例；

4、查询并统计合并双方股票在停牌前两年及停牌后的股价变动情况，查询并统计上证综指及行业指数变动情况及与合并双方股价变动的对比并分析走势差异原因；

针对本节四至五所述事项，独立财务顾问中信证券、中信建投证券及法律顾问锦天城律师、嘉源律师主要采用了如下核查程序：

1、查阅本次交易被吸并方的控股股东、实际控制人及其控制的关联人补充出具的关于本次重组股份锁定期的承诺函；

2、核查中国重工资产、资质及对外投资情况，查阅中国重工向非全资子公司其他股东发出的书面通知及收到的放弃优先购买权的同意函；

3、查阅合并双方审计报告及合并双方出具的确认函，核实合并双方债权情况；

4、查阅合并双方债权人通知公告及债权人同意函。

（二）核查意见

经核查，独立财务顾问中信证券、中信建投证券认为：

1、本次交易以定价基准日前 120 个交易日的股票交易均价确定换股价格符合《重组管理办法》等相关规定要求；

2、本次交易换股价格的制定符合法规要求和市场惯例，能够反映合并双方的经营业绩情况及市场对合并双方股票的长期价值判断，与可比公司和可比交易不存在显著差异，换股价格及换股比例具有合理性；

3、合并双方股票复牌后股价走势主要为资本市场对贸易关税政策影响的解读及重组预期释放的影响，合并双方自身经营业绩较为稳健。双方股价对应比例较本次交易换股比例未出现明显偏离；

4、本次交易合并双方签署的《吸收合并协议》已对被吸并方相关资产的转移作出明确安排，本次合并不涉及经营资质转移或重新申请，中国船舶将依法承继及承接中国重工的全部资产，相关安排已履行必要的法律程序，不存在实质性法律障碍。

5、合并双方发出债权人通知公告，截至本回复出具之日公告期均已届满，合并双方均未收到任何债权人关于提前清偿相关债务或提供相应担保的要求，亦未收到任何债权人明确表示不同意本次吸收合并的通知，债权债务处理及其他相关权利、义务的处理符合《公司法》等相关法律规定，实施或履行不存在法律障碍，不会对存续公司产生重大不利影响。

经核查，锦天城律师、嘉源律师认为：

1、本次交易合并双方签署的《吸收合并协议》已对被吸并方相关资产的转移作出明确安排，本次合并不涉及经营资质转移或重新申请，中国船舶将依法承继及承接中国重工的全部资产，相关安排已履行必要的法律程序，不存在实质性法律障碍。

2、合并双方发出债权人通知公告，截至本回复出具之日公告期均已届满，合并双方均未收到任何债权人关于提前清偿相关债务或提供相应担保的要求，亦未收到任何债权人明确表示不同意本次吸收合并的通知，债权债务处理及其他相关权利、义务的处理符合《公司法》等相关法律规定，实施或履行不存在法律障碍，不会对存续公司产生重大不利影响。

3.关于现金选择权

重组报告书披露，（1）中国船舶异议股东收购请求权价格为换股吸收合并的定价基准日前 120 个交易日的中国船舶股票交易均价的 80%，即为 30.27 元/股。中国重工异议股东现金选择权价格为换股吸收合并的定价基准日前 120 个交易日的中国重工股票交易均价的 80%，即为 4.04 元/股；（2）吸并双方设置收购请求权/现金选择权价格调整机制；（3）吸并双方均由中国船舶集团及/或其指定的第三方作为现金选择权的提供方；（4）本次交易前，中国船舶集团合计控制中国重工 47.63%股权，持股比例低于 50%。

请公司披露：（1）吸并双方异议股东收购权、现金选择权价格与换股价格存在差异的合理性，结合可比交易案例，分析现金选择权价格及其调整机制是否有利于保护中小股东权益；（2）测算行使现金选择权的风险敞口金额，现金选择权具体提供方及其资金来源、履约能力；（3）结合异议股东比例、现金选择权提供方等，说明现金选择权行权阶段是否可能触发要约收购义务及其应对措施，并视情况作必要风险提示。

请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

回复：

一、吸并双方异议股东收购权、现金选择权价格与换股价格存在差异的合理性，结合可比交易案例，分析现金选择权价格及其调整机制是否有利于保护中小股东权益

（一）收购请求权、现金选择权价格不违反法规规定，与换股价格具有不同的定价逻辑，存在差异具有合理性

1、提供收购请求权、现金选择权符合相关法律法规和规则的规定

（1）本次交易已为异议股东提供收购请求权和现金选择权，符合有关法规、规则要求

《公司法》第八十九条规定，对于有限责任公司，“有下列情形之一的，对股东会该项决议投反对票的股东可以请求公司按照合理的价格收购其股权：……（二）公司合并、分立、转让主要财产……”。对于股份公司，《公司法》第一百六十二条规定，“公司不得收购本公司股份。但是，有下列情形之一的除外：（四）股东因对股东会作出的公司合并、分立决议持异议，要求公司收购其股份……”。

《上海证券交易所上市公司自律监管指引第 6 号——重大资产重组》第二十二条规定“上市公司筹划重大资产重组出现如下情形的，本次重组方案应当提供现金选择权或者其他合法形式的异议股东保护措施：（一）上市公司被其他公司通过换股方式吸收合并的；（二）上市公司吸收合并其他公司，上市公司给予其股东现金收购请求权的；……”。

本次重组已按照法规及监管指引要求为异议股东提供收购请求权、现金选择权。

（2）上市公司异议股东有充足的二级市场退出渠道，相关规则未对收购请求权、现金选择权价格设置有明确限制

与有限责任公司、非上市股份有限公司的股东退出渠道受限不同，已上市的股份有限公司尤其是 A 股上市公司的股份具有可公开流通交易的特性。包括异议股东在内的上市公司中小股东可以根据自身意愿通过二级市场转让股份并退出。故对于上市公司股东而言，收购请求权、现金选择权仅为应对极端市场情况下的特殊保护条款，以备在交易实施时市场发生极端情况导致上市公司股价异常波动从而为股东提供相应的兜底补充措施。作为一项兜底补充措施，收购请求权、现金选择权价格设置低于换股价格具有相应的合理性。

考虑到上市公司股票具有公开流通特性，与有限责任公司、非上市股份有限公司有着显著的差异，相关规则亦未对上市公司异议股东的收购请求权、现金选择权价格设置有明确限制，为市场参与方留有在实操中根据实际情况相机决策及博弈的空间。

过往上市公司合并交易案例中亦存在换股价格与收购请求权/现金选择权定价存在差异的情况，具体如下：

项目	吸并方换股价格		吸并方收购请求权		被吸并方换股价格		被吸并方现金选择权	
	定价方式	价格	定价方式	价格	定价方式	价格	定价方式	价格
中航电子吸并中航机电	前 120 日均价	19.06	前 20 日均价	18.44	前 120 日均价	12.59	前 20 日均价	10.43
王府井吸并首商股份	前 20 日均价	33.54	前 20 日均价	33.54	前 20 日均价溢价 20%	10.21	前 20 日均价	8.51
大连港吸并营口港	前 20 日均价	1.71	前 20 日均价	1.71	前 20 日均价溢价 20%	2.59	前 20 日均价	2.16
美的集团吸并小天鹅 A	前 20 日均价	42.04	前收盘价 9 折	36.27	前 20 日均价溢价 10%	50.91	前收盘价 9 折	41.85

综上，本次重组已按照法规及监管指引要求为异议股东提供收购请求权、现金选择权，为吸并双方的异议股东提供了除二级市场转让之外的补充退出渠道。经查询，《公

司法》《重组管理办法》等法律法规及监管指引均未对收购请求权、现金选择权定价方式作出限制性规定，因此本次交易收购请求权、现金选择权价格不违反法规规定。

2、收购请求权/现金选择权价格属于为异议股东补充提供退出渠道

本次交易的实施效果为两家上市公司整合为一家上市公司，不涉及新注入资产或配套募集资金，核心方案条款为换股比例。收购请求权/现金选择权为异议股东在二级市场交易退出渠道外提供补充退出渠道及保底退出价格，与换股价格或换股比例的逻辑、目的不同。异议股东既可以一直持股至本次交易实施时通过收购请求权/现金选择权退出，正常情况下也可以在二级市场股价合适时直接减持退出。2008 年至今 19 个 A 股换股吸并案例中，异议股东通过收购请求权/现金选择权退出的比例均较低：

单位：万股

序号	项目	吸并方异议股东收购请求权		被吸并方异议股东现金选择权	
		行权数量	行使占总股本比例	行权数量	行使占总股本比例
1	国泰君安吸并海通证券	-	-	-	-
2	中航电子吸并中航机电	140.73	0.0730%	-	-
3	王府井吸并首商股份	252.47	0.3252%	0.02	0.000%
4	大连港吸并营口港	-	-	-	-
5	美的集团吸并小天鹅 A	-	-	-	-
6	宝钢股份吸并武钢股份	-	-	-	-
7	长城电脑吸并长城信息	4.70	0.0036%	215.90	0.2650%
8	中国南车吸并中国北车	-	-	-	-
9	百视通吸并东方明珠	-	-	-	-
10	济南钢铁吸并莱钢股份	4,691.99	1.5036%	1113.90	1.2078%
11	中国医药吸并天方药业	1.30	0.0042%	112.24	0.2672%
12	广州药业吸并白云山	-	-	8.48	0.0181%
13	友谊股份吸并百联股份	-	-	-	-
14	盐湖钾肥吸并盐湖集团	0.0002	0.0000%	28.08	0.0092%
15	东方航空吸并上海航空	-	-	-	-
16	上海医药吸并中西药业、上实医药	-	-	-	-
17	新湖中宝吸并新湖创业	-	-	-	-
18	唐钢股份吸并邯郸钢铁、承德钒钛	-	-	-	-
19	攀钢钢钒吸并长城股份	263.35	0.0654%	-	-

序号	项目	吸并方异议股东收购请求权		被吸并方异议股东现金选择权	
		行权数量	行使占总股本比例	行权数量	行使占总股本比例
19	攀钢钢钒吸并攀渝钛业			0.77	0.0041%

本次交易公告预案至本回复出具日，两家上市公司股价绝大部分期间均处于收购请求权/现金选择权价格之上，为异议股东提供了合理退出空间。两家上市公司股东面对换股价格和收购请求权/现金选择权价格所承担的风险亦不同，因此收购请求权/现金选择权价格与换股价格存在差异具有合理性。

3、收购请求权/现金选择权价格设置需考虑实际股价走势，兼顾多方利益

中船工业集团与中船重工集团合并后，资本市场对中国船舶与中国重工即存在合并预期。中国船舶集团出具的同业竞争解决承诺的到期时间为 2026 年，市场对于重组预期随时间临近而逐渐提升，该预期在一定程度上反映于上市公司股价。2023 年至 2024 年上半年，在 A 股整体走势较弱，两家上市公司 2023 年扣非后归母净利润均为负数的情况下均实现了股价的逆势上涨。2023 年初至本次交易停牌前，上证综指下跌 10%、沪深 300 下跌 16%，申万航海装备 II 指数上涨 26%，中国船舶上涨 52%、中国重工上涨了 41%。本次交易停牌前 20 个交易日、60 个交易日均价折算的换股比例偏差较大，且选取前 20 交易日均价、前 60 交易日均价作为换股价格分别明显有利于中国重工、中国船舶也从侧面体现了停牌前吸并双方股价的短期波动。

如果收购请求权/现金选择权按照停牌前的市价设置，本次交易公告后随着重组预期兑现，部分投资者套现离场可能导致上市公司股价下行。届时，如收购请求权/现金选择权价格高于市价，不排除存在投资者基于套利的目的而非对本次交易方案的判断在股东大会投出反对票，影响本次交易正常推进。

如不解决两家上市公司之间的同业竞争问题，则不能使中国船舶集团下属两大船舶总装主体彻底消除内部竞争形成合力，两集团的重组整合亦未真正落到实处，不符合国家对于两船合并的战略部署，亦不符合两家上市公司及其全体股东的长远利益。推动本次交易更多基于吸并双方长期产业发展逻辑，同时需要避免短期市场波动甚至投机炒作行为对本次交易正常推进可能造成的潜在不利影响。本次交易收购请求权/现金选择权的设置相当于由收购请求权/现金选择权提供方对公众股东做出最低价格保障（而非上市公司或大股东对中国船舶或中国重工的预期股价）。如果不将该套利风险控制在较低水平，将导致本次交易难以正常推进；反而可能导致部分股东为市场套利而显著增加反

对票比例，从而导致交易失败，损害更广大中小股东利益，不符合理性投资、价值投资、长期投资理念。

（二）收购请求权、现金选择权和换股价格的定价差异有助于促进全体股东分享存续公司未来发展带来的长期利益

本次交易是贯彻落实党中央、国务院深化国企改革指导思想的重要举措，旨在通过将中国船舶、中国重工下属船舶制造、维修业务统一整合并入中国船舶，并从合并双方发展战略出发，通过核心资产及业务的专业化整合以及技术、人员、生产能力、客户、品牌、供应链等核心资源协调，充分发挥合并双方协同效应、实现优势互补，聚焦价值创造、提高经营效益、提升品牌溢价，有效提升存续公司核心功能、核心竞争力，进一步规范上市公司同业竞争、维护中小股东权益。本次交易有利于存续公司紧抓船舶制造行业转型升级和景气度提升机遇，打造建设具有国际竞争力的世界一流船舶制造企业，为建设世界一流海军提供高质量保障，符合合并双方全体股东的长期利益。

本次交易中异议股东收购请求权价格/现金选择权价格低于换股价格，降低了投资者为获得反对票中内含的潜在短期套利空间，违背其对本次交易的真实意思而在上市公司股东大会中投出反对票的风险，降低短期市场波动对本次交易可能造成的不利影响。有利于两家上市公司全体股东共享本次交易完成后双方整合的长期发展红利，符合理性投资、价值投资、长期投资理念，符合两家上市公司及全体股东的长远利益。

（三）收购请求权、现金选择权价格的确定方式与可比交易案例不存在显著差异，有利于保护中小股东权益

中国船舶和中国重工收购请求权/现金选择权价格相较于定价基准日前 120 日交易均价以及定价基准日前收盘价的折价率情况如下：

项目	中国船舶	中国重工
现金选择权价格较前 120 日均价	-20.00%	-20.00%
现金选择权价格较前收盘价	-13.27%	-18.88%

1、收购请求权价格合理性

选取定价基准日前已完成的 A 股上市公司换股吸收合并 A 股上市公司的交易以分析本次异议股东收购请求权价格的合理性。

单位：元/股

序号	交易名称	收购请求权价格	定价基准日前120个交易日股票交易均价	定价基准日前收盘价	收购请求权价格较定价基准日前120个交易日交易均价溢价率	收购请求权价格较定价基准日前收盘价溢价率
1	中航电子吸并中航机电	18.44	19.06	20.60	-3.25%	-10.49%
2	王府井吸并首商股份	33.54	46.56	31.95	-27.96%	4.98%
3	大连港吸并营口港	1.71	1.81	1.72	-5.52%	-0.58%
4	美的集团吸并小天鹅A	36.27	49.39	40.30	-26.56%	-10.00%
5	宝钢股份吸并武钢股份	4.60	5.44	4.90	-15.44%	-6.12%
6	长城电脑吸并长城信息	13.04	14.49	21.54	-10.00%	-39.46%
7	中国南车吸并中国北车	5.63	5.09	5.80	10.61%	-2.93%
8	百视通吸并东方明珠	32.54	37.76	32.03	-13.82%	1.59%
9	济南钢铁吸并莱钢股份	3.44	3.82	3.59	-9.95%	-4.18%
10	中国医药吸并天方药业	20.74	24.02	20.24	-13.66%	2.47%
11	广州药业吸并白云山	12.20	15.51	13.14	-21.29%	-7.15%
12	友谊股份吸并百联股份	15.57	18.47	16.88	-15.70%	-7.76%
13	盐湖钾肥吸并盐湖集团	51.86	47.97	56.81	8.11%	-8.71%
14	东方航空吸并上海航空	5.28	5.05	5.33	4.55%	-0.94%
15	上海医药吸并中西药业、上实医药	11.83	10.65	12.18	11.08%	-2.87%
16	新湖中宝吸并新湖创业	3.85	5.38	3.56	-28.44%	8.15%
17	唐钢股份吸并邯郸钢铁、承德钒钛	5.29	11.13	4.55	-52.47%	16.26%
18	攀钢钢钒吸并ST长钢、攀渝钛业	9.59	9.18	11.06	4.47%	-13.29%
收购请求权溢价率	最大值				11.08%	16.26%
	最小值				-52.47%	-39.46%
	平均值				-11.40%	-4.50%
	中位数				-11.83%	-3.55%
	第一四分位数				-22.61%	-9.03%
	第三四分位数				4.49%	1.81%
	本次交易				-20.00%	-13.27%

注 1：收购请求权价格、前收盘价为相关案例截至其定价基准日数据，未考虑后续因除权除息等事项的调整。

注 2：吸并方定价基准日前 120 个交易日股票交易均价考虑了其定价基准日前收盘价和前 120 个交易日及停牌期间除权除息事项的调整。

数据来源：上市公司公告、Wind 资讯。

中国船舶异议股东收购请求权的价格为 30.27 元/股（除权除息调整前），较截至本次交易的定价基准日前 120 个交易日均价相比溢价率为-20.00%、较前收盘价相比溢价率为-13.27%，前述溢价率均在可比交易相应溢价率的合理区间内，与市场案例不存在显著差异。

2、现金选择权定价合理性

选取定价基准日前已完成的 A 股上市公司换股吸收合并 A 股上市公司的交易以分析本次异议股东现金选择权价格的合理性。

单位：元/股

序号	交易名称	现金选择权价格	定价基准日前 120 个交易日交易均价	定价基准日前收盘价	现金选择权价格较定价基准日前 120 个交易日交易均价溢价率	现金选择权价格较定价基准日前收盘价溢价率
1	中航电子吸并中航机电	10.43	12.59	11.32	-17.16%	-7.86%
2	王府井吸并首商股份	8.51	10.37	8.35	-17.94%	1.92%
3	大连港吸并营口港	2.16	2.25	2.21	-4.00%	-2.26%
4	美的集团吸并小天鹅 A	41.85	60.15	46.50	-30.42%	-10.00%
5	宝钢股份吸并武钢股份	2.58	3.20	2.76	-19.38%	-6.52%
6	长城电脑吸并长城信息	24.09	26.76	34.88	-10.00%	-30.93%
7	中国南车吸并中国北车	5.92	5.16	6.45	14.73%	-8.22%
8	百视通吸并东方明珠	10.69	10.94	10.98	-2.29%	-2.64%
9	济南钢铁吸并莱钢股份	7.18	8.47	7.56	-15.23%	-5.03%
10	中国医药吸并天方药业	6.39	7.73	6.84	-17.34%	-6.58%
11	广州药业吸并白云山	11.55	14.14	12.16	-18.32%	-5.02%
12	友谊股份吸并百联股份	13.41	16.45	13.80	-18.48%	-2.83%
13	盐湖钾肥吸并盐湖集团	25.46	24.35	25.05	4.56%	1.64%
14	东方航空吸并上海航空	5.50	4.94	5.92	11.34%	-7.09%
15	上海医药吸并中西药业	11.36	10.07	11.41	12.81%	-0.44%
16	上海医药吸并上实医药	19.07	15.97	19.33	19.41%	-1.35%
17	新湖中宝吸并新湖创业	7.11	11.52	6.13	-38.28%	15.99%
18	唐钢股份吸并邯郸钢铁	4.10	6.08	3.76	-32.57%	9.04%
19	唐钢股份吸并承德钒钛	5.76	10.31	5.50	-44.13%	4.73%
20	攀钢钢钒吸并 ST 长钢	6.50	5.88	7.74	10.54%	-16.02%
21	攀钢钢钒吸并攀渝钛业	14.14	14.36	17.08	-1.53%	-17.21%

序号	交易名称	现金选择权价格	定价基准日前120个交易日交易均价	定价基准日前收盘价	现金选择权价格较定价基准日前120个交易日交易均价溢价率	现金选择权价格较定价基准日前收盘价溢价率
现金选择权溢价率	最大值				19.41%	15.99%
	最小值				-44.13%	-30.93%
	平均值				-10.17%	-4.60%
	中位数				-15.23%	-5.02%
	第一四分位数				-18.93%	-8.04%
	第三四分位数				7.55%	-0.60%
	本次交易				-20.00%	-18.88%

注 1：现金选择权价格、前收盘价为相关案例截至其定价基准日数据，未考虑后续因除权除息等事项的调整。

注 2：上表统计中，考虑到数据的统一性，重新测算了各交易中被吸并方定价基准日前收盘价和前 120 个交易日的股票交易均价，并考虑了其定价基准日前 120 个交易日及停牌期间除权除息事项的调整，以便对比与分析。

数据来源：上市公司公告、Wind 资讯。

中国重工异议股东现金选择权的价格为 4.04 元/股（除权除息调整前），较截至本次交易的定价基准日前 120 个交易日均价相比溢价率为-20.00%、较前收盘价相比溢价率为-18.88%，前述溢价率均在可比交易相应溢价率的合理区间内，与市场案例不存在显著差异。

（四）收购请求权、现金选择权价格调整机制与可比交易案例不存在显著差异，有利于保护中小股东权益

本次交易设置了收购请求权、现金选择权价格调整机制，该等设置是过往 A 股上市公司吸收合并中常规设置，符合市场惯例，具体如下：

项目	价格调整机制触发条件	调整机制及调价基准日
中航电子吸并中航机电	1、收购请求权的价格调整机制触发条件： 可调价期间内，上证指数（000001.SH）或申万航空装备 II 指数（801742.SI）在任一交易日前的连续 20 个交易日中有至少 10 个交易日收盘点位较换股吸收合并的定价基准日前一交易日的收盘点位跌幅超过 20%，且在该交易日前中航电子每日的交易均价在连续 20 个交易日中有至少 10 个交易日较换股吸收合并的定价基准日前 20 个交易日中航电子的交易均价跌幅超过 20%。 2、现金选择权的价格调整机制触发条件： 可调价期间内，深证综指（399106.SZ）或申万航空装备 II 指数（801742.SI）在任一交易日前的连续 20 个交易日中有至少 10 个交易日收盘点位较	当调价触发情况首次出现时，中航电子/中航机电在调价触发条件成就之日起 10 个交易日内召开董事会，审议决定是否按照价格调整方案对中航电子/中航机电异议股东收购请求权价格/现金选择权价格进行调整。可调价期间内，中航电子/中航机电仅对异议股东收购请求权价格/现金选择权价格进行一次调整，若中航电子/中航机电已召开董事会审议决定对异议股东收购请求权价格/现金选择权价格进行调整，再次触发价格调整条件时，不再进行调整；若中航电子/中航机电已召开董事会审议决定不对异议股东收购请求权价格/现金选择权进行调整，再次触发价格调整条件

项目	价格调整机制触发条件	调整机制及调价基准日
	换股吸收合并的定价基准日前一交易日的收盘点位跌幅超过 20%，且在该交易日前中航电子每日的交易均价在连续 20 个交易日中有至少 10 个交易日较换股吸收合并的定价基准日前 20 个交易日中航电子的交易均价跌幅超过 20%。	时，不再进行调整。 调价基准日为中航电子/中航机电上述调价触发条件成就之日的次一交易日。调整后的中航电子/中航机电异议股东收购请求权价格/现金选择权为调价基准日前 20 个交易日的中航电子/中航机电股票交易均价。
王府井吸并首商股份	1、收购请求权的价格调整机制触发条件： 可调价期间内，上证指数（000001.SH）或申万一般零售指数（801203.SI）在任一交易日前的连续 20 个交易日中有至少 10 个交易日收盘点位较换股吸收合并的定价基准日前一交易日的收盘点位跌幅超过 20%，且在该交易日前王府井每日的交易均价在连续 20 个交易日中有至少 10 个交易日较换股吸收合并的定价基准日前 20 个交易日王府井的交易均价跌幅超过 20% 2、现金选择权的价格调整机制触发条件： 可调价期间内，上证指数（000001.SH）或申万一般零售指数（801203.SI）在任一交易日前的连续 20 个交易日中有至少 10 个交易日收盘点位较换股吸收合并的定价基准日前一交易日的收盘点位跌幅超过 20%，且在该交易日前首商股份每日的交易均价在连续 20 个交易日中有至少 10 个交易日较换股吸收合并的定价基准日前 20 个交易日首商股份的交易均价跌幅超过 20%。	当调价触发情况首次出现时，王府井/首商股份在调价触发条件成就之日起 10 个交易日内召开董事会审议决定是否按照价格调整方案对首商股份异议股东收购请求权/现金选择权价格进行调整。可调价期间内，王府井/首商股份仅对异议股东收购请求权/现金选择权价格进行一次调整，若王府井/首商股份已召开董事会审议决定对异议股东收购请求权/现金选择权进行调整，再次触发价格调整条件时，不再进行调整；若王府井/首商股份已召开董事会审议决定不对异议股东收购请求权/现金选择权价格进行调整，再次触发价格调整条件时，不再进行调整。 调价基准日为王府井/首商股份上述调价触发条件成就之日的次一交易日。调整后的王府井/首商股份异议股东收购请求权/现金选择权价格为调价基准日前 20 个交易日的王府井/首商股份股票交易均价。
美的集团吸并小天鹅	1、收购请求权的价格调整机制触发条件： 深证综指（399106.SZ）或申万白色家电指数（801111.SI）在任一交易日前的连续二十个交易日中有至少十个交易日收盘点位较定价基准日前一交易日收盘点位跌幅超过 20%，且在该交易日前美的集团每日的交易均价在连续二十个交易日中有至少十个交易日较定价基准日前二十个交易日美的集团的交易均价跌幅超过 20%。 2、小天鹅 A 股现金选择权的价格调整机制触发条件： 深证综指（399106.SZ）或申万白色家电指数（801111.SI）在任一交易日前的连续二十个交易日中有至少十个交易日收盘点位较定价基准日前一交易日收盘点位跌幅超过 20%，且在该交易日前小天鹅 A 每日的交易均价在连续二十个交易日中有至少十个交易日较定价基准日前二十个交易日小天鹅 A 的交易均价跌幅超过 20%。 3、小天鹅 B 股现金选择权的价格调整机制触发条件： 深证综指（399106.SZ）或申万白色家电指数（801111.SI）在任一交易日前的连续二十个交易日中有至少十个交易日收盘点位较定价基准日前一交易日收盘点位跌幅超过 20%，且在该交易日前小天鹅 B 每日的交易均价在连续二十个交易日中有至少十个交易日较定价基准日前二十个交易	1、当调价触发情况出现时，美的集团在调价触发条件成就之日起 10 个交易日内召开董事会会议审议决定是否按照价格调整方案对美的集团异议股东收购请求权价进行调整。 调价基准日为上述触发条件成就之日的次一交易日。调整后的美的集团异议股东收购请求权价格为调价基准日前一个交易日收盘价的 90%。 2、当调价触发情况出现时，小天鹅在调价触发条件成就之日起 10 个交易日内召开董事会会议审议决定是否按照价格调整方案对小天鹅异议股东现金选择权价格进行调整。小天鹅 A 股异议股东现金选择权和小天鹅 B 股异议股东现金选择权的调整分别单独召开董事会会议进行审议，单独进行调整。 调价基准日为小天鹅 A 股及 B 股上述各自所述触发条件成就之日的次一交易日。调整后的小天鹅 A 股及 B 股异议股东现金选择权价格为各自调价基准日前一个交易日收盘价的 90%。

项目	价格调整机制触发条件	调整机制及调价基准日
	日小天鹅 B 的交易均价跌幅超过 20%。	

股票市场具有不确定性，若因市场出现较大幅度的系统性下跌，很可能出现本身赞成本次吸收合并方案的中小股东为了躲避市场风险，将异议股东收购请求权、现金选择权作为备选，转而投票反对本次换股吸收合并方案。这与设置异议股东收购请求权、现金选择权的初衷是相违背的。收购请求权、现金选择权的提供方也不应对除合并双方以及本次交易方案本身以外的系统性因素负责。

因此，为降低股票市场系统性下跌对本次交易的潜在影响，本次换股吸收合并的异议股东收购请求权、现金选择权设置了与上证指数、行业指数及上市公司股价挂钩的下调机制，使得方案更加合理，更有利于推动本次交易的有序进行，亦能鼓励上市公司中小股东积极参与本次换股吸收合并，分享存续公司长期发展的红利。

二、测算行使现金选择权的风险敞口金额，现金选择权具体提供方及其资金来源、履约能力

（一）行使现金选择权的风险敞口金额

根据本次交易方案，有权行使现金选择权的中国重工异议股东指在参加中国重工为表决本次交易而召开的股东大会上就关于本次交易方案的相关议案及逐项表决的各项子议案和就关于本次换股吸收合并双方签订合并协议的相关议案表决时均投出有效反对票，并且一直持续持有代表该反对权利的股份直至中国重工异议股东现金选择权实施日，同时在规定时间内成功履行相关申报程序的中国重工股东。

根据中国重工 2025 年第一次临时股东大会的投票结果，对《关于中国船舶换股吸收合并中国重工暨关联交易方案的议案》（逐项表决）项下的各项子议案及《关于签署附生效条件的<中国船舶与中国重工之换股吸收合并协议>的议案》中均投出有效反对票的股票数量约为 53,830.45 万股。按照除息调整前后现金选择权行权价格 4.04 元/股、4.03 元/股测算的最大风险敞口金额分别为 217,475.02 万元、216,936.71 万元。根据截至 2025 年 5 月 22 日中国重工全体股东名册比对，前述在股东大会上投出有效反对票的股东截至 2025 年 5 月 22 日仍持有中国重工股份数量合计约为 42,779.78 万股（未考虑股东大会后至 2025 年 5 月 22 日投资者先减持再增持情况，为最大理论上限），按照除息

调整前后现金选择权行权价格 4.04 元/股、4.03 元/股测算的最大风险敞口金额分别为 172,830.31 万元、172,402.51 万元。

（二）现金选择权具体提供方及其资金来源、履约能力

本次交易由北京诚通金控投资有限公司（以下简称“诚通金控”）及中国船舶集团作为现金选择权的提供方。

1、北京诚通金控投资有限公司

（1）基本情况

诚通金控是中国诚通控股集团有限公司（以下简称“中国诚通”）全资子公司，是中国诚通股权运作板块的重要组成部分。中国诚通是国务院国资委监管的中央企业，国资委首批建设规范董事会试点企业、首家国有资产经营公司试点企业和中央企业国有资本运营公司试点单位。

诚通金控基本情况如下：

公司名称	北京诚通金控投资有限公司
注册地址	北京市西城区三里河东路 5 号 4 层 401 室
法定代表人	黄景安
企业类型	有限责任公司（法人独资）
注册资本	400,000.00 万元
统一社会信用代码	91110102MA0027F021
成立日期	2015 年 11 月 27 日
经营范围	项目投资；资产管理。（“1、未经有关部门批准，不得以公开方式募集资金；2、不得公开开展证券类产品和金融衍生品交易活动；3、不得发放贷款；4、不得对所投资企业以外的其他企业提供担保；5、不得向投资者承诺投资本金不受损失或者承诺最低收益”；企业依法自主选择经营项目，开展经营活动；依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）

（2）资金来源、履约能力

截至 2024 年 12 月 31 日，诚通金控的总资产为 441.08 亿元，净资产为 394.18 亿元，货币资金余额为 4.61 亿元、交易性金融资产余额为 120.35 亿元；2024 年实现净利润 26.90 亿元，具有较强履约能力。

诚通金控作为本次交易异议股东现金选择权提供方的资金来源为自有或自筹资金。

2、中国船舶集团

（1）基本情况

中国船舶集团为中国船舶、中国重工的实际控制人，其基本情况详见重组报告书之“第二章 吸并方基本情况”之“三、吸并方产权控制情况”之“（三）实际控制人情况”。

（2）资金来源、履约能力

截至 2024 年 12 月 31 日，中国船舶集团总资产为 10,865.41 亿元，净资产为 4,250.58 亿元，货币资金余额为 2,838.89 亿元；2024 年实现营业收入 3,534.69 亿元、净利润 209.16 亿元，具有较强履约能力。

中国船舶集团作为本次交易异议股东现金选择权提供方的资金来源为自有或自筹资金。

三、结合异议股东比例、现金选择权提供方等，说明现金选择权行权阶段是否可能触发要约收购义务及其应对措施，并视情况作必要风险提示

（一）现金选择权行权阶段理论股份上限情况

根据 2025 年 2 月 18 日中国重工 2025 年第一次股东大会投票结果的统计测算，就关于本次交易方案的相关议案及逐项表决的各项子议案和就关于本次换股吸收合并双方签订合并协议的相关议案，均投出反对票的股票数量为约 53,830.45 万股，占中国重工总股本的 2.36%。截至 2025 年 5 月 22 日，前述在股东大会上投出有效反对票的股东仍持有中国重工股份合计比例为 1.88%（未考虑股东大会后至 2025 年 5 月 22 日投资者先减持再增持情况，为最大理论上限）。本次吸收合并尚需获得中国证监会同意注册后实施，并由合并双方另行协商确定本次交易的现金选择权实施日；故截至本回复出具日，尚无法确定中国重工异议股东成功履行申报程序的最终股份数量及占比。

根据本次交易方案以及中国重工 2025 年第一次股东大会的投票情况，假设该等投出有效反对票并截至 2025 年 5 月 22 日尚持有中国重工股权的异议股东全部行使现金选择权，现金选择权提供方取得中国重工股权比例的理论上限为 1.88%。

（二）现金选择权行权阶段是否可能触发要约收购义务及其应对措施

根据《上市公司收购管理办法》第六十三条的规定，有下列情形之一的，投资者可以免于发出要约：……（四）在一个上市公司中拥有权益的股份达到或者超过该公司已发行股份的 30%的，自上述事实发生之日起一年后，每 12 个月内增持不超过该公司已发行的 2%的股份……

本次交易由诚通金控及中国船舶集团作为现金选择权的提供方，在本次交易过程中将向中国重工异议股东提供现金选择权。

截至本回复出具日，诚通金控不持有中国重工的股份，诚通金控作为本次交易的现金选择权提供方不会导致诚通金控及其一致行动人持有中国重工 5%以上的股份，故不会触发其要约收购义务。

截至本回复出具日，诚通金控不持有中国船舶的股份，在本次交易后，诚通金控作为本次交易的现金选择权提供方不会导致诚通金控及其一致行动人持有中国船舶 5%以上的股份，故不会触发其要约收购义务。

截至本回复出具日，中国船舶集团合计控制中国重工 47.63%股权，根据前述《上市公司收购管理办法》第六十三条的规定，中国船舶集团每 12 个月增持不超过中国重工已发行的 2%的股份可以免于发出要约。中国船舶集团作为本次交易的现金选择权提供方不会导致 12 个月内增持中国重工比例超过 2%，故不会触发其要约收购义务。

综上，根据截至本回复出具日异议股东持股情况，现金选择权行权阶段不会触发要约收购义务。

四、中介机构核查意见

（一）核查程序

就上述事项，独立财务顾问中信证券、中信建投证券与法律顾问锦天城律师、嘉源律师主要采用了如下核查程序：

1、审阅中国船舶、中国重工召开的 2025 年第一次临时股东大会会议决议及相关会议文件；

2、审阅《换股吸并协议》；

3、查阅可比交易的收购请求权、现金选择权价格及价格调整机制设置情况等并与本次交易的方案进行对比；

4、核查收购请求权的提供方、现金选择权的提供方公开披露文件、财务报表、出具的承诺等相关信息；

5、查阅吸并双方股东名册，估算收购请求权/现金选择权理论行权股份上限。

（二）核查结论

经核查，独立财务顾问中信证券、中信建投证券，法律顾问锦天城律师、嘉源律师认为：

1、吸并双方异议股东收购请求权、现金选择权价格与换股价格存在差异具有合理性，现金选择权价格及其调整机制与可比交易案例不存在显著差异，有利于保护中小股东权益；

2、截至 2025 年 5 月 22 日，行使现金选择权的风险敞口金额为 172,830.31 万元，现金选择权具体提供方为诚通金控及中国船舶集团，其资金来源为自有或自筹资金，具备较强履约能力；

3、本次交易现金选择权实施不会触发对中国重工的要约收购义务。

4.关于业务

重组报告书披露，（1）2024 年，我国造船业三大指标均有所增长；（2）减排新规落地，全球航运业绿色低碳转型速度加快，船队更新提速；（3）船龄结构步入更替区间，全球船队船舶更新需求紧迫；（4）我国海洋强国战略持续深入，海军国防装备需求持续提升。

请公司披露：（1）国内外造船业市场情况和竞争格局，吸并双方市场地位、竞争优势及依据；（2）结合造船业三大指标、新船价格指数等，分析造船业历史变化和行业周期情况，进一步结合主要原材料的采购价格，说明报告期内吸并双方收入、毛利率和净利润等是否与行业周期匹配；（3）目前造船业市场供需关系情况及依据，结合造船业三大指标、新船价格指数等，分析目前造船业周期所处阶段；结合吸并双方经营情况、在手和新增订单变动以及产能等，分析吸并双方未来收入可持续性、市场地位稳定性。

请独立财务顾问核查并发表明确意见。

回复：

一、国内外造船业市场情况和竞争格局，吸并双方市场地位、竞争优势及依据

（一）国内外造船业市场情况和竞争格局

1、国内外造船业市场情况

（1）全球航运持续发展

近年来全球海运贸易稳步增长，2023 年，海运贸易量增长 2.5%，以吨英里计增长了 5.0%，2024 年全球海运贸易增长 2.6%，以吨英里计增长 6.5%。根据克拉克森预计，2025 年全球海运贸易将增长 1.5%，以吨英里计将增长 1.9%。2021 年至今的新一轮上行周期内，经济呈现弱复苏迹象，波罗的海干散货指数、新接订单量呈现上行趋势，带动新船造价指数呈现强劲上行趋势。目前船舶行业主要船企订单已经排至 2028-2029 年，短期内造船产能紧张将使得船舶行业更加供不应求。根据克拉克森数据，2024 年 12 月，克拉克森新造船价格指数收报 189.16 点，同比增长 6.05%，较 2020 年 10 月的 125 点涨幅超过 50%，接近 2008 年创下的历史最高点 191.51 点，新船价格和成交数量的齐升、船厂船位紧张将推动造船行业在未来一段时间内保持上行发展。

（2）造船三大指标增长

近年来，全球造船业的三大指标（造船完工量、新接订单量、手持订单量）整体呈现增长趋势。在全球海事绿色加速发展、清洁能源需求显著提升和贸易结构变化等多要素叠加推动下，新造船市场活跃度提升，新船订单量明显增长。根据克拉克森数据，2024年，全球新造船交付 4,037.68 万修正总吨，较近五年（2019-2023）均值增长 21.94%。截至 2024 年末，全球手持订单 1.56 亿修正总吨，同比增长 17.51%。全球 2024 年新接订单 0.66 亿修正总吨，同比增长 33.77%。主力船型构成亦发生变化，高附加值船型占比提升，气体船、油船保持同比增长，大型邮轮订单释放。

（3）绿色低碳转型加速

全球航运业绿色低碳转型速度加快，以甲醇、LNG 等燃料为代表的绿色动力需求不断增加，为相关船舶制造及配套产业的高质量发展提供契机。2023 年 7 月，国际海事组织（IMO）通过了“2023 年船舶温室气体减排战略”，将航运业温室气体减排目标提升至 2050 年实现净零排放，替代燃料的应用进程将加速，到 2030 年占比至少达到 5%，并力争达到 10%；到 2050 年左右达到净零排放。欧盟立法加速航运脱碳，即将于 2025 年施行的欧盟海运燃料条例（Fuel EU Maritime）对欧盟区域内国际海运燃料中可再生和低碳燃料的比例提出更高要求。燃料替代是实现长期减碳目标的关键策略，LNG（液化天然气）、LPG（液化石油气）、绿色甲醇和绿氨，以及利用这些清洁方案的双燃料驱动船型将逐步成为替代市场的主流。

在全球清洁能源消费占比大幅提升和国际海运贸易绿色低碳转型的背景下，绿色船舶迎来显著的需求侧拉动，考虑到现有庞大的存量运力规模绿色替代，未来船舶绿色替代加速拆解将会引致大量更新需求，世界各国造船企业在甲醇双燃料、液化天然气（LNG）和氢燃料电池等绿色能源船舶建造方面不断寻求技术突破。中国船舶工业协会统计显示，2024 年中国新接绿色船舶订单全球市场份额达 78.5%，并实现了对主流船型的全覆盖，在绿色船舶建造方面处于全球领先地位。

（4）船龄结构带动新老船型更替

国际航运市场始终是全球供应链的关键支柱，大约 90%的全球贸易量依赖于海运。当前距上一轮造船周期（2003-2007 年）已有接近 20 年，全球船队老化严重，根据克拉克森数据，20 年及以上船龄的运力规模（约 3.8 亿载重吨）高于全球船厂手持订单量，

并且海事减碳发展也有望推动 15-19 年船龄（超 4.6 亿载重吨）的运力更新需求加快释放。

细分船型来看，截至 2024 年末，全球集装箱船平均船龄已达到 13.85 年，距历史峰值仅 0.2 年；成品油船平均船龄 13.34 年，距历史峰值约 1 年；散货船平均船龄 12.23 年，距历史峰值不足 3 年，三大船型平均年龄自 2013 年以来均有所上涨，船队老龄化导致包括不符合环保新规、维修保养费用提升、保险成本上涨以及效率降低等问题，使得全球船队船舶更新需求紧迫。船舶老龄化的必然趋势将拉动船舶更替需求持续扩大，并且在绿色低碳的背景下老旧船型的更替将进一步提速。

2、造船业竞争格局

船舶制造业具有资金密集、劳动密集、技术密集的特点，市场化程度高，市场集中度较高。从历史进程上看，随着不同国家及地区的经济发展，造船业已实现了从英国到美国、到西欧、到日本、到韩国的多次从先行工业化国家到后起工业化国家的产业转移，目前造船产能主要集中在中国、韩国、日本，并形成相应的造船竞争力。2023 年、2024 年，中韩日三国船厂共计承接新船订单 12,332.24 万载重吨和 16,279.25 万载重吨，合计占全球 96.56%和 97.10%。韩国造船业以技术先进著称，其高附加值船舶订单仍占有较大比例；日本造船业历史悠久，在特种船舶领域拥有独特优势。

当前，中国已在全球造船业领域确立并巩固了相对稳固的地位，以载重吨（DWT）计，中国造船业三大指标——造船完工量、新接订单量、手持订单量已经连续 15 年保持全球第一。根据克拉克森数据，2024 年，我国造船完工量 5,025.33 万载重吨，同比增长 9.03%；新接订单量 12,903.36 万载重吨，同比增长 55.28%，在全球 18 种主要船型中，我国有 14 种船型新接订单量位居全球首位；截至 2024 年末，手持订单量 24,251.32 万载重吨，同比增长 47.42%。2024 年，我国造船三大指标以载重吨计分别占全球总量的 57.01%、76.96%和 66.54%，持续保持世界第一的地位。

近几年中国造船业整体技术水平持续快速提升，企业竞争力不断增强。此外，与其他新兴造船国家相比，中国的造船业起步较早，基础较好，具有更好的资金和技术条件，竞争优势明显。2024 年，我国造船行业交付了一大批高端化、智能化新装备，其中大型 LNG 船建造取得新突破，全球首制 17.4 万立方米 No.96 SUPER+型 LNG 船和我国首艘 17.5 万立方米 Mark III FLEX 薄膜型 LNG 船顺利交付，性能指标达到国际先进水平。

除中国船舶、中国重工外，国内外主要造船企业及基本情况如下：

（1）国内主要造船企业

1）中船防务

中船防务（上交所和香港联交所上市公司，股票代码 600685.SH/0317.HK）是中国船舶集团下属集海洋防务装备、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，下辖中船黄埔文冲船舶有限公司。主要产品包括支线集装箱船、散货船、中小型气体船、疏浚船、海洋工程平台、风电安装平台等为代表的船舶海工产品，以能源装备、高端钢结构、工程机械、工业互联网平台为代表的新兴业务产品。

2）扬子江造船

扬子江造船（新加坡交易所上市公司，股票代码 BS6.SG）是以造船及海洋工程制造为主业，船舶研发、航运、新能源发展为补充的大型企业集团，下辖江苏新扬子造船有限公司、江苏扬子鑫福造船有限公司、江苏扬子三井造船有限公司，产品主要包括大中型集装箱船、散货船、油轮、化学品等液货船、LNG、LEG、LPG 等清洁能源船等各种多用途船。

3）新时代造船

新时代造船是一家集船舶设计、制造于一体的大型民营企业，主要产品为中大型传统动力和 LNG 双燃料动力散货船、油化船和集装箱船，包括 5 万吨化学品船、32.5 万吨超大型矿砂船（VLOC）、32 万吨超大型油船（VLCC）、11 万吨/15.8 万吨油船、21 万吨散货船、8100 箱-18000 箱集装箱船等船舶。

4）恒力重工

恒力重工是恒力集团有限公司下属船舶制造企业，主营业务涵盖发动机自主生产、船舶制造等多环节业务，已具备散货船、VLCC、集装箱船等船舶的研发及生产能力。

（2）国外主要造船企业

1）HD 韩国造船海洋

HD 韩国造船海洋（韩国证券交易所上市，股票代码 009540.KS）是韩国最大的造船公司，下辖现代重工（韩国证券交易所上市，股票代码 329180.KS）、现代三湖、现

代尾浦等造船厂。主营业务包括船舶建造、海洋工程装备、军船及发动机机械制造等。民用船舶产品主要包括油轮、散货船、集装箱船、汽车运输船、客滚船、滚装船、气体运输船、钻井船等。

2）三星重工

三星重工（韩国证券期货交易所上市，股票代码 010140.KS）是一家从事制造和销售船舶和平台公司，主营业务包括造船和工程建筑业务，船舶产品包括液化天然气运输船、油轮、集装箱船、钻船、悬浮式原油生产储存装卸设备船舶等。

3）韩华海洋

韩华海洋（韩国证券期货交易所上市，股票代码 042660.KS）是一家造船商和海上承包商，主要从事各种船舶、海上平台、钻井平台、浮式生产储油卸油（FPSO）、浮点机（FPU）、液化天然气运输船（LNG）、潜艇和驱逐舰的建造等。

（二）吸并双方市场地位、竞争优势及依据

1、吸并双方市场地位及依据

（1）吸并双方情况

中国船舶和中国重工均为全球领先船舶总装业务上市公司。

1）中国船舶

中国船舶是中国船舶集团核心军民品主业上市公司，聚焦船舶海工装备和海洋科技应用领域，主要业务包括造船业务（军、民）、修船业务、海洋工程及机电设备等。军品领域，中国船舶是国内领先的海洋防务装备上市公司，承担着支撑国防建设的重要使命，拥有先进的海洋防务装备研发、设计和制造能力，是海军装备建设的重要力量；民品领域，中国船舶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。中国船舶主要产品涵盖各式军用舰船、军辅船和民用散货船、油船、集装箱船、大型邮轮、大型 LNG 船、VLCC、VLOC，以及极地科考船、补给船、布缆船、救助船、半潜船、客滚船等公务科考船和特种船，产品技术先进、品类丰富。

2024 年，中国船舶共承接民品船舶订单 154 艘/1,272.46 万载重吨，修船业务全年承接 296 艘。截至 2024 年末，中国船舶累计手持民品船舶订单 322 艘/2,461.07 万载重吨/2,169.62 亿元。

2）中国重工

中国重工是中国船舶集团旗下核心造船企业，是全球知名的舰船研发设计制造企业。军品领域，中国重工作为产业链最完整的海洋防务装备上市公司，承担着我国航空母舰、各型驱逐舰、护卫舰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。民品领域，中国重工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。

2024 年，中国重工承接新船订单 103 艘/1,589.95 万载重吨，同比增长 90.4%；截至 2024 年 12 月末手持订单 216 艘/3,030.97 万载重吨，同比增长 53.2%。

（2）与国内外船舶总装企业比较情况

2024 年/2024 年末，以载重吨计，中国船舶、中国重工三大造船指标市场份额占比如下：

1）造船完工量

排名	造船企业	市场份额
1	HD 韩国造船海洋	11.06%
2	中国船舶	8.73%
3	中国重工	6.52%
4	三星重工	5.84%
5	扬子江造船	5.66%
6	新时代造船	4.82%
7	韩华海洋	4.22%
8	日本大岛造船株式会社	2.48%
9	扬州中远海运重工有限公司	2.29%
10	沪东中华	2.07%

注：数据来源克拉克森。

2）新接订单量

排名	造船企业	市场份额
1	中国重工	11.01%

排名	造船企业	市场份额
2	新时代造船	7.94%
3	中国船舶	7.48%
4	扬子江造船	7.05%
5	恒力重工	6.84%
6	HD 韩国造船海洋	6.26%
7	沪东中华	3.65%
8	韩华海洋	3.21%
9	舟山长宏国际船舶修造有限公司	2.24%
10	三星重工	2.18%

注：数据来源克拉克森。

3）手持订单量

排名	造船企业	市场份额
1	中国重工	10.39%
2	HD 韩国造船海洋	8.85%
3	中国船舶	8.03%
4	扬子江造船	6.65%
5	新时代造船	6.56%
6	恒力重工	4.57%
7	韩华海洋	3.92%
8	三星重工	3.81%
9	沪东中华	3.04%
10	舟山长宏国际船舶修造有限公司	2.39%

注：数据来源克拉克森。

根据上表，中国船舶 2024 年造船完工量、新接订单量、手持订单量以载重吨计排名分别为全球第二、第三、第三，市场份额分别为 8.73%、7.48%和 8.03%；中国重工 2024 年造船完工量、新接订单量、手持订单量以载重吨计排名分别为全球第三、第一、第一，市场份额分别为 6.52%、11.01%和 10.39%，在全球造船市场中均处于领先地位。

2、吸并双方竞争优势及依据

（1）造船能力优势

中国船舶与中国重工作为中国船舶工业的核心力量，下属各大船厂依托近代工业化基础起步，有着数十年的造船历史，凭借丰富的造船经验和持续的技术革新，形成了覆盖全产业链的综合造船能力优势。

中国船舶、中国重工与可比公司在资产规模、营业收入规模、员工人数方面对比情况如下：

造船企业	资产规模（亿元）	营业收入（亿元）	员工人数（人）	下属船厂
中国重工	2,221.38	554.36	27,681	大连造船（及其下属山海关造船、中船天津、大船长兴）、北海造船、武昌造船
中国船舶	1,819.77	785.84	14,986	江南造船、外高桥造船、广船国际、中船澄西
HD 韩国造船海洋	1,813.19	1,261.09	15,948	现代重工、现代尾浦、现代三湖、现代越南
韩华海洋	881.13	532.12	10,202	韩华海洋
三星重工	849.07	489.01	10,112	三星重工
扬子江造船	545.56	265.42	7,306	新扬子江、扬子三井、扬子鑫福
新时代造船	约 400 亿	未披露	未披露	新时代造船
中船防务	535.96	194.02	6,238	黄埔文冲
恒力重工	188.73	54.96	3,250	恒力重工

注：数据来源克拉克森及可比公司官网和年度报告等公开披露信息。

目前，中国船舶、中国重工拥有我国最优质的现代化造船基地，配备超大型船坞、智能化生产线及全球领先的生产设施。中国船舶下属江南造船位于上海长兴岛的造船基地位于长江入海口、毗邻崇明岛，拥有多个大型干式建造坞以及多个装配码头和龙门吊，配备先进的钢板预处理流水线、等离子水下数控切割设备等，构成全球领先的船舶建造装备体系。中国重工下属大连造船已建成“一总部、三基地”总体布局，以大连为总部，统筹大连、山海关和天津三个基地，拥有多个特大型干式建造坞、龙门吊、装配码头和材料码头，拥有可以同时建造多艘超大型油轮、集装箱轮、LNG 运输轮等民用船舶的能力。

同时，中国船舶、中国重工践行“智领深蓝”的生产管理理念，以建设智能船厂为导向，依托大型邮轮、大型 LNG 船等高端船型，开展高附加值船舶总装建造智能化核心能力建设，持续完善新一代智能造船云平台，优化设计管理、采购管理、生产管理、成本管理等方面功能，生产管理效率较高。

（2）研发优势

中国船舶、中国重工作为我国造船行业的引领者，旗下各子公司立足于造船主业，始终高度重视技术创新和研发投入，在研发设计、智能制造到成果转化的全链条形成“技术突破—产品创新—效益提升”的良性循环，为企业转型发展提供了有力支撑，为产业高质量发展注入了强劲动能，并取得了突出的研发成果。2024 年，中国船舶取得授权专利 383 项，中国重工取得授权专利 720 项，公司围绕重点产品、关键技术研发方向，以智能化、绿色化发展为主线，实现多项创新成果的转化、应用及认可，在多个领域处于行业领先、国际领先水平。

2024 年，江南造船内首艘 8 万立方米级 MarkIIIFlex 薄膜型 LNG 运输船实现 19 个月建造交付纪录，综合性能指标达到国际先进水平；自主设计“鲲”系列 LNG 首制船提前交付；自主研发极大型乙烷运输船（ULEC）、中型甲烷运输船（MEC）、中型全冷式液化气船（MGC）等新船型，获得国际市场认可。外高桥造船一号邮轮顺利运营，其相继攻克了重量控制、减振降噪、安全返港等贯穿邮轮全生命周期的关键技术，形成了大型邮轮工程化开发能力和系统集成设计能力；二号邮轮实现年内基本贯通里程碑节点，供应链国产化稳步推进，链主优势进一步发挥；明星产品 7000 箱集装箱船平均两周交付 1 艘，18 万吨双燃料散货船创行业新周期纪录。中船澄西修船高技术和高附加值船占比进一步提升，新一代自研“蓝鲸”系列 82000 吨首制船顺利交付，改装项目稳步推进，各项指标行业领先。广船国际液货船设备国产化率达 90%，国内首艘自主研发、设计及建造的大型出口 MSC 豪华客滚船顺利交付。大连造船突破液化二氧化碳运输船“低温高压液货处理系统和传输系统设计及调试技术”等多项关键技术；20 万立方米 LNG 运输船快速性能达到世界领先水平；承担国家工信部项目“甲醇燃料动力智能 VLCC”项目研制。北海造船 FAB 焊接材料国产化研究取得重大进展，国产焊材开始实船试应用，有望打破国内外 FAB 焊材由国外垄断的局面。青岛双瑞自主开发氨气吸收系统、模拟仿真平台、低压 AFSS 和智能液货处理系统（CHS），获 LR 及 DNV 船级社 AIP 证书，稳居行业龙头地位。

此外，中国重工下属涵盖多个领先的船舶配套企业，拥有领先的科研创新能力。青岛双瑞首个船用 LNG 供气系统高压 FGSS 成功交付，国产高端装备影响力进一步提升；大连船推交付国内首次自主开发设计制造的 17.4 万立方米 LNG 运输船双尾鳍螺旋桨，自主制造的整体式不锈钢螺旋桨通过中国船级社 CCS 验收；重庆红江国内首制甲醇双

燃料气缸盖成功交付，低碳环保船用发动机配套产品实现新突破；重庆江增首台套海上高温余热发电系统膨胀机顺利交付，研制成功全球首套 5 兆瓦级海上高温烟气余热发电装置。

同时，中国船舶、中国重工作为中国船舶集团控股的核心船舶主业上市公司，与集团下属船舶设计和配套单位等保持长期密切合作，通过领先的造船能力对最新的尖端科研成果进行实践，具有较强的综合研发能力。

（3）人才优势

造船行业是典型的劳动力密集型行业，同时对于管理人员、技术人员、生产制造人员都有着较高的要求。中国船舶、中国重工高度重视人才的培养、引进与使用，依托一批国家级创新中心、院士工作站、博士后工作站、研究生工作站和技师工作室，不断强化人才队伍建设，形成了经营管理队伍、科技研发队伍、技能人才队伍相结合的人才队伍体系，拥有丰富的管理、研发、生产经验，并拥有包含两院院士、国家高层次人才、享受政府特殊津贴人员以及其他技术专家、技能专家等高级人才，不断推进高端产品研发设计能力、工艺、工装与智能制造研发能力、基础研究能力、实验、试验与测试能力等方面自主创新能力提升，批量创新成果快速转化为工程实践。

（4）产业优势

中国船舶、中国重工作为拥有国内最大造船产能的上市公司，规模经济效应显著，造船完工量、手持订单量、新船订单量等均处于国内领先地位。同时，中国船舶、中国重工产品谱系持续完善，均建立了涵盖各式军用舰船、军辅船和散货船、油船、集装箱船、大型 LNG 船、客滚船、公务/科考船、化学品船、汽车运输船以及其他各类特种船等民船船型及海上平台、钻井平台、浮式生产储油卸油（FPSO）等海工装备。领先的企业规模、造船产能和丰富的产品谱系，使中国船舶、中国重工在船东下发订单需求时可以根据下属各船厂产能安排计划迅速协调，发挥各船厂主建船型优势快速落单，同时协调内部研制资源，突破技术难点，缩短研发周期。同时，中国船舶、中国重工建立的规模优势能够满足船东同期对不同船型的需求，增强落单能力；加强船坞利用效率，减少空置时间；批量化订购钢材、发动机、发电机等主要原材料或配套设备，降低生产成本；取得银行借款时与各大银行充分协商，取得更优惠的贷款利率。上述优势的体现均能够提升上市公司经营能力、降低成本，不断巩固领先优势和行业壁垒。

本次重组完成后，中国船舶作为存续公司将深入整合中国重工优势科研生产资源和供应链资源，优化船舶制造板块产业布局，发挥核心船舶总装业务协同效应，增强订单承接与议价能力，推动产业经营与资本运营融合发展，提升管理水平和创新能力，促进造修船先进生产要素向船舶工业新质生产力集聚。届时，中国船舶将成为资产规模、营收规模、手持订单数均领跑全球的造船旗舰上市公司，“职责、使命、功能、价值”作用更加突出。

二、结合造船业三大指标、新船价格指数等，分析造船业历史变化和行业周期情况，进一步结合主要原材料的采购价格，说明报告期内吸并双方收入、毛利率和净利润等是否与行业周期匹配

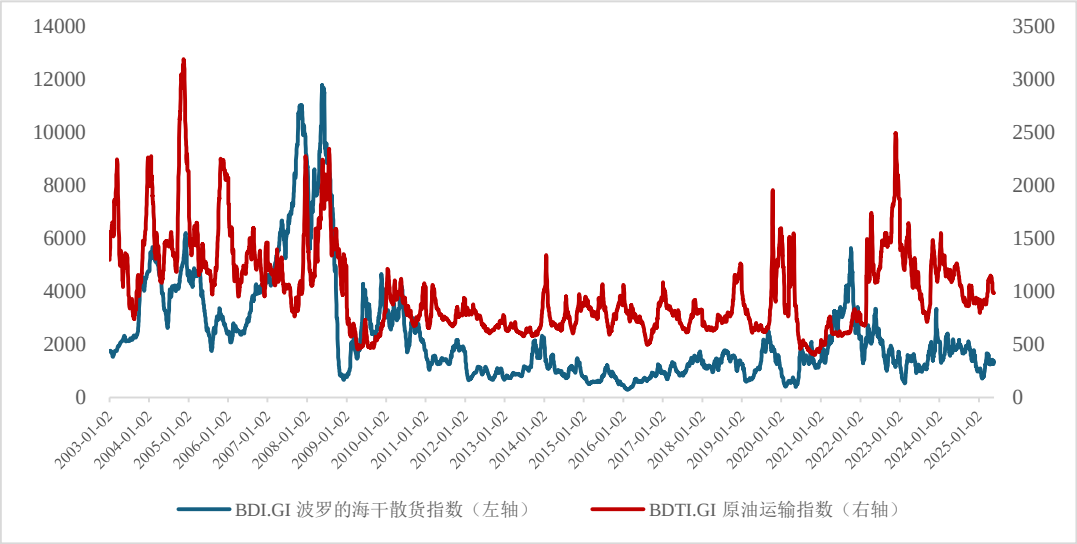
（一）结合造船业三大指标、新船价格指数等，分析造船业历史变化和行业周期情况

船舶产品具有订单式、小批量、定制化、建造周期长、出口导向型等特点，船舶行业是典型的资本、技术、劳动力密集型产业，是全球充分竞争的高度市场化行业，与世界经济形势、国际贸易形势、航运市场走势、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，具有明显周期性。

在经济波动、更新替换、地缘政治、政策等因素影响下，船舶行业周期波动特征明显。世界船舶市场明显经历长周期（30 年左右），中周期（10 年左右）和小周期（3-5 年）。上轮周期中，全球航运市场自 2003 年开始上行，2008 年达波峰，随后受全球金融危机等因素影响进入衰退萧条期。2008 年 5 月，BDI 指数达 11,793 点峰值；2010-2021 年，因金融危机和运力过剩，航运市场失衡，BDI 指数大跌，行业面临困难，全球船舶相关指标下滑，新船价格下跌超 40%。

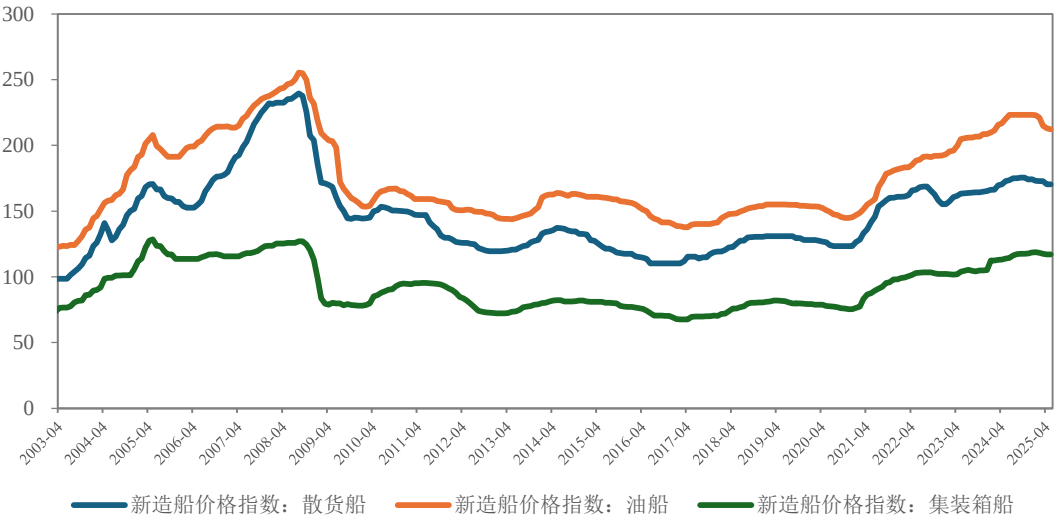
2021-2023 年，国际航运市场需求增长、地缘政治事件等因素拉长航线、船队运力增长放缓、叠加绿色海事规则实施、船舶行业供需改善、新老船型更替等因素，本轮周期开始启动。2021 年以来，新造船市场开始复苏，新造船价格回升上行。

BDI、BDTI 指数走势



数据来源：克拉克森

新造船价格指数走势



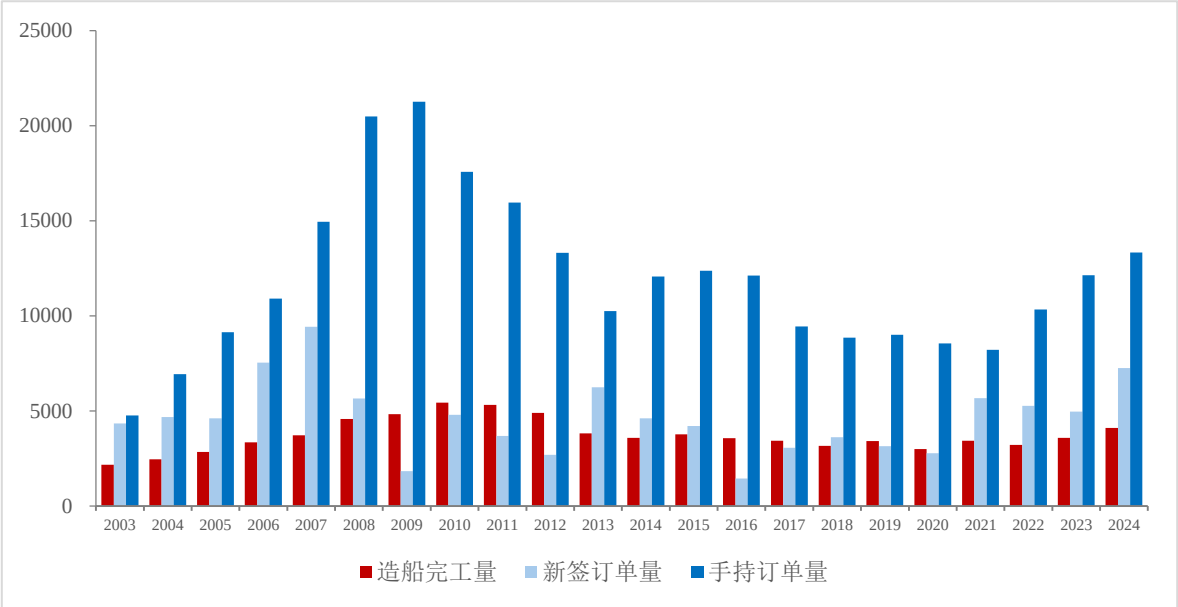
数据来源：克拉克森

2021 年以来，全球造船三大指标均实现增长。根据克拉克森数据，2024 年，全球新造船交付 4,037.68 万修正总吨，较近五年（2019-2023）均值增长 21.94%。截至 2024 年末，全球手持订单 1.56 亿修正总吨，同比增长 17.51%。主力船型构成亦发生变化，高附加值船型占比提升，气体船、油船、客船保持同比增长。2024 年 12 月，克拉克森新造船价格指数收报 189.16 点，同比增长 6.05%，新造船价格较 2020 年 10 月的 125 点涨幅超过 50%。根据克拉克森数据，截至 2024 年末，全球集装箱船平均船龄已达到 13.85 年，距历史峰值仅 0.2 年；成品油船平均船龄 13.34 年，距历史峰值约 1 年；散货

船平均船龄 12.23 年，距历史峰值不足 3 年；船队老龄化使得全球船队船舶更新需求紧迫，且在绿色低碳的背景下老旧船型的更替或将进一步提速。

全球造船三大指标

单位：万修正总吨



数据来源：克拉克森

上轮周期中国船厂开始参与并开始扩张，十余年低迷期期间，全球船厂加速整合出清，造船市场开始往头部集中，中国逐步占据领先地位。在本轮周期中，中国船厂接单能力较上一轮上行周期显著增强，我国船舶制造业市场份额稳居世界第一。

根据克拉克森数据，2024 年，我国造船完工量 5,025.33 万载重吨，同比增长 9.03%；新接订单量 12,903.36 万载重吨，同比增长 55.28%。截至 2024 年末，手持订单量 24,251.32 万载重吨，同比增长 47.42%。2024 年，我国造船三大指标以载重吨计分别占全球总量的 57.01%、76.96%和 66.54%，持续保持世界第一的地位。中国已经成为当之无愧的全球造船中心。

（二）主要原材料的采购价格情况

船舶制造行业的主要原材料为钢材，该类物资价格受市场波动影响大，价格随行就市。2020 年以来，主要原材料钢材板材价格的变动情况如下：

钢材板材价格走势

数据来源：国家统计局，产品名称：普通中板（Q235，20mm）

2021 年及以前，钢材价格持续上涨。2022 年以来，随着部分用钢量较大的行业景气度下降，钢材价格整体处于震荡下行趋势。

（三）说明报告期内吸并双方收入、毛利率和净利润等是否与行业周期匹配

吸收合并双方最近三年营业收入、毛利率和归属于母公司股东的净利润情况如下：

单位：万元

项目	上市公司	2024 年	2023 年	2022 年
营业收入	中国船舶	7,858,440.65	7,483,850.44	5,948,523.24
	中国重工	5,543,629.64	4,670,266.76	4,415,493.47
毛利率	中国船舶	10.20%	9.75%	7.68%
	中国重工	10.81%	9.72%	7.79%
归母净利润	中国船舶	361,413.56	295,739.70	17,247.04
	中国重工	131,067.90	-78,670.07	-221,106.29
扣非归母净利润	中国船舶	307,190.25	-29,064.70	-274,822.01
	中国重工	61,261.07	-106,181.47	-254,164.07

中国船舶、中国重工与国内外主要造船企业 2022 年-2024 年营业收入、归母净利润对比情况如下：

单位：万元

公司名称	营业收入			扣非归母净利润或归母净利润		
	2024 年	2023 年	2022 年	2024 年	2023 年	2022 年
中船防务	1,940,239.09	1,614,595.15	1,279,512.49	33,560.82	-176.39	-7,931.29
扬子江造船	2,654,171.60	2,411,233.00	2,070,507.60	663,361.60	410,154.80	280,748.00
HD 韩国造船海洋	12,610,949.50	11,742,727.75	9,555,905.75	578,899.49	122,251.45	-119,821.27
三星重工	4,890,139.88	4,416,399.65	3,283,239.83	31,542.09	-81,757.58	-342,115.78
韩华海洋	5,321,191.24	4,084,943.38	2,684,260.98	260,785.22	88,161.11	-963,641.14
中国船舶	7,835,293.60	6,868,055.72	5,936,723.11	307,190.25	-29,064.70	-274,822.01
中国重工	5,490,511.41	4,635,678.12	4,379,986.20	61,261.07	-106,181.47	-254,164.07

注：因境外上市公司未披露扣非归母净利润，上表中境外上市公司扬子江造船、HD 韩国造船海洋、三星重工、韩华海洋数据为归母净利润数据。

2022 年，造船行业整体仍处于景气度较低水平，中国船舶、中国重工交付的船舶签订时间主要为 2020 年及以前签约的合同、船价整体偏低。并且，建造该等船舶采购的钢材等原材料价格处于较高水平，例如，船用主要钢材普通中板（Q235，20mm）价格自 2020 年 10 月起快速上涨，至 2021 年 5 月突破 6,000 元/吨，超过截至 2024 年末的低位钢价近 80%，导致两家上市公司利润水平较低，扣除非经常性损益后归母净利润为负值。与同行业上市公司对比来看，除扬子江外的其他中、韩龙头船厂均大额亏损，与行业周期趋势相吻合。

2023 年，造船行业景气度上升，中国船舶、中国重工营业收入及毛利率水平提升。但由于：（1）中国船舶、中国重工对于部分船舶采用时点法在交付时一次性确认收入，因此财务表现提升滞后于采用时段法确认收入的其他造船企业。（2）2023 年，两家上市公司实现销售的部分船舶签署时间仍主要为 2020-2021 年期间，仍有部分低价合同交付，在一定程度上拖累上市公司业绩表现。（3）中国船舶、中国重工分别承担了部分首制船等低毛利率船型项目，实际成本超预期且部分船型完工时计提保修费金额较大。（4）中国重工 2023 年计提存货减值损失及合同履约成本减值损失等资产减值损失合计 104,765.46 万元，具体情况详见本回复之“6.关于毛利率和盈利情况”。因此，中国船舶、中国重工 2023 年扣除非经常性损益后的净利润为负，与同行业三星重工、中船防务等趋势相似。

2024 年，中国船舶、中国重工经营业绩明显提升，扣非前后归母净利润均为正值。主要由于销售民船产品数量及单价提升，中国船舶、中国重工 2024 年销售产品合同签

订时间主要为 2021 年-2022 年上半年期间，船价大幅提升，2022 年新造船综合价格指数相较于 2020 年增长 28.85%。采购的主要原材料如钢板的锁价时间为 2022 年 6 月-2023 年 9 月期间，以钢材普通中板为例，该期间内平均价格约 4,250.15 元/吨，相较 2021 年 1 月-2022 年 6 月期间平均价格约 5,325.43 元/吨下跌 20.19%。因此，2024 年中国船舶、中国重工营业收入、净利润大幅增长，与同行业上市公司变动趋势相近。

综上，最近三年吸并双方经营业绩随造船行业景气度提升显著改善，该变化趋势与前述行业周期、主要原材料价格走势匹配。

三、目前造船业市场供需关系情况及依据，结合造船业三大指标、新船价格指数等，分析目前造船业周期所处阶段；结合吸并双方经营情况、在手和新增订单变动以及产能等，分析吸并双方未来收入可持续性、市场地位稳定性。

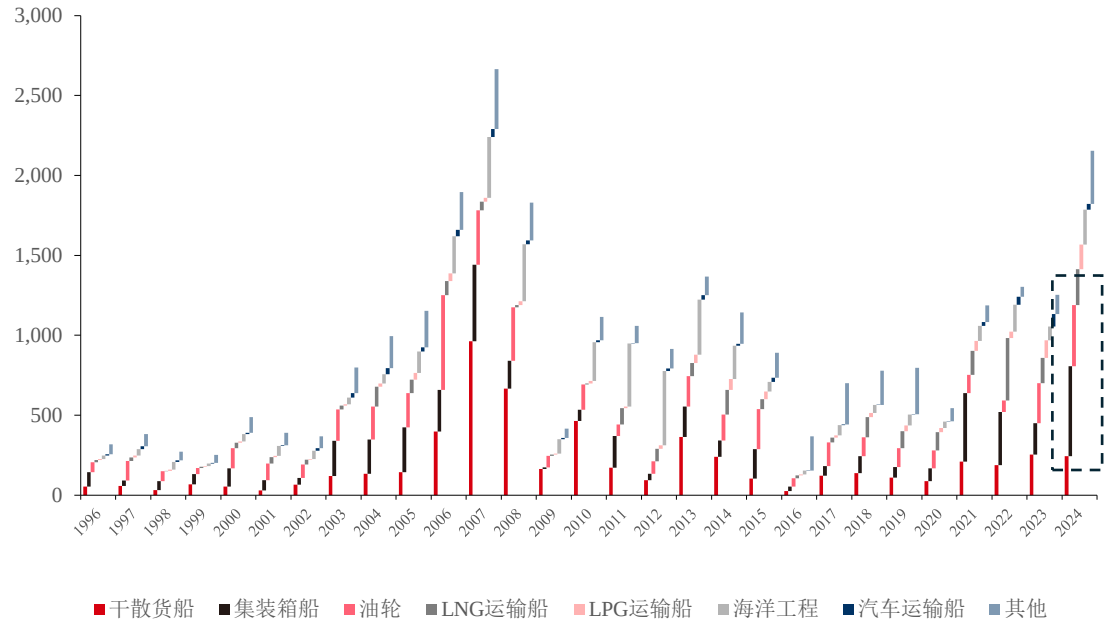
（一）目前造船业市场供需关系情况及依据，结合造船业三大指标、新船价格指数等，分析目前造船业周期所处阶段

1、运力需求上涨提振船东订造积极性

2021 年以来，受地缘政治事件等影响，全球海运贸易格局深度重构，相较于 2009 年，2024 年全球海运贸易平均运距增加了 11.8%，运输效率下降了 20.1%，市场对于运力的需求增加，运力持续紧张带来海运价格的上升，新造船成本回收周期大幅缩短，因此船东下单新船意愿增加，集装箱船、LNG 船、油轮订单大幅增长，散货船订单亦有所增长。

各船型年度新船订单金额

单位：亿美元

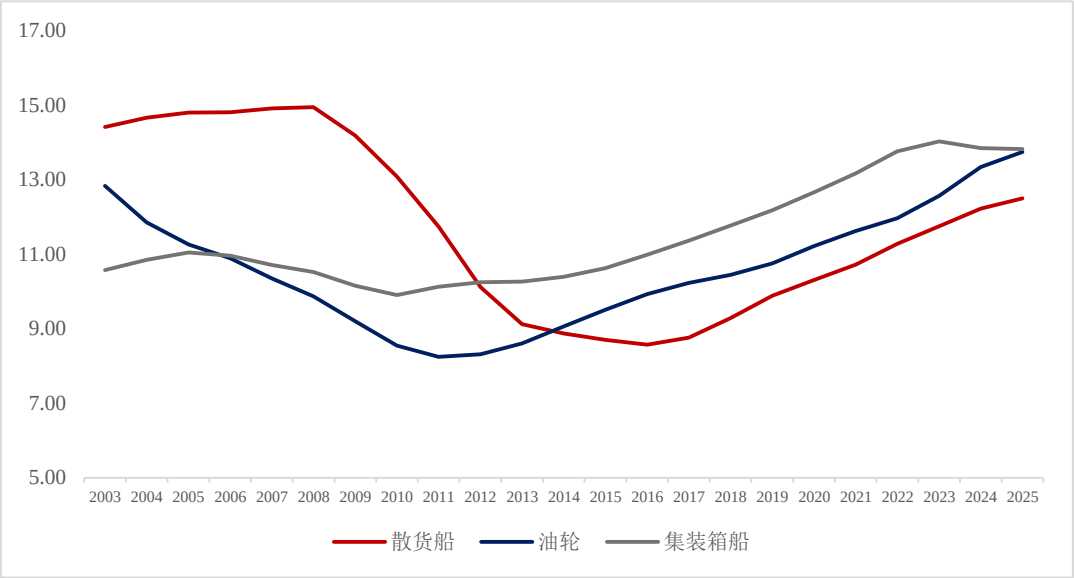


数据来源：克拉克森、中信证券研究所

2、船舶老龄化推动新一轮运力更新周期

大型船舶的寿命一般可达 25-30 年，但考虑维护成本后，实际的经济使用年限在 15-20 年左右。根据克拉克森数据，截至 2024 年末，全球集装箱船平均船龄已达到 13.85 年，距历史峰值仅 0.2 年；成品油船平均船龄 13.34 年，距历史峰值约 1 年；散货船平均船龄 12.23 年，距历史峰值不足 3 年。船队老龄化使得全球船队船舶更新需求紧迫。上一轮周期中，新船交付量从 2004-2005 年开始出现快速增长，对应本轮运力更新起点应为 2024-2025 年左右，但由于过去两年的海运行业繁荣导致本轮运力更新提前，新船需求自 2022 年起快速增长。

散货船、油轮及集装箱船平均船龄



数据来源：克拉克森

3、行业监管加速新能源船舶替换老旧船舶

国际海事组织（IMO）船舶能效指数（EEXI）与碳排放强度指数（CII）认证要求已于 2023 年 1 月 1 日生效，在 2023 年结束后，必须在 2024 年 3 月 31 日和每个日历年之前完成提交燃料油消耗数据和达到的年度运营 CII。对于不合格船舶将采用限制主机运行功率、加装节能装置、提高港口使用费等措施；欧盟 2022 年 6 月正式立法将航运行业纳入碳排放交易体系（ETS），2024 年 1 月开始，5,000 总吨以上的船舶需针对其实际碳排放购买配额。

在全球减碳、航运业碳排放标准逐渐收紧的趋势下，国际航运政策的变化导致老旧船型为主的船队效率降低、运营成本提升，叠加船龄即将达到峰值的现实情况，老旧船型的更替将进一步提速，预计 2026-2030 年期间全球老旧船舶年均拆解量有望超过 7,000 万载重吨，为船舶行业的后续发展提供了长期动能。

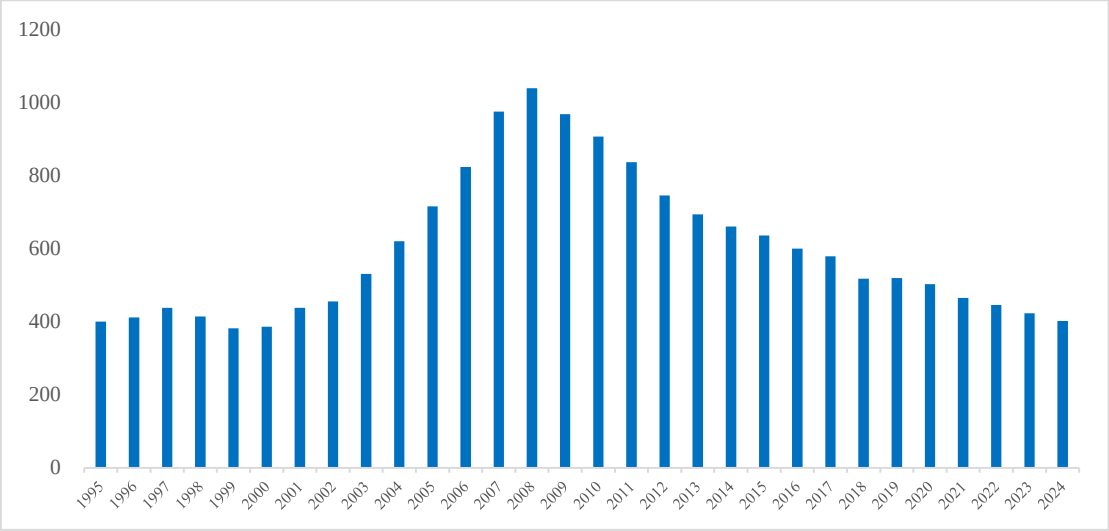
4、全球活跃船厂数量大幅减少，造船产能紧张

2008 年造船大周期之后，全球活跃船厂（至少承接一艘 1,000 总载重吨以上的新船订单）数量持续下行。根据克拉克森数据，2008 年全球活跃造船厂数量约 1,039 家，2024 年全球造船厂数量约 402 家，数量大幅缩减。2021-2022 年新船订单（百万 CGT）超过 2006-2007 年一半，供需紧张关系加剧，导致船价不断上涨。当前市场的订单需求扩张主要集中在技术门槛高的大型 LNG 运输船、VLCC 等船型，这些船型具有高附加值和

高技术含量，只有少数船厂具备建造能力。新建船舶生产线一般需要 3 年左右才能建成投产，由于扩产速度较慢，难以快速满足市场需求。

全球活跃船厂数量

单位：个



数据来源：克拉克森

综上，结合本回复本节之“二、结合造船业三大指标、新船价格指数等，分析造船业历史变化和行业周期情况，进一步结合主要原材料的采购价格，说明报告期内吸并双方收入、毛利率和净利润等是否与行业周期匹配”之“（一）结合造船业三大指标、新船价格指数等，分析造船业历史变化和行业周期情况”中所述，全球造船业三大指标逐年增长，新船价格指数节节攀升创造十年来新高。需求端在航运繁荣、环保政策趋严、老旧船舶替换和绿色船舶替代的共同驱动下保持增长，集装箱船、LNG 运输船、油轮、海洋工程、散货船等需求改善，叠加国际经济政治事件频发等外部环境因素，驱动船舶需求快速增长并持续扩大；供给端产能出清且缺乏弹性的现状导致造船产能持续紧张，支撑船价保持稳定上涨的趋势，船舶制造行业目前仍处在景气上升周期。预计本轮上行周期将持续 20 年左右，船舶制造企业迎来广阔的发展空间。因此，在船舶行业景气周期的情况下启动本次重组，有助于充分发挥吸收合并双方的协同效应，大幅提升存续公司经营业绩和市场竞争力，保障存续公司经营业绩的可持续性，有助于吸收合并双方股东充分享受行业景气周期下公司发展带来的长期红利，为上市公司股东创造长期价值。

（二）结合吸并双方经营情况、在手和新增订单变动以及产能等，分析吸并双方未来收入可持续性、市场地位稳定性

吸并双方最近三年营业收入、归属于母公司所有者净利润情况如下：

单位：万元

项目	上市公司	2024 年	2023 年	2022 年
营业收入	中国船舶	7,858,440.65	7,483,850.44	5,948,523.24
	中国重工	5,543,629.64	4,670,266.76	4,415,493.47
归母净利润	中国船舶	361,413.56	295,739.70	17,247.04
	中国重工	131,067.90	-78,670.07	-221,106.29
扣非归母净利润	中国船舶	307,190.25	-29,064.70	-274,822.01
	中国重工	61,261.07	-106,181.47	-254,164.07

吸并双方最近三年新接订单、在手订单情况如下：

单位：万载重吨

项目	上市公司	2024 年/2024 年末	2023 年/2023 年末	2022 年/2022 年末
新接订单	中国船舶	1,272.46	918.61	450.77
	中国重工	1,589.95	835.20	803.80
在手订单	中国船舶	2,461.07	1,943.78	1,744.68
	中国重工	3,030.97	1,972.50	1,621.20

注：数据来源于中国船舶、中国重工定期报告。

2022 年至 2024 年，中国船舶、中国重工新接订单和在手订单量处于上升趋势，截至 2024 年末，中国船舶和中国重工在手订单分别为 2,461.07 万载重吨和 3,030.97 万载重吨。经营业绩方面，随着前期承接的低价订单逐步交付后，中国船舶、中国重工收入、利润情况自 2023 年起开始显著改善，符合船舶行业周期的整体情况。

产能方面，船舶制造行业对相关厂商的技术和资金实力要求较高，技术研发和船坞等设施投入较大。中国船舶、中国重工下属各大船厂依靠多年从事船舶建造业务的积累，拥有突出的资金、技术、资源优势。主力船型中，中国船舶下属江南造船的大中型 LNG 船、外高桥造船的大中型邮轮和散货船、广船国际的客滚船及公务/科考船、中船澄西的船舶修理以及中国重工下属大连造船的 VLCC 和超大型/大型/中型集装箱船、北海造船的 VLOC 和好望角型散货船、武昌造船的公务/科考船均具备领先优势。本次交易完成后，各船厂能够发挥各自在不同船型方面的优势，根据自身产能相应承接订单，提高接单效率和生产效率。目前，中国船舶、中国重工下属各船厂产能利用率较为饱满，生产订单排期已至 2028-2029 年。

综上，船舶行业目前正处于景气上升周期，同时，由于船舶行业属于资本、技术、劳动力密集型产业，存在新建船舶生产线投产时间较长、高附加值船型资金与技术壁垒

较高、熟练劳动力供给不足等特点，供给端难以快速扩张。因此，头部船舶制造企业在本轮周期中拥有先发优势。中国船舶、中国重工下属各大船厂在资金水平、资源控制、科研力量、技术装备、生产规模、环境保护和生产管理经验等方面拥有领先优势，在高端船型等方面具备丰富的研制经验，目前在手订单饱满，订单结构进一步优化，科技创新优势持续扩大，未来收入具有可持续性，市场地位稳定。

四、中介机构核查意见

（一）核查程序

就上述事项，独立财务顾问中信证券、中信建投证券主要采用了如下核查程序：

1、查阅吸并双方所处行业相关资料、行业数据库和研究报告，了解造船行业的市场情况和竞争格局，查阅造船业三大指标、新船价格指数、主要船型订单、主要原材料价格等行业信息；

2、查阅吸并双方同行业境外上市公司的业务数据；

3、访谈吸并双方管理层，了解行业及公司业务发展情况和发展规划。

（二）核查意见

经核查，独立财务顾问中信证券、中信建投证券认为：

1、已披露国内外造船业的市场情况及竞争格局，吸并双方作为从事船舶制造业务多年的上市公司，已建立较强的竞争优势；

2、吸并双方经营业绩自 2023 年起显著提升，与主要原材料的价格变动情况和造船业周期相匹配；

3、已披露造船业市场供需关系情况，近年来全球造船业三大指标和新船价格指数逐年增长，造船行业处于景气上升周期，供需关系结构利好头部造船企业。吸并双方经营业绩自 2023 年开始显著好转，在手及新增订单规模较高，产能充足且利用率较高，未来收入具有可持续性，市场地位稳定。

5.关于收入

重组报告书披露，（1）被吸并方舰船建造采用“时段法”确认收入，除此之外采用“时点法”确认收入；（2）中国船舶主营业务包括船舶造修及海洋工程等，中国重工主营业务包括海洋防务及海洋开发装备和海洋运输装备等，报告期内吸并双方收入有所增长，各类业务收入变动情况存在差异；（3）报告期内吸并双方境外收入占比在 50%左右，2024 年中国船舶境外收入有所下降。

请公司披露：（1）吸并双方各类业务收入确认方法，是否存在差异并符合会计准则；舰船建造等业务是否满足“时段法”的确认条件，履约进度的确认依据及准确性，是否取得客户确认；（2）吸并双方各类业务收入变动原因，是否与可比公司变动一致，结合行业发展趋势、吸并双方市场地位、各类业务收入和订单变动情况等，分析各类业务可持续性；（3）吸并双方境内外销售产品的差异及原因，境外收入占比较高的合理性，是否与同行业公司可比；境内外收入变动是否存在差异及原因，2024 年中国船舶境外收入下降的原因及可持续性；（4）国际经济贸易政策对境内外船舶需求、吸并双方市场地位和经营业绩的影响及依据，相关影响是否已显现，吸并双方应对措施，并视情况补充风险提示。

请独立财务顾问和会计师说明对境内和境外收入的核查措施、比例和结论，并对上述事项发表明确意见。

回复：

一、吸并双方各类业务收入确认方法，是否存在差异并符合会计准则；舰船建造等业务是否满足“时段法”的确认条件，履约进度的确认依据及准确性，是否取得客户确认

（一）吸并双方各类业务收入确认方法，是否存在差异并符合会计准则

中国船舶和中国重工各类业务收入确认方法一致，具体如下：

业务类型	收入确认方法	
	中国船舶	中国重工
舰船及海工装备建造	1、公司船舶及海工装备建造业务，经评估后满足“某一时段内履行”履约义务条件的建造合同，在该段时间内按照履约进度确认收入。公司在建造节点达到特定节点时，其	1、公司舰船建造业务，经评估后满足“某一时段内履行”履约义务条件的合同，在该段时间内按照履约进度确认收入。公司一般在建造节点达到上船台（或铺底、入

业务类型	收入确认方法	
	中国船舶	中国重工
	履约进度能够合理确定，于资产负债表日按照累计已发生的合同成本占合同目标成本的比例确定合同履约进度，按照预计合同总收入乘以相应的履约进度计算应累计确认的收入，扣除以前期间累计已确认的收入后的金额，确认为当期合同收入；同时，按照累计已发生的合同成本扣除以前会计期间累计已确认的成本后的金额，确认为当期合同成本。在建造达到特定节点前，公司已经发生的成本预计能够得到补偿的，按照已经发生的成本金额确认收入，直到履约进度能够合理确定为止。 2、公司经评估后不满足“某一时段内履行”履约义务条件的其他船舶及海工装备建造合同，于完工交付客户时确认收入。	坞）时，其履约进度能够合理确定，于资产负债表日按照累计已发生的合同成本占合同目标成本的比例确定合同履约进度，按照预计合同总收入乘以相应的履约进度计算应累计确认的收入，扣除以前期间累计已确认的收入后的金额，确认为当期合同收入；同时，按照累计已发生的合同成本扣除以前会计期间累计已确认的成本后的金额，确认为当期合同成本。在建造达到上船台（或铺底、入坞）前，公司已经发生的成本预计能够得到补偿的，按照已经发生的成本金额确认收入，直到履约进度能够合理确定为止。 2、公司经评估后不满足“某一时段内履行”履约义务条件的其他舰船建造合同，于完工交付客户时确认收入。
舰船维修及改装	公司维修及改装业务，经评估后一般不满足“某一时段内履行”履约义务条件的，于船舶维修及改装完成并经客户验收确认后，根据与客户签署的账单确认收入；经评估后满足“某一时段内履行”履约义务条件的，在该段时间内采用投入法按照履约进度确认收入。	公司舰船维修及改装业务，于舰船维修或改装完成并经客户验收确认后，根据与客户签署的账单确认收入。
舰船配套及机电设备	公司钢结构及机电设备销售业务，经评估后一般不满足“某一时段内履行”履约义务条件的，于客户取得产品控制权时，确认营业收入并结转相应成本；经评估后满足“某一时段内履行”履约义务条件的，在该段时间内采用投入法按照履约进度确认收入并结转相应成本。	公司根据与客户签署的产品销售合同之约定，向客户销售不需要公司负责安装的舰船配套及机电设备，于产品交付客户并验收合格时，客户取得产品控制权，公司确认收入；需要公司负责安装的舰船配套及机电设备，于完工交付客户并完成安装、调试后，经客户验收合格时，客户取得产品的控制权，公司确认收入。
其他产品销售及服务	公司向客户销售的其他产品，一般于产品交付客户并验收合格时，客户取得产品控制权，公司确认收入；本公司向客户提供的其他服务，于客户接受服务的期间或完成服务并经客户验收合格时确认收入。	公司向客户销售的其他产品，一般于产品交付客户并验收合格时，客户取得产品控制权，公司确认收入；公司向客户提供的其他服务，于客户接受服务的期间或完成服务并经客户验收合格时确认收入。

综上，吸并双方同类业务收入确认政策一致，符合会计准则的要求。

（二）采用“时段法”确认收入的业务是否满足“时段法”的确认条件，履约进度的确认依据及准确性，是否取得客户确认

根据《企业会计准则第 14 号——收入》相关规定：第十一条 满足下列条件之一的，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：

“（一）客户在企业履约的同时即取得并消耗企业履约所带来的经济利益；

（二）客户能够控制企业履约过程中在建的商品；

（三）企业履约过程中所产出的商品具有不可替代用途，且该企业在整个合同期间内有权就累计至今已完成的履约部分收取款项。”

1、采用“时段法”确认收入的业务满足“时段法”的确认条件

中国船舶、中国重工对于符合“时段法”确认收入条件中的“（二）客户能够控制本公司履约过程中在建的商品”或“（三）本公司履约过程中所产出的商品具有不可替代用途，且本公司在整个合同期间内有权就累计至今已完成的履约部分收取款项”的相关产品采用“时段法”确认收入，符合企业会计准则规定。

2、履约进度的确认依据及准确性，是否取得客户确认

（1）船舶建造业务履约进度的确认依据及准确性

《企业会计准则》的规定，“时段法”下确定履约进度的方法包括投入法和产出法。由于采用产出法确定履约进度不具有可行性，中国船舶和中国重工对于符合“时段法”确认条件的船舶建造等业务均采用投入法确定履约进度，即依据累计投入金额与预算总成本的比例作为履约进度。

（2）是否取得客户确认

报告期内吸并双方按照“时段法”确认收入的船舶建造业务履约进度确认具有准确性，取得客户对于建造进度的确认证据。

3、“时点法”确认收入

报告期内，吸并双方对于不符合“时段法”确认收入条件的业务采用“时点法”确认收入。

主要基于如下考虑：

（1）生产过程均位于吸并双方自身厂区内进行，客户不能对于处于建造生产过程中的产品进行运营或处置，并未取得并消耗吸并双方履约所带来的经济利益，亦无法控制吸并双方履约过程中的产品。

（2）根据其合同约定，由于客户或其他原因终止合同的情况下，建造商可自行决定完成或不完成产品建造并出售，且买方不得享有任何权利或索赔。如果建造商以完成

状态出售产品，建造商收到的销售款项应首先用于支付与该销售相关的所有费用，其次用于支付买方尚未支付的合同价款；如果建造商以未完工状态出售船舶，出售所得收益应首先用于支付与出售相关的所有费用以及因买方的违约而由卖方产生的其他费用，然后用于支付建造商的所有建造成本以及其他建造商费用，减去建造商保留的分期付款，以及因合同的取消或解除而向建造商支付的合理利润损失补偿，如有剩余，建造方应将多余金额支付给客户；如果出售所得不足以支付上述全部应付款项，客户应在建造方要求时立即支付差额。但吸并双方实际也无法保证客户在遇到极端情况下不存在违约风险。在客户违约情况下，吸并双方按照合同约定获取累计已完成履约部分合同款项的能力存在不确定性。

因此，吸并双方对于该等业务采用“时点法”确认收入符合企业会计准则规定。

二、吸并双方各类业务收入变动原因，是否与可比公司变动一致，结合行业发展趋势、吸并双方市场地位、各类业务收入和订单变动情况等，分析各类业务可持续性

（一）吸并双方各类业务收入变动情况及原因说明

报告期内，吸并双方各主营业务收入变动情况如下：

单位：万元

公司	业务类型	2024 年		2023 年	
		金额	同比变动	金额	同比变动
中国船舶	船舶修造及海洋工程	7,537,433.00	7.03%	7,042,032.61	40.87%
	机电设备及其他	229,313.28	-26.78%	313,184.77	-31.35%
	小计	**7,766,746.28**	**5.60%**	**7,355,217.38**	**25.90%**
中国重工	海洋防务及海洋开发装备	1,126,609.04	15.16%	978,306.26	20.58%
	海洋运输装备	2,120,198.63	50.10%	1,412,523.27	2.06%
	深海装备及舰船修理改装	711,648.06	-17.02%	857,590.78	6.81%
	舰船配套及机电装备	1,025,753.15	16.37%	881,483.68	1.31%
	战略新兴产业及其他	466,053.45	6.31%	438,378.30	0.54%
	小计	**5,450,262.32**	**19.31%**	**4,568,282.30**	**6.13%**

1、中国船舶

（1）船舶修造及海洋工程业务收入

报告期内，中国船舶的船舶修造及海洋工程业务收入增长率分别为 40.87%和 7.03%。2023 年中国船舶该业务收入增长率较高，主要由于当年确认处置 4 座海工平台确认营

业收入 592,739.00 万元。扣除该影响后，中国船舶 2023 年、2024 年船舶修造及海洋工程业务收入增长率分别为 29.01%和 16.87%。

2024 年，中国船舶的船舶修造及海洋工程业务收入较 2023 年增长主要由于销售民船数量及单船价格提升，具体如下：

1）销售数量

单位：艘

项目	2024 年	2023 年
销售民船数量	95	86

2）单船价格

2024 年，中国船舶销售民船平均单船价格高于 2023 年，主要由于①产品结构变化，单价较高的集装箱船、汽车运输船等占比提升；②船舶合同签订时间不同，同类船型在 2024 年销售的合同价格高于 2023 年。

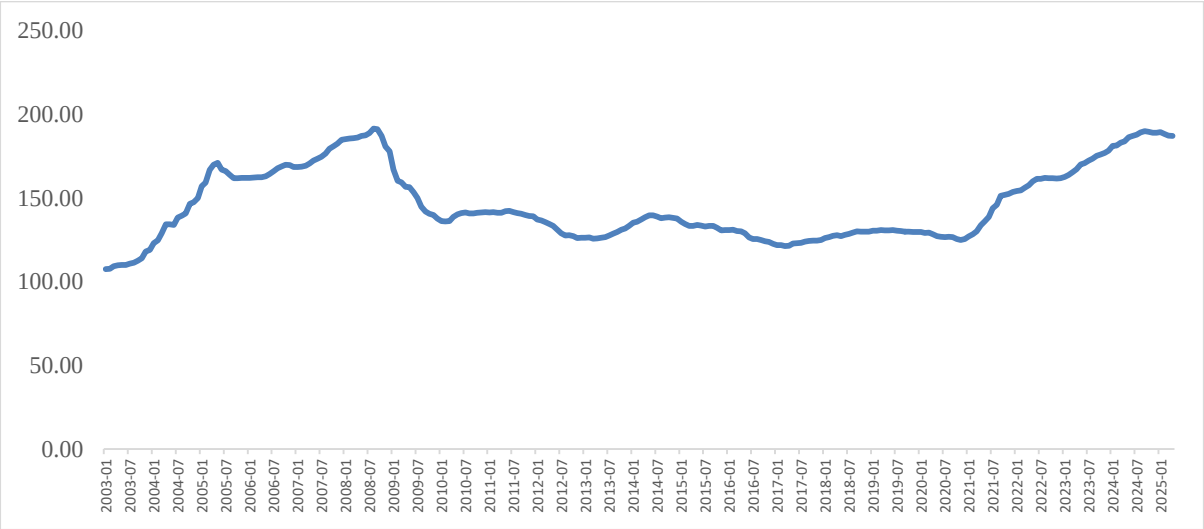
2023 年，中国船舶销售民船合同生效日期主要集中于 2020 年至 2021 年上半年，占比对应收入约 90%。2024 年，中国船舶销售民船合同生效日期主要集中于 2021 年至 2022 年上半年，占比 2024 年对应收入约 90%。民船合同价格自 2021 年开始逐步回暖提升，导致 2024 年单船销售价格高于 2023 年。

单位：艘

合同生效时间	2024 年	2023 年
2018 年	-	1
2019 年	-	4
2020 年	-	26
2021 年上半年	30	44
2021 年下半年	33	8
2022 年上半年	24	1
2022 年下半年	7	2
2023 年	1	-
合计	95	86

2021 年下半年至今，新船价格指数整体复苏提升。根据克拉克森新造船价格指数，2021 年下半年涨幅为 10.69%，2022 年涨幅为 5.35%，2023 年涨幅为 10.20%，2024 年涨幅为 6.05%。

新造船价格指数走势



注：上表数据来源为克拉克森

综上，报告期内中国船舶的船舶修造及海洋工程业务收入增长具有合理性，符合其业务实际情况及行业趋势。

（2）机电设备及其他

报告期内，中国船舶机电设备及其他业务收入呈下降趋势，2023 年、2024 年增长率分别为-31.35%、-26.78%。

2023 年，中国船舶机电设备及其他业务收入较上年减少 31.35%，主要由于社会保障建设项目完工销售量减少、深中通道项目完结和风塔销量下降共同导致。其中，社会保障建设项目销售金额减少 59,110.59 万元；深中通道项目完工工程量减少影响收入减少 24,724.54 万元；风塔产品受风电“抢装潮”结束影响量价齐跌，收入减少金额 20,085.25 万元。

2024 年，中国船舶机电设备及其他业务收入较上年减少 26.78%，主要由于 2024 年社会保障建设项目销售量减少，导致收入下降 87,241.56 万元。

2023 年、2024 年，机电设备及其他业务占中国船舶主营业务收入的比例为 4.26%、2.95%，该业务收入下降对中国船舶营业收入不构成重大影响。

2、中国重工

（1）海洋防务及海洋开发装备

2023 年、2024 年，中国重工海洋防务及海洋开发装备业务收入占主营业务收入的比例分别为 21.42%、20.67%。2024 年，中国重工海洋防务及海洋开发装备业务收入增长率为 15.16%，主要由于订单规模提升所致。

（2）海洋运输装备

2023 年、2024 年，海洋运输装备业务收入占中国重工主营业务收入的比例分别为 30.92%和 38.90%，为收入占比最高的业务。2024 年，中国重工海洋运输装备收入较 2023 年增长 50.10%，主要由于销售民船数量及单船价格提升。2023 年、2024 年，中国重工销售用于海洋运输的船舶分别为 37 艘、59 艘，具体情况如下：

1）销售数量

单位：艘

项目	2024 年	2023 年
销售民船数量	59	37

2）单船价格

2024 年，中国重工销售民船平均单船价格高于 2023 年，主要由于①产品结构变化，单价较高的散货船、集装箱船等占比提升；②船舶合同签订时间不同，同类船型在 2024 年销售的合同价格高于 2023 年。

2023 年，中国重工实现销售的民船合同生效日期主要集中于 2018 年至 2021 年，占 2023 年对应收入的 90%以上。民船合同价格自 2021 年开始逐步回暖提升，导致 2024 年单船销售价格高于 2023 年。2024 年，中国重工销售民船合同生效日期主要集中于 2021 年至 2022 年，占 2024 年对应收入的 90%以上。

单位：艘

合同生效时间	**2024 年**	**2023 年**
2018 年	-	3
2019 年	-	2
2020 年	-	2
2021 年上半年	12	15
2021 年下半年	13	13
2022 年上半年	25	2
2022 年下半年	5	-

合同生效时间	2024 年	2023 年
2023 年	4	-
合计	59	37

综上，报告期内中国重工海洋运输装备业务收入增长具有合理性，符合其业务实际情况及行业趋势。

（3）深海装备及舰船修理改装

2023 年，中国重工深海装备及舰船修理改装业务收入增长率为 6.81%，主要由于子公司船舶改装项目收入规模较高所致。2024 年，中国重工深海装备及舰船修理改装业务收入较 2023 年减少 17.02%，主要由于子公司船舶改装项目收入规模下降所致。

（4）舰船配套及机电装备

2023 年、2024 年，中国重工舰船配套及机电装备主要包括船用大型螺旋桨、船舶增压器、船舶涂料、低速机曲轴、船用中压阀门等，占主营业务收入的比例分别为 19.30%、18.82%。该业务收入增长率分别为 1.31%和 16.37%。2024 年，中国重工舰船配套及机电设备业务收入增长主要由于随船舶总装业务景气度提升，配套产品销量及单价提升所致。

报告期内，中国重工主要船舶配套产品销售情况如下：

产品	项目	2024 年	2023 年
船用大型螺旋桨	销量（吨）	10,236	10,006
	平均单价（元/吨）	91,007.23	79,012.59
	收入（万元）	93,155.00	79,060.00
船用中压阀门	销量（组）	128,115	115,842
	平均单价（元/组）	3,769.68	3,116.32
	收入（万元）	48,295.22	36,100.06
低速机曲轴	销量（根）	203	180
	平均单价（元/根）	1,622,247.09	1,613,455.75
	收入（万元）	32,931.62	29,042.20
船用增压器	销量（台）	1,135	907
	平均单价（元/台）	188,757.71	187,309.81
	收入（万元）	21,424.00	16,989.00
船舶涂料	销量（吨）	21,316	17,982

产品	项目	2024 年	2023 年
	平均单价（元/吨）	18,232.00	15,898.92
	收入（万元）	38,863.33	28,589.44
液压支架	销量（套）	2,637	2,337
	平均单价（元/套）	447,610.92	430,068.46
	收入（万元）	118,035.00	100,507.00

（5）战略新兴产业及其他

2023 年、2024 年，中国重工战略新兴产业及其他收入占主营业务收入的比例分别为 9.60%、8.55%，主要为子公司青岛双瑞船用 LNG 供气系统销售收入。2023 年、2024 年增长率分别为 0.54%和 6.31%。2024 年收入增长主要由于随船舶总装景气度提升及环保要求提升，船用 LNG 供气系统销售收入增长所致。2024 年船用 LNG 供气系统交付数量大幅增加，实现 LNG 供气系统销售收入 64,858.00 万元，同比增长 525.74%。

（二）吸并双方收入变动与同行业的比较情况

报告期内，吸并双方收入变动与同行业比较情况如下：

公司	2024 年	2023 年
中船防务	20.23%	26.69%
恒力重工	729.27%	3296.41%
扬子江造船	10.08%	16.45%
HD 韩国造船海洋	7.39%	22.88%
三星重工	10.73%	34.52%
韩华海洋	30.27%	52.18%
天海防务	9.81%	32.41%
江龙船艇	45.39%	77.56%
中国船舶	5.60%	25.90%
中国船舶（剔除 4 座海工平台影响）	14.85%	15.76%
中国重工	19.31%	6.13%

根据克拉克森的数据，2023 年、2024 年全球造船完工量（以载重吨计）同比上一年增长分别为 6.62%、0.27%，中国造船完工量（以载重吨计）同比上一年增长分别为 14.50%、9.03%。船舶建造产品具有高度定制化特点，不同船型、不同客户的同一船型、以及同一客户同一船型如果下单时间不同、大小不同、性能配置等要求不同，均可能因

为定制化要求不同以及市场行情不同而产生较大差异。因此，从事船舶建造业务公司的主营业务收入规模主要受当年确认收入的船型及客户要求、接单时间以及履约进度等多重因素的影响，存在差异为正常现象，具有合理性。

报告期内，中船防务收入增长率保持在 20%以上水平，高于中国船舶、中国重工收入增长率，主要由于中船防务建造船舶船型相对较小，建造周期相对较短，船舶行业景气度提升在中船防务报表体现更为及时。

报告期内，恒力重工收入增长率极高，主要由于其于 2023 年开始从事船舶建造业务，收入基数低。2023 年、2024 年船舶建造业务收入分别为 24,599.97 万元、477,329.71 万元，因此收入增长率高。

报告期内，扬子江造船、HD 韩国造船海洋、三星重工收入增长率 2023 年高于吸并双方，2024 年低于吸并双方，可能由于其主要采用时段法确认船舶建造收入，以及交付具体船型、合同生效时间以及建造进度等因素差异所致。

江龙船艇主要产品为公务执法船艇、旅游休闲船艇和特种作业船艇，天海防务主要产品为灵便型散货船、小型集装箱船等运输船和特种防务船艇等防务装备，承建船型整体吨位较小，与中国船舶、中国重工存在显著差异，不具有可比性。

（三）结合行业发展趋势、吸并双方市场地位、各类业务收入和订单变动情况等，分析各类业务可持续性

1、行业发展趋势

近年来，全球造船业三大指标逐年增长，新船价格指数节节攀升创造十年来新高。需求端在航运繁荣、老旧船舶替换和绿色船舶替代的共同驱动下保持增长，集装箱船、LNG 运输船、油轮、海洋工程、散货船等需求依次改善，供给端产能出清且缺乏弹性的现状导致造船产能持续紧张，支撑船价保持稳定上涨趋势，船舶制造行业仍处在景气上升周期，具体详见本回复之“4、关于业务”之“三、（一）目前造船业市场供需关系情况及依据，结合造船业三大指标、新船价格指数等，分析目前造船业周期所处阶段”的回复。

2、吸并双方市场地位

中国船舶、中国重工在全球造船行业均处于领先地位，具体体现为以载重吨计造船完工量、新接订单量、手持订单量均处于全球领先地位，具体详见本回复之“4、关于业务”之“一、（二）吸并双方市场地位、竞争优势及依据”的回复。

3、各类业务收入和订单变动情况

最近三年，吸并双方船舶总装相关业务及船舶配套业务收入整体保持增长趋势，具体如下：

单位：万元

公司	业务类型	2024 年	2023 年	2022 年
中国船舶	船舶修造及海洋工程	7,537,433.00	7,042,032.61	4,999,121.17
	动力装备	-	-	386,599.86
	机电设备及其他	229,313.28	313,184.77	456,178.07
	小计	**7,766,746.28**	**7,355,217.38**	**5,841,899.10**
中国重工	海洋防务及海洋开发装备	1,126,609.04	978,306.26	811,357.61
	海洋运输装备	2,120,198.63	1,412,523.27	1,384,011.08
	深海装备及舰船修理改装	711,648.06	857,590.78	802,900.31
	舰船配套及机电装备	1,025,753.15	881,483.68	870,079.67
	战略新兴产业及其他	466,053.45	438,378.30	436,042.26
	小计	**5,450,262.32**	**4,568,282.30**	**4,304,390.93**

最近三年，吸并双方船舶总装业务新接订单及在手订单规模保持增长趋势，具体如下：

单位：万载重吨

公司	项目	2024 年	2023 年	2022 年
中国船舶	新接订单	1,272.46	918.61	450.77
	在手订单	2,461.07	1,943.78	1,744.68
中国重工	新接订单	1,589.95	835.20	803.80
	在手订单	3,030.97	1,972.50	1,621.20

注：数据来源为上市公司定期报告

综上，鉴于船舶建造行业目前处于景气上升周期，结合全球船舶建造供需结构、吸并双方的市场地位、在手订单及情况，吸并双方各类业务收入具有可持续性。

三、吸并双方境内外销售产品的差异及原因，境外收入占比较高的合理性，是否与同行业公司可比；境内外收入变动是否存在差异及原因，2024 年中国船舶境外收入下降的原因及可持续性

（一）吸并双方境内外销售产品类型情况

报告期内，吸并双方境内外主要销售产品如下：

公司简称	境内销售产品	境外销售产品
中国船舶	散货船、集装箱船、油船、汽车运输船、科考船等； 风塔、LNG 罐箱、舟桥、自航浮吊以及脱硫塔、环保除锈设备、压力容器、油气模块、钢结构产品等。	集装箱船、液化气体船、汽车运输船、散货船、油船、液货船、半潜船、客滚船、沥青船、木屑船等； 浮式生产储油船 FPSO、半潜式及自升式钻井平台等。
中国重工	散货船、矿砂船、集装箱船、油船、气体运输船船等； 大型船用螺旋桨、船用阀门、船用主轴、中低速柴油机曲轴曲柄、柴油机高压共轨系统、大型船用增压器、船舶压载水处理系统、船用清洁燃料供应系统等。	油船、散货船、矿砂船、集装箱船、气体运输船等； 浮式生产储油船 FPSO 等； 大型船用螺旋桨、船用阀门、船用主轴、中低速柴油机曲轴曲柄、柴油机高压共轨系统、大型船用增压器、船舶压载水处理系统、船用清洁燃料供应系统。

（二）吸并双方境内外收入变动情况及差异原因

1、中国船舶

单位：万元

项目	2024 年		2023 年	
	金额	占比	金额	占比
国内	4,220,699.49	54.34%	3,368,095.18	45.79%
国外	3,546,046.79	45.66%	3,987,122.20	54.21%
合计	**7,766,746.28**	**100.00%**	**7,355,217.38**	**100.00%**

报告期内，中国船舶国内收入保持增长趋势，主要由于船舶订单交付增加。2024 年国外收入较 2023 年减少 441,075.41 万元，主要由于 2023 年处置四座海工平台确认收入 592,739.00 万元。如剔除该影响，2024 年中国船舶国外收入较 2023 年增长 151,663.59 万元。

剔除海工平台影响后，中国船舶 2024 年国外收入较 2023 年增长 151,663.59 万元，主要由于当年销售的单船价格提升所致。2023 年、2024 年中国船舶国外收入所涉船舶的合同生效时间分布如下：

单位：艘

时间	2024 年	2023 年
2018 年	-	1
2019 年	-	3
2020 年	-	21
2021 年上半年	13	32
2021 年下半年	21	3
2022 年上半年	14	1
2022 年下半年	1	2
2023 年	-	-
合计	49	63

2、中国重工

单位：万元

项目	2024 年		2023 年	
	金额	占比	金额	占比
境内	2,899,845.47	53.21%	2,571,435.73	56.29%
境外	2,550,416.85	46.79%	1,996,846.57	43.71%
合计	**5,450,262.32**	**100.00%**	**4,568,282.30**	**100.00%**

报告期内，中国重工境内外收入保持增长趋势，主要为船舶订单销售增加。2023 年，中国重工子公司大船重工交付两座海工平台确认收入 167,947.75 万元。

剔除海工平台影响后，中国重工 2024 年境外收入较 2023 年增长 721,518.03 万元，主要由于销售船舶数量及单价提升所致。2023 年、2024 年中国重工境外收入所涉船舶的合同生效时间分布如下：

单位：艘

时间	2024 年	2023 年
2018 年	-	3
2020 年	-	2
2021 年上半年	12	15
2021 年下半年	14	13
2022 年上半年	20	-
2022 年下半年	4	-
2023 年	3	-

时间	2024 年	2023 年
合计	53	33

3、二者差异

报告期内，中国船舶国外收入高于中国重工境外收入，主要由于：

（1）2023 年中国船舶销售的船舶数量多于中国重工，2024 年与中国重工接近

单位：艘

项目	2024 年	2023 年
中国船舶销售船舶数量	49	63
中国重工销售船舶数量	53	33

（2）销售订单合同生效时间分布如下，中国船舶销售订单分布时间与中国重工整体不存在显著差异

合同生效时间	2024 年		2023 年	
	中国船舶	中国重工	中国船舶	中国重工
2018 年	-	-	1.59%	9.09%
2019 年	-	-	4.76%	-
2020 年	-	-	33.33%	6.06%
2021 年上半年	26.53%	22.64%	50.79%	45.45%
2021 年下半年	42.86%	26.42%	4.76%	39.39%
2022 年上半年	28.57%	37.74%	1.59%	-
2022 年下半年	2.04%	7.55%	3.17%	-
2023 年	-	5.66%	-	-
合计	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

（3）2024 年中国船舶销售的国外船型与中国重工不同，整体单价高于中国重工

（三）吸并双方境外收入占比较高的合理性，以及与同行业公司对比情况及分析

吸并双方国外/境外收入占比与同行业公司对比情况如下：

公司	2024 年	2023 年
中船防务	31.86%	5.83%
恒力重工	92.31%	19.12%
天海防务	28.33%	10.66%
江龙船艇	2.38%	3.53%

公司	2024 年	2023 年
中国海防	0.33%	0.37%
亚星锚链	44.80%	42.83%
中国船舶	45.66%	54.21%
中国重工	46.79%	43.71%

注：扬子江造船未披露境外收入占比，HD 韩国造船海洋、三星重工、韩华海洋为韩国船企，其境外收入占比不具有可比性。

报告期内，吸并双方国外/境外收入占比较高，主要由于吸并双方主要从事大型远洋船舶建造，该等船舶的船东以国外船东为主。根据克拉克森的数据，2023 年、2024 年国外船东以载重吨计占全球市场比例约为 65%，吸并双方国外/境外收入占比低于这一比例主要由于船舶配套和机电装备及其他等业务国内业务占比较高。

中船防务承建船型整体吨位较小，大型远洋船舶收入占比相对更低，因此境外收入占比低于中国船舶和中国重工。

2023 年，恒力重工新从事船舶总装业务，境外收入占比可比性较低。2024 年，恒力重工境外收入占比提升至 92.31%，主要由于其承接订单主要来自海外船东。

天海防务主要从事灵便型散货船、小型集装箱船等运输船和特种防务船艇等防务装备，承建船型整体吨位较小，大型远洋船舶收入占比较低，客户主要为境内企业，因此境外收入占比低于吸并双方具有合理性。

江龙船艇产品主要为公务执法船艇、旅游休闲船艇和特种作业船艇，其中公务执法船艇 2023 年、2024 年占营业收入比例分别为 64.34%和 82.31%，该类船艇主要用于维护海洋主权及维持水域秩序的职能部门，因此境外收入占比较低。

中国海防主要从事电子防务装备、电子信息产业和试验检测等专业服务，其客户主要为国内船舶总装及配套企业，因此境外收入占比较低。

亚星锚链是全球最大的链条生产企业，主要从事船用锚链、海洋石油平台系泊链和矿用链业务，其中占收入主要部分的船用锚链、系泊链为船舶、海洋工程行业的配套行业，高强度矿用链主要用于国内主流煤矿企业，因此其境外收入占比略低于中国造船行业在全球的份额占比，境外收入占比与中国船舶、中国重工水平基本相当。

（四）2024 年中国船舶国外收入下降的原因及可持续性

2024 年国外收入较 2023 年减少 441,075.41 万元，主要由于 2023 年处置四座海工平台确认收入 592,739.00 万元。如剔除该影响，中国船舶 2024 年国外收入较 2023 年增长 151,663.59 万元。

中国船舶的船舶建造业务受不同年度船东所处区域差异及排产交付周期差异，国内外收入金额相应有所波动属于正常情况。

四、国际经济贸易政策对境内外船舶需求、吸并双方市场地位和经营业绩的影响及依据，相关影响是否已显现，吸并双方应对措施，并视情况补充风险提示

2025 年以来，国际经济贸易政策有所变动，可能给全球船舶工业未来外部环境带来一定的不确定性。根据克拉克森数据，2025 年 1-5 月全球新接订单量为 3,576.23 万载重吨，较 2024 年同期下降 50.83%，较 2023 年同期下降 25.46%，主要是由于 2024 年新造船市场火爆，当年订单量创下 17 年以来新高，导致全球现有产能较为紧张，船厂尤其是头部船厂排产已到 2029 年，加之近期国际经济贸易政策等因素短期扰动，船东、航运公司签约新船订单持短期谨慎态度。

从航运市场需求端来看，根据克拉克森的数据，2024 年按吨计全球海运贸易量为 126.14 亿吨，同比增长 2.11%;按吨英里计全球海运贸易量(即航运需求)为 66.15 万亿吨英里，同比增长 5.92%;对应全球平均运距为 5,244.2 英里，同比增长 3.73%。克拉克森同时给出 2025-2026 年全球海运贸易量预测，2025 全球按吨计全球海运贸易量 127.48 亿吨，同比增长 1.06%，2026 年全球按吨计全球海运贸易量 129.57 亿吨，同比增长 1.64%，体现全球海运贸易量整体呈现进一步增长的预期。该等航运需求基于全球化分工协作及贸易长远需求，不因国际经济贸易政策调整产生根本影响。

因此，尽管国际经济贸易政策短期内可能对全球造船业带来一定影响，全球造船业短期内可能有所波动，但从中长期来看，全球航运持续发展、绿色低碳转型加速、船龄结构带动新老船型更替以及海洋强国战略对海洋装备持续需求趋势截至目前尚未发生根本变化。

综上，虽然近期国际经济贸易政策频繁变动，国际贸易摩擦加剧，但整体经济形势及全球化分工协作整体格局未发生重大变化，国际贸易及全球航运需求持续存在，船队船舶更新换代需求仍较迫切。基于吸并双方市场地位、综合实力、在手订单情况，国际贸易政策及国际政治关系的变化不会对吸并双方的经营业绩构成重大不利影响。已在重

组报告书披露“重大风险提示”之“二、与吸收合并后存续公司相关的风险”之“全球贸易摩擦加剧风险”。

五、吸并双方国/境内和国/境外收入的核查措施、比例和结论

（一）中国船舶国内外收入的核查情况

1、访谈公司业务部门相关人员，了解公司所处行业发展趋势，公司与国内外船东的合作情况；了解公司销售业务的主要模式、交易流程、业务获取方式等；

2、了解公司与主要客户销售活动的各关键节点和内部控制情况；选取样本对公司与收入确认相关的内部控制进行测试；

3、查阅同行业公开资料，分析公司各类产品收入变动趋势与同行业可比公司的差异以及形成差异的原因；

4、获取报告期内公司按照工号/船号确认营业收入的销售清单，选取金额重大的建造和销售合同，根据新收入准则五步法的要求，检查与收入确认相关的重要合同条款，评价管理层对履约义务、收入确认的金额（包括可变对价）及在某一时点或一段时间内确认的会计判断及会计估计是否符合企业会计准则的规定及行业惯例；

5、针对国外收入，获取并检查公司销售合同、交船议定书、出口报关单、完工通知书、形式发票等，并根据收款情况及对应汇率，测算公司国外收入确认金额并与财务账面确认金额进行核对一致；

6、针对按照“时点法”确认的收入，获取并检查公司销售合同、交船议定书、出口报关单（如有）、完工通知书、销售发票等，并根据收款情况及对应汇率（如合同约定的结算货币为外币），测算公司收入确认金额并与财务账面确认金额进行核对一致；

7、结合应收账款/合同负债函证情况，对公司客户收入确认情况进行复核；

（1）报告期内，对于中国船舶按照“时点法”确认的收入，选取中国船舶各船舶总装企业交付船舶收入前 10 名船东/客户进行函证，相应的函证比例情况列示如下：

项目	2024 年			2023 年		
	发函比例	回函确认比例	回函及替代测试确认比例	发函比例	回函确认比例	回函及替代测试确认比例
国内	55.50%	13.88%	49.95%	54.52%	11.65%	52.34%
国外	48.69%	9.74%	47.72%	60.26%	14.78%	57.85%

合计	**51.50%**	**11.45%**	**48.64%**	**52.63%**	**12.50%**	**50.52%**

注：上述发函比例、回函确认比例、回函及替代测试确认比例分别为：发函金额占“时点法”确认收入总额的比例、回函金额占“时点法”确认收入总额的比例、回函及替代性测试检查金额占“时点法”确认收入总额的比例

（2）报告期内，对于中国船舶按照“时点法”确认收入的项目，除已执行函证及未回函替代测试客户外，对于剩余客户合同项目，检查了销售合同、交船议定书、出口报关单（如有）、完工通知书、销售发票及收款单据等相关资料。对于“时点法”确认收入的合同项目，执行细节性测试（不含函证及函证替代性测试部分）的收入核查情况及占比情况列示如下：

单位：万元

项目	2024 年	2023 年
国内	46.98%	32.52%
国外	50.75%	40.39%
合计	**49.22%**	**44.55%**

注：核查比例为细节性测试核查金额占“时点法”确认收入总额的比例

如上所述，对于“时点法”确认收入的项目执行函证程序（含回函及替代测试）、细节性测试的核查收入金额及核查比例情况汇总列示如下：

单位：万元

项目	2024 年			2023 年		
	函证核查比例	细节测试检查比例	核查比例合计	函证核查比例	细节测试检查比例	核查比例合计
国内	49.95%	46.98%	96.93%	52.34%	32.52%	84.86%
国外	47.72%	50.75%	98.47%	57.85%	40.39%	98.24%
合计	**48.64%**	**49.22%**	**97.86%**	**50.52%**	**44.55%**	**95.07%**

注：上述核查比例均为核查金额占“时点法”确认收入总额的比例

8、针对按照“时段法”确认收入的项目，获取并检查公司销售合同、预计总收入、预计总成本的确定依据，检查销售发票及收款单据等相关资料，选取样本检查已发生合同成本的合理性及准确性，重新测算履约进度并与公司确定的履约进度进行核对；检查客户对产品建造重大里程碑节点的确认文件，关注履约进度与客户已确认的里程碑节点是否存在重大差异；在检查的基础上，重新测算收入金额。对于“时段法”确认收入的合同项目，执行细节性测试收入核查占比情况列示如下：

项目	2024 年	2023 年
核查比例	96.28%	95.80%

9、抽取报告期内公司主要客户的回款凭证，检查后附银行单据或收款凭证等资料，对销售回款与账面记载情况进行核对，确认资金回款的真实性；

10、执行收入截止性测试，以确定收入已于适当的会计期间确认。经核查，中国船舶报告期内境内外收入确认真实、准确、完整。

（二）中国重工境内外收入的核查情况

1、访谈公司业务部门相关人员，了解公司所处行业发展趋势，公司与境内外船东的合作情况；了解公司销售业务的主要模式、交易流程、业务获取方式等；

2、了解公司与主要客户销售活动的各关键节点和内部控制情况；选取样本对公司与收入确认相关的内部控制进行测试；

3、获取报告期内公司按照工号/船号确认营业收入的销售清单，选取金额重大的建造和销售合同，根据新收入准则五步法的要求，检查与收入确认相关的重要合同条款，评价管理层对履约义务、收入确认的金额（包括可变对价）及在某一时点或一段时间内确认的会计判断及会计估计是否符合企业会计准则的规定及行业惯例；

4、针对境外收入，获取并检查公司销售合同、交船议定书、出口报关单、完工通知书、形式发票等，并根据收款情况及对应汇率，测算公司境外收入确认金额并与财务账面确认金额进行核对一致；

5、经评估后按照“时点法”确认收入的项目：

（1）报告期内，对中国重工按照“时点法”确认收入的项目情况执行函证程序。选取了 12 家（含所有重要组成部分）合计收入超所有公司汇总收入 80%以上公司进行收入函证，每家公司按照“时点法”确认的收入发函比例不低于 80%，通过执行函证程序核查的公司境内外收入金额情况。

报告期内，中国重工境内外按照“时点法”确认收入函证比例情况列示如下：

项目	2024 年			2023 年		
	发函比例	回函确认比例	回函及替代测试确认比例	发函比例	回函确认比例	回函及替代测试确认比例
境内	58.24%	27.48%	57.63%	59.79%	31.99%	59.09%
境外	78.04%	5.05%	77.97%	68.54%	0.96%	68.54%
合计	**71.51%**	**12.45%**	**71.26%**	**65.07%**	**13.26%**	**64.79%**

注：上述发函比例、回函确认比例、回函及替代测试确认比例分别为：发函金额占“时点法”确认收入总额的比例、回函金额占“时点法”确认收入总额的比例、回函及替代性测试检查金额占“时点法”确认收入总额的比例

（2）对于“时点法”确认收入的合同项目，获取并检查公司销售合同、交船议定书、出口报关单（如有）、完工通知书、销售发票等，并根据收款情况及对应汇率（如合同约定的结算货币为外币），测算公司收入确认金额并与财务账面确认金额进行核对一致，核查占比情况列示如下：

项目	2024 年	2023 年
境内	47.42%	42.84%
境外	85.32%	80.64%
合计	**72.82%**	**65.70%**

注：核查比例为核查金额占“时点法”确认收入总额的比例

6、针对按照“时段法”确认收入的项目，获取并检查公司销售合同、预计总收入、预计总成本的确定依据，检查销售发票及收款单据等相关资料，选取样本检查已发生合同成本的合理性及准确性，重新测算履约进度并与公司确定的履约进度进行核对；检查客户对产品建造重大里程碑节点的确认文件，关注履约进度与客户已确认的里程碑节点是否存在重大差异；在检查的基础上，重新测算收入金额。对于“时段法”确认收入的合同项目，执行细节性测试收入核查占比情况列示如下：

项目	2024 年	2023 年
核查比例	90.26%	92.51%

7、按照报告期内每年拟走访比例不低于当年主营业务收入的 70%进行客户筛选，经筛选后整体沟通走访客户覆盖范围包括：报告期内每年合并口径的前十大客户，重要子公司大连造船、北海造船、青岛双瑞各自前十大客户以及武昌造船、重庆红江、中南装备、平阳重工等子公司的重要客户。根据沟通后可接受走访情况，对客户进行实地走访或视频访谈，了解客户业务经营情况、与公司的交易情况、结算情况等。报告期内，财务顾问和会计师对公司境内外收入进行走访或访谈确认金额及比例列示如下：

项目	2024 年	2023 年
境内	29.62%	26.93%
境外	29.46%	26.10%
合计	**29.52%**	**26.43%**

注 1：中国重工部分客户不接受走访，未纳入走访比例统计；

注 2：上表统计的“走访或访谈比例”为本次访谈客户销售收入金额/中国重工扣除对前述客户收入后的收入金额。

8、抽取报告期内公司主要客户的回款凭证，检查后附银行单据或收款凭证等资料，对销售回款与账面记载情况进行核对，确认资金回款的真实性；

9、执行收入截止性测试，以确定收入已于适当的会计期间确认；

经核查，中国重工报告期内境内外收入确认真实、准确、完整。

六、中介机构核查意见

（一）核查程序

就上述事项，独立财务顾问中信证券与中信建投证券、会计师致同与立信主要采用了如下核查程序：

1、访谈公司业务部门相关人员，了解公司所处行业发展趋势、国际经济贸易政策变动情况及应对措施、公司市场地位、竞争优势等；

2、了解公司销售业务的主要模式、交易流程、业务获取方式等；获取并检查公司手持订单情况；

3、了解公司与主要客户销售活动的各关键节点和内部控制情况；选取样本对公司与收入确认相关的内部控制进行测试；

4、查阅同行业公开资料，了解并分析公司各类业务收入变动趋势与同行业上市公司的差异以及形成差异的原因；

5、获取报告期内公司按照工号/船号确认营业收入的销售清单，选取金额重大的建造和销售合同，根据新收入准则五步法的要求，检查与收入确认相关的重要合同条款，评价管理层对履约义务、收入确认的金额（包括可变对价）及在某一时点或一段时间内确认的会计判断及会计估计是否符合企业会计准则的规定及行业惯例；

6、获取并检查公司销售合同、交船议定书、出口报关单、完工通知书、形式发票等，并根据收款情况及对应汇率，测算公司国/境外收入确认金额并与财务账面确认金额进行核对一致；

7、对于按照“时段法”确认收入的合同项目，获取并检查公司销售合同、预计总收入、预计总成本的确定依据，选取样本检查已发生合同成本的合理性及准确性，重新

测算履约进度并与公司确定的履约进度进行核对；选取样本检查对产品建造重大里程碑节点的确认文件，关注履约进度与客户已确认的里程碑节点是否存在重大差异；在检查的基础上，重新测算收入金额；

8、对报告期内主要客户进行了实地走访或视频访谈，了解客户业务经营情况、与公司的交易情况、结算情况等；

9、抽取报告期内公司主要客户的回款凭证，检查后附银行单据或收款凭证等资料，对销售回款与账面记载情况进行核对，确认资金回款的真实性；

10、执行收入截止性测试，以确定收入已于适当的会计期间确认。

（二）核查意见

经核查，独立财务顾问中信证券与中信建投证券、会计师致同与立信认为：

1、吸并双方各类业务收入确认政策一致，符合会计准则的相关要求；吸并双方采用“时段法”确认收入的业务满足“时段法”的确认条件，相关依据能够准确合理确定履约进度。业主代表对舰船建造过程进行全程跟踪与监督，并对关键的里程碑节点进行签字确认；

2、已披露吸并双方各类业务收入变动原因，具有合理性，符合业务实际情况，与可比公司不存在显著差异，各类业务具有可持续性；

3、已披露吸并双方国内外/境内外销售产品的差异及原因，国外/境外收入占比较高符合国际航运市场实际情况，具有合理性，与从事大型船舶业务的可比公司一致。已披露国外/境外收入变动原因，2024 年中国船舶国外收入下降原因，中国船舶国外收入具有可持续性；

4、已披露近期可能影响船舶需求的国际经济贸易政策变化。基于吸并双方市场地位、综合实力、在手订单情况，以及根据现阶段所能够掌握了解的公开信息，国际贸易政策及国际政治关系的变化不会对吸并双方的经营业绩构成重大不利影响。已在重组报告书披露“重大风险提示”之“二、与吸收合并后存续公司相关的风险”之“全球贸易摩擦加剧风险”；

5、独立财务顾问和会计师已对国内外/境内外收入进行核查，相关收入真实、准确、完整。

6.关于毛利率和盈利情况

重组报告书披露，（1）报告期内，中国船舶主营业务毛利率分别为 9.51%和 9.94%，中国重工主营业务毛利率分别为 8.81%和 10.19%；（2）吸并双方各类业务毛利率变动存在差异，中国重工海洋防务及海洋开发装备、海洋运输装备毛利率变动方向相反；（3）申报材料显示，吸并双方境内外毛利率存在一定差异；（4）报告期内，中国船舶期间费用率分别为 6.66%和 6.61%，中国重工期间费用率分别为 9.31%和 9.51%；（5）报告期内中国船舶净利润分别为 29.55 亿元和 38.58 亿元，中国重工净利润分别为-8 亿元和 13.3 亿元。2023 年，中国船舶因外高桥造船处置海工平台资产确认 26.59 亿元收益，属于非经常性损益。

请公司披露：（1）吸并双方各类业务的对应关系及毛利率对比情况及差异原因，主营业务毛利率是否与可比公司可比；（2）吸并双方各类业务毛利率的变动原因，变动情况存在差异的合理性；主要项目毛利率分布情况，项目毛利率过高或过低的原因及合理性；（3）吸并双方境内外毛利率的差异情况及原因，二者是否一致，国际经济贸易政策对境外采购及毛利率的影响；（4）吸并双方期间费用率与可比公司的对比情况，二者存在较大差异的合理性；（5）在毛利率相近的情况下，吸并双方业绩差异较大的原因，报告期内业绩情况及变动与同行业可比公司是否可比；（6）2023 年，中国船舶处置海工平台资产的具体情况，分析对其业绩的具体影响；2024 年，中国重工扭亏为盈的原因，吸并双方未来是否存在业绩下滑或者亏损风险。

请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

回复：

一、吸并双方各类业务的对应关系及毛利率对比情况及差异原因，主营业务毛利率是否与可比公司可比

（一）吸并双方各类业务的对应关系及毛利率对比情况及差异原因

中国船舶主营业务中的船舶造修及海洋工程基本对应中国重工主营业务中的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业务，将中国重工该三类业务整合与中国船舶的船舶造修及海洋工程对比毛利率。其中，中国船舶的海洋工程业务与中国重工的海洋开发装备基本对应，主要为浮式生产储卸油船 FPSO、钻井平台、海上风电安装平台、特种工程船等。中国船舶主营业务中的机电设备及其他主要并非船

舶配套产品，中国重工的舰船配套及机电装备、战略新兴产业及其他主要为船舶配套产品，二者相似性较低。

公司	主营业务	2024 年	2023 年
中国船舶	船舶造修及海洋工程	9.57%	9.28%
	机电设备及其他	21.93%	14.72%
中国重工	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	7.26%	5.14%
	舰船配套及机电装备	15.20%	14.52%
	战略新兴产业及其他	23.18%	23.56%

注：上表中国重工舰船配套及机电装备毛利率与重组报告书及年报披露口径有所差异，主要原因为中国重工深海装备及舰船修理改装包括少量非船舶总装类产品，为与中国船舶总装类产品比较分析，本回复中将该部分产品收入成本并入舰船配套及机电装备板块数据中进行分析比较。

1、吸并双方船舶造修及海洋工程业务

（1）业务构成

报告期内，吸并双方船舶造修及海洋工程业务主要包括：船舶建造、船舶修理改造和海洋工程三类业务，收入占比最高的为船舶建造业务。

具体如下：

1）中国船舶

单位：万元

业务分类	收入	收入占比	成本	毛利	毛利占比
2024 年					
船舶建造	7,053,930.14	93.59%	6,394,024.04	659,906.10	91.47%
船舶修理改装	296,982.71	3.94%	249,394.70	47,588.01	6.60%
海洋工程	186,520.15	2.47%	172,557.27	13,962.88	1.94%
合计	**7,537,433.00**	**100.00%**	**6,815,976.02**	**721,456.98**	**100.00%**
2023 年					
船舶建造	5,867,989.71	83.33%	5,568,993.40	298,996.30	45.74%
船舶修理改装	317,307.54	4.51%	259,919.54	57,387.99	8.78%
海洋工程	856,735.37	12.17%	559,450.23	297,285.14	45.48%
合计	**7,042,032.61**	**100.00%**	**6,388,363.17**	**653,669.44**	**100.00%**

2）中国重工

单位：万元

业务分类	收入	收入占比	成本	毛利	毛利占比
2024 年					

业务分类	收入	收入占比	成本	毛利	毛利占比
船舶建造	3,400,486.33	87.04%	3,207,645.82	192,840.52	68.00%
船舶修理改装	432,524.33	11.07%	363,339.83	69,184.50	24.40%
海洋工程	73,861.88	1.89%	52,308.39	21,553.49	7.60%
合计	**3,906,872.55**	**100.00%**	**3,623,294.04**	**283,578.51**	**100.00%**
2023 年					
船舶建造	2,581,609.36	80.62%	2,460,391.04	121,218.32	73.63%
船舶修理改装	414,971.89	12.96%	330,046.19	84,925.70	51.58%
海洋工程	205,511.47	6.42%	247,021.38	-41,509.91	-25.21%
合计	**3,202,092.71**	**100.00%**	**3,037,458.61**	**164,634.11**	**100.00%**

（2）船舶建造业务

1）主要影响因素

船舶建造产品具有高度定制化特点，不同船型、不同客户的同一船型、以及同一客户同一船型如果下单时间不同、大小不同、性能配置等要求不同，均可能因为定制化要求不同以及市场行情不同而导致毛利率存在差异。因此，不同船舶建造企业同期毛利率存在差异属于正常现象，符合生产经营实际情况和行业特点。

报告期内，吸并双方船舶建造业务毛利率水平主要取决于以下因素：

①合同生效时间：考虑到造船行业近年趋势，整体而言报告期内实现销售的船只的合同生效时间越晚，合同价格越高，毛利率越高；

②原材料备货时间：原材料主要为钢材、配套设备，整体而言钢材合同生效时间越晚，合同价格越低。配套设备取决于具体型号、是否进口、供应商生产排期等因素影响，与合同生效时间不存在明显相关性；

③工艺成熟度：首制船或工艺成熟度相对较低的高技术含量船型由于缺少前期建造经验，建造过程中可能涉及多次调整、延期等因素影响，导致成本费用上升，一般毛利率较低。报告期内存在该情况的主要为大型液化气运输船、双燃料集装箱运输船等。成熟船型一般调整少、建造周期短，毛利率较高，比如散货船、油船、标准集装箱船、汽车运输船等。

④不同船型以及相同船型船东配置要求差异等因素亦一定程度影响单船毛利水平。

2）中国船舶

报告期内，中国船舶的船舶建造业务毛利率水平如下：

单位：万元

项目	2024 年	2023 年
毛利率	9.36%	5.10%

报告期内，中国船舶的船舶建造业务毛利率水平主要受如下因素影响：

①异常项目影响

2023 年，中国船舶收入中包括首制船。剔除该项目影响后，报告期内中国船舶的船舶建造业务毛利率分别为 6.81%和 9.36%。②民船收入端价格变化

中国船舶在 2023 年实现销售的民船合同生效日期主要集中于 2020 年至 2021 年上半年，在 2024 年实现销售的民用船型合同生效日期主要集中于 2021 年至 2022 年上半年。民船合同价格自 2021 年开始逐步回暖提升，导致 2024 年单船销售价格高于 2023 年，对毛利率形成一定正向作用，具体详见本回复之“5.关于收入”。

③民船采购端价格变化

中国船舶 2023 年实现销售的民用船型其钢材备货及锁价期间主要在 2021 年 3 月至 2022 年 6 月，2024 年实现销售的民用船型其钢材备货及锁价期间主要在 2022 年 6 月至 2023 年 9 月。2022 年 6 月至 2023 年 9 月期间，钢材售价整体处于震荡下行区间，因此 2024 年钢材耗用成本整体低于 2023 年。并且，各船型单船钢材耗用量变化亦会影响原材料成本。

各船型外购配套设备价格取决于进货渠道、具体型号、当时的供需关系等因素影响，不存在明确的趋势关系。

钢材板材价格走势

数据来源：国家统计局，产品名称：普通中板（Q235，20mm）

综上，报告期内，中国船舶的船舶建造业务毛利率水平主要受实现销售的船舶的合同生效时间及价格、钢材等主要原材料价格、外购配套设备成本、人工成本、具体产品型号等因素影响，符合其业务实际情况，具有合理性。

3）中国重工

报告期内，中国重工船舶建造业务毛利率水平如下：

单位：万元

项目	2024 年	2023 年
毛利率	5.67%	4.70%

报告期内，中国重工船舶建造业务毛利率水平主要受如下因素影响：

①首制船影响

2023 年和 2024 年包括多个首制订单，船东和船舶设计及建造团队沟通设计建造变动较频繁，导致建造过程中偶发技术攻关、设计调整等复杂情况发生，多重因素叠加下项目物资用量及工时预估与实际存在偏差，由此产生额外成本。

②民船收入端价格变化

中国重工在 2023 年实现销售的民船合同生效日期主要集中于 2018 年至 2021 年上半年，在 2024 年实现销售的民用船型合同生效日期主要集中于 2021 年至 2022 年。民

船合同价格自 2021 年开始逐步回暖提升，2024 年单船销售价格整体高于 2023 年，对毛利率形成一定正向作用，具体详见本回复之“5.关于收入”。

③民船采购端价格变化

中国重工 2023 年实现销售的民用船型其采购钢材备货及锁价期间主要在 2020 年 4 月至 2022 年 6 月，2024 年实现销售的民用船型其钢材备货及锁价期间主要在 2022 年 6 月至 2023 年 9 月。2022 年 6 月至 2023 年 9 月期间，钢材售价整体处于震荡下行区间，且各船型单船钢材耗用量变化亦会影响原材料成本，因此 2024 年钢材耗用成本整体低于 2023 年。

各船型外购配套设备价格取决于进货渠道、具体型号、当时的供需关系等因素影响，不存在明确的趋势关系。

钢材板材价格走势

数据来源：国家统计局，产品名称：普通中板（Q235，20mm）

综上，报告期内，中国重工船舶建造业务毛利率水平主要受船舶合同生效时间及价格、钢材等主要原材料价格、外购配套设备成本、人工成本、具体产品型号等因素影响，符合其业务实际情况，具有合理性。

4）吸并双方差异原因

报告期内，吸并双方船舶建造业务毛利率差异主要由于各自承接船型、承接时间、原材料采购价格等差异导致，吸并双方船舶建造业务毛利率情况具体如下：

项目	2024 年	2023 年
中国船舶	9.36%	5.10%
中国重工	5.67%	4.70%

2024 年中国重工船舶建造业务毛利率增速低于中国船舶，主要由于中国重工 2024 年销售船舶中首制船占比更高，承接船型及时间、钢材采购价格等与中国船舶存在差异导致。

（3）船舶修理改装业务

报告期内，吸并双方船舶修理改装业务收入占比整体较低且呈下降趋势，主要由于将主要生产资源向船舶建造业务倾斜所致。吸并双方报告期内船舶修理改装业务毛利率情况如下，波动原因主要由于各船只具体修理改造需求基本为定制化服务，不具有统一性和可比性。整体而言，船舶修理改装业务毛利率水平高于船舶建造业务。

单位：万元

项目	中国船舶		中国重工	
	2024 年	2023 年	2024 年	2023 年
收入	296,982.71	317,307.54	432,524.33	414,971.89
成本	249,394.70	259,919.54	363,339.83	330,046.19
毛利	47,588.01	57,387.99	69,184.50	84,925.70
毛利率	16.02%	18.09%	16.00%	20.47%

（4）海洋工程业务

报告期内，吸并双方海洋工程业务主要产品为海工平台，业务规模整体较低且具有一定偶发性特征。该业务板块的毛利率水平主要受首制订单盈亏状况的影响。

单位：万元

项目	中国船舶		中国重工	
	2024 年	2023 年	2024 年	2023 年
收入	186,520.15	856,735.37	73,861.88	205,511.47
成本	172,557.27	559,450.23	52,308.39	247,021.38
毛利	13,962.88	297,285.14	21,553.49	-41,509.91
毛利率	7.49%	34.70%	29.18%	-20.20%

1）中国船舶

2023 年，中国船舶确认处置 BOD 项目 4 座海工平台收入 592,739.00 万元，累计已发生成本金额为 495,798.10 万元，该项目实际毛利率为 16.35%；转销以前年度（2014 年至 2017 年）累计计提的存货减值金额 168,950.00 万元后，确认该项交易产生的合同毛利为 265,890.90 万元，计入非经常性损益，导致该项目财务账面毛利率为 44.86%；除此之外，中国船舶 2023 年海洋工程业务交付浮式生产储油船(FPSO)1 座、半潜船 1 座，相应确认收入金额为 263,996.37 万元，毛利率为 11.89%。

2024 年，中国船舶海洋工程业务交付浮式生产储油船(FPSO)1 座，确认收入金额 186,520.15 万元，海洋工程业务毛利率为 7.49%，中国船舶 2024 年海洋工程业务收入及毛利率均较 2023 年有所下滑，主要由于海洋工程业务订单较少，均为定制化产品，导致不同年度交付产品数量及毛利率波动较大，符合业务实际情况。

2）中国重工

2023 年，中国重工共完成销售 2 个海洋工程订单，收入共计 205,511.47 万元，占主营业务收入 4.5%，占比较小。毛利率较低原因主要为上述订单为首制订单，建造难度大、建造周期长，使得人工成本、制造费用等实际发生成本高于接单时预估成本，最终使得中国重工 2023 年海洋工程业务板块的整体毛利率为-20.20%。

2024 年，中国重工完成销售 1 个海洋工程订单，该订单收入为 69,550.96 万元，占主营业务收入 1.28%，本订单属于非首制订单且订单金额较小，毛利率为 29.18%，此外，2024 年，中国重工完成多个海工平台管件安装项目，合计收入 4,310.92 万元，综合毛利率为 19.71%。

综上，海工工程项目属于高度定制化订单，毛利率与签约时间、项目规模、建造周期、技术难度等高度相关，不同项目之间差异较大。吸并双方海洋工程业务收入占主营业务收入比例较低，其收入及毛利率波动对于吸并双方业绩影响整体较小。

（5）船舶造修及海洋工程业务总体毛利率

报告期内，吸并双方船舶造修及海洋工程业务总体毛利率受船舶建造、船舶修理改装、海洋工程三类业务的收入占比及各业务毛利率综合影响所致，吸并双方船舶造修及海洋工程各类业务毛利率及变动原因分析如上所述。

业务分类	中国船舶			中国重工		
	收入占比	毛利率	毛利率贡献	收入占比	毛利率	毛利率贡献

业务分类	中国船舶			中国重工		
	收入占比	毛利率	毛利率贡献	收入占比	毛利率	毛利率贡献
2024 年						
船舶建造	93.59%	9.36%	8.76%	87.04%	5.67%	4.94%
船舶修理改装	3.94%	16.02%	0.63%	11.07%	16.00%	1.77%
海洋工程	2.47%	7.49%	0.18%	1.89%	29.18%	0.55%
合计	**100.00%**	**9.57%**	**9.57%**	**100.00%**	**7.26%**	**7.26%**
2023 年						
船舶建造	83.32%	5.10%	4.25%	80.62%	4.70%	3.79%
船舶修理改装	4.51%	18.09%	0.82%	12.96%	20.47%	2.65%
海洋工程	12.17%	34.70%	4.22%	6.42%	-20.20%	-1.30%
合计	**100.00%**	**9.28%**	**9.28%**	**100.00%**	**5.14%**	**5.14%**

报告期内，吸并双方主要收入及毛利来自船舶建造业务，在剔除异常项目等因素影响后，船舶建造业务中国船舶、中国重工毛利率水平基本接近。

报告期内，中国船舶的船舶修理及改装业务收入规模、占比低于中国重工，该类业务毛利率整体高于船舶建造业务且具有定制化特征，毛利率存在一定波动属于正常情况。报告期内吸并双方船舶修理及改装业务毛利率水平不存在显著差异。

报告期内，吸并双方海洋工程业务毛利率水平均存在较大波动，具体原因详见本题回复之“一、（一）、1、（4）海洋工程业务”。该类业务收入及毛利率水平具有一定偶发性特征，对吸并双方毛利率水平构成一定扰动。该业务不属于吸并双方核心业务。

2、吸并双方船舶配套及机电设备业务

中国船舶主营业务中的机电设备及其他主要并非船舶配套产品，中国重工的舰船配套及机电装备、战略新兴产业及其他主要为船舶配套产品，二者可比性较低，分别分析如下：

（1）中国船舶

报告期内，中国船舶机电设备及其他业务主要包括 LNG 罐箱、自航浮吊以及脱硫塔、焚烧炉、环保除锈设备、压力容器、钢结构、电梯、社会保障建设项目等产品，占营业收入的比例低于 5%。2024 年毛利率较 2023 年有所提升主要由于毛利率相对较低的钢结构件制作项目和社会保障建设项目收入占比下降所致。

单位：万元

项目	机电配套及其他		钢结构及社会保障建设项目		扣减钢结构及社会保障建设项目	
	2024 年	2023 年	2024 年	2023 年	2024 年	2023 年
收入	229,313.28	313,184.77	415.73	121,416.18	228,897.55	191,768.59
成本	179,030.94	267,089.03	403.18	111,360.64	178,627.76	155,728.39
毛利	50,282.34	46,095.74	12.55	10,055.54	50,269.79	36,040.20
毛利率	21.93%	14.72%	3.02%	8.28%	21.96%	18.79%

（2）中国重工

报告期内，中国重工船舶配套及机电设备业务主要包括螺旋桨、船用中压阀门等产品，该板块营业收入占比约为 19%-20%。2024 年收入较 2023 年增长 149,525.04 万元、增长率 16.12%，主要由于：一方面，随着船舶总装业务市场景气度提升，下游客户对配套设备的需求增加，推动产品销量增长；另一方面，受原材料价格波动、产品技术升级及市场供需关系变化影响，相关产品单价提升，进一步带动业务收入规模扩大，详见本回复之问题“5.关于收入”之“二、吸并双方各类业务收入变动原因，是否与可比公司变动一致，结合行业发展趋势、吸并双方市场地位、各类业务收入和订单变动情况等，分析各类业务可持续性”的相关内容。2023 年、2024 年毛利率水平基本持平，不存在异常波动。

单位：万元

项目	2024 年	2023 年
收入	1,077,336.32	927,811.28
成本	913,593.37	793,096.99
毛利	163,742.95	134,714.29
毛利率	15.20%	14.52%

3、中国重工战略新兴产业及其他业务

报告期内，中国重工战略新兴产业及其他业务主要包括压载水系统、船用 LNG 供气系统等产品，占营业收入的比例约为 8%-10%。2024 年收入较 2023 年增长 27,675.15 万元，增长率 6.31%。关于收入增长的具体数据及分析，详见本回复问题“5.关于收入”之“二、吸并双方各类业务收入变动原因，是否与可比公司变动一致，结合行业发展趋势、吸并双方市场地位、各类业务收入和订单变动情况等，分析各类业务可持续性”的相关内容。

报告期内，该类业务毛利率水平基本持平，不存在异常波动。中国船舶不存在该类业务。

单位：万元

项目	2024 年	2023 年
收入	466,053.45	438,378.30
成本	358,038.71	335,112.99
毛利	108,014.74	103,265.31
毛利率	23.18%	23.56%

（二）吸并双方主营业务毛利率与可比公司对比情况

1、船舶总装业务对比

报告期内，中国船舶、中国重工船舶总装类业务毛利率水平与可比公司比较情况如下：

公司	2024 年	2023 年
中船防务	7.62%	5.72%
恒力重工	12.34%	-0.54%
扬子江造船	28.66%	22.44%
HD 韩国造船海洋	10.31%	5.47%
三星重工	9.30%	8.06%
韩华海洋	6.35%	1.33%
天海防务	14.57%	10.58%
江龙船艇	7.45%	12.97%
均值	**12.08%**	**8.25%**
中国船舶船舶造修及海洋工程	9.57%	9.28%
中国重工船舶造修及海洋工程	7.26%	5.14%

报告期内，除扬子江造船毛利率在 20%以上之外，其他主要从事远洋船舶建造业务的公司恒力重工、HD 韩国造船海洋、三星重工、韩华海洋毛利率均基本处于 10%及以下水平。恒力重工 2023 年开始从事船舶总装业务，其报告期内业务规模整体较小，导致个别船型毛利率对整体毛利率影响较大，数据参考性较低。

整体而言，中国船舶的船舶造修及海洋工程业务毛利率水平与 HD 韩国造船海洋、三星重工水平较为接近。中国重工毛利率水平与中船防务、韩华海洋水平较为接近，与实现销售的具体船型、合同签订时间及价格以及原材料、设备采购价格相关。根据年报

披露信息，韩国造船海洋 2024 年实现销售的船型为 LNG 船、液化石油气（LPG）运输船、集装箱船、成品油/化学品运输船、原油运输船、汽车运输船、滚装船及 LNG 加注船。韩华海洋 2024 年实现销售的船型为液化天然气船、集装箱船、油船、化学品船、FPSO、钻井平台等。三星重工 2024 年实现销售的船型为超大型集装箱船、液化天然气船、油船、FPSO 等。剔除异常等因素影响后，吸并双方船舶造修业务毛利率水平与 HD 韩国造船海洋、三星重工水平较为接近。

天海防务主要从事灵便型干散货运输船、油化船、支线集装箱船、滚装船等运输船舶以及海工船舶、特种船舶等，建造船型相对较小。江龙船艇主要从事公务执法船艇、旅游休闲船艇和特种作业船艇建造。天海防务、江龙船艇均与吸并双方存在差异，数据可比性较低。

2、船舶配套及其他业务对比

报告期内，中国船舶、中国重工非船舶总装类业务毛利率水平与可比公司比较情况如下：

公司	2024 年	2023 年
中国海防	28.02%	31.50%
亚星锚链	31.41%	30.59%
巨力索具	20.40%	21.22%
海兰信	33.93%	23.23%
中科海讯	27.40%	-6.57%
ST 瑞科	28.98%	34.34%
潍柴重机	11.32%	12.11%
中国动力	14.81%	13.28%
均值	24.53%	19.96%
中国船舶非船舶总装类业务	21.93%	14.72%
中国船舶非船舶总装类业务（扣除钢结构和社会保障建设项目后）	21.96%	18.79%
中国重工非船舶总装类业务	17.61%	17.42%

报告期内，中国船舶、中国重工非船舶总装类业务（扣除异常项目后）毛利率水平与主要从事船舶配套设备类业务可比公司毛利率均值不存在重大差异。中国船舶、中国重工与可比公司毛利率差异主要由于各公司主要产品及行业地位存在具体差异，毛利率存在一定差异属于正常情况，具有合理性。例如，潍柴重机与中国动力主要产品包括船

用发动机，毛利率约为 11%-15%；中国海防、海兰信、中科海迅、ST 瑞科的业务和产品与电子、探测、自动化等相关，毛利率约为 20%-30%；亚星锚链和巨力索具的业务和产品分别主要为锚链和索具，与各可比公司均存在较大差异，毛利率分别为约 30%和 20%。

二、吸并双方各类业务毛利率的变动原因，变动情况存在差异的合理性；主要项目毛利率分布情况，项目毛利率过高或过低的原因及合理性

（一）吸并双方各类业务毛利率的变动原因，变动情况存在差异的合理性

报告期内，吸并双方各类业务毛利率变动原因、变动情况及差异原因详见本题回复之“一、吸并双方各类业务的对应关系及毛利率对比情况及差异原因，主营业务毛利率是否与可比公司可比”的相关内容。

（二）主要项目毛利率分布情况，项目毛利率过高或过低的原因及合理性

1、各主要船型毛利率分布

吸并双方毛利率波动及差异主要体现在船舶总装建造业务。船舶建造产品具有高度定制化特点，不同船型、不同客户的同一船型、以及同一客户同一船型如果下单时间不同、大小不同、性能配置等要求不同，均可能因为定制化要求不同以及市场行情不同而导致毛利率存在差异。此外采购成本差异、人工成本差异以及承建船厂差异（吸并双方下属船厂存在各自更擅长的船型）亦会对毛利率产生影响。因此，各船舶建造项目毛利率存在差异属于正常现象，符合生产经营实际情况和行业特点。

报告期内，吸并双方部分船型毛利率相对较高主要原因包括：①所建造船型为成熟船型，具有批量建造生产优势成本费用控制较好；②附加值较高的高技术船型毛利率相对较高；③合同签署时船价较高及建造期间采购钢材等原材料价格处于相对较低水平。

报告期内，吸并双方部分船型毛利率相对较低主要原因包括：①所建造船型为首制船，建造过程中涉及调整变更及经验不足导致成本费用增加；②部分船型总体建造数量少、定制化程度高不具有批量生产优势；③合同签署时船价较低，建造期间钢材、生产及外协成本上涨。

报告期内，吸并双方毛利率水平存在波动符合生产经营实际情况。

2、毛利率过高或过低项目

报告期内，吸并双方不存在毛利率过高的项目，存在项目毛利率过低的民船项目，主要情况如下：

（1）中国船舶

报告期内，中国船舶存在毛利率过低的项目，主要原因包括首制船、钢材价格波动、人工及外协成本波动及订单承接时间等影响，具体说明如下：

1）首制船及未成熟船型

由于缺少前期建造经验且相关项目工艺难度高、建设难度大，相关船型在建造过程中可能涉及多次调整、延期等因素影响，导致其成本费用上升，毛利率通常较低。

2）钢材价格波动

自 2020 年底，钢材市场价格持续走高，从 4,000 元/吨至 2021 年年中已攀升至 6,000 元/吨以上，涨幅超过 50%，各项目实际材料综合单价较订单承接时的协议基价增幅明显，显著推高采购成本。

3）劳务及外协成本波动

中国船舶为保证生产进度，以及相关工人提效上量目标未达预期，导致劳务成本和外协成本增加。

4）订单承接时间

中国船舶部分船舶订单承接时，全球造船市场正处于复苏阶段，船价整体处于低位，导致合同定价不高。

（2）中国重工

报告期内，中国重工存在毛利率过低的项目，主要原因包括首制船、钢材价格波动、人工及外协成本波动及订单承接时间等影响，具体说明如下：

1）首制船

由于缺少前期建造经验，首制船建造过程中可能涉及多次调整、延期等因素影响，导致其成本费用上升，毛利率通常较低。

2）钢材价格波动

自 2020 年底，钢材市场价格持续走高，从 4,000 元/吨至 2021 年年中已攀升至 6,000 元/吨以上，涨幅超过 50%，各项目实际材料综合单价较订单承接时的协议基价增幅明显，显著推高采购成本。

3）人工及外协成本波动

中国重工为保证生产进度和外协队伍施工的稳定性，人工及外协用工持续走高。

4）订单承接时间

中国重工部分民船订单承接时，全球造船市场正处于复苏阶段，船价整体处于低位，导致合同定价不高。

综上，报告期内吸并双方存在毛利率过低的项目，主要原因包括首制船、订单承接时间、钢材价格波动、人工及外协成本波动等影响，符合其业务实际情况，具有合理性。

三、吸并双方境内外毛利率的差异情况及原因，二者是否一致，国际经济贸易政策对境外采购及毛利率的影响

（一）吸并双方境内外毛利率对比情况，二者是否一致

报告期内，吸并双方国内外/境内外业务毛利率情况如下：

公司	项目	2024 年	2023 年
中国船舶	国内	10.42%	6.46%
	国外	9.36%	12.09%
	主营业务	9.94%	9.51%
中国重工	境内	12.86%	14.50%
	境外	7.16%	1.48%
	主营业务	10.19%	8.81%

1、中国船舶

报告期内，中国船舶国内外业务毛利率水平如下：

项目	2024 年	2023 年
国内	10.42%	6.46%
国外	9.36%	12.09%
国外剔除处置 4 座海工平台	9.36%	6.37%

报告期内，中国船舶 2023 年国内业务毛利率低于国外毛利率，主要受国外处置 4 座海工平台项目影响。剔除处置 4 座海工平台项目影响后，中国船舶国内及国外毛利率均保持上升，国内业务毛利率高于国外。除此之外，中国船舶毛利率较高的机电设备及其他业务主要为国内收入，船舶修理改装业务基本为定制化服务，海洋工程业务规模整体较低且具有一定偶发性特征。

2、中国重工

报告期内，中国重工境内外业务毛利率水平具体如下：

项目	2024 年	2023 年
境内	12.86%	14.50%
境外	7.16%	1.48%

报告期内，中国重工境内毛利率高于境外主要由于：（1）毛利率较高的船舶配套及机电设备业务和战略新兴产业业务收入主要为境内收入，且前述板块业务收入占中国重工境内收入比例达 45%，相关业务毛利率维持在 17%以上，对境内业务毛利率形成有力支撑；（2）船舶修理改装业务基本为定制化服务，海洋工程业务规模整体较低且具有一定偶发性特征，船舶建造业务首制订单由于技术探索、工艺磨合及成本控制难度大，对盈利水平产生非持续性抑制。

3、吸并双方比较

2023 年，中国船舶国内毛利率低于中国重工主要由于首制船影响、毛利率较高的船舶配套业务、战略新兴业务占中国重工境内收入比例较高。国外毛利率高于中国重工主要由于中国船舶 2023 年处置海工平台毛利率较高，以及销售具体船型、签约时间及原材料采购成本综合影响。

2024 年，中国船舶国内毛利率低于中国重工主要由于毛利率较高的船舶配套业务、战略新兴业务占中国重工境内收入比例较高。中国船舶国外毛利率高于中国重工主要由于销售具体船型、签约时间及原材料采购成本综合影响。

剔除异常项目等影响后，2023 年中国船舶、中国重工国外/境外民船建造业务毛利率水平较为接近，中国船舶国内毛利率高于中国重工主要由于销售船型、签约时间、原材料采购成本等方面因素影响所致。2024 年，中国船舶国内民船建造业务毛利率高于

中国重工，国外低于中国重工，主要由于吸并双方销售具体船型、签约时间、原材料采购成本等方面因素影响所致。中国重工毛利较高的船型国外客户占比较高。

（二）国际经济贸易政策对境外采购及毛利率的影响

1、采购端

报告期内，吸并双方涉及境外采购的主要内容包括部分船用发动机及附属设备、船用发电机、船用液货系统、船用再液化装置、船用通讯导航系统等，向境内或境外供应商采购的主要决策因素包括：船东是否有指定性要求、满足船东要求的性能配置的供应商、各供应商供货时间与船舶建造进度的匹配性、价格及预付款比例等商业条款安排等。

截至目前，国际经济贸易政策变化未对吸并双方境外采购内容的可操作性或采购价格产生重大影响，亦未对项目毛利率产生重大影响。

2、销售端

船舶总装具有建造时间长的特点。报告期内，吸并双方销售的国外/境外产品合同签订时间主要集中在 2020-2022 年期间，当时国际经济贸易政策未发生重大变化。

吸并双方根据合同约定及交付计划，将在 2025-2029 期间交付船东实现收入。由于该等合同已经签订生效，船东已经支付合同签约款及根据船舶建造进度支付履约进度款，支付比例约为 10%-50%。同时在目前国际经济贸易政策存在较大不确定性的背景下，国际船队对于船舶新老更新及环保节能的需求未发生重大变化，全球造船技术及产能布局未发生重大变化，因此，全球船舶供需结构未发生重大变化，目前吸并双方已签订合同在正常履行中。

吸并双方在该等销售合同生效时，通常与主要配套件供应商签订采购合同，锁定发动机、发电机等主要设备的价格，相关合同执行的毛利率水平基本可控。

综上，根据截至目前的采购销售订单情况并结合现阶段掌握信息，国际经济贸易政策对吸并双方未来一定期间毛利率水平不构成重大不利影响。

四、吸并双方期间费用率与可比公司的对比情况，二者存在较大差异的合理性

（一）吸并双方期间费用比较

报告期内，吸并双方期间费用率比较情况如下：

单位：万元

项目	中国船舶		中国重工	
	金额	占比	金额	占比
2024 年				
销售费用	5,872.11	0.07%	26,876.51	0.48%
管理费用	309,735.26	3.94%	395,720.83	7.14%
研发费用	361,028.28	4.59%	200,203.24	3.61%
财务费用	-157,578.20	-2.01%	-95,766.77	-1.73%
期间费用合计	**519,057.45**	**6.61%**	**527,033.81**	**9.50%**
2023 年				
销售费用	5,874.41	0.08%	27,716.71	0.59%
管理费用	309,587.49	4.14%	396,941.12	8.50%
研发费用	313,914.10	4.19%	151,519.13	3.24%
财务费用	-131,093.02	-1.75%	-141,246.46	-3.02%
期间费用合计	**498,282.98**	**6.66%**	**434,930.49**	**9.31%**

报告期内，中国船舶、中国重工销售、管理、研发、财务费用占营业收入的比例整体较为稳定。销售费用占比较低主要由于船舶总装业务涉及的推广销售行为整体较少。管理费用占比下降主要由于收入规模提升。研发费用占比提升主要由于研发项目增加及部分大型研发项目投入较高。报告期内，中国船舶财务费用率基本持平，中国重工财务费用增加主要由于报告期内利息收入同比减少。

报告期内，吸并双方期间费用率对比情况如下：

1、销售费用

报告期内，吸并双方销售费用整体规模均较为稳定，明细构成比较情况如下：

单位：万元

项目	中国船舶		中国重工	
	金额	占比	金额	占比
2024 年				
职工薪酬	3,890.52	66.25%	12,798.19	47.62%
广告宣传费	152.63	2.60%	4,941.73	18.39%
差旅费	331.7	5.65%	3,192.03	11.88%
其他	1,497.26	25.50%	5,944.56	22.11%
销售费用合计	5,872.11	100.00%	26,876.51	100.00%

项目	中国船舶		中国重工	
	金额	占比	金额	占比
船舶总装销售费用	5,872.11		1,592.95	
船舶总装销售费用率	0.08%		0.04%	
2023 年				
职工薪酬	3,554.24	60.50%	12,448.60	44.91%
广告宣传费	192.5	3.28%	4,703.67	16.97%
差旅费	309.59	5.27%	2,510.67	9.06%
其他	1,818.08	30.95%	8,053.76	29.06%
销售费用合计	5,874.41	100.00%	27,716.71	100.00%
船舶总装销售费用	5,874.41		1,690.88	
船舶总装销售费用率	0.08%		0.05%	

报告期内，中国重工销售费用中各项明细金额均显著高于中国船舶，主要由于中国重工下属船舶配套等业务涉及的销售推广需求高于船舶总装业务，导致从事销售活动的人员、开展的广告宣传活动以及对应的差旅费用规模均高于中国船舶。剔除船舶配套业务对应的销售费用后，中国船舶、中国重工销售费用率均较低。

2、管理费用

报告期内，吸并双方管理费用明细构成比较情况如下：

单位：万元

项目	中国船舶		中国重工	
	金额	占比	金额	占比
2024 年				
职工薪酬	160,857.11	51.93%	229,934.12	58.11%
折旧费	16,803.58	5.43%	33,086.35	8.36%
修理费	64,146.60	20.71%	32,663.74	8.25%
无形资产摊销	10,936.88	3.53%	20,067.58	5.07%
其他	56,991.09	18.40%	79,969.03	20.21%
管理费用合计	309,735.26	100.00%	395,720.83	100.00%
2023 年				
职工薪酬	150,324.61	48.56%	233,388.30	58.80%
折旧费	22,112.62	7.14%	25,703.52	6.48%
修理费	72,457.00	23.40%	32,171.56	8.10%

项目	中国船舶		中国重工	
	金额	占比	金额	占比
无形资产摊销	12,693.99	4.10%	17,254.54	4.35%
其他	51,999.27	16.80%	88,423.19	22.27%
管理费用合计	309,587.49	100.00%	396,941.12	100.00%

报告期内，中国重工管理费用高于中国船舶，主要由于中国重工下属公司数量显著多于中国船舶，相应涉及的管理人员数量高于中国船舶。

单位：个、人、万元

项目	中国船舶		中国重工	
	2024 年	2023 年	2024 年	2023 年
合并报表范围全级次下属公司数量	33	33	74	78
管理人员数量	3,260	3,568	5,576	6,789
管理人员人均薪酬	49.34	42.13	41.24	34.38

注：2024 年中国重工管理人员数量较 2023 年下降较多，主要原因为人员分流、机构改革和子公司宜昌江峡解散关停所致；2024 年中国重工计提 40,047.43 万元辞退福利，故人均薪酬较 2023 年高。

如将中国重工管理费用按船舶总装、配套拆分，中国重工船舶总装类业务管理费用率与中国船舶不存在显著差异，具体如下：

单位：万元

项目	中国船舶		中国重工船舶总装	
	金额	占比	金额	占比
2024 年				
职工薪酬	160,857.11	51.93%	124,839.14	52.49%
折旧费	16,803.58	5.43%	24,364.89	10.25%
修理费	64,146.60	20.71%	26,069.28	10.96%
无形资产摊销	10,936.88	3.53%	13,577.87	5.71%
其他	56,991.09	18.40%	48,955.20	20.59%
管理费用合计	**309,735.26**	**100.00%**	**237,806.38**	**100.00%**
管理费用率		3.99%		6.01%
2023 年				
职工薪酬	150,324.61	48.56%	130,961.05	53.25%
折旧费	22,112.62	7.14%	18,434.66	7.50%
修理费	72,457.00	23.40%	31,365.00	12.76%
无形资产摊销	12,693.99	4.10%	10,858.29	4.42%

项目	中国船舶		中国重工船舶总装	
	金额	占比	金额	占比
其他	51,999.27	16.80%	54,252.51	22.07%
管理费用合计	**309,587.49**	**100.00%**	**245,871.51**	**100.00%**
管理费用率		4.21%		7.57%

3、研发费用

报告期内，吸并双方研发费用均有所增加，明细构成比较情况如下：

单位：万元

项目	中国船舶		中国重工	
	金额	占比	金额	占比
2024 年				
材料费	141,994.85	39.33%	95,732.49	47.82%
工资及劳务费	135,055.02	37.41%	57,197.29	28.57%
外协费	37,757.46	10.46%	16,909.53	8.45%
其他	46,220.95	12.80%	30,363.94	15.17%
研发费用合计	**361,028.28**	**100.00%**	**200,203.24**	**100.00%**
2023 年				
材料费	111,167.00	35.41%	63,376.56	41.83%
工资及劳务费	108,078.11	34.43%	48,259.09	31.85%
外协费	36,430.06	11.61%	12,718.32	8.39%
其他	58,238.93	18.55%	27,165.15	17.93%
研发费用合计	**313,914.10**	**100.00%**	**151,519.13**	**100.00%**

注：工资及劳务费与中国船舶年度报告披露的金额差异主要为上表中工资及劳务费包括内部设计人员费用，中国船舶年度报告中作为设计费单独披露。

报告期内，中国船舶研发费用高于中国重工，主要由于大型研发项目较多，单个项目研发投入较高所致，具体如下：

单位：万元

项目	中国船舶		中国重工	
	2024 年	2023 年	2024 年	2023 年
研发项目数量	499	454	896	919
平均研发费用	723.50	691.44	223.44	164.87

4、财务费用

报告期内，吸并双方财务费用明细构成如下：

单位：万元

项目	中国船舶		中国重工	
	金额	占比	金额	占比
2024 年				
利息支出	35,078.94	-22.26%	55,003.36	-57.43%
减：利息收入	173,038.28	-109.81%	198,322.98	-207.09%
汇兑损益	-20,443.15	12.97%	44,546.34	-46.52%
手续费及其他	824.28	-0.52%	3,006.51	-3.14%
财务费用合计	-157,578.20	100.00%	-95,766.77	100.00%
2023 年				
利息支出	54,027.17	-41.21%	61,948.47	-43.86%
减：利息收入	190,588.96	-145.38%	223,858.76	-158.49%
汇兑损益	4,785.96	-3.65%	16,850.58	-11.93%
手续费及其他	682.80	-0.52%	3,813.25	-2.70%
财务费用合计	-131,093.02	100.00%	-141,246.46	100.00%

报告期内，吸并双方财务费用为负主要由于利息收入金额较高，原因为在船舶行业处于景气周期阶段，吸并双方作为总装建造企业具有一定资金优势。中国船舶截至 2023 年 12 月 31 日、2024 年 12 月 31 日时点的定期存款总额分别为 365.92 亿元、352.24 亿元；中国重工截至 2023 年 12 月 31 日、2024 年 12 月 31 日时点的定期存款总额分别为 541.67 亿元、552.77 亿元。

中国重工利息支出高于中国船舶主要因贷款规模差异产生的，中国船舶截至 2023 年 12 月 31 日、2024 年 12 月 31 日时点的贷款总额分别为 251.64 亿元、160.06 亿元；中国重工截至 2023 年 12 月 31 日、2024 年 12 月 31 日时点的贷款总额分别为 255.60 亿元、287.83 亿元。

吸并双方出口业务多以美元结算，为对冲美元汇率波动风险，采用与金融机构签署远期外汇合同、远期外汇期权等方式规避美元汇率波动风险，其中未指定为有效套期工具的手持远期外汇期权公允价值变动计入当期损益（财务费用）。吸并双方汇兑损益差异主要系外币远期合同持仓规模、签约汇率、交割时间及套期关系指定差异等因素共同影响所致。2024 年中国船舶汇兑损益结果为实现收益，主要由于中国船舶所持外币资产汇率变动所致。

（二）与可比公司比较

报告期内，吸并双方期间费用比率与可比公司比较情况如下：

1、与主营业务为船舶总装的可比公司比较

公司	2024 年					2023 年				
	销售费用	管理费用	研发费用	财务费用	期间费用率	销售费用	管理费用	研发费用	财务费用	期间费用率
中船防务	0.25%	3.42%	4.58%	-1.45%	6.80%	0.18%	4.11%	4.08%	-2.16%	6.21%
恒力重工	0.10%	3.93%	0.97%	2.33%	7.33%	0.57%	9.48%	2.47%	13.67%	26.19%
扬子江造船	-	3.19%	-	0.45%	3.63%	-	2.62%	-	0.40%	3.02%
HD 韩国造船海洋	4.55%		-	12.93%	17.47%	3.60%		-	4.07%	7.66%
三星重工	4.22%		-	3.65%	7.87%	5.15%		-	3.62%	8.76%
韩华海洋	4.14%		-	10.88%	15.02%	3.99%		-	12.13%	16.12%
天海防务	1.34%	6.48%	1.42%	0.67%	9.91%	0.69%	5.96%	1.09%	0.39%	8.13%
江龙船艇	1.00%	3.52%	3.16%	-0.49%	7.19%	1.21%	5.30%	5.03%	-1.10%	10.44%
均值（不包括四家境外上市公司）	**0.67%**	**4.34%**	**2.53%**	**0.27%**	**7.81%**	**0.66%**	**6.21%**	**3.17%**	**2.70%**	**12.74%**
中国船舶	0.07%	3.94%	4.59%	-2.01%	6.61%	0.08%	4.14%	4.19%	-1.75%	6.66%
中国重工	0.48%	7.14%	3.61%	-1.73%	9.50%	0.59%	8.50%	3.24%	-3.02%	9.31%
中国重工船舶总装	**0.04%**	**6.01%**	**-**	**-**	**-**	**0.05%**	**7.57%**	**-**	**-**	**-**

注 1：扬子江造船为新加坡上市公司仅披露管理费用和财务费用，未单独披露销售费用和研发费用。HD 韩国造船海洋、三星重工、韩华海洋为韩国上市公司，其将销售与管理费用合并披露并披露财务费用，未单独披露研发费用。

报告期内，中国船舶、中国重工（船舶总装）销售费用率、管理费用率与中船防务、恒力重工水平接近。销售费用与管理费用合计费用率与 HD 韩国造船海洋、三星重工、韩华海洋水平接近，不存在显著差异。江龙船艇、天海防务相关费用率高于中国船舶、中国重工主要由于主营业务存在显著差异，不具有可比性。

报告期内，中国船舶研发费用率略高于中船防务、中国重工研发费用率低于中船防务，二者均高于恒力重工。扬子江造船、HD 韩国造船海洋、三星重工、韩华海洋未披露研发费用情况。

报告期内，中国船舶、中国重工回款及资金状况较好，财务费用率均为负数，与中船防务水平接近，低于可比公司水平。

2、与主营业务为船舶配套的可比公司比较

公司	2024 年		2023 年	
	销售费用率	管理费用率	销售费用率	管理费用率
中国海防	2.14%	8.92%	2.81%	8.67%
亚星锚链	3.56%	6.42%	4.29%	6.79%
巨力索具	10.70%	5.91%	8.76%	5.36%
海兰信	17.87%	17.19%	9.76%	10.09%
中科海讯	3.42%	18.84%	6.74%	23.73%
ST 瑞科	3.92%	21.36%	5.60%	30.60%
潍柴重机	1.49%	2.48%	2.34%	3.08%
中国动力	0.78%	4.94%	1.62%	5.00%
均值	5.49%	10.76%	5.24%	11.67%
中国重工配套	4.52%	10.29%	4.82%	11.10%

报告期内，中国重工配套业务销售费用率、管理费用率略低于可比公司均值，在合理区间内。

五、在毛利率相近的情况下，吸并双方业绩差异较大的原因，报告期内业绩情况及变动与同行业可比公司是否可比

（一）在毛利率相近的情况下，吸并双方业绩差异较大的原因

报告期内，吸并双方损益表主要科目比较及差异情况如下：

单位：万元

项目	2024 年			2023 年		
	中国船舶	中国重工	差额	中国船舶	中国重工	差额
营业收入	7,858,440.65	5,543,629.64	2,314,811.01	7,483,850.44	4,670,266.76	2,813,583.68
营业成本	7,056,547.09	4,944,542.26	2,112,004.83	6,754,188.20	4,216,372.27	2,537,815.93
营业毛利	801,893.56	599,087.38	202,806.18	729,662.24	453,894.49	275,767.75
期间费用	519,057.45	527,033.81	-7,976.36	498,282.98	434,930.49	63,352.49
其他收益	70,663.31	62,103.38	8,559.93	66,707.94	37,967.41	28,740.53
投资收益	74,660.28	69,223.55	5,436.73	53,940.31	20,511.71	33,428.60
信用减值损失	2,789.90	3,431.97	-642.07	2,345.68	14,128.47	-11,782.79
资产减值损失	393.25	13,372.90	-12,979.65	26,733.34	104,765.46	-78,032.12
资产处置收益	-802.11	2,832.12	-3,634.23	113.12	727.20	-614.08
营业利润	400,379.59	136,289.51	264,090.08	299,449.64	-75,033.77	374,483.41
营业外收支净额	9,507.13	2,296.35	7,210.78	2,774.52	-877.39	3,651.91
所得税费用	24,126.86	5,623.16	18,503.70	6,757.80	4,084.08	2,673.72
净利润	385,759.85	132,962.70	252,797.15	295,466.36	-79,995.24	375,461.60
归母净利润	361,413.56	131,067.90	230,345.66	295,739.70	-78,670.07	374,409.77
非经常性损益影响	54,223.31	69,806.84	-15,583.53	324,804.40	27,511.41	297,292.99
扣非归母净利润	307,190.25	61,261.07	245,929.18	-29,064.70	-106,181.47	77,116.77

1、毛利差异

报告期内吸并双方毛利率水平差异较小，但 2023 年、2024 年中国船舶营业收入分别高于中国重工 2,813,583.68 万元、2,314,811.01 万元，因此中国船舶 2023 年、2024 年毛利规模分别高于中国重工 275,767.75 万元、202,806.18 万元，是二者盈利水平差异的核心影响因素。吸并双方收入及毛利率差异详见本回复之“5.关于收入”和本题之“二、吸并双方各类业务毛利率的变动原因，变动情况存在差异的合理性；主要项目毛利率分布情况，项目毛利率过高或过低的原因及合理性”的相关回复。

2、期间费用

2023 年，中国船舶期间费用高于中国重工 63,352.49 万元，2024 年中国船舶期间费用与中国重工基本持平。期间费用的差异详见本题之“四、吸并双方期间费用率与可比公司的对比情况，二者存在较大差异的合理性”的相关回复。

3、投资收益

中国船舶 2023 年、2024 年投资收益分别高于中国重工 33,428.6 万元、5,436.73 万元，主要由于中国船舶权益法核算的被投资单位中船柴油机有限公司、山东海运股份有限公司等确认的投资收益合计分别高于中国重工同期权益法核算的被投资单位中国动力投资收益 30,330.12 万元、47,057.09 万元。中国重工 2024 年处置渤船重工 100%股权和宜昌中南精密钢管有限公司 20%股权产生投资收益 35,444.41 万元，因此与中国船舶的投资收益金额差异缩小。

4、信用减值损失

报告期内，因吸并双方从事业务差异，中国船舶报告期内应收账款余额及长账龄应收账款占比均低于中国重工，因此信用减值损失金额小于中国重工，具体详见问题“7.关于应收账款等”的相关回复。

5、资产减值损失

报告期内，因吸并双方在建船舶合同生效时间、生产排期及船型差异等，中国船舶报告期内资产减值损失低于中国重工，具体详见问题“8.关于存货和资产减值损失”的相关回复。

6、营业利润及归母净利润

前述因素综合影响，导致报告期内中国船舶营业利润高于中国重工 374,483.41 万元和 264,090.08 万元；导致报告期内中国船舶归母净利润高于中国重工 374,409.77 万元和 230,345.66 万元。

7、扣非归母净利润

报告期内，吸并双方非经常性损益情况如下：

（1）中国船舶

报告期内，中国船舶非经常性损益情况如下：

单位：万元

项目	2024 年	2023 年
非流动性资产处置损益，包括已计提资产减值准备的冲销部分	-1,271.31	99.82
计入当期损益的政府补助，但与公司正常经营业务密切相关、符合国家政策规定、按照确定的标准享有、对公司损益产生持续影响的政府补助除外	66,180.91	67,042.62

项目	2024 年	2023 年
除同公司正常经营业务相关的有效套期保值业务外,非金融企业持有金融资产和金融负债产生的公允价值变动损益以及处置金融资产和金融负债产生的损益	-5,691.38	-1,252.97
委托他人投资或管理资产的损益	-	-
单独进行减值测试的应收款项减值准备转回	-	155.87
同一控制下企业合并产生的子公司期初至合并日的当期净损益	-	413.18
非货币性资产交换损益	-	265,890.90
除上述各项之外的其他营业外收入和支出	9,739.20	2,684.32
小计	68,957.42	335,033.74
所得税影响额	6,844.44	5,021.11
少数股东权益影响额（税后）	7,889.67	5,208.24
合计	**54,223.31**	**324,804.40**

2023 年，中国船舶非经常性损益主要为外高桥造船处置海工平台资产确认的 26.59 亿元收益。2024 年，中国船舶非经常性损益主要为政府补助。

（2）中国重工

报告期内，中国重工非经常性损益情况如下：

单位：万元

项目	2024 年	2023 年
非流动性资产处置损益，包括已计提资产减值准备的冲销部分	37,920.89	267.15
计入当期损益的政府补助，但与公司正常经营业务密切相关、符合国家政策规定、按照确定的标准享有、对公司损益产生持续影响的政府补助除外	34,350.99	20,053.63
单独进行减值测试的应收款项减值准备转回	8,051.40	6,520.84
同一控制下企业合并产生的子公司期初至合并日的当期净损益	153.99	-483.82
债务重组损益	14.26	-398.88
企业因相关经营活动不再持续而发生的一次性费用，如安置职工的支出等	-11,361.66	-
除上述各项之外的其他营业外收入和支出	2,284.75	-414.84
其他符合非经常性损益定义的损益项目	3,194.74	4,591.31
小计	74,609.35	30,135.40
所得税影响额	4,469.87	2,064.13
少数股东权益影响额（税后）	332.64	559.87
合计	**69,806.84**	**27,511.41**

报告期内，中国重工非经常性损益主要为政府补助。中国重工 2024 年处置渤船重工 100%和宜昌中南精密钢管有限公司 20%股权产生投资收益 35,444.41 万元

剔除前述非经常性损益影响后，中国船舶 2023 年、2024 年扣非后归母净利润分别高于中国重工 77,116.77 万元、245,929.18 万元。

综上，报告期内导致吸并双方盈利指标差异的主要原因为收入规模、资产减值损失计提等因素影响。

（二）报告期内业绩情况及变动与同行业可比公司对比情况

报告期内，吸并双方与可比公司收入、毛利、净利润对比情况如下：

单位：万元

公司	2024 年					2023 年				
	营业收入	毛利	毛利率	归母净利润	扣非归母净利润	营业收入	毛利	毛利率	归母净利润	扣非归母净利润
中船防务	1,940,239.09	150,537.75	7.76%	37,726.27	33,560.82	1,614,595.15	98,026.73	6.07%	4,806.76	-176.39
恒力重工	549,642.76	80,424.33	14.63%	30,102.85	23,127.40	66,279.93	54,496.92	17.78%	113.71	-9,055.29
扬子江造船	2,678,724.00	760,814.70	28.40%	663,361.60	-	2,387,755.30	541,025.30	22.66%	410,154.80	-
HD 韩国造船海洋	12,610,949.50	1,281,592.44	10.16%	578,899.49	-	11,742,727.75	577,882.16	4.92%	122,251.45	-
三星重工	4,890,139.88	454,573.54	9.30%	31,542.09	-	4,416,399.65	355,914.23	8.06%	-81,757.58	-
韩华海洋	5,321,191.24	337,722.77	6.35%	260,785.22	-	4,084,943.38	54,482.98	1.33%	88,161.11	-
天海防务	394,532.18	58,415.34	14.81%	13,854.55	13,445.20	360,645.41	39,842.79	11.05%	10,157.44	9,442.92
江龙船艇	172,939.47	14,089.44	8.15%	1,124.78	1,380.02	118,681.83	15,980.88	13.47%	4,407.43	2,931.84
均值	3,569,794.77	392,271.29	12.45%	202,174.61	17,878.36	3,099,003.55	217,206.50	10.67%	69,786.89	785.77
中国船舶	7,858,440.65	801,893.56	10.20%	361,413.56	307,190.25	7,483,850.44	729,662.24	9.75%	295,739.70	-29,064.70
中国重工	5,543,629.64	599,087.38	10.81%	131,067.90	61,261.07	4,669,382.48	453,894.49	9.72%	-78,670.07	-106,181.47

注：扬子江造船、HD 韩国造船海洋、三星重工、韩华海洋未披露扣非归母净利润。

2023 年，中船防务、恒力重工扣非归母净利润均为负值，与中国船舶、中国重工整体趋势一致。从事船舶总装业务的可比公司 2024 年收入、毛利、归母净利润水平较 2023 年均有所提升，与中国船舶、中国重工趋势基本一致。江龙船艇、天海防务与吸并双方主营业务差异较大，可比性较低。

六、2023 年，中国船舶处置海工平台资产的具体情况，分析对其业绩的具体影响；2024 年，中国重工扭亏为盈的原因，吸并双方未来是否存在业绩下滑或者亏损风险

（一）2023 年，中国船舶处置海工平台资产的具体情况，以及对其业绩的具体影响

1、交易背景

2016 年，山东海洋工程装备有限公司（以下简称“山东海工”）下属子公司委托中国船舶下属子公司外高桥造船建造三座自升式钻井平台（船号分别为 H1378、H1379 及 H1418）。2017 年 10 月 24 日，外高桥造船与山东海工、山东钻井等共同成立青岛汇海海洋钻井产业投资基金合伙企业（有限合伙）（以下简称“合伙企业”）。合伙企业分别出资约 10,000 万美元、4,785 万美元收购山东海工、BOD 公司持有的 Northern Offshore Ltd.公司（以下简称“NOF 公司”）的股份。根据合作协议之约定，合伙企业设立后，外高桥造船将继续三座自升式钻井平台的建造，在上述钻井平台达到相关建造合同约定的交付状态后交付至 NOF 公司进行市场化营运。对于尚未支付的合同尾款，在平台交付后 8 年内予以逐步向外高桥造船清偿；此外，外高桥造船与 BOD 公司签署的船号为 H1419 的自升式钻井平台与上述三项钻井平台类似。外高桥造船在上述合作协议生效后经评估认为，鉴于未来回款具有较大的不确定性，不能满足营业收入确认条件，故将该等 4 座钻井平台转入其他非流动资产予以列报，外高桥造船于 2014 年至 2017 年参照同期类似海工平台预计转售价格（约为原合同金额的 70%）并考虑海工平台达到再次转售所预计发生的改造成本后，计提相应的减值准备金额 168,950.00 万元。

2、海工平台处置情况

2023 年 5 月 25 日，经中国船舶第八届董事会第十三次会议审议通过，外高桥造船与山东海洋集团有限公司（以下简称“山东海洋集团”）、山东海运股份有限公司（以下简称“山东海运”）签署了《山东海运股份有限公司之股份认购协议》，根据协议约定，外高桥造船免除 NOF 在上述 4 座海工平台建造合同项下的合同尾款对应的利息后，NOF 向外高桥造船支付上述 4 座海工平台建造合同项下的尾款金额 712,998,331 美元；外高桥造船及海洋集团共同对于山东海运进行增资，其中外高桥造船以货币资金 470,000 万元（上述款项来源于 NOF 向外高桥造船支付的 4 座海工平台建造合同尾款）。

增资完成后，外高桥造船持有山东海运 34.97%的股权，为山东海运第二大股东，能够对于山东海运实施重大影响。

3、海工平台处置对中国船舶 2023 年业绩影响情况

根据企业会计准则的有关规定，本次交易完成后，外高桥造船 BOD 项目的 4 座海洋钻井平台已满足收入确认条件，外高桥造船于 2023 年确认 BOD 项目营业收入金额 592,739.00 万元，外高桥造船 BOD 项目累计已发生成本金额为 495,798.10 万元，相应转销以前年度累计计提的存货减值金额 168,950.00 万元后，外高桥造船 2023 年确认该项交易产生的合同毛利 265,890.90 万元，计入非经常性损益。

（二）2024 年中国重工扭亏为盈的原因，吸并双方未来是否存在业绩下滑或者亏损风险

1、2024 年中国重工扭亏为盈的原因

2023 年和 2024 年，中国重工损益表主要科目比较情况如下：

单位：万元

项目	2024 年	2023 年	差额
营业收入	5,543,629.64	4,670,266.76	873,362.88
营业成本	4,944,542.26	4,216,372.27	728,169.99
毛利	599,087.38	453,894.49	145,192.89
期间费用	527,033.81	434,930.49	92,103.32
其他收益	62,103.38	37,967.41	24,135.97
投资收益	69,223.55	20,511.71	48,711.84
信用减值损失	3,431.97	14,128.47	-10,696.50
资产减值损失	13,372.90	104,765.46	-91,392.56
资产处置收益	2,832.12	727.20	2,104.92
营业外收支净额	2,296.35	-877.39	3,173.74
所得税费用	5,623.16	4,084.08	1,539.08
净利润	132,962.70	-79,995.24	212,957.94
归母净利润	131,067.90	-78,670.07	209,737.97
扣非归母净利润	61,261.06	-106,181.48	167,442.54

2024 年，中国重工归母净利润和扣非归母净利润较 2023 年分别增加 209,737.97 万元和 167,442.54 万元，主要原因如下：

（1）收入及毛利增加

2024 年中国重工收入较 2023 年增长 873,362.88 万元，主要由于当年完成销售的船舶数量及单价有所提升，中国重工收入变动的分析具体详见本回复之问题“5.关于收入”的相关回复。收入规模的提升导致中国重工 2024 年毛利较 2023 年增长 145,192.89 万元，中国重工毛利率的分析具体详见本题之“二、吸并双方各类业务毛利率的变动原因，变动情况存在差异的合理性；主要项目毛利率分布情况，项目毛利率过高或过低的原因及合理性”的相关回复。

（2）投资收益增加

2024 年，中国重工投资收益较 2023 年增加 48,711.84 万元，主要由于：（1）中国重工持股 20.19%的中国动力净利润水平提升，中国重工按照权益法核算相应确认投资收益金额较 2023 年增加 7,603.85 万元；（2）2024 年内中国重工处置渤船重工 100%和宜昌中南精密钢管有限公司 20%股权产生投资收益 35,444.41 万元。

（3）信用减值损失及资产减值损失减少

2024 年，中国重工信用减值损失计提较 2023 年减少 10,696.50 万元，主要由于应收账款坏账损失计提减少 8,628.05 万元和其他应收款坏账损失计提减少 1,998.61 万元，中国重工信用减值损失计提的分析具体详见问题“7.关于应收账款等”的相关回复。

2024 年，中国重工资产减值损失计提较 2023 年减少 91,392.56 万元，主要由于存货跌价损失及合同履约成本减值损失减少 91,053.88 万元，中国重工资产减值损失计提的分析具体详见问题“8.关于存货和资产减值损失”的相关回复。

综上，2024 年中国重工实现扭亏为盈主要原因为船舶完成销售数量及单价提升带来的收入和毛利提升、信用减值损失和资产减值损失计提减少以及投资收益增加所致，符合其业务实际情况。

2、吸并双方未来是否存在业绩下滑或亏损风险

2025 年一季度，吸并双方经营业绩稳定良好，具体如下：

单位：万元

项目	中国船舶		中国重工	
	金额	同比变动	金额	同比变动
营业收入	1,585,798.31	3.85%	1,221,560.51	20.12%

项目	中国船舶		中国重工	
归母净利润	112,690.39	180.99%	51,922.15	281.99%
扣非归母净利润	111,728.42	230.20%	47,804.70	437.69%

注：2025 年一季度财务数据未经审计。

截至 2024 年 12 月 31 日，中国船舶在手订单饱满，且船舶建造订单主要为 2022 年后签署，2022 年至 2024 年后签署订单合同金额占比超过 95%，2023 年至 2024 年签署订单合同金额占比超过 80%。截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工在手订单饱满，且船舶建造订单主要为 2022 年后签署，2022-2024 年后签署订单合同金额占比接近 90%，2023 年-2024 年签署订单合同金额占比超过 65%。2022 年至 2024 年期间造船价格指数 2022 年涨幅为 5.35%，2023 年涨幅为 10.20%，2024 年涨幅为 6.05%，吸并双方签署船舶订单价格总体也处于较高位置。

吸并双方已锁定发动机、发电机等主要配套件成本，并按生产计划提前锁定未来一定期间耗用钢材的价格，在钢板价格自 2022 年后总体处于下降情况下，结合吸并双方船舶建造订单的签署价格，为未来一定期间经营业绩奠定基础。2025 年 1-3 月，中国船舶、中国重工毛利率分别为 12.84%、12.88%，与 2024 年度毛利率相比均有所提升。

钢材板材价格走势

数据来源：国家统计局，产品名称：普通中板（Q235，20mm）

在全球航运持续发展，绿色低碳转型加速，船龄结构带动新老船型更替，以及海洋强国战略对海洋装备需求持续提升情况下，境内外造船业高景气度将延续。关于境内外

造船业高景气度将延续的分析详见本回复之“4.关于业务”之“一、国内外造船业市场情况和竞争格局，吸并双方市场地位、竞争优势及依据”的相关内容。

同时，由于船舶行业属于资本、技术、劳动力密集型产业，存在新建船舶生产线投产时间较长、高附加值船型资金与技术壁垒较高、熟练劳动力供给不足等特点，供给端难以快速扩张。因此，头部船舶制造企业在本轮周期中拥有先发优势。中国船舶、中国重工下属各大船厂在资金水平、资源控制、科研力量、技术装备、生产规模、环境保护和生产管理经验等方面拥有领先优势，在高端船型大型 LNG 运输船、LNG 双燃料、PCTC 汽车运输船、海上浮式生产储油轮（FPSO）等方面具备丰富的研制经验，目前在手订单饱满，订单结构进一步优化，科技创新优势持续扩大，未来收入具有可持续性，市场地位稳定。关于吸并双方未来收入可持续性、市场地位稳定性详见本回复之“4.关于业务”之“三、目前造船业市场供需关系情况及依据，结合造船业三大指标、新船价格指数等，分析目前造船业周期所处阶段；结合吸并双方经营情况、在手和新增订单变动以及产能等，分析吸并双方未来收入可持续性、市场地位稳定性”的相关内容。

综上，未来一定期间内，在外部环境、客户产品及价格政策等不发生重大不利变化的情况下，吸并双方预计未来收入具有可持续性，现有毛利率预计可维持。未来一定期间内，在外部环境不发生颠覆性变化情况下，吸并双方不存在业绩下滑或亏损的重大风险。已在重组报告书“二、与吸收合并后存续公司相关的风险”披露“二、与吸收合并后存续公司相关的风险”。

七、中介机构核查意见

（一）核查程序

就上述事项，独立财务顾问中信证券与中信建投证券、会计师致同与立信主要采用了如下核查程序：

1、访谈公司业务部门相关人员，了解公司所处行业及下游市场变化情况，国际贸易政策变化情况及对于公司的影响情况，新造船价格走势、市场竞争优势、公司合同订单承接及产品交付情况等；

2、访谈公司业务部门相关人员，了解钢材、有色金属等大宗原材料、船用设备市场、劳动力市场价格变动趋势及对于公司成本的影响情况；

3、了解并查阅公司主要产品交易结算货币及汇率变动情况，分析汇率变动对交易价格的影响；

4、获取报告期内公司按照工号/船号确认营业收入及营业成本明细情况表，结合销售合同签订情况和合同预计总成本确定情况，按照合同分析其毛利率及变动情况是否合理；

5、选取金额重大或毛利率偏离度较大的船舶建造或产品销售合同，结合对应的材料/设备采购合同签订情况，检查其成本归集与分配是否合理准确；

6、对于按照“时段法”确认收入的合同项目，获取并检查公司销售合同、预计总收入、预计总成本的确定依据，关注合同毛利及毛利率是否符合产品定价政策，测算其已确认的合同毛利准确；

7、查阅同行业公开资料，了解并分析公司各类业务收入毛利率及变动趋势是否与同行业上市公司可比；

8、了解公司期间费用的构成及变动情况，结合公司各类业务的开展情况分析其合理性，并就期间费用变动较大的项目抽取样本检查其费用确认依据；

9、查阅同行业公开资料，了解并分析公司业绩变动的原因及与同行业可比上市公司业绩变动的趋势是否相符，存在差异的原因及合理性；

10、了解中国船舶海工平台的处置背景及相关情况，检查其合同签订及审议批准情况，分析其对于中国船舶 2023 年度业绩的影响情况；

11、了解公司报告期内亏损合同义务（资产减值损失）计提的背景及原因，获取并检查公司亏损合同义务（资产减值损失）计提的相关依据，检查其亏损合同义务（资产减值损失）计提的合理性及准确性；并分析其对于公司报告期内业绩的影响情况；

12、了解并获取公司手持订单情况、产品交付情况及排产计划，分析其业绩变动情况等。

（二）核查意见

经核查，独立财务顾问中信证券与中信建投证券、会计师致同与立信认为：

1、已披露吸并双方各类业务的对应关系，吸并双方对应业务毛利率不存在显著差异，主营业务毛利率与业务相似度高的中船防务、HD 韩国造船海洋、三星重工、韩华海洋等可比；

2、已披露吸并双方各类业务毛利率变动原因，变动情况存在差异具有合理性；

3、已披露吸并双方境内外毛利率的差异情况及原因，中国船舶与中国重工国内/境内业务毛利率存在一定差异，主要由于业务结构、交付的具体船型、合同价格差异等因素影响；中国船舶与中国重工国外/境外业务毛利率差异主要由于交付的具体船型及船价差异所致；

4、吸并双方期间费用率整体低于可比公司，主要由于吸并双方在业务体量、行业地位等方面具有优势；吸并双方期间费用率差异主要由于业务构成、研发投向及进度、货币资金和借款规模等影响所致，具有合理性；

5、毛利率相近情况下，吸并双方业绩差异较大主要受收入规模、期间费用、资产减值损失计提等因素影响，具有合理性。业绩变化趋势与主营业务相似度较高的可比公司一致；

6、已披露中国船舶处置海工平台资产的具体情况，2023 年确认该项交易产生的合同毛利 265,890.90 万元，计入非经常性损益；已披露中国重工扭亏为盈原因；截至 2024 年末吸并双方在手订单充足，未来一定期间内，在外部环境不发生颠覆性变化情况下，吸并双方不存在业绩下滑或亏损的重大风险。

7.关于应收账款等

重组报告书披露，（1）报告期各期末，中国船舶应收账款账面价值分别为 31.27 亿元和 18.17 亿元，中国重工应收账款账面价值 85.72 亿元和 90.85 亿元；（2）2024 年末，中国船舶合同资产由 37.11 亿元上升至 64.14 亿元；（3）报告期各期末，中国船舶和中国重工均存在金额较大的预付账款；（3）报告期各期末，中国船舶其他应收款账面价值分别为 1.78 亿元和 1.99 亿元，中国重工其他应收款账面价值分别为 11.89 亿元和 10.63 亿元。

请公司披露：（1）吸并双方应收款项（包括应收账款、应收票据和应收款项融资，下同）占收入的比例，与同行业可比公司的对比情况，吸并双方存在较大差异的原因；（2）吸并双方应收款项账龄分布情况，结合行业特点和同行业可比公司情况等，分析其合理性；坏账准备计提比例，二者是否存在较大差异，是否与同行业可比公司可比；应收款项期后回款情况，进一步说明未回款原因及可回收性；（3）2024 年末中国船舶合同资产上升的原因，吸并双方合同资产期后结转应收账款情况及合理性；（4）吸并双方预付账款支付对象，预付模式和预付比例是否符合行业惯例，是否与吸并双方的业务规模相匹配；预付账款账龄情况，长账龄预付款的合理性，预付账款期后结算情况；（5）吸并双方其他应收款的主要内容，是否存在资金占用的情况；中国重工其他应收款较高的合理性，2023 年计提信用减值损失较高的原因。

请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

回复：

一、吸并双方应收款项（包括应收账款、应收票据和应收款项融资，下同）占收入的比例，与同行业可比公司的对比情况，吸并双方存在较大差异的原因

（一）吸并双方应收款项占收入的比例及差异原因

报告期内，吸并双方应收款项占收入的比例情况如下：

单位：万元

项目	中国船舶		中国重工	
	2024.12.31 /2024 年	2023.12.31 /2023 年	2024.12.31 /2024 年	2023.12.31 /2023 年
应收账款	191,603.68	320,614.68	1,081,324.62	1,047,725.19
应收票据	21,888.11	28,946.17	90,220.46	78,704.87

项目	中国船舶		中国重工	
	2024.12.31 /2024 年	2023.12.31 /2023 年	2024.12.31 /2024 年	2023.12.31 /2023 年
应收款项融资	-	-	78,825.17	94,333.24
合计	**213,491.79**	**349,560.85**	**1,250,370.25**	**1,220,763.30**
营业收入	7,858,440.65	7,483,850.44	5,543,629.64	4,670,266.76
占比营业收入	2.72%	4.67%	22.56%	26.14%

报告期内，中国船舶应收款项占营业收入的比例为 4.67%、2.72%，中国重工为 26.14%、22.56%。吸并双方应收款项及占营业收入比例差异较大的原因主要是中国船舶的船舶总装业务占比高于中国重工，中国重工下属船舶配套及其他类业务应收账款回款情况整体慢于船舶总装业务回款。

报告期内，吸并双方不同业务分类的收入结构对比如下：

单位：万元

项目	中国船舶		中国重工	
	2024 年	2023 年	2024 年	2023 年
船舶总装类收入占比	97.05%	95.74%	70.47%	68.56%
其他类收入占比	2.95%	4.26%	29.53%	31.44%

在船舶建造产业链中，船舶总装类业务由于最先取得船东款项，因此在现金流管理上处于相对优势地位。且船舶总装企业先行采购船舶配套产品便形成船舶配套企业的应收账款，待船舶整体组装完成经过验证合格后交付船东，民用船舶总装在控制权转移后确认收入，进而才会形成船舶总装企业的应收账款。因此，除个别行业地位较为强势的船舶配套单位外，一般情况下船舶配套单位的应收账款占比高于船舶总装单位，账龄长于船舶总装单位，符合其业务经营实际情况及行业特点。

中国船舶和中国重工对船舶总装业务的客户结算方式和信用政策基本一致，不存在重大差异。与船东结算通常分为五个时间节点：签约、开工、上船台/入坞、下水、交船，通常情况下船东会根据上述五个时间节点按一定比例分期付款，各节点具体付款比例根据具体项目由买卖双方友好协商确定。一般而言，船东在卖方交船前会支付 85%-100%的款项，剩余款项一般在交船后 12 个月内支付，除特殊情况一般无应收质保金。因此在确认收入前，卖方已经收到了船东支付的款项，基本不会形成大量应收账款。

在船舶总装业务的客户结构方面，中国船舶和中国重工主要客户群体主要为资金雄厚的国内外航运集团、能源企业或政府机构，与主要船东建立长期合作关系，客户结构相对稳定，双方无明显差异。

船舶配套类业务不同产品存在信用政策差异。中国船舶与中国重工非船舶总装业务产品如下表所示：

项目	中国船舶非船舶总装业务产品	中国重工非船舶总装业务主要产品
主要产品	风塔、LNG 罐箱、自航浮吊以及脱硫塔、环保除锈设备、压力容器、钢结构产品等	大型船用螺旋桨、船用阀门、船用主轴、中低速柴油机曲轴曲柄、柴油机高压共轨系统、大型船用增压器、船舶压载水处理系统、船用清洁燃料供应系统等

中国船舶非船舶总装业务与客户结算方式及其信用政策通常为客户结算方式和信用政策通常为买方在交货前支付 0%-30%，40%-95%在交货后 2-4 个月内支付，5%-10%为质保金通常在交货后 1 年内支付。

中国重工非船舶总装业务与客户结算方式主要为先款后货或先货后款两种方式，信用政策通常为按照产品或行业惯例建立客户信用等级评价制度，对客户信用情况进行分级管理，对现有客户、历史老客户和新签合同客户进行了客户信用评价分类，不同客户有不同的信用额度和赊销期，基本为 6-12 个月的赊销期；部分子公司到货验收合格后一年内支付合同总金额的 80%，信用期两年。

报告期内，中国重工应收款项及营业收入按船舶总装类及船舶配套及其他类拆分情况如下：

单位：万元

项目	船舶总装类		船舶配套及其他类	
	2024.12.31 /2024 年	2023.12.31 /2023 年	2024.12.31 /2024 年	2023.12.31 /2023 年
应收账款	142,295.18	148,077.52	939,029.44	899,647.67
应收票据	672.58	1,392.54	89,547.88	77,312.33
应收款项融资	789.18	1,745.92	78,035.99	92,587.32
合计	**143,756.95**	**151,215.98**	**1,106,613.30**	**1,069,547.32**
营业收入	3,906,872.55	3,202,092.71	1,636,757.09	1,468,174.05
占比营业收入	3.68%	4.72%	67.61%	72.85%

报告期内，中国重工船舶总装类应收款项占营业收入的比例明显低于船舶配套及其他类，船舶配套类应收款项占比较高的原因为伴随配套行业竞争加剧或部分子公司业务转型需要适当放松信用政策，部分客户为缓解资金压力采用票据结算延迟现金支付等原

因导致。例如子公司青岛双瑞推进主营产品转型，由回款周期较短的压载水产业转向回款周期较长的 LNG 供气系统，压载水产业回款周期约为 6-12 个月，LNG 供气系统产业回款周期约为 14-18 个月。

中国重工船舶总装类应收款项占营业收入比例略高于中国船舶，主要原因是存在部分款项尚未收回导致，具体情况如下：

单位：万元

客户	2024.12.31			2023.12.31			长期未收回原因
	账面余额	坏账准备	账龄	账面余额	坏账准备	账龄	
RICH MARINE SHIPBUILDING LTD	51,512.45	41,806.79	1-5 年以上	50,698.56	40,791.41	1-5 年以上	该款项为中国重工下属武昌造船对 RICH MARINE SHIPBUILDING LTD（以下简称 RICH）存在 K4000 项目大额应收账款 51,512.45 万元，后因 RICH 未及时支付款项，K4000 项目处于停工状态，武昌造船将其销售的项目载体的船只留置。预计武昌造船留置船舶可变现净值高于该应收账款账面价值。目前 K4000 仲裁案件已形成仲裁裁决，武昌造船可根据仲裁裁决结果决定是否行使留置权来偿还应收款。

剔除上述客户影响后，2023 年末和 2024 年末中国重工船舶总装类应收款项占营业收入比例分别为 2.95%、2.27%。

综上，中国重工应收款项占营业收入的比例高于中国船舶的原因主要是中国重工船舶配套及其他类收入占比高于中国船舶，船舶配套业务的回款整体慢于船舶总装业务。剔除上述因素影响后，吸并双方应收款项占营业收入的比例不存在明显差异。

（二）与同行业公司比较情况

1、与船舶总装可比公司比较

报告期内，吸并双方与可比公司应收款项占营业收入比例情况如下：

公司	2024.12.31/2024 年	2023.12.31/2023 年
中船防务	8.50%	15.09%
恒力重工	1.89%	1.49%
江龙船艇	26.91%	17.90%
天海防务	17.63%	15.85%
均值	**13.73%**	**12.58%**
中国船舶	2.72%	4.67%

公司	2024.12.31/2024 年	2023.12.31/2023 年
中国重工船舶总装	2.27%	2.95%

注 1、均值剔除明显异常的中国海防数据进行计算；
注 2、中国重工船舶总装按剔除上文提及应收 RICH 等的余额计算比例；
注 3、境外可比上市公司未单独披露应收账款情况，故未列示在表中。

报告期内，中国船舶、中国重工船舶总装业务应收款项占营业收入比例低于中船防务，高于恒力重工。主要是因为恒力重工自 2023 年开始从事船舶总装业务，业务体量整体较小，数据可比性较低；江龙船艇主要从事旅游休闲船艇和公务执法船艇业务，天海防务主要从事灵便型散货船、小型集装箱船等运输船和特种防务船艇等防务装备，承建船型整体吨位较小，与中国船舶、中国重工业务差异较大，因此数据可比性较低。

2、与船舶配套业务可比公司比较

公司	2024.12.31/2024 年	2023.12.31/2023 年
中国海防	151.17%	127.27%
亚星锚链	38.71%	35.80%
巨力索具	73.29%	70.08%
海兰信	121.84%	75.38%
中科海讯	260.71%	402.50%
ST 瑞科	177.30%	229.16%
潍柴重机	23.25%	22.60%
中国动力	46.65%	50.93%
均值	**111.61%**	**126.71%**
中国重工船舶配套	67.61%	72.85%

由于船舶配套业务上市公司主营产品、行业地位等因素存在一定差异，其应收款项占营业收入的比例存在差异属于正常情况。整体而言，中国重工非船舶总装业务应收款项占营业收入的比例处于主要从事船舶配套业务的公司该指标的合理区间内。

3、销售回款情况与可比公司比较

报告期内，吸并双方销售商品提供劳务收到的现金占营业收入的比例与可比公司比较情况如下：

公司	2024 年	2023 年
中船防务	97.29%	120.42%
恒力重工	75.67%	166.85%

公司	2024 年	2023 年
天海防务	101.30%	106.35%
江龙船艇	53.12%	137.02%
中国海防	96.98%	83.58%
亚星锚链	88.11%	106.11%
均值	**85.41%**	**120.05%**
中国船舶	112.27%	122.21%
中国重工	135.91%	125.25%

2023 年，吸并双方销售商品提供劳务收到的现金占营业收入的比例与同行业可比公司均值不存在明显差异，2024 年占比高于行业均值，销售回款情况整体优于行业平均情况。

二、吸并双方应收款项账龄分布情况，结合行业特点和同行业可比公司情况等，分析其合理性；坏账准备计提比例，二者是否存在较大差异，是否与同行业可比公司可比；应收款项期后回款情况，进一步说明未回款原因及可回收性

（一）吸并双方应收款项账龄分布情况，结合行业特点和同行业可比公司情况等，分析其合理性

1、中国船舶

（1）应收票据、应收款项融资

报告期内，中国船舶无应收款项融资，应收票据账龄均为 1 年以内，2023、2024 年末应收票据余额分别为 28,946.17 万元、21,888.11 万元。

（2）应收账款

报告期内，中国船舶应收账款账龄分布如下：

单位：万元

账龄	2024.12.31		2023.12.31	
	金额	占比	金额	占比
1 年以内	144,630.97	75.48%	210,222.98	65.57%
1-2 年	18,761.92	9.79%	91,028.03	28.39%
2-3 年	18,840.40	9.83%	15,849.93	4.94%
3-4 年	6,811.50	3.55%	1,843.66	0.58%

账龄	2024.12.31		2023.12.31	
	金额	占比	金额	占比
4-5 年	1,093.08	0.57%	47.12	0.01%
5 年以上	1,465.81	0.77%	1,622.96	0.51%
合计	**191,603.68**	**100.00%**	**320,614.68**	**100.00%**

报告期内，中国船舶应收账款相较收入规模处于较低水平。2023 年末应收账款金额较高，主要原因为部分项目尚未到结算期所致。2024 年项目结算后应收账款规模下降。

报告期内，中国船舶账龄分布较为合理，2 年以内应收账款占比超过 85%。截至 2024 年 12 月 31 日，账龄 2 年以上的主要应收账款情况如下：

单位：万元

客商	账面余额	坏账准备	账面价值	尚未回收原因
广州打捞局	6,506.41	1,951.92	4,554.49	钢结构产品货款未及时付款
广东天宏纪龙金属制品有限公司	2,165.40	2,165.40	-	销售产品款，对方无偿付能力，已全额计提坏账准备
上海雄程海洋工程股份有限公司	2,321.32	696.40	1,624.93	对方拖欠合同结算款，已取得平台留置权，除已计提坏账准备的金额外，剩余款项预计可通过处置留置资产收回

部分存在违约风险的客户已采用预期信用损失方法充分计提应收账款信用损失，发生信用违约风险整体较低，应收账款发生实质性坏账风险整体较低。

2、中国重工

（1）应收票据、应收款项融资

报告期内，中国重工应收票据、应收款项融资账龄均为 1 年以内，具体如下：

单位：万元

项目	2024.12.31	2023.12.31
应收票据	90,220.46	78,704.87
应收款项融资	78,825.17	94,333.24
合计	**169,045.63**	**173,038.11**

（2）应收账款

报告期内，中国重工应收账款账龄分布如下：

单位：万元

账龄	2024.12.31		2023.12.31	
	金额	占比	金额	占比
1 年以内	613,508.28	56.74%	587,243.29	56.05%
1-2 年	160,985.44	14.89%	157,642.22	15.05%
2-3 年	78,872.69	7.29%	95,703.73	9.13%
3-4 年	64,859.67	6.00%	58,005.66	5.54%
4-5 年	51,771.42	4.79%	26,286.79	2.51%
5 年以上	111,327.12	10.30%	122,843.50	11.72%
合计	**1,081,324.62**	**100.00%**	**1,047,725.19**	**100.00%**

报告期内，中国重工应收账款账龄主要集中在 2 年以内，占比超过 70%。2-5 年以上账龄分布高于中国船舶原因为中国重工船舶配套业务的回款周期整体慢于船舶总装业务。

1）船舶总装业务

单位：万元

账龄	2024.12.31		2023.12.31	
	金额	占比	金额	占比
1 年以内	61,877.50	43.49%	74,459.48	50.28%
1-2 年	21,623.19	15.20%	18,377.12	12.41%
2-3 年	10,816.91	7.60%	9,245.86	6.24%
3-4 年	2,178.43	1.53%	24,569.92	16.59%
4-5 年	24,522.47	17.23%	230.55	0.16%
5 年以上	21,276.68	14.95%	21,194.59	14.31%
合计	**142,295.18**	**100.00%**	**148,077.52**	**100.00%**

上表中中国重工船舶总装业务 2 年以上账龄占比分布较高原因主要为对 RICH 等应收账款账龄迁徙导致。剔除其影响后，账龄分布情况如下：

单位：万元

账龄	2024.12.31		2023.12.31	
	金额	占比	金额	占比
1 年以内	61,063.61	70.11%	73,550.11	80.43%
1-2 年	20,713.82	23.78%	12,005.60	13.13%
2-3 年	4,445.38	5.10%	5,146.28	5.63%

账龄	2024.12.31		2023.12.31	
	金额	占比	金额	占比
3-4 年	330.39	0.38%	74.10	0.08%
4-5 年	26.65	0.03%	142.86	0.16%
5 年以上	517.84	0.59%	523.44	0.57%
合计	**87,097.70**	**100.00%**	**91,442.39**	**100.00%**

上表中 1-2 年变动较大原因为 2023 年 6 月大连造船将浮式生产储卸油船（FPSO）的船体和生活楼产品交付船东后确认应收账款 23,583.24 万元（船舶尾款）。截至 2024 年末尚有 5,983.80 万元未收回，其账龄从 1 年以内迁徙到 1-2 年影响账龄分布，该款项按照合同约定预计于 2025 年底前全部收回。

2）船舶配套及其他业务

单位：万元

账龄	2024.12.31		2023.12.31	
	金额	占比	金额	占比
1 年以内	551,630.77	58.74%	512,783.80	57.00%
1-2 年	139,362.25	14.84%	139,265.10	15.48%
2-3 年	68,055.78	7.25%	86,457.87	9.61%
3-4 年	62,681.24	6.68%	33,435.74	3.72%
4-5 年	27,248.95	2.90%	26,056.24	2.90%
5 年以上	90,050.44	9.59%	101,648.91	11.30%
合计	**939,029.43**	**100.00%**	**899,647.66**	**100.00%**

报告期内，中国重工船舶配套及其他业务应收账款 2 年以内占比分别为 72.48%、73.58%。船舶配套及其他业务长账龄款项的主要形成原因是行业特性或客户经营情况不佳，部分产品存在生产及项目周期普遍较长、部分项目验收流程较为复杂、项目制收入确认与回款存在时间差等因素影响回款周期。

报告期内，中国重工船舶配套及其他业务剔除因上述特殊情况导致回款周期较长的客户及单项计提坏账准备客商影响后，账龄分布情况如下：

单位：万元

账龄	2024.12.31		2023.12.31	
	金额	占比	金额	占比
1 年以内	548,827.30	71.78%	503,881.78	66.18%

账龄	2024.12.31		2023.12.31	
	金额	占比	金额	占比
1-2 年	80,793.69	10.57%	132,534.04	17.41%
2-3 年	60,906.22	7.97%	46,432.52	6.10%
3-4 年	21,160.03	2.77%	25,643.66	3.37%
4-5 年	17,704.31	2.32%	8,712.89	1.14%
5 年以上	35,172.58	4.60%	44,226.51	5.81%
合计	**764,564.14**	**100.00%**	**761,431.39**	**100.00%**

其中，截至 2024 年 12 月 31 日主要长账龄（2 年以上）客户如下：

单位：万元

客商	账面余额	坏账准备	账面价值	账龄	尚未回收原因
海南东方国信风能有限公司	17,133.26	5,139.98	11,993.28	2-3 年	海南东方风电改造项目形成应收款项，该公司客户为南方电网和海南电网，发电款回收稳定，正在与其协商还款方式，预计能够收回相应账面余额
黄冈市城市建设投资有限公司	16,925.57	-	16,925.57	1 年以内、2-3 年	建设黄冈体育场形成应收款项，该公司是黄冈市的国有城市建设投融资平台，款项因工程验收和工程款追加尚在协商确认中未结算，处于持续回款状态，预计实际坏账风险低
晨风动力科技有限公司	5,424.94	4,385.87	1,039.07	4-5 年以上	向晨风动力科技有限公司销售发电机组，调试后发到缅甸组建发电厂，向缅甸政府收取电费。由于缅甸政府未及时向晨风动力科技有限公司支付电费，进一步导致向我方回款较慢。鉴于缅甸当地用电为基本需求，缅甸政府基于持续用电需要在财政状况好转情况下仍将向晨风动力科技有限公司支付电费，且该项目已计提坏账准备 4,385.87 万元，根据中国重工与对方沟通情况，预计可收回金额能够高于账面价值 1,039.07 万元。
中铁二局集团有限公司	4,117.48	349.66	3,767.83	1 年以内、2-3 年	青岛地铁 5 号线在建项目，业主为青岛地铁集团有限公司，中铁二局集团有限公司作为施工方工程回款慢导致支付我方金额较慢。考虑到业主方和客商的整体信用资质，预计实际坏账风险整体较低。
大连南部滨海大道开发建设投资有限公司	2,926.10	2,926.10	-	5 年以上	建设大连市跨海大桥项目形成，由于对方公司财务情况不稳定，暂未支付，已全额计提坏账
上海好联工贸有限公司	2,780.00	834.00	1,946.00	2-3 年	销售大型整箱类全自动粉末涂装生产线项目形成应收款项，国内首创且生产制造周期较长，款项按合同约定未到收款期导致尚未收回
中船海装风电有限公司	2,382.30	-	2,382.30	1 年以内、3-5 年	销售风电产品形成，该部分剩余款项主要由 22 笔不同期限的应收款，按合同约定未到收款期
霍州煤电集团鑫钜煤机装备制造有限责任公司	2,194.78	1,284.81	909.98	1-2 年、3-4 年	为对方加工液压支架产生的欠款，2023 年已与对方签订还款协议，2024 年实际回款 1,114.58 万元，2025 年与对方协商将通过代加工等方式偿还欠款
中铁十四局集团隧道工程有限公司	2,092.21	1,394.38	697.84	1-4 年	目前对方按民事调解书所列付款节点按期支付

除大连南部滨海大道开发建设投资有限公司已全额计提坏账准备外，上述主要长账龄应收账款中，黄冈市城市建设投资有限公司、中铁二局集团有限公司、中船海装风电有限公司、中铁十四局集团隧道工程有限公司均为政府或央国企子公司或集团内关联方，实际违约风险较低，计提坏账比例较低。其他客户均已在办理结算中或是已有回款计划，坏账计提充足。因此，上述未单项计提坏账的长账龄客户的坏账计提具有合理性。

3、吸并双方总装类应收款项对比

报告期内，吸并双方可以对比的应收款项主要为船舶总装业务，账龄分布比对情况如下：

账龄	中国船舶		中国重工总装	
	2024.12.31	2023.12.31	2024.12.31	2023.12.31
1 年以内	75.48%	65.57%	43.49%	50.28%
1-2 年	9.79%	28.39%	15.20%	12.41%
2-3 年	9.83%	4.94%	7.60%	6.24%
3-4 年	3.55%	0.58%	1.53%	16.59%
4-5 年	0.57%	0.01%	17.23%	0.16%
5 年以上	0.77%	0.51%	14.95%	14.31%
合计	**100.00%**	**100.00%**	**100.00%**	**100.00%**
中国重工剔除异常款项影响后				
1 年以内	75.48%	65.57%	70.11%	80.43%
1-2 年	9.79%	28.39%	23.78%	13.13%
2-3 年	9.83%	4.94%	5.10%	5.63%
3-4 年	3.55%	0.58%	0.38%	0.08%
4-5 年	0.57%	0.01%	0.03%	0.16%
5 年以上	0.77%	0.51%	0.59%	0.57%
合计	**100.00%**	**100.00%**	**100.00%**	**100.00%**

中国重工 2024 年 1-2 年账龄较中国船舶高的原因为订单尚未到达结算点，账龄迁徙变动导致，剔除异常款项影响后，吸并双方应收款项账龄分布不存在明显差异。

4、与同行业上市公司比较

由于同行业可比上市公司未公告应收票据、应收款项融资账龄情况，对应收账款情况进行比较分析，具体如下：

（1）船舶总装类比较

报告期内，吸并双方应收账款账龄分布与船舶总装可比公司比较情况如下：

账龄	中船防务		恒力重工		江龙船艇		天海防务		中国船舶		中国重工总装		中国重工总装调整	
	2024.12.31	2023.12.31	2024.12.31	2023.12.31	2024.12.31	2023.12.31	2024.12.31	2023.12.31	2024.12.31	2023.12.31	2024.12.31	2023.12.31	2024.12.31	2023.12.31
1 年以内	80.11%	85.55%	99.83%	100%	95.01%	84.40%	71.29%	68.30%	75.48%	65.57%	43.49%	50.28%	70.11%	80.26%
1-2 年	14.79%	10.84%	0.17%	-	2.37%	5.95%	12.63%	9.17%	9.79%	28.39%	15.20%	12.41%	23.78%	13.25%
2-3 年	3.12%	2.34%	-	-	0.24%	7.25%	2.72%	2.39%	9.83%	4.94%	7.60%	6.24%	5.10%	5.68%
3-4 年	0.99%	0.67%	-	-	1.77%	0.74%	13.36%	20.14%	3.55%	0.58%	1.53%	16.59%	0.38%	0.08%
4-5 年	0.05%	0.04%	-	-	-	0.06%	-	-	0.57%	0.01%	17.23%	0.16%	0.03%	0.16%
5 年以上	0.94%	0.56%	-	-	0.61%	1.60%	-	-	0.77%	0.51%	14.95%	14.31%	0.59%	0.57%
合计	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

注：天海防务账龄划分至 3 年以上，未披露 3-4 年、4-5 年和 5 年以上账龄情况。

报告期内，恒力重工 2023 年新进入船舶总装领域，数据可比性低；中船防务账龄分布与调整后的中国船舶、中国重工不存在显著差异；江龙船艇、天海防务主营业务与中国船舶、中国重工差异较大，可比性较弱。

（2）船舶配套类比较

报告期内，中国重工船舶配套应收账款账龄分布与主要从事船舶配套业务可比公司比较情况如下：

账龄	中国海防		亚星锚链		巨力索具		海兰信		中科海讯		国瑞科技		潍柴重机		中国动力		中国重工配套		中国重工配套调整	
	2024.12.31	2023.12.31	2024.12.31	2023.12.31	2024.12.31	2023.12.31	2024.12.31	2023.12.31	2024.12.31	2023.12.31	2024.12.31	2023.12.31	2024.12.31	2023.12.31	2024.12.31	2023.12.31	2024.12.31	2023.12.31	2024.12.31	2023.12.31
1 年以内	51.73%	58.24%	76.67%	71.80%	68.30%	71.29%	49.94%	46.17%	29.64%	35.12%	42.08%	37.49%	92.66%	91.54%	70.06%	64.99%	58.74%	57.00%	71.78%	66.18%
1-2 年	28.82%	27.72%	5.30%	5.08%	14.21%	10.91%	18.49%	22.58%	21.45%	19.63%	18.15%	20.71%	6.41%	6.01%	10.33%	11.10%	14.84%	15.48%	10.57%	17.41%
2-3 年	12.73%	7.55%	3.53%	2.03%	5.13%	8.41%	9.02%	13.80%	15.92%	15.17%	14.12%	16.68%	0.82%	2.30%	4.17%	7.94%	7.25%	9.61%	7.97%	6.10%
3-4 年	4.07%	2.91%	14.50%	21.09%	5.50%	4.27%	11.49%	8.55%	13.93%	4.46%	8.25%	15.79%	0.09%	0.12%	3.84%	2.94%	6.68%	3.72%	2.77%	3.37%
4-5 年	1.24%	1.66%	-	-	2.41%	2.67%	7.19%	5.21%	3.84%	13.33%	12.46%	8.18%	0.01%	0.00%	1.37%	3.09%	2.90%	2.90%	2.32%	1.14%
5 年以上	1.41%	1.92%	-	-	4.44%	2.45%	3.86%	3.69%	15.23%	12.29%	4.95%	1.15%	0.01%	0.02%	10.24%	9.95%	9.59%	11.30%	4.60%	5.81%
合计	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

注：亚星锚链账龄划分至 3 年以上，未披露 3-4 年、4-5 年和 5 年以上账龄情况。

中国重工配套类应收账款账龄分布处于同行业可比公司账龄分布的区间内，与中国海防、亚星锚链、巨力索具、中国动力不存在明显差异，剔除特殊款项的调整后 2 年以内账龄的应收账款占比在 80%左右，具有合理性。海兰信、中科海讯、国瑞科技、潍柴重机主营产品与中国重工配套产品差异较大，可比性较弱。

（二）坏账准备计提比例，二者是否存在较大差异，是否与同行业可比公司可比

1、应收票据、应收款项融资

报告期内，中国船舶应收票据，中国重工应收票据、应收款项融资账龄均为 1 年以内，可回收性良好，其中中国船舶不计提坏账准备，中国重工仅对应收商业票据计提零星坏账准备，2023 年、2024 年整体计提比例分别为 0.09%、0.06%，二者计提政策不存在明显差异。

报告期内，同行业可比公司对应收票据、应收款项融资计提坏账准备情况具体如下：

公司	应收票据计提比例		应收款项融资计提比例	
	2024 年	2023 年	2024 年	2023 年
中船防务	-	-	-	-
恒力重工	0.50%	0.50%	-	-
江龙船艇	-	-	-	-
天海防务	0.60%	0.33%	-	-
中国海防	0.43%	0.12%	0.42%	0.04%
亚星锚链	0.74%	0.72%	-	-
巨力索具	3.53%	3.25%	-	-
海兰信	5.59%	11.25%	-	-
中科海讯	4.42%	11.92%	-	-
ST 瑞科	0.09%	0.96%	-	-
潍柴重机	-	-	-	-
中国动力	0.05%	0.02%	-	-

综上，同行业可比公司对应收票据、应收款项融资不计提坏账准备或计提比例较低，吸并双方应收票据、应收款项融资坏账准备计提政策和比例与可比公司不存在显著差异。

2、应收账款

报告期内，吸并双方应收账款坏账准备实际计提情况如下：

单位：万元

项目	中国船舶		中国重工	
	2024.12.31	2023.12.31	2024.12.31	2023.12.31
应收账款账面余额	191,603.68	320,614.68	1,081,324.62	1,047,725.19
应收账款坏账准备	9,901.32	7,864.86	172,791.38	190,484.38

项目	中国船舶		中国重工	
	2024.12.31	2023.12.31	2024.12.31	2023.12.31
应收账款账面价值	181,702.36	312,749.82	908,533.24	857,240.81
坏账计提比例	5.17%	2.45%	15.98%	18.18%

根据现行会计政策，吸并双方对应收账款采用预期信用损失方法计提应收账款信用损失。吸并双方考虑有关过去事项、当前状况以及对未来经济状况的预测等合理且有依据的信息，以发生违约的风险为权重，计算合同应收的现金流量与预期能收到的现金流量之间差额的现值的概率加权金额，确认预期信用损失。吸并双方采用单项信用评价与信用组合两种类型测算预期信用损失。对信用风险显著不同的金融资产单项评价信用风险，如：与对方存在争议或涉及诉讼、仲裁的应收款项；已有明显迹象表明债务人很可能无法履行还款义务的应收款项等。除了单项评估信用风险的金融资产外，在组合的基础上评估信用风险，按信用组合计提的坏账准备主要以债权账龄为减值损失依据，参考历史信用损失经验结合当前状况以及对未来经济状况的预测，在上述组合基础上计算预期信用损失。

报告期吸并双方单项和组合具体计提坏账金额和比例如下：

单位：万元

公司	项目	2024.12.31				2023.12.31			
		账面余额	坏账准备	账面价值	计提比例	账面余额	坏账准备	账面价值	计提比例
中国船舶	单项计提	2,811.68	2,811.68	-	100.00%	2,789.86	2,789.86	-	100.00%
	组合计提	188,792.00	7,089.64	181,702.36	3.76%	317,824.82	5,075.00	312,749.82	1.60%
中国重工	单项计提	113,411.12	60,799.01	52,612.11	53.61%	75,558.25	69,060.58	6,497.67	91.40%
	组合计提	967,913.51	111,992.37	855,921.14	11.57%	972,166.94	121,423.80	850,743.14	12.49%

（1）单项计提

1）中国船舶

截至 2024 年 12 月 31 日，中国船舶单项计提坏账应收账款余额为 2,811.68 万元，全额计提坏账。其中，账面余额在 1,000 万元以上的单项计提坏账应收账款情况如下：

单位：万元

对方单位	账面余额	尚未回收原因	全额计提原因
广东天宏纪龙金属制品有限公司	2,165.40	对方企业出具的承兑商业票据逾期未支付转应收账款	对方企业已无偿付能力

广东天宏纪龙金属制品有限公司账面余额 2,165.40 万元，占单项计提应收账款的77.01%，已全额计提坏账。中国船舶下属子公司为该公司提供管子加工及镀锌服务，该公司背书转让的商业承兑票据逾期未支付，目前该公司已无偿还能力。已充分考虑并计提坏账，不存在潜在大额信用减值损失风险。

2）中国重工

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工单项计提坏账应收账款余额为 113,411.12 万元，坏账准备计提金额为 60,799.01 万元，计提比例为 53.61%。中国重工单项计提坏账主要集中在船舶配套及其他业务，该等业务客户包括煤炭等行业的相关企业，少部分客户资金状况受行业周期及产业整合影响较大，造成需单项计提坏账金额的情况。

对于单项计提坏账判定，主要基于以下风险因素考量：①行业周期性的影响，部分客户受所在行业下行周期影响，出现重大经营困难或持续亏损，已多次发生支付逾期；②法律风险因素的影响，部分客户存在重大合同纠纷或法律诉讼，主要资产处于冻结或抵押状态；③客户偿付能力的影响，部分客户表示短期内偿付能力不足；④极端风险情况的影响，个别客户已进入破产重整或清算程序。中国重工基于会计谨慎性原则，对存在上述高风险特征的应收账款单独进行减值测试，并相应计提较高比例的坏账准备，以确保财务报表真实、公允地反映应收账款质量，符合企业会计准则的相关要求。同时，上述风险因素在中国重工应收账款中并不具有普遍性。

截至 2024 年 12 月 31 日，账面余额在 1,000 万元以上并单项计提坏账的应收账款具体情况如下：

单位：万元

对方单位	客户性质及行业	账面余额	坏账准备	账面价值	尚未回收原因	未全额计提原因
青岛武船重工有限公司	国有企业，主营建造安装	55,029.74	9,390.23	45,639.51	截至报告期末，对方正处置留置船舶，待对方处置完毕后支付相应款项	经与对方协商，已有明确还款来源和计划，预计回款能够覆盖账面余额
晋能控股煤业集团有限公司	国有企业，主营煤炭开采洗选	11,874.97	4,912.73	6,962.24	对方之前年度经营困难，随着对方集团整合，近几年回款情况有所好转	近几年煤炭行业有所好转且对方逐年加速回款，预计未来能够收回款项
江苏安泰动力机械有限公司	民营企业，主营通用设备制造	3,975.78	3,975.78	-	已进入破产重组阶段	-
北京华油兴业能源技术有限公司	民营企业，主营科技推广和应用服务业	3,582.50	3,582.50	-	被判定为失信被执行人	-
海南省民德海洋发展有限公司	民营企业，主营农、林、牧、渔专业及辅助性活动	3,387.56	3,387.56	-	经营情况不稳定	-
武汉无缝石油钢管销售有限公司	民营企业，主营零售业	3,334.23	3,334.23	-	名下无可供执行的财产	-
北京航天新立科技有限公司	国有企业，主营科技推广和应用服务业	3,163.46	3,163.46	-	财务状况恶化	-
中冶东方钢能重工（六盘水）有限公司	民营企业，主营金属制品业	2,362.89	2,362.89	-	被判定为失信被执行人	-
山西煤炭运销集团下窑煤业有限公司	国有企业，主营煤炭开采和洗选业	2,295.20	2,295.20	-	生产经营困难	-
大连南部滨海大道开发建设投资有限公司	国有企业，主营商务服务业	1,848.61	1,848.61	-	财务情况不稳定	-
柳林县凌志物资有限公司	国有企业，主营纺织业	1,733.40	1,733.40	-	经营困难	-
铜川永红煤业有限责任公司	民营企业，主营煤炭开采和洗选业	1,721.20	1,721.20	-	已胜诉并查封对方采矿权，在法院推进下回款	-
索日新能源股份有限公司	民营企业，主营计算机、通信和其他电子设备制造业	1,499.34	1,499.34	-	已进入破产重组阶段	-
山西怀仁南窑晋通砂石煤业有限公司	民营企业，主营煤炭开采和洗选业	1,477.70	1,477.70	-	经营困难	-

对方单位	客户性质及行业	账面余额	坏账准备	账面价值	尚未回收原因	未全额计提原因
武桥重工集团股份有限公司	民营企业，主营专用设备制造业	1,430.91	1,430.91	-	财务状况恶化	-
昌吉市新联煤化工工贸有限公司煤矿	民营企业，主营煤炭开采和洗选业	1,365.97	1,365.97	-	被判定为失信被执行人	-
十堰市腾鹏建筑工程有限公司	民营企业，主营土木工程建筑业	1,345.12	1,345.12	-	经营困难	-
山西柳林凌志柳家庄煤业有限公司	民营企业，主营煤炭开采和洗选业	1,178.67	1,178.67	-	经营困难	-
山西汾西矿业（集团）有限责任公司	国有企业，主营批发业	1,109.85	1,109.85	-	经营困难	-
合计	-	**103,717.10**	**51,115.35**	**52,601.75**	-	-

（2）账龄组合计提

1）计提比例标准

①吸并双方比较

报告期内，吸并双方账龄组合应收账款计提坏账各账龄段坏账计提比例基本一致，实际坏账计提比例差异主要由于各账龄段应收账款金额不同所致。

账龄/标准	中国船舶		中国重工	
	2024.12.31	2023.12.31	2024.12.31	2023.12.31
0-6 个月（含 6 个月）	-	-	-	-
6 个月-1 年（含 1 年）	0.50%	0.50%	0.20%	0.26%
1－2 年（含 2 年）	10.00%	10.00%	9.84%	9.84%
2－3 年（含 3 年）	30.00%	30.00%	29.71%	29.45%
3－5 年（含 5 年）	80.00%	80.00%	79.39%	79.23%
5 年以上	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

若根据账龄组合数据计算应收账款迁徙率并以此计算损失率，中国船舶、中国重工 2024 年末账龄组合应收账款各账龄段预计损失率如下：

账龄	中国船舶	中国重工
1 年以内	0.73%	2.29%
1-2 年	6.66%	8.80%
2-3 年	11.60%	17.46%
3-4 年	36.47%	36.30%
4-5 年	76.38%	49.47%
5 年以上	100.00%	69.69%
按照上述迁徙率的损失率重算坏账准备余额（A）	4,004.11	81,006.34
A 减报表实际坏账准备余额	-3,085.53	-29,726.00

注：中国船舶按照 5 年以上假设 100%损失计算，中国重工按照 2020 年末 5 年以上应收账款至今尚未收回的实际比例作为最终损失率计算。

②与可比公司比较

报告期内，吸并双方应收账款按账龄组合计提坏账比例与主要从事船舶总装业务可比公司比较如下：

账龄	中船防务	恒力重工	天海防务	江龙船艇	中国船舶	中国重工
2024.12.31						

账龄	中船防务	恒力重工	天海防务	江龙船艇	中国船舶	中国重工
1 年以内	0.50%	0.50%	5.00%	3.01%	0.50%	0.20%
1-2 年	5.00%	10.00%	20.00%	14.82%	10.00%	9.84%
2-3 年	10.00%	30.00%	50.00%	44.93%	30.00%	29.71%
3-4 年	20.00%	80.00%	100.00%	100.00%	80.00%	78.41%
4-5 年	50.00%	80.00%	100.00%	100.00%	80.00%	79.82%
5 年以上	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
2023.12.31						
1 年以内	0.03%	0.50%	5.00%	3.31%	0.50%	0.26%
1-2 年	10.00%	10.00%	20.00%	12.84%	10.00%	9.84%
2-3 年	30.00%	30.00%	50.00%	48.81%	30.00%	29.45%
3-4 年	80.00%	80.00%	100.00%	100.00%	80.00%	79.17%
4-5 年	80.00%	80.00%	100.00%	100.00%	80.00%	79.57%
5 年以上	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

报告期内，吸并双方应收账款账龄组合计提坏账比例与恒力重工基本一致，位于同行业可比公司计提比例区间范围内，具有合理性。天海防务、江龙船艇与中国船舶、中国重工主营业务差异较大，可比性相对较低。

2）实际计提比例比较

报告期内，吸并双方按组合计提坏账的应收账款实际计提比例与可比公司比较情况如下：

①船舶总装类

项目	2024.12.31	2023.12.31
中船防务	2.25%	1.70%
恒力重工	0.52%	0.50%
江龙船艇	5.70%	9.50%
天海防务	21.73%	28.12%
中国船舶	5.17%	2.45%
中国重工船舶总装	30.38%	28.31%
中国重工船舶总装剔除特殊客户影响	1.57%	1.16%

报告期内，中国重工船舶总装业务剔除对 RICH 等特殊款项影响后比例与中国船舶、中船防务不存在显著差异。恒力重工由于经营时间较短，业务规模较小，不具有可比性。江龙船艇、天海防务主营业务与吸并双方存在较大差异，不具有可比性。

②船舶配套类

项目	2024.12.31	2023.12.31
中国海防	5.87%	5.81%
亚星锚链	21.48%	28.62%
巨力索具	16.23%	14.70%
海兰信	22.61%	29.46%
中科海讯	34.76%	33.01%
国瑞科技	28.26%	25.62%
潍柴重机	4.92%	4.55%
中国动力	9.75%	10.94%
中国重工船舶配套及其他	9.42%	8.55%

报告期内，中国重工船舶配套应收账款坏账计提比例与中国海防、潍柴重机、中国动力相近。亚星锚链、巨力索具、海兰信、中科海讯、国瑞科技主营产品与中国重工配套产品差异较大，客户构成存在差异，可比性较弱。

（三）应收款项期后回款情况，进一步说明未回款原因及可回收性

1、中国船舶

单位：万元

项目	2024.12.31	2023.12.31
应收票据期末余额	21,888.11	28,946.17
期后回款金额	12,496.98	28,946.17
期后回款比例	57.09%	100.00%
应收账款期末余额	191,603.68	320,614.68
期后回款金额	85,071.38	273,641.96
期后回款比例	44.40%	85.35%

注：2023 年末应收款项期后回款统计截至 2024 年末，2024 年末应收款项期后回款统计截至 2025 年 4 月 30 日

2023 年末中国船舶的应收票据和应收款项融资均在一年内收回，无逾期未收回款项；2023 年末应收账款截至 2024 年末回款比例为 85.35%。

2024 年末中国船舶应收票据和应收款项融资截至 2025 年 4 月 30 日回款 57.09%，应收账款回款比例为 44.40%，整体处于正常回款状态。

截至 2024 年 12 月 31 日的应收账款中截至 2025 年 4 月 30 日尚未回款的应收账款情况如下：

（1）账龄分布

截至 2024 年 12 月 31 日的应收账款中截至 2025 年 4 月 30 日尚未回款的账龄分布情况如下：

单位：万元

账龄	账面余额	占比
1 年以内	71,367.20	66.99%
1 至 2 年	14,225.58	13.35%
2 至 3 年	13,928.07	13.07%
3 至 4 年	5,937.41	5.57%
4 至 5 年	896.49	0.84%
5 年以上	177.54	0.17%
合计	**106,532.30**	**100.00%**

其中，80%左右的应收账款账龄在 2 年以内，18%左右的应收账款账龄在 2-4 年，整体处于合理区间内。

（2）客户构成分布

前述应收账款按客户分类构成情况如下：

单位：万元

客户类型	账面余额	占比
政府类	20,983.75	19.70%
国有企业	31,463.88	29.53%
外国大型船东	33,194.36	31.16%
其他	20,890.31	19.61%
合计	**106,532.30**	**100.00%**

中国船舶尚未回款的应收账款中以政府及国有企业客户、国外大型船东为主。该等单位整体经营状况良好、交易流程规范、内控监管严格、违约概率低，具备充足的债务偿付能力；其中政府类客户依托财政资金作为还款来源、交易流程规范性强、内控监管

严格，国有企业作为国民经济重要支柱具备较为优异的资产实力与稳定的经营状况、受到国家政策支持与监管约束、拥有较为完善的财务管理制度与信用体系，二者占比约为50%。基于以上特性，中国船舶的主要未还款客户在信用履约方面表现良好，为应收账款的回收提供了有力保障，实际坏账风险处于较低水平。

（3）未回款主要客户名单

1）尚未回款主要客户

截至 2025 年 4 月 30 日尚未回款的主要客户名单如下：

单位：万元

对方单位	客户性质	账面余额	坏账准备	账面价值	账龄	尚未回收原因
广州打捞局	政府单位	10,949.49	2,125.79	8,823.70	0-6 个月、1-2 年、2-3 年	钢结构产品货款未及时付款
三亚崖州湾科技城开发建设有限公司	国有企业	8,954.62	-	8,954.62	6 个月以内	尚未到收款期，待国家资金补贴对船东到位后支付
广东广利船舶工程有限公司	民营企业	4,258.51	354.14	3,904.37	1 年以内、1-2 年	动能费及场地租金，尚未到收款期，且为外协供应商，可通过提供外协服务清偿
Enercon GmbH	境外企业	3,896.29	-	3,896.29	6 个月以内	风塔产品销售款，尚未到收款期
海洋石油工程股份有限公司	国有企业	3,617.77	174.94	3,442.83	1 年以内	海工平台修理款，账龄为 1 年以内，尚未到收款期
武汉武船投资控股有限公司	国有企业	3,504.32	-	3,504.32	1-2 年	承担土地修复项目，待将修复结果交付土储中心确认后予以支付，未到支付节点
中国能源建设集团广东省电力设计研究院有限公司	国有企业	3,232.93	-	3,232.93	6 个月以内	钢结构产品货款，尚未到收款期
合计	-	**58,242.71**	**2,654.87**	**55,587.84**		-

2）主要其他类客户

截至 2024 年 12 月 31 日账面余额在 1,000 万元以上截至 2025 年 4 月 30 日尚未回款的其他类客户名单如下：

单位：万元

对方单位	客户性质	账面余额	坏账准备	账面价值	账龄	尚未回收原因
Enercon GmbH	境外企业	3,896.29	-	3,896.29	6 个月以内	风塔产品销售款，尚未到收款期
广东天宏纪龙金属制品有限公司	民营企业	2,165.40	2,165.40	-	2-3 年	销售产品款，对方已无偿付能力，已全额计提坏账准备
上海雄程海洋工程股份有限公司	民营企业	2,320.51	696.40	1,624.11	3-4 年	对方拖欠合同结算款，已取得平台留置权，预计可通过处置留置资产收回
海南普盛海洋科技发展有限公司	民营企业	1,228.00	190.01	1,037.99	6 个月以内	处于陆续回款中，剩余款项预计将于 2025 年收回
合计	-	**9,610.20**	**3,051.81**	**6,558.38**	-	-

2、中国重工

单位：万元

项目	2024.12.31	2023.12.31
应收票据期末余额	90,220.46	78,704.87
期后回款金额	41,773.67	78,704.87
期后回款比例	46.30%	100.00%
应收款项融资期末余额	78,825.17	94,333.24
期后回款金额	41,284.26	94,333.24
期后回款比例	52.37%	100.00%
应收账款期末余额	1,081,324.62	1,047,725.19
期后回款金额	192,646.69	565,127.10
期后回款比例	17.82%	53.94%

注：2023 年末应收款项期后回款统计截至 2024 年末，2024 年末应收款项期后回款统计截至 2025 年 4 月 30 日

2023 年末中国重工的应收票据和应收款项融资在一年内收回，无逾期未收回款项；2023 年末中国重工应收账款截至 2024 年末回款比例为 53.94%。

2024 年末中国重工应收票据和应收款项融资截至 2025 年 4 月 30 日回款分别为 46.30%、52.37%，应收账款回款比例为 17.82%，除已单独列明的款项外，整体处于正常回款状态。

（1）船舶总装业务

中国重工船舶总装类应收款项在剔除上文提及的应收 RICH 等特殊款项后回款比例如下：

单位：万元

项目	2024.12.31	2023.12.31
应收账款期末余额	87,097.70	91,442.39
期后回款金额	49,273.18	69,769.66
期后回款比例	56.57%	76.30%

注：2023 年末应收款项期后回款统计截至 2024 年末，2024 年末应收款项期后回款统计截至 2025 年 4 月 30 日

截至 2025 年 4 月 30 日，2024 年末应收账款中尚未回款的应收账款情况如下：

1）账龄分布

截至 2025 年 4 月 30 日，中国重工 2024 年末船舶总装业务应收账款尚未回款的账龄分布情况如下：

单位：万元

账龄	金额	占比
1 年以内	18,070.86	19.43%
1-2 年	19,188.54	20.63%
2-3 年	8,659.90	9.31%
3-4 年	1,848.04	1.99%
4-5 年	24,495.82	26.33%
5 年以上	20,758.84	22.32%
合计	**93,022.00**	**100.00%**

上表中中国重工船舶总装业务 2 年以上账龄占比分布较高原因主要为对 RICH 等应收账款账龄迁徙导致，剔除特殊款项后账龄参见本题本问回复之“（一）吸并双方应收款项账龄分布情况，结合行业特点和同行业可比公司情况等，分析其合理性”的相关回复。扣除该等应收账款影响后，中国重工船舶总装业务截至 2025 年 4 月 30 日尚未回款的 2024 年末应收账款账龄 2 年以内占比约为 93.95%，账龄 2 年以上占比约为 6.05%，处于合理区间内，具体如下：

账龄	金额	占比
1 年以内	17,256.98	45.62%
1-2 年	18,279.17	48.33%
2-3 年	2,288.38	6.05%
合计	**37,824.52**	**100.00%**

2）客户构成

截至 2025 年 4 月 30 日，中国重工 2024 年末船舶总装业务应收账款按客户分类构成情况如下：

单位：万元

客户类型	账面余额	占比
政府类	5,105.26	5.49%
国有企业	26,756.68	28.76%
外国大型船东	57,496.24	61.81%
其他	3,663.82	3.94%

客户类型	账面余额	占比
合计	**93,022.00**	**100.00%**

中国重工尚未回款的应收账款中以政府及国有企业客户、国外大型船东为主。除个别特殊客户外，该等单位整体经营状况良好、交易流程规范、内控监管严格、违约概率低，具备充足的债务偿付能力；其中政府类客户依托财政资金作为还款来源、交易流程规范性强、内控监管严格，而国有企业作为国民经济重要支柱具备较为优异的资产实力与稳定的经营状况、受到国家政策支持与监管约束、拥有较为完善的财务管理制度与信用体系。基于以上特性，中国重工的主要未还款客户在信用履约方面表现良好，为应收账款的回收提供了有力保障，实际坏账风险处于较低水平。

3）未回款主要客户名单

①船舶总装业务尚未回款主要客户

截至 2025 年 4 月 30 日，中国重工 2024 年末船舶总装业务应收账款中尚未回款的主要客户如下：

单位：万元

客商	客户性质	账面余额	坏账准备	账面价值	账龄	截至 2025.4.30 回款金额	该合同回款总金额	合同总金额	回款总金额/合同总金额	尚未回收原因
RICH MARINE SHIPBUILDING LTD	境外企业	51,512.45	41,806.79	9,705.66	1-3 年、4-5 年以上	-	23,390.68	74,903.13	31.23%	参见本题回复“一、（一）吸并双方应收款项占收入的比例及差异原因”
MODEC OFFSHORE PRODUCTION SYSTEMS (SINGAPORE) PTE. LTD.	境外企业	5,983.80	598.38	5,385.42	1-2 年	-	161,963.95	167,947.75	96.44%	销售生产储卸油船（FPSO），未达到合同付款条件，将于 2025 年底前收回
三沙市船务管理局	政府单位	2,485.06	-	2,485.06	1-2 年	-	11,694.40	14,179.46	82.47%	销售综合补给船形成应收，待办理最终结算后支付
武汉旅联东湖有限责任公司	国有企业	1,386.31	138.63	1,247.67	1-2 年	-	17,990.61	19,376.92	92.85%	目前经营情况正常，不存在历史违约、重大失信、诉讼、违法违规等情况；尚未回款原因主要为对方负责对接结算的人员存在人事变动且涉及双方正协商确认加账金额（因完工后客户要求对船舶进行改造），目前加账谈判顺利，计划 2-3 个月内签署协议，预计后续能够收回合同款项

客商	客户性质	账面余额	坏账准备	账面价值	账龄	截至 2025.4.30 回款金额	该合同回款总金额	合同总金额	回款总金额/合同总金额	尚未回收原因
正道船务(大连)有限公司	民营企业	1,319.42	0.11	1,319.31	1 年以内	-	2,664.12	3,983.54	66.88%	目前经营情况正常，不存在历史违约、重大失信、诉讼、违法违规等情况；尚未回收原因为修理船舶按约定待通过正常行驶期后付款，预计 2025 年能够收回相应款项

②大型船东客户

截至 2025 年 4 月 30 日，2024 年末账面余额在 1,000 万元以上的尚未回款的外国大型船东客户名单如下：

单位：万元

对方单位	客户性质	账面余额	坏账准备	账面价值	账龄	尚未回收原因
RICH MARINE SHIPBUILDING LTD	外国法人	51,512.45	41,806.79	9,705.66	1-5 年以上	参见本题回复“一、（一）吸并双方应收款项占收入的比例及差异原因”
MODEC OFFSHORE PRODUCTION SYSTEMS (SINGAPORE) PTE. LTD.	外国法人	5,983.80	598.38	5,385.42	1-2 年	销售生产储卸油船（FPSO），未达到合同付款条件，将于 2025 年底前收回。对方情况详见上文
合计	-	**57,496.25**	**42,405.17**	**15,091.08**	-	-

③其他类客户

截至 2025 年 4 月 30 日，2024 年末账面余额在 1,000 万元以上的尚未回款的其他类客户名单如下：

单位：万元

对方单位	客户性质	账面余额	坏账准备	账面价值	账龄	尚未回收原因
武汉旅联东湖有限责任公司	民营企业	1,386.31	138.63	1,247.68	1-2 年	由于完工后客户要求对船舶进行改造，双方正在协商确认加账金额，目前加账谈判顺利，计划 2-3 个月内签署协议，预计后续能够收回合同款项
正道船务(大连)有限公司	民营企业	1,319.42	0.11	1,319.31	1 年以内	尚未回收原因为修理船舶按约定待通过正常行驶期后付款，预计 2025 年能够收回全部款项
合计	**-**	**2,705.73**	**138.74**	**2,566.99**	-	-

综上，部分存在违约风险的客户已采用预期信用损失方法充分计提应收账款信用损失，其余客户主要为关联方及国有企业、政府机构，发生信用违约风险整体较低，应收账款发生实质性坏账风险较低。

（2）船舶配套及其他业务

中国重工船舶配套及其他业务类应收款项在剔除上文提及的单项计提坏账客商与异常款项后回款比例如下：

单位：万元

项目	2024.12.31	2023.12.31
应收账款期末余额	764,564.14	761,431.39
期后回款金额	143,373.51	487,165.98
期后回款比例	18.75%	63.98%

注：2023 年末应收款项期后回款统计截至 2024 年末，2024 年末应收款项期后回款统计截至 2025 年 4 月 30 日。

截至 2025 年 4 月 30 日，2024 年末应收账款中尚未回款的应收账款情况如下：

1）账龄分布

截至 2025 年 4 月 30 日，中国重工 2024 年末船舶配套及其他业务应收账款尚未回款的账龄分布情况如下：

单位：万元

账龄	金额	占比
1 年以内	419,053.80	52.67%
1-2 年	131,743.37	16.56%
2-3 年	66,231.77	8.32%
3-4 年	62,176.89	7.81%
4-5 年	27,248.95	3.42%
5 年以上	89,201.13	11.21%
合计	**795,655.92**	**100.00%**

2 年以内账龄占比约为 69.23%，2-4 年账龄占比约为 16.13%，整体处于合理区间内。

2024 年末中国重工船舶配套及其他业务应收账款中，剔除上文提及的单项计提坏账客商与异常款项后，截至 2025 年 4 月 30 日尚未回款的账龄分布情况如下：

单位：万元

账龄	金额	占比
1 年以内	416,250.33	67.01%
1-2 年	73,174.81	11.78%
2-3 年	59,082.22	9.51%
3-4 年	20,655.68	3.33%
4-5 年	17,704.31	2.85%

账龄	金额	占比
5 年以上	34,323.28	5.53%
合计	**621,190.63**	**100.00%**

2 年以内账龄占比约为 78.79%，2-4 年账龄占比约为 12.84%，整体处于合理区间内。

2）客户构成

截至 2025 年 4 月 30 日，中国重工 2024 年末船舶配套及其他业务类应收账款尚未回款的客户分类构成情况如下：

单位：万元

客户类型	账面余额	占比
政府类	24,281.38	3.05%
国有企业	457,716.65	57.53%
其他	313,657.89	39.42%
合计	**795,655.92**	**100.00%**

中国重工船舶配套及其他类业务合作客户主要包括国有大中型企业及大型民营企业，主要集中在中高端制造业、能源开采和工程建筑行业。由于煤炭等部分行业周期波动影响，以及部分项目存在周期较长、验收流程较复杂等情况，导致回款较慢。中国重工逐步加强客户管理，控制回款风险，政府类和国有企业客户应收账款占比超 60%，整体风险可控，不存在重大信用损失风险。

3）未回款主要客户名单

①船舶配套及其他业务类应收账款尚未回款主要客户

截至 2025 年 4 月 30 日，中国重工 2024 年末船舶配套及其他业务类应收账款中尚未回款的主要客户如下：

单位：万元

客户	客户性质	账面余额	坏账准备	账面价值	账龄	截至 2025.4.30 回款金额	该合同回款总金额	合同总金额	回款总金额/合同总金额	尚未回收原因
青岛武船重工有限公司	国有企业	55,029.74	9,390.23	45,639.51	1-5 年以上	-	4,370.63	59,400.37	7.36%	截至报告期末，对方正处置留置船舶，待对方处置完毕后支付相应款项
绿地集团成都蜀峰房地产开发有限公司	民营企业	22,351.21	-	22,351.21	1 年以内	-	1,174.38	23,525.59	4.99%	该客户目前经营情况正常；目前拟办理以房抵债手续清偿
海南东方国信风能有限公司	民营企业	17,133.26	5,139.98	11,993.28	2-3 年	-	12,420.00	29,553.26	42.03%	该客户目前经营情况正常；海南东方风电改造项目形成应收款项，该公司客户为南方电网和海南电网，发电款回收稳定，预计对海南东方国信风能有限公司实际坏账风险较低，中国重工正在与其协商还款方式，预计能够收回相应账面余额
焦煤融资租赁有限公司	国有企业	18,231.46	91.16	18,140.30	1 年以内	6,077.15	8,650.86	20,805.17	41.58%	该客户目前经营情况正常；尚未回收原因为需根据实际设备采购客户开采进展，分节点支付款项，预计未来能够收回相应款项
中国建筑一局（集团）有限公司	国有企业	11,931.39	488.39	11,443.00	1 年以内、1-2 年	500.00	8,825.79	20,257.18	43.57%	该客户目前经营情况正常；尚未回收原因为对方与最终业主客户结算周期长回款较慢，进而导致对方付款节点较慢，

客户	客户性质	账面余额	坏账准备	账面价值	账龄	截至2025.4.30回款金额	该合同回款总金额	合同总金额	回款总金额/合同总金额	尚未回收原因
										考虑对方央企信用违约风险较小，预计未来能够收回相关款项
百色枢纽通航投资有限公司	国有企业	6,824.81	46.68	6,778.13	1年以内、1-2年	-	7,805.93	14,630.74	53.35%	该客户目前经营情况正常；待客户水利枢纽通航设施整体竣备通过后才能结算尾款，预计能够收回相应款项
晋能控股煤业集团同忻煤矿山西有限公司	国有企业	7,645.41	1,529.08	6,116.33	3-4年	504.35	4,066.74	11,207.80	36.28%	该客户目前经营情况正常；该客户之前年度经营困难，随着客户所属集团整合，近几年回款情况有所好转
晨风动力科技有限公司	民营企业	5,424.94	4,385.87	1,039.07	4-5年以上	-	78,711.87	84,136.81	93.55%	该客户目前经营情况正常；向晨风动力科技有限公司销售发电机组，调试后发到境外组建发电厂，向境外政府收取电费。由于境外政府财政紧张，电费无法及时支付。因其仍有持续用电需求，待财政状况好转后，予以晨风动力科技有限公司回款，预计未来能逐步回款且回款金额不会低于账面价值

②主要其他类客户

其中，其他类别中余额在1,000万元以上截至2025年4月30日尚未回款的客户名单如下：

单位：万元

对方单位	基本情况	账面余额	坏账准备	账面价值	账龄	截至2025.4.30回款金额	该合同回款总金额	合同总金额	回款总金额/合同总金额	尚未回款原因
绿地集团成都蜀峰房地产开发有限公司	绿地控股集团在成都设立的房地产开发公司	22,351.21	-	22,351.21	1 年以内	-	1,174.38	23,525.59	4.99%	该客户目前经营情况正常；目前拟办理以房抵债手续清偿
海南东方国信风能有限公司	风能开发、运营及新能源投资的企业	17,133.26	5,139.98	11,993.28	2-3 年	-	12,420.00	29,553.26	42.03%	该客户目前经营情况正常；海南东方风电改造项目形成应收款项，该公司客户为南方电网和海南电网，发电款回收稳定，预计对海南东方国信风能有限公司实际坏账风险较低，中国重工正在与其协商还款方式，预计能够收回相应账面余额
上海中腾装备科技股份有限公司	能源化工领域装备制造和智能技术应用企业	5,507.72	127.60	5,380.12	1 年以内、1-2 年	828.23	17,694.31	22,373.80	79.08%	公司供应部分需与整套设备技术验收后结算，预计 2025 年底前可收回账款
晨风动力科技有限公司	新能源动力系统、电机电控及储能技术企业	5,424.94	4,385.87	1,039.07	4-5 年以上	-	78,711.87	84,136.81	93.55%	该客户目前经营情况正常；向晨风动力科技有限公司销售发电机组，调试后发到境外组建发电厂，向境外政府

对方单位	基本情况	账面余额	坏账准备	账面价值	账龄	截至2025.4.30回款金额	该合同回款总金额	合同总金额	回款总金额/合同总金额	尚未回款原因
										收取电费。由于境外政府财政紧张，电费无法及时支付。因其仍有持续用电需求，待财政状况好转后，予以晨风动力科技有限公司回款，预计未来能逐步回款且回款金额不会低于账面价值
江苏瑞升华能源科技有限公司	新能源技术研发与应用企业	4,000.21	1.87	3,998.34	1 年以内	1,191.25	13,491.31	16,300.27	82.77%	公司供应部分需与整套设备技术验收后结算，预计 2025 年底前可收回账款
陕西开拓建筑科技有限公司	建筑科技研发与应用企业	3,276.20	734.38	2,541.82	1-4 年	2.79	3,101.69	6,375.10	48.65%	该设备为对方为矿方进行沿空留巷施工所需主要设备，因矿方巷道暂不具备使用条件，设备暂未使用，待矿方正常生产后结算尾款，预计后续能够收回相应款项
山西右玉玉龙煤业有限公司	位于山西省朔州市右玉县的煤炭生产企业	2,883.83	112.58	2,771.25	1 年以内、1-2 年	22.95	9,377.01	12,237.89	76.62%	尚未回收原因为矿方近期行业波动，与该客户协商为剩余 40%货款分 18 个月付清，预计 2025 年底前可收回账款

对方单位	基本情况	账面余额	坏账准备	账面价值	账龄	截至2025.4.30回款金额	该合同回款总金额	合同总金额	回款总金额/合同总金额	尚未回款原因
上海好联工贸有限公司	工业产品贸易企业	2,780.00	834.00	1,946.00	2-3 年	-	420.00	3,200.00	13.13%	销售大型整箱类全自动粉末涂装生产线项目形成应收款项，国内首创且生产制造周期较长，款项按合同约定未到收款期导致尚未收回
河南黄河田中科美压力设备有限公司	压力容器、化工装备企业	2,189.00	153.40	2,035.60	1 年以内、1-2 年	85.50	350.50	2,454.00	14.28%	对方未按时回款后，发起诉讼并胜诉，目前冻结了对方财产，下一步将执行财产保全，预计能够避免损失
TechFlow Marine	海洋科技与工程解决方案的创新型企业	2,124.16	347.23	1,776.93	1 年以内、1-3 年	154.98	2,159.82	4,129.00	52.31%	2023 年与该客商及另外两家公司签订债务偿还协议，由另外两家公司替 Techflow Marine 偿还部分债务，预计能够收回相关款项
安徽金龙机械有限公司	机械制造与装备研发企业	1,563.65	53.40	1,510.25	1 年以内、1-2 年	112.85	4,825.69	6,276.49	76.89%	尚未回收原因为对方系统总成技术达标后结算，预计 2025 年底前可收回账款
山西古县安吉欣源煤业有限公司	位于山西省临汾市古县的煤炭生产企业	1,491.28	7.46	1,483.82	1 年以内	-	2,836.72	4,328.00	65.54%	供应的液压支架 2024 年底到矿交货完成，尾款需要客户开采正常进行后结算尾款，预计可收回

对方单位	基本情况	账面余额	坏账准备	账面价值	账龄	截至2025.4.30回款金额	该合同回款总金额	合同总金额	回款总金额/合同总金额	尚未回款原因
来金（长春）汽车零部件有限公司	汽车零部件企业	1,432.00	51.87	1,380.13	1年以内、1-2年	54.60	4,461.60	5,839.00	76.41%	尚未回收原因为对方系统总成技术达标后结算，预计2025年底前可收回账款
江苏迈安德节能蒸发设备有限公司	节能蒸发与结晶技术装备企业	1,361.01	230.69	1,130.32	1年以内、1-2年	203.32	4,429.57	5,587.26	79.28%	尚未回收原因为公司供应部分需与整套设备技术验收后结算，预计2025年底前可收回账款
绿地集团（吴江）置业有限公司	绿地控股集团在苏州市吴江区设立的房地产开发公司	1,141.82	114.18	1,027.64	1-2年	-	2,304.00	3,445.82	66.86%	尚未回收原因为待客户房屋建筑整体竣备通过后才能结算尾款，预计后续能够收回
合计	-	**74,660.29**	**12,294.51**	**62,365.78**	-	**2,656.47**	**157,758.47**	**229,762.29**	**68.66%**	-

三、2024 年末中国船舶合同资产上升的原因，吸并双方合同资产期后结转应收账款情况及合理性

（一）2024 年末中国船舶合同资产上升的原因

报告期内，中国船舶合同资产情况如下：

单位：万元

项目	2024.12.31	2023.12.31
合同资产	641,384.86	371,128.96

报告期内，中国船舶合同资产主要核算按照时段法确认收入的船舶总装类业务已按进度确认收入但尚未满足收款条件的金额。2024 年末较 2023 年增长 270,255.90 万元主要由于项目按履约进度确认合同收入但尚未达到合同约定的收款节点导致相关项目截至 2024 年末合同资产规模较 2023 年增加所致。截至本回复出具日，相关项目尚未取得回款。

（二）吸并双方合同资产期后结转应收账款情况及合理性

报告期内，吸并双方合同资产由时段法确认收入的专项建造合同类和处于质保期内的质保金组成。对于时段法确认收入的专项建造合同类，吸并双方根据完工进度确认收入并计入合同资产，在达到合同结算时点由合同资产转入应收账款。对于质保金，待质保义务到期时转入应收账款。

1、中国船舶

报告期内，中国船舶合同资产结转情况如下：

单位：万元

项目	2024 年	2023 年
整体情况		
期初余额	371,128.96	600,945.43
当年计入	654,938.31	487,584.08
当年转入应收账款	384,307.39	717,400.55
期末余额	641,759.88	371,128.96
质保金情况		
期初余额	9,705.01	15,703.17
当年计入	15,224.93	7,443.75

项目	2024 年	2023 年
当年转入应收账款	7,650.46	13,441.91
期末余额	17,279.48	9,705.01

报告期内，中国船舶合同资产正常周转，导致 2024 年金额较高的主要是核算按照“时段法”确认收入的船舶总装类业务已按进度确认收入但尚未取得进度款的金额增加所致。

截至 2025 年 4 月 30 日，中国船舶截至 2024 年末合同资产结转入应收账款金额为 430.15 万元。合同资产期后大额未结转的原因主要系按照“时段法”确认收入的船舶总装类业务已按进度确认收入但尚未取得进度款所致。

2、中国重工

报告期内，中国重工合同资产结转情况如下：

单位：万元

项目	2024 年	2023 年
整体情况		
期初余额	506,312.60	390,036.87
当年计入	429,592.51	372,695.01
当年转入应收账款	353,549.25	256,419.28
期末余额	582,355.86	506,312.60
质保金情况		
期初余额	186,160.60	181,340.79
当年计入	68,184.76	153,341.76
当年转入应收账款	152,217.32	148,521.96
期末余额	102,128.04	186,160.60

报告期内，中国重工合同资产为质保金和相关项目合同资产，合同资产正常周转，导致 2024 年金额较高的主要是核算按照“时段法”确认收入的船舶总装类业务已按进度确认收入但尚未取得进度款的金额增加所致。

截至 2025 年 4 月 30 日，中国重工截至 2024 年末合同资产转入应收账款金额为 9,939.15 万元。

四、吸并双方预付账款支付对象，预付模式和预付比例是否符合行业惯例，是否与吸并双方的业务规模相匹配；预付账款账龄情况，长账龄预付款的合理性，预付账款期后结算情况

（一）吸并双方预付账款支付对象，预付模式和预付比例是否符合行业惯例，是否与吸并双方的业务规模相匹配

1、中国船舶

报告期内，中国船舶预付款支付对象主要为进口设备及专用设备供应商、大宗物资集中采购供应商、部分船用发动机主机设备及相关配套厂商。预付模式通常采用按合同节点预付款，预付比例基本在 20%-100%之间，相关预付模式符合行业惯例。

报告期内，中国船舶预付账款前五大供应商，预付金额及采购内容如下：

单位：万元

年份	序号	供应商	预付款金额	采购内容
2024.12.31	1	中国船舶集团物资有限公司	239,174.13	钢板、设备等
	2	中船国际贸易有限公司	186,282.01	进口设备
	3	中船发动机有限公司	171,810.05	船舶发动机
	4	单位二十二	147,096.46	配套设备
	5	上海中船三井造船柴油机有限公司	124,949.87	船舶发动机
2023.12.31	1	中船国际贸易有限公司	288,005.32	进口设备
	2	中国船舶集团物资有限公司	248,521.88	钢板、设备等
	3	中船发动机有限公司	95,530.40	船舶发动机
	4	上海中船三井造船柴油机有限公司	80,903.20	船舶发动机
	5	单位二	76,047.33	设备、其他

注：报告期内，吸并双方存在向某一供应商（如中船物资）采购物资种类较多情形，此处列示向该供应商采购金额较大的内容。

2、中国重工

报告期内，中国重工预付款支付对象主要为进口设备及专用设备供应商、大宗物资集中采购供应商、部分船用发动机主机设备及相关配套厂商。预付模式通常采用按合同节点预付款，预付比例基本在 20%-100%之间，相关预付模式符合行业惯例。

报告期内，中国重工预付账款前五大供应商，预付金额及采购内容如下：

单位：万元

年份	序号	供应商	预付款金额	采购内容
2024.12.31	1	中国船舶集团物资有限公司	339,097.57	钢板、设备等
	2	中船重工物资贸易集团有限公司	197,328.30	钢材及配套设备
	3	中船发动机有限公司	188,278.57	船舶发动机
	4	中国船舶工业贸易有限公司	178,767.65	主要原材料、设备等
	5	单位二十二	149,909.11	设备
2023.12.31	1	中国船舶集团物资有限公司	210,503.63	钢板、设备等
	2	中船重工物资贸易集团有限公司	202,737.47	钢材及配套设备
	3	中船发动机有限公司	141,866.13	船舶发动机
	4	单位二十五	106,315.87	设备
	5	鞍钢股份-大船重工大连钢材加工配送有限公司	104,609.36	钢板

3、是否符合行业惯例，是否与吸并双方的业务规模相匹配

（1）吸并双方对比

中国船舶、中国重工报告期各期末预付款项金额较高，主要原因为在船舶景气周期，不仅船厂产能紧张，上游船用发动机等配套设备产能亦紧张，为锁定船用发动机等关键配套设备供应商产能以及为提前锁定较低的钢材价格，行业惯例为提前根据各自在手订单情况支付相应预付款提前锁定上游供应商产能以保障未来按期生产交付，因此各主要船厂均形成较高的预付账款。报告期内，吸并双方预付款项和在手订单的情况如下：

单位：万元

公司	2024.12.31			2023.12.31		
	预付款项	在手订单	预付款项/在手订单	预付款项	在手订单	预付款项/在手订单
中国船舶	2,247,213.59	21,306,006.90	10.55%	1,641,970.01	15,800,334.00	10.39%
中国重工	2,640,044.18	23,376,758.62	11.29%	1,801,643.01	15,063,875.98	11.96%

报告期内，吸并双方预付款项规模与在手订单规模的比例不存在显著差异，与业务规模具有匹配性。

（2）与可比公司对比

报告期内，吸并双方与可比公司预付款项和在手订单的情况对比如下：

船舶总装类公司	2024.12.31/2024 年	2023.12.31/2023 年
中船防务	9.01%	4.91%
恒力重工	4.73%	-
天海防务	3.86%	3.51%
江龙船艇	-	-
均值	**5.86%**	**4.21%**
中国船舶	10.55%	10.39%
中国重工	11.29%	11.96%

注：根据上市公司公告，恒力重工在手订单为截至 2025 年 1 月 15 日数据，未公告 2023 年末在手订单情况；江龙船艇未公告在手订单情况，但存在预付款项。

报告期内，中国船舶、中国重工预付账款比例与中船防务 2024 年末水平较为接近，高于其他可比公司比例。恒力重工从事船舶总装业务时间较短，数据可比性较弱。天海防务、江龙船艇与吸并双方业务存在显著差异，不具有可比性。

（二）预付账款账龄情况，长账龄预付款的合理性，预付账款期后结算情况

1、中国船舶

（1）预付账款账龄分布

报告期内，中国船舶预付账款账龄主要集中在 2 年以内，占比约 90%，账龄分布较为合理，具体如下：

单位：万元

项目	2024.12.31		2023.12.31	
	金额	占比	金额	占比
1 年以内（含 1 年）	1,752,498.09	77.98%	1,258,687.37	76.66%
1 至 2 年	398,397.65	17.73%	208,603.79	12.70%
2 至 3 年	45,340.62	2.02%	66,470.68	4.05%
3 年以上	50,977.24	2.27%	108,208.17	6.59%
合计	**2,247,213.59**	**100.00%**	**1,641,970.01**	**100.00%**

（2）长账龄预付款合理性

船舶总装业务具有建造周期长、专用设备多的特点，部分设备涉及国外供应商。船舶景气周期时，上游主要原材料和设备产能亦紧张，通常需要在开工前预付款项以向供应商锁价或锁产能，故中国船舶需要提前预订并支付相应比例的预付账款，长账龄的预付账款具有商业合理性。

截至 2024 年 12 月 31 日，中国船舶账龄在 2 年以上的预付款主要明细如下：

单位：万元

供应商	预付金额	采购内容	长账龄原因
中船发动机有限公司	23,850.85	船舶发动机	预付款为合同生效款及进度款，根据交船计划，未到主机交付期
中船工业成套物流（广州）有限公司	8,598.81	钢材	钢材锁价预付款，因船东调整船舶交付时间，相应排产日期推迟，钢材采购延期交货，目前已陆续到货

（3）预付款期后结转情况

报告期内，中国船舶预付账款期后结转情况如下：

单位：万元

项目	2024 年	2023 年
期初余额	1,641,970.01	1,523,297.52
当年支付计入	1,752,498.09	1,258,687.38
当年到货转出	1,147,254.52	1,140,014.89
期末余额	2,247,213.59	1,641,970.01

报告期内，中国船舶预付账款整体正常结转。2024 年，预付款项支付金额高于转出金额，主要由于当年新接订单量 1,272.46 万载重吨，较 2023 年 918.61 万载重吨增长 38.52%。为在签订销售订单同时锁定主要原材料、配套设备价格及交付时间，需与供应商同步签署采购协议并根据其要求支付一定比例的预付款所致。

截至 2025 年 4 月 30 日，中国船舶 2024 年末预付账款余额于期后到货转出金额为 523,380.64 万元。

2、中国重工

（1）预付账款账龄分布

报告期内，中国重工预付账款账龄主要集中在 2 年以内，占比约 85%，账龄分布较为合理，具体如下：

单位：万元

项目	2024.12.31		2023.12.31	
	金额	占比	金额	占比
1 年以内（含 1 年）	1,935,523.91	73.31%	1,257,105.78	69.78%
1 至 2 年	351,879.43	13.33%	250,640.82	13.91%
2 至 3 年	118,983.22	4.51%	171,457.31	9.52%

项目	2024.12.31		2023.12.31	
	金额	占比	金额	占比
3 年以上	233,657.62	8.85%	122,439.10	6.80%
合计	2,640,044.18	100.00%	1,801,643.01	100.00%

（2）长账龄预付款合理性

船舶总装业务具有建造周期长、专用设备多的特点，部分设备涉及国外供应商。船舶景气周期时，上游主要原材料和设备产能亦紧张，通常需要在开工前预付款项以向供应商锁价或锁产能，故中国重工需要提前预订并支付相应比例的预付账款，长账龄的预付账款具有商业合理性。

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工账龄在 2 年以上的预付款主要明细如下：

单位：万元

供应商	预付金额	采购内容	长账龄原因
中船重工物资贸易集团有限公司	185,171.10	大宗物资及设备	钢材及配套设备锁价预付款，长账龄部分主要为进口大宗物资和设备，交货周期较长。物贸公司收取预付款原因为上游供应商亦要求物贸公司向其支付预付款。物贸公司收到预付款后一般一周内全额支付给上游供应商，极个别情况涉及手续办理的不超过 3 个月

（3）预付款期后结转情况

报告期内，中国重工预付账款期后结转情况如下：

单位：万元

项目	2024 年	2023 年
期初余额	1,801,643.01	1,644,646.36
当年支付计入	1,935,523.91	1,257,105.77
当年到货转出	1,097,122.74	1,100,109.12
期末余额	2,640,044.18	1,801,643.01

报告期内，中国重工预付账款整体正常结转。2024 年，预付账款支付金额高于转出金额，主要由于 2024 年新接订单量 1,589.95 万载重吨，同比增加 90.4%；手持订单达到 3,030.97 万载重吨。为在签订销售订单同时锁定主要原材料、配套设备价格及交付时间，需与供应商同步签署采购协议并根据其要求支付一定比例的预付款所致。

截至 2025 年 4 月 30 日，中国重工 2024 年末预付账款余额于期后到货转出金额为 335,242.21 万元。

五、吸并双方其他应收款的主要内容，是否存在资金占用的情况；中国重工其他应收款较高的合理性，2023 年计提信用减值损失较高的原因

（一）吸并双方其他应收款的主要内容，是否存在资金占用的情况

1、中国船舶

报告期内，中国船舶其他应收款主要为履约保证金、应收关联方销售材料、转供动能、科研转拨款、往来款等，均为正常生产经营产生，不存在资金占用情况。

单位：万元

项目	2024.12.31	2023.12.31
备用金、保证金及押金	8,624.35	7,258.30
科研项目转拨款	1,869.52	58.84
销售材料款	328.28	723.08
转供动能款	2,604.24	3,406.47
其他往来款	7,675.57	8,028.93
小计	**21,101.96**	**19,475.62**
坏账准备	2,525.83	1,932.21
账面价值	18,576.13	17,543.41

截至 2024 年 12 月 31 日，中国船舶金额在 1,000 万元以上的其他应收款情况明细如下：

单位：万元

单位名称	客户性质	款项性质	账面余额	坏账准备	账面价值	形成原因	客户经营情况及可回收性
深中通道管理中心	国有企业	履约保证金	4,203.32	-	4,203.32	深中通道项目向客户支付的履约保证金，项目完工后转为质量保证金	对方经营状况良好，不存在实质性坏账风险
上海江南长兴造船有限责任公司	关联方	能源等	2,604.24	-	2,604.24	转供水电动能款，尚未到合同约定结算期	
中船防务	关联方	履约保证金	1,598.38	-	1,598.38	资产租赁履约保证金	
中国船舶集团有限公司	关联方	应收科研费	1,111.32	-	1,111.32	费用支出进度快于拨款进度	
香港光宏国际有限公司	民营企业	应收其他单位往来款项	1,034.02	1,034.02	-	广船国际原存放于广州国际信托投资公司的信托存款，因到期不能收回进行债务重组。根据重组协议约定，2005年8月广州国投将其对香港光宏公司的人民币 1,064 万元债权转让至广船国际，香港光宏公司以7辆轿车抵偿部分款项，剩余款项2009年9月21日经广东省高级人民法院终审判决后仍未能收回	对方企业未按法院判决支付债务本金及利息，已全额计提坏账
合计	-	-	**10,551.27**	**1,034.02**	**9,517.26**	-	-

2、中国重工

报告期内，中国重工其他应收款主要为履约保证金、按照法院重整计划确认的应分期偿还的职工债权、往来款，均为正常生产经营产生，不存在资金占用情况。

单位：万元

项目	2024.12.31	2023.12.31
备用金、保证金、押金及职工借款	52,623.74	63,608.54
职工债权	18,660.22	18,660.22
土地收储款	1,784.00	2,764.00
代职工及其他单位垫付款项	295.80	332.85
应收退税款	22,861.13	6,347.46
应收其他	49,989.48	87,847.09
合计	**146,214.37**	**179,560.16**
坏账准备	40,145.74	61,197.68
账面价值	106,068.63	118,362.48

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工前四类款项且金额在 1,000 万元以上的主要其他应收款情况如下：

单位：万元

客户名称	客户性质	款项性质	账面余额	坏账准备	账面价值	形成原因	可回收性
中国船舶重工国际贸易有限公司	国有企业	履约保证金	31,107.37	-	31,107.37	履约保证金	对方经营状况良好，不存在回收风险。
大连船舶海洋工程有限公司	民营企业	职工债权	18,660.22	3,007.91	15,652.31	大连船舶重工集团海洋工程有限公司的职工债权，按照法院重整计划，将在 2026 年和 2027 年分批还完，按照基准利率折现计提减值	经营状况良好，预计可收回
单位六	国有企业	保证金	2,220.42	-	2,220.42	预付保证金，已预付款需待相关手续费汇兑差等账目核算后，由单位六退还	客户经营状态良好，预计可收回
阳江武洋游艇制造发展有限公司	民营企业	保证金	1,966.93	1,966.93	-	该公司为“金枪鱼”项目的设备供应商。由于该项目的船东履约能力差，公司取消订单。已支付给供应商的保证金尚未收回	已为失信被执行人，全额计提坏账
武汉市土地整理储备中心东湖新区技术开发区分中心	政府事业单位	土地收储款	1,784.00	-	1,784.00	客户为政府事业单位性质，土地收储款尚未收回	预计坏账风险低
中船重工海疆（天津）融资租赁有限公司	国有企业	保证金	1,099.60	-	1,099.60	租赁保证金，已于 2025 年 3 月收回	已收回
单位七	国有企业	保证金	1,015.70	-	1,015.70	预付保证金，已预付款需待相关手续费汇兑差等账目核算后，由单位七退还	预计坏账风险低

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工其他应收款中“应收其他类”中关联方余额 7,079.63 万元，非关联方余额 42,909.85 万元。其中，金额在 1,000 万元以上的应收其他款项情况如下：

单位：万元

客户名称	客户性质	款项性质	账面余额	坏账准备	账面价值	形成原因	可回收性
关联方							
青岛北海机械设备有限责任公司	国有企业	往来款	1,430.80	-	1,430.80	承接绑扎桥、橡胶生产线等分包业务形成，账龄 1 年以内，预计 2025 年内结算	对方经营状态良好，预计可回款

客户名称	客户性质	款项性质	账面余额	坏账准备	账面价值	形成原因	可回收性
非关联方							
华威和田发电有限公司	民营企业	往来款	12,251.77	12,251.77	-	款项是由大连造船与华威和田发电有限公司（以下简称：“华威和田”）、中国电建集团山东电力建设第一工程有限公司（以下简称“山东电建”）与新疆同心建设集团有限公司（以下简称“新疆同心”）签订《华威和田 2×135 热电厂管理承包合同》和分包合同，因华威和田未支付剩余款项等形成的往来款。具体原因是华威和田以项目验收问题，不同意支付山东电建及新疆同心合同尾款，山东电建及新疆同心起诉后法院强制向大连船舶执行扣款。对此，大连造船上诉华威和田追索并已胜诉	华威和田正在破产重组，已为失信被执行人，全额计提坏账
TSG(THAILAND)CO., LTD.	境外企业	往来款	3,293.78	3,293.78	-	中南装备原泰国子公司向对方销售备件、导板等产品形成的	对方资金状况不佳，已全额计提坏账
南京钢铁集团国际经济贸易有限公司	民营企业	往来款	2,702.13	2,702.13	-	中南装备的原泰国子公司与南京钢铁 2018-2019 年形成的材料款项	对方资金状况不佳，已全额计提坏账
武汉利泰合机电设备有限公司	民营企业	往来款	1,503.45	45.13	1,458.32	租赁武汉重工机械事业部厂房及设备等形成，对方可以提供外协服务方式抵债	对方经营状态良好，预计可回款
大连长兴岛经济区财政局	政府单位	往来款	1,276.00	-	1,276.00	待与对方其他欠款一并结算	预计坏账风险低
合计	-	-	**21,027.13**	**18,292.81**	**2,734.32**	-	-

（二）中国重工其他应收款较高的合理性

报告期内，中国重工其他应收款规模较高，主要由于历史形成特殊款项较多，以及应收职工债权、保证金等高于中国船舶，具体如下：

1、历史形成特殊款项较多

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工应收华威和田发电有限公司、TSG (THAILAND) CO.,LTD.、南京钢铁集团国际经济贸易有限公司等历史形成特殊款项共 25,007.61 万元，以上款项预计难以收回并全额计提坏账。

2、应收大连船舶重工集团海洋工程有限公司职工债权

中国重工应收大连船舶重工集团海洋工程有限公司 18,660.22 万元职工债权，按照法院重整计划，对方将在 2026 年和 2027 年分批还完，截至 2024 年 12 月 31 日，按照基准利率折现计提减值 3,007.91 万元，重整后该公司经营状况改善，且该职工债权为共益债，预计不存在回款风险。

3、应收保证金

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工应收备用金、保证金及职工借款 52,623.74 万元，主要是应收中国船舶重工国际贸易有限公司 31,107.37 万元代理销售船舶的履约保证金，结束代理业务后收回。

（三）中国重工 2023 年计提信用减值损失较高的原因

报告期内，中国重工信用减值损失计提情况如下：

单位：万元

项目	2024 年	2023 年
应收票据坏账损失	-67.51	-37.63
应收账款坏账损失	3,918.60	12,546.65
应收款项融资减值损失	14.33	54.29
其他应收款坏账损失	-433.45	1,565.16
合计	**3,431.97**	**14,128.47**

1、应收账款信用减值损失计提

2023 年，中国重工应收账款计提信用减值损失 12,546.65 万元，其中按组合计提坏账准备 15,414.23 万元，按单项计提本期转回坏账准备 2,867.58 万元。

按信用组合计提的坏账准备主要以债权账龄为减值损失依据。2023 年，部分长账龄未回款应收账款增多，主要是 RICH 计提 12,688.44 万元、武汉绿地滨江置业有限公司 1,970.89 万元。

RICH 应收账款具体情况详见本题回复之“一、（一）吸并双方应收款项占收入的比例及差异原因”。武汉绿地滨江置业有限公司为房地产企业，2023 年受行业下行影响导致现金流回款慢，相关款项已于 2024 年通过以房抵债方式清偿。

2、其他应收款信用减值损失计提

2023 年，中国重工其他应收款计提信用减值损失 1,565.16 万元，其中按照单项计提坏账准备 220.04 万元，按组合计提坏账准备 1,345.12 万元。

按单项计提坏账准备主要因应收珠海市鸿晨贸易有限公司、广州中臣碧阳船舶科技有限公司款项预计难以收回，全额计提坏账准备。按组合计提主要为信用组合的应收款账龄变化计提导致。

六、中介机构核查意见

（一）核查程序

就上述事项，独立财务顾问中信证券与中信建投证券、会计师致同与立信主要采用了如下核查程序：

1、获取吸并双方应收款项的明细、账龄、坏账准备计提等情况，分析吸并双方的差异情况及合理性，并通过查阅同行业可比公司年报或审计报告了解其应收款项相应情况，对比吸并双方与同行业可比公司情况，分析差异情况及合理性；

2、获取吸并双方应收账款期后回款情况，了解未回款原因及可回收性；

3、获取吸并双方合同资产明细和期后结转应收账款情况，向中国船舶相关人员了解合同资产上升的原因，并分析吸并双方合同资产期后结转的合理性；

4、获取吸并双方预付账款明细、账龄和期后结算情况，复核预付账款支付对象，了解预付模式及行业惯例情况，分析预付账款与其业务规模的匹配性，了解长账龄预付款的形成原因并分析预付账款期后结转情况；

5、获取吸并双方其他应收款明细，了解其他应收款的形成原因，并查阅中国重工主要其他应收款的相关凭证，分析中国重工其他应收款较高的合理性以及 2023 年计提信用减值损失较高的原因。

（二）核查意见

经核查，独立财务顾问中信证券与中信建投证券、会计师致同与立信认为：

1、已披露吸并双方应收款项占收入的比例，与同行业可比公司的对比情况，吸并双方存在较大差异的原因；

2、已披露吸并双方应收款项账龄分布情况，具有合理性。已披露吸并双方坏账准备计提比例，二者坏账计提政策不存在较大差异，与同行业可比公司不存在显著差异。已披露应收款项期后回款情况，已说明未回款原因及可回收性；

2、已披露 2024 年末中国船舶合同资产上升的原因，吸并双方合同资产期后结转应收账款情况，具有合理性，符合业务实际情况；

4、已披露吸并双方预付账款支付对象，预付模式和预付比例，符合行业惯例，与吸并双方的业务规模相匹配。已披露预付账款账龄情况，长账龄预付款具有合理性，已披露预付账款期后结算情况；

5、已披露吸并双方其他应收款的主要内容，不存在资金占用情况。已披露中国重工其他应收款较高的合理性，2023 年计提信用减值损失较高的原因。

8.关于存货和资产减值损失

重组报告书披露，（1）报告期各期末，中国船舶存货账面价值分别为 362.91 亿元和 358.15 亿元，中国重工存货账面价值分别为 286.72 亿元和 305.07 亿元；（2）2023 年，中国船舶和中国重工分别计提 2.67 亿元和 10.48 亿元的资产减值损失。

请公司披露：（1）吸并双方存货的主要内容，结合存货金额与业务规模的匹配性及期后结转情况，说明备货金额的合理性，是否与同行业公司可比，进一步说明成本结转的完整性；（2）存货库龄情况以及长库龄存货的形成原因，吸并双方存货跌价准备的计提情况，进一步结合存货库龄等，分析跌价准备计提的充分性；（3）吸并双方亏损合同情况，对吸并双方毛利率和业绩的影响，相关会计处理以及是否符合会计准则要求；（4）吸并双方资产减值损失的主要内容、计提原因及充分性；（5）结合新船售价、原材料采购价格变化等，分析 2023 年吸并双方存货减值损失较高的合理性，是否符合行业情况并与同行业公司可比；中国重工计提损失高于中国船舶的合理性，吸并双方存货跌价准备计提的充分性，计提会计期间的准确性。

请独立财务顾问和会计师核查并发表明确意见。

回复：

一、吸并双方存货的主要内容，结合存货金额与业务规模的匹配性及期后结转情况，说明备货金额的合理性，是否与同行业公司可比，进一步说明成本结转的完整性

（一）吸并双方存货的主要内容

1、中国船舶

报告期内，中国船舶存货构成如下：

单位：万元

构成	2024.12.31		2023.12.31	
	金额	占比	金额	占比
原材料	643,463.52	17.97%	485,977.39	13.39%
在产品	119,009.81	3.32%	81,579.24	2.25%
合同履约成本	2,805,759.01	78.34%	3,045,136.43	83.91%
库存商品及其他	13,311.31	0.37%	16,399.04	0.45%
合计	3,581,543.65	100.00%	3,629,092.10	100.00%

（1）原材料

报告期内，中国船舶原材料占期末存货比例分别为 13.39%和 17.97%，主要包括各类船用钢板、各类型材、管材、有色金属件、船用发动机、船用甲板机械等。

（2）在产品

报告期内，中国船舶在产品占期末存货比例分别为 2.25%和 3.32%，主要为尚未竣工社会保障建设项目开发成本、处于生产制造过程中的设备及配件，包括风电塔筒、LNG 罐箱、电梯设备、气垫船、舱口盖等。

（3）合同履约成本

报告期内，中国船舶合同履约成本占期末存货比例分别为 83.91%、78.34%。由于中国船舶对部分船舶业务采用时点法于交付时一次性确认收入，因此建造过程中发生的成本计入合同履约成本，导致项目金额较高。

（4）库存商品及其他

报告期内，中国船舶库存商品及其他占期末存货比例分别为 0.45%和 0.37%，其中库存商品主要为尚未完成销售的社会保障建设项目、电梯设备等。

2、中国重工

报告期内，中国重工存货构成如下：

单位：万元

构成	2024.12.31		2023.12.31	
	金额	占比	金额	占比
原材料	423,741.71	13.89%	499,873.18	17.43%
在产品	248,759.60	8.15%	296,388.85	10.34%
合同履约成本	2,242,558.93	73.51%	1,926,439.76	67.19%
库存商品及其他	135,627.52	4.45%	144,448.22	5.04%
合计	3,050,687.76	100.00%	2,867,150.00	100.00%

报告期内，中国重工在产品及合同履约成本占比与中国船舶存在较大差异，主要系中国重工主营业务可分为船舶总装类和船舶配套及其他类，而中国船舶主营业务主要为船舶总装，不同业务类型的存货构成有所不同。故将中国重工存货分为船舶总装类存货和船舶配套及其他类存货分别分析，具体情况如下：

（1）船舶总装类

单位：万元

构成	2024.12.31		2023.12.31	
	金额	占比	金额	占比
原材料	309,175.19	12.12%	381,829.32	16.54%
合同履约成本	2,242,558.93	87.88%	1,926,439.76	83.46%
合计	2,551,734.13	100.00%	2,308,269.07	100.00%

1）原材料

报告期内，中国重工船舶总装类原材料占期末船舶总装类存货比例分别为 16.54%和 12.12%，主要为船舶建造所需板材、型材、钢管、有色金属管、焊材、油漆等。

2）合同履约成本

报告期内，中国重工合同履约成本占期末船舶总装类存货比例分别为 83.46%和87.88%。由于中国重工对部分船舶业务采用时点法于交付时一次性确认收入，因此建造过程中发生的成本计入合同履约成本科目，导致该科目金额较高。

（2）船舶配套及其他类

单位：万元

构成	2024.12.31		2023.12.31	
	金额	占比	金额	占比
原材料	114,566.52	22.96%	118,043.86	21.12%
在产品	248,759.60	49.86%	296,388.85	53.03%
库存商品及其他	135,627.52	27.18%	144,448.22	25.85%
合计	498,953.64	100.00%	558,880.92	100.00%

1）原材料

报告期内，中国重工船舶配套及其他原材料占期末存货比例分别为 21.12%和22.96%，主要包括钢材、金属管、毛坯、钻铤类等。

2）在产品

报告期内，中国重工船舶配套及其他在产品占期末存货比例分别为 53.03%和49.86%，主要为压载水处理系统、船用大型螺旋桨、低速机曲轴等船舶配套类业务半成品，以及铁路车辆、液压支架、石油钻测采设备等其他类业务半成品。

3）库存商品及其他

报告期内，中国重工船舶配套及其他业务的库存商品及其他占期末存货比例分别为25.85%和 27.18%，主要为船用大型螺旋桨、低速机曲轴等船舶配套类未交付客户成品，以及铁路车辆、液压支架、石油钻测采设备等其他类未交付客户的成品。

（二）存货金额与业务规模的匹配性及期后结转情况，说明备货金额的合理性

1、存货金额与业务规模的匹配性

报告期内，吸并双方存货主要为船舶总装类合同履约成本，金额如下：

单位：万元

项目	2024.12.31	2023.12.31
中国船舶	2,558,531.67	2,705,422.30
中国重工	2,351,751.78	2,078,240.44

报告期内，中国船舶 2024 年末合同履约成本为 2,558,633.56 万元，年末在手订单 322 艘船舶；中国重工 2024 年末合同履约成本为 2,351,751.78 万元，年末在手订单 216 艘船舶。报告期内，吸并双方合同履约成本金额与在手订单整体基本匹配，双方差异主要为吸并双方具体船型差异、建造进度不同等因素影响所致。

2、存货期后结转情况

（1）船舶总装类

报告期内，吸并双方合同履约成本结转情况如下：

单位：万元

项目	中国船舶		中国重工	
	2024 年	2023 年	2024 年	2023 年
期初余额	2,705,422.30	1,867,179.14	2,078,240.44	1,747,920.02
当年生产计入	6,669,085.39	7,226,606.33	4,005,013.96	3,524,011.10
当年销售转出	6,815,976.02	6,388,363.17	3,731,502.62	3,193,690.68
期末余额	2,558,531.67	2,705,422.30	2,351,751.78	2,078,240.44

报告期内，吸并双方合同履约成本处于正常结转状态，合同履约成本转出规模与船舶总装类业务营业成本规模匹配。

截至 2025 年 4 月 30 日，中国船舶 2024 年末合同履约成本销售转出金额为 1,065,811.83 万元，中国重工 2024 年末合同履约成本销售转出金额为 627,369.82 万元，期后结转情况正常。

（2）船舶配套及其他类

1）在产品

报告期内，中国重工在产品结转情况如下：

单位：万元

项目	2024 年	2023 年
期初余额	306,344.56	307,873.29
当年生产转入	1,170,390.50	1,077,305.90
当年完工转出	1,221,384.94	1,078,834.62
期末余额	255,350.13	306,344.56

报告期内，中国重工在产品处于正常结转状态，2025 年 1-4 月中国重工在产品完工转出金额为 343,763.15 万元，结转情况正常。

2）库存商品及其他

报告期内，中国重工库存商品及其他结转情况如下：

单位：万元

项目	2024 年	2023 年
期初余额	152,242.36	176,562.84
当年生产转入	1,221,384.94	1,078,834.62
当年销售转出	1,232,332.82	1,103,155.11
期末余额	141,294.47	152,242.36

报告期内，中国重工库存商品及其他处于正常结转状态，2025 年 1-4 月中国重工库存商品及其他销售转出金额为 355,926.59 万元，结转情况正常。

（三）是否与同行业公司可比

1、船舶总装

报告期内，吸并双方存货周转率与同行业上市公司比较情况如下：

单位：次

公司	2024.12.31	2023.12.31
中船防务	3.16	3.10
恒力重工	4.71	2.82
扬子江造船	13.55	17.40
HD 韩国造船海洋	10.83	9.62
三星重工	8.23	4.46
韩华海洋	3.56	2.87
天海防务	10.11	9.38
江龙船艇	12.29	8.69
船舶总装类均值	**8.31**	**7.29**
中国船舶船舶造修及海洋工程	1.96	1.95
中国重工船舶造修及海洋工程	1.58	1.49

报告期内，吸并双方存货周转率整体低于可比公司水平，主要原因如下：

（1）中船防务对于主要船舶建造收入确认方式与中国船舶、中国重工相同，但中船防务船舶总装建造业务完工船型以载重吨计相对中国船舶、中国重工较小，生产周期一般为 1-2 年，而中国船舶、中国重工主建的中大型远洋船舶等船型建造周期更长。因此，中船防务存货周转率高于中国船舶、中国重工。

（2）恒力重工对于船舶总装采用时段法确认，因此恒力重工存货中的合同履约成本规模整体较低，占存货比例为 15%左右，导致其存货周转率高于中国船舶、中国重工。

恒力重工合同履约成本规模情况如下：

单位：万元

项目	2024.12.31	2023.12.31
合同履约成本	22,512.89	4,781.15
存货余额	169,253.58	30,431.39
占比	13.30%	15.71%

（3）根据扬子江造船、HD 韩国造船海洋、三星重工、韩华海洋年报披露的收入确认方式，其船舶建造业务主要采用时段法确认收入，导致其存货周转率高于中国船舶、中国重工。

（4）天海防务、江龙船艇主营业务产品与中国船舶、中国重工存在显著差异，不具有可比性。

2、船舶配套及其他

单位：次

公司	2024.12.31	2023.12.31
中国海防	1.43	1.60
亚星锚链	1.44	1.45
巨力索具	2.46	1.67
海兰信	1.10	1.09
中科海讯	0.71	1.00
ST 瑞科	1.38	0.76
潍柴重机	5.12	3.98
中国动力	2.48	2.35
船舶配套类均值	**2.02**	**1.74**
中国重工非船舶总装类业务	2.09	2.05

中国重工非船舶总装类业务存货周转率高于或接近船舶配套业务可比公司，存货周转率与同行业可比公司相比在合理区间内。

（四）进一步说明成本结转的完整性

1、船舶总装类业务

（1）按照“时段法”确认收入的船舶建造业务

1）吸并双方在船舶建造合同生效后，会根据船舶技术规格书的相关要求编制成本估算书，如成本估算书预计船舶产品成本高于预计总收入的，则就成本估算书高于船舶预计总收入的部分，计提相应的亏损合同义务。

2）吸并双方在船舶完成初步设计及详细设计后，根据设计图纸的要求，并结合船舶建造排期情况，根据船舶建造节点及工序要求，预计船舶建造所需工程量，并根据设计图纸形成材料、设备采购清单。其中，生产管理部门和人力资源部门结合劳动力市场情况及吸并双方人员成本情况对于人工成本（含外协及外包）进行预计；生产管理部门、船舶设计中心、采购部门对于材料及设备到货时间、根据询价或历史经验等对于材料及设备采购成本进行预计；生产管理部门、财务部门根据船舶排期情况、其他专用费用预计支出情况等对于该项船舶制造费用、专用费用及财务费用（如需）等进行预计。吸并双方各相关部门在对上述成本费用支出进行测算的基础上，履行相关审议程序后形成各船舶建造项目目标成本，并对于船舶建造项目目标成本进行分解，形成目标成本细分项

通知下达至各相关部门据以进行成本管控，原则上无对应目标成本支出项目不得列支成本费用，实际已发生成本超过目标成本情形下，不调整目标成本不得列支成本费用。

3）船舶开工前，吸并双方均对各船舶建造项目设置工程编号，工程编号下达至公司各相关部门，与该船舶建造项目相关的全部支出均与工程编号对应。财务部门按照设立的工程编号归集与该工程编号相关的直接材料、直接人工、制造费用及专用费用等。物资采购部门按照对应工程编号及所需材料、设备清单进行物资采购。

4）船舶开工后，生产部门按照工程编号办理领料手续，仓储部门根据领料单办理物资出库手续；生产管理部门及人力资源部门按照各工程编号所消耗人员工时及工资结算情况统计直接人工及外协外包费用；财务部门根据各工程编号领料单据记录该工程编号直接材料成本，根据人工成本支出情况统计表等原始单据计入该工程编号直接人工成本；根据各工程编号实际专用费用支出原始单据记录该工程编号直接计入的专用费用；根据工时统计情况或受益情况分摊表进行制造费用/专用费用的归集与分配，并确保各项与船舶建造相关的成本均计入对应的工程编号。

5）吸并双方定期结合实际成本发生情况、材料及设备采购情况、人工市场价格变动情况等对于各在建项目目标成本进行复核，形成各在建项目预实成本，如出现偏离且应对目标成本进行调整的，经相关程序审议通过后调整原制定的目标成本，并以调整后的目标成本作为该项目预计总成本。

6）于资产负债表日，吸并双方财务部门根据各工程编号账面已归集成本计算各项目履约进度（即完工百分比），各工程编号完工百分比=累计已发生成本金额/预计总成本，并将该项目完工百分比与其所对应的建造节点进行复核，关注其是否与项目建造节点匹配；如果存在不合理差异，则进一步检查项目累计已归集成本金额和项目预计总成本是否准确，直至完工百分比与项目建造节点差异处于合理范围内。

7）于船舶完工前，吸并双方会发布通知要求各业务部门及时办理该项船舶成本结算手续并在一定期限内将尚未提交至财务部门的成本单据予以及时提交，对于因特殊原因不能及时提交结算手续的，经业务部门审批后，向财务部门提交相关申请单，经财务部门审核无误后进行成本预提或暂估。

8）船舶完工交付时，吸并双方财务部门会就各工程编号账面已归集成本金额与更新后的目标成本/预实成本相应项目进行对比，如存在差异，则向业务部门核实无误后，将该工程编号累计生产成本予以全部结转，成本结转后，该工程编号生产成本余额为零。

9）船舶完工交付后，业务部门会同财务部门编制该船舶完工成本分析报告，对于船舶实际成本发生情况、目标成本管控情况等进行分析总结，以进一步提升成本管控水平。

综上，吸并双方通过上述内部控制及管理要求，能够准确核算各工程编号对应的实际成本，也能够对于预计总成本进行合理准确估计，在船舶完工交付前也能够及时准确完整地对于各工程编号成本进行合理预提或暂估，各工程编号生产成本于船舶完工交付时点结转完毕，不存在成本结转不完整情形。

（2）按照“时点法”确认收入的船舶造修及海洋工程业务

鉴于“时点法”确认收入的情形下，吸并双方无需在船舶完工交付前按照履约进度确认收入并结转成本，故无需对船舶完工交付前账面已归集成本与船舶建造节点进行严格核对后测算完工百分比。

吸并双方按照“时点法”确认收入的船舶造修及海洋工程业务，其生产成本归集与分配流程、成本支出与管控要求基本与“时段法”相同。

吸并双方至少于每年年末财务决算前，对于各项资产（含存货）进行全面清查盘点，对于盘点差异进一步查找原因并及时进行账务处理，以保证各项实物资产账实相符；吸并双方至少于每年度末与各供应商进行往来款项核对，并就往来款项差异核对情况及采购物资到货情况进行核实，以避免存在未入账成本费用情形。

吸并双方通过动态监控（如月度成本分析会）和客户节点确认（如里程碑签字）确保进度与成本匹配。预计总成本与实际总成本整体差异率在 5%，属于可控范围，主要分以下情况：

成熟船型：差异率一般≤5%，主因材料价格波动或工时效率小幅偏差。

少量船型高于 5%说明如下：

1）首制船因建造标准高、技术含量高、建造工艺复杂导致其实际建造过程中舾装件及外协外包成本都存在不同程度增加。

2）技术风险：如 T5 电机故障、饱和潜水系统调试滞后导致额外成本。

3）供应链问题：进口设备（如 IHC 铺管系统等）交付延迟，产生仓储或替代采购费用。

4）船东变更：如交船诉求变化引发设计修改或返工。

综上，预计总成本编制方法科学，依据充分，成熟船型准确性高，首制船通过动态调整和客户确认保障合理性。

综上，吸并双方产品成本管控能够最大限度保证各产品成本支出的合理性，其会计处理谨慎合理准确，不存在成本结转不完整情形。

2、船舶配套、机电设备及其他业务

（1）吸并双方船舶配套、机电设备及其他产品销售，如销售产品为根据客户技术标准及需求定制化产品，则与船舶总装类产品基本相同，吸并双方均按照订单设置工程编号，后续生产过程中，按照工程编号领料并归集其他直接成本及间接成本。吸并双方于定制化产品完工入库时，吸并双方将该工程编号累计已归集成本予以全部转入库存商品，该项库存商品采用个别计价法予以计价，并在产品销售确认收入时予以一次性结转主营业务成本。

（2）吸并双方船舶配套、机电设备及其他产品销售，如销售产品为通用型产品，则产品成本按生产订单（工单）进行归集、核算及结转，不同产品类型之间不存在实质性差异，吸并双方通过在财务系统中设置“生产成本”科目，归集和核算与该工单相关的直接材料、直接人工及制造费用等。

1）吸并双方对于通用性产品设置了 BOM 表，并按照 BOM 表作为产品领料及成本归集的依据；吸并双方对于生产订单相关的直接人工成本，通过设置产品标准工时的方法，每月将直接人工成本按照各工单标准工时占比予以分配至该工单生产成本；吸并双方对于生产车间及生产管理部门的制造费用等，首先予以归集制造费用金额，于每月末按照产品标准工时占比将制造费用分配至各工单生产成本。

2）吸并双方各工单完工入库时，将该项工单归集的生产成本予以转入库存商品，库存商品按照型号分类，以月末一次加权平均法予以计价。

3）吸并双方于月末，按照已销售产品出库/销售情况，将本月已销售库存商品按照月末一次性加权平均法予以转入主营业务成本。

吸并双方至少于每年年末财务决算前，对于各项资产（含存货）进行全面清查盘点，对于盘点差异进一步查找原因并及时调整账务处理，以保证各项实物资产账实相符；吸并双方至少于每年度末与各供应商进行往来款项核对，并就往来款项差异核对情况及采购物资到货情况进行核实，以避免存在未入账成本费用情形。

会计师对于按照 BOM 表作为产品领料及成本归集的依据的公司，抽取部分产品 BOM 中的原材料与账面材料成本具体构成项目进行比对，根据 BOM 清单和匹配价格，测算产品成本并与账面成本进行对比。通常成熟型产品其物料成本差异率一般控制在 5%以内的合理区间，少量新产品/工艺升级的产品由于需要创新设计及采用新工艺标准可能物料消耗更高。以喷油器总成为例：喷油器总成产品 2023、2024 年 BOM 结构保持稳定，物料清单层级完整，未发生变更；对于其标准件严格按 BOM 标准数量领料归集，对于该产品所使用的非标准化钢管原材料采用月度加权平均采购价格为基础。测试结果显示，该产品物料成本差异率控制在 5%以内的合理区间，差异主要源于单位换算过程中产生的合理损耗差异，核算方法符合会计准则要求。

综上，吸并双方船舶配套、机电设备及其他产品成本归集、分配与结转流程能够最大限度保证各产品成本支出的合理性，会计处理谨慎合理准确，不存在成本结转不完整情形。

报告期内，吸并双方成本归集核算方法及实际核算情况已经会计师审计，审计后确认符合《企业会计准则》的相关要求及公司实际情况，具体参见本题回复之“六、中介机构核查意见”。

3、与可比公司比较营业成本构成

报告期内，吸并双方主营业务成本构成与同行业上市公司比较情况如下：

构成	中国船舶		中国重工		中船防务		恒力重工		天海防务		江龙船艇	
	2024 年	2023 年	2024 年	2023 年	2024 年	2023 年	2024 年	2023 年	2024 年	2023 年	2024 年	2023 年
直接材料	67.92%	68.93%	65.31%	68.65%	69.90%	68.32%	66.30%	65.91%	54.31%	62.56%	83.36%	70.05%
直接人工	18.65%	20.47%	21.46%	20.75%	30.10%	31.68%	22.86%	20.25%	20.55%	19.15%	10.55%	22.11%
制造费用及其他	13.43%	10.59%	13.23%	10.60%			10.84%	13.83%	25.14%	18.28%	6.09%	7.84%
合计	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

注 1：扬子江造船、HD 韩国造船海洋、三星重工、韩华海洋，未披露营业成本构成情况；
注 2：数据来源于同行业可比上市公司定期报告。中船防务的成本构成为造船产品的成本构成；恒力重工的成本构成为船舶制造业务的成本；江龙船艇的成本构成为公务执法船艇、旅游休闲船艇、特种作业船艇产品的综合成本构成；天海防务的成本构成为船海工程设计建造总承包业务的成本构成；
注 3：对于可比公司的营业成本构成，按照直接材料、直接人工、制造费用及其他进行重新分类。

（1）直接材料

2023 年及 2024 年，中国船舶与中国重工直接材料占比分别为 68.93%、67.92%与 68.65%、65.31%，吸并双方直接材料占比不存在显著差异。

2023 年及 2024 年，同行业可比公司的直接材料占比处于 54.31%-83.63%之间，均值为 67.63%，吸并双方直接材料占比与同行业可比公司不存在显著差异。

（2）直接人工

2023 年及 2024 年，中国船舶与中国重工直接人工占比分别为 20.47%、18.65%与 20.75%、21.46%，中国重工直接人工占比略高于中国船舶。同行业可比公司的直接人工占比处于 10.55%-22.86%之间，均值（由于中船防务未拆分直接人工，故计算均值时不含中船防务）为 19.68%，中国船舶直接人工占比与同行业可比公司不存在显著差异，中国重工直接人工成本高于与同行业可比公司，主要由于中国重工下属的大连造船、北海造船和武昌造船分别位于大连、青岛和武汉，中国船舶下属的江南造船和外高桥造船、广船国际、中船澄西分别位于上海、广州、江苏。2021 年开始制造业用工紧张、熟练工人短缺，中国重工下属造船厂所处地区熟练工人外流相对更严重，存在用工紧张情况，部分工序使用外协外包，导致人工费用较高。

（3）制造费用及其他

2023 年及 2024 年，中国船舶与中国重工制造费用及其他占比分别为 10.59%、13.43%与 10.60%、13.23%。2023 年及 2024 年，同行业可比公司的制造费用及其他占比处于 6.09%-25.14%之间，均值（由于中船防务未拆分制造费用及其他，故计算均值时不含中船防务）为 12.99%。中国船舶及中国重工制造费用及其他占比与同行业可比公司不存在重大差异。

综上，吸并双方成本构成与同行业可比公司不存在重大差异。

4、与可比公司比较毛利率水平

（1）船舶总装

报告期内，中国船舶、中国重工船舶总装类业务毛利率水平与可比公司比较情况如下：

公司	2024 年	2023 年
中船防务	7.62%	5.72%
恒力重工	12.34%	-0.54%
扬子江造船	28.66%	22.44%
HD 韩国造船海洋	10.31%	5.47%
三星重工	9.30%	8.06%
韩华海洋	6.35%	1.33%
天海防务	14.57%	10.58%
江龙船艇	7.45%	12.97%
均值	**12.08%**	**8.25%**
中国船舶船舶造修及海洋工程	9.57%	9.28%
中国重工船舶造修及海洋工程	7.26%	5.14%

报告期内，除扬子江造船毛利率达到 20%以上之外，其他主要从事远洋船舶建造业务的公司包括恒力重工、HD 韩国造船海洋、三星重工、韩华海洋毛利率均基本处于 10%及以下水平。恒力重工 2023 年开始从事船舶总装业务，其报告期内业务规模整体较小，导致个别船型毛利率对整体毛利率影响较大，数据参考率较低。

整体而言，中国船舶的船舶造修及海洋工程业务毛利率水平与 HD 韩国造船海洋、三星重工水平较为接近。中国重工毛利率水平与中船防务、韩华海洋水平较为接近，与实现销售的具体船型、合同签订时间及价格以及原材料、设备采购价格相关。根据年报披露信息，韩国造船海洋 2024 年实现销售的船型为 LNG 船、液化石油气（LPG）运输船、集装箱船、成品油/化学品运输船、原油运输船、汽车运输船、滚装船及 LNG 加注船。韩华海洋 2024 年实现销售的船型为液化天然气船、集装箱船、油船、化学品船、FPSO、钻井平台等。三星重工 2024 年实现销售的船型为超大型集装箱船、液化天然气船、油船、FPSO 等。

天海防务主要从事灵便型干散货运输船、油化船、支线集装箱船、滚装船等运输船舶以及海工船舶、特种船舶等，建造船型相对较小。江龙船艇主要从事公务执法船艇、旅游休闲船艇和特种作业船艇建造。天海防务、江龙船艇均与吸并双方存在差异，数据可比性较低。

（2）船舶配套及其他

报告期内，中国重工非船舶总装类业务毛利率水平与可比公司比较情况如下：

公司	2024 年	2023 年
中国海防	28.02%	31.50%
亚星锚链	31.41%	30.59%
巨力索具	20.40%	21.22%
海兰信	33.93%	23.23%
中科海讯	27.40%	-6.57%
ST 瑞科	28.98%	34.34%
潍柴重机	11.32%	12.11%
中国动力	14.81%	13.28%
船舶配套类均值	**24.53%**	**19.96%**
中国重工非船舶总装类业务	17.61%	17.42%

报告期内，中国重工非船舶总装类业务毛利率水平与主要从事船舶配套设备类业务可比公司毛利率均值不存在重大差异。中国重工与可比公司毛利率差异主要由于各公司主要产品及行业地位存在具体差异，毛利率存在一定差异属于正常情况，具有合理性。例如，潍柴重机与中国动力主要产品包括船用发动机，毛利率约为 11%-15%；中国海防、海兰信、中科海迅、ST 瑞科的业务和产品与电子、探测、自动化等相关，毛利率约为 20%-30%；亚星锚链和巨力索具的业务和产品分别主要为锚链和索具，与各可比公司均存在较大差异，毛利率分别为约 30%和 20%。

综上，报告期内，吸并双方存货金额与业务规模基本匹配，备货金额与期后结转情况较为合理，存货周转率与可比上市公司存在一定差异，系产品类型导致产品生产周期差异所致。报告期内，吸并双方船舶订单均按单个项目归集成本，交付时完整确认所有已发生待结转成本，船舶制造业务的成本归集方法符合业务的特征，可有效保证成本结转的准确性与完整性。报告期内，吸并双方通过定期存货盘点避免出现提前确认收入结转成本的情形；采用合理的成本归集方法保证成本归集的准确性与完整性；主营业务成本构成与可比公司不存在重大差异。会计师对吸并双方主要存货进行盘点，证实账实相符；对吸并双方营业成本归集核算执行了包括细节性测试在内的检查程序，验证营业成本核算的完整性和准确性。报告期内，吸并双方营业成本构成与可比公司不存在显著差异。结合吸并双方各存货科目报告期内及期后结转情况，毛利率水平与可比公司比较情况，吸并双方营业成本已完整结转。

二、存货库龄情况以及长库龄存货的形成原因，吸并双方存货跌价准备的计提情况，进一步结合存货库龄等，分析跌价准备计提的充分性；

（一）存货库龄情况以及长库龄存货的形成原因

报告期内，吸并双方存货库龄构成情况如下：

1、中国船舶

单位：万元

时点	类别	账面余额			
		1 年以内	1-2 年	2 年以上	合计
2024.12.31	原材料	614,730.08	15,689.39	15,755.62	646,175.09
	在产品	116,221.09	961.31	5,584.24	122,766.64
	合同履约成本	2,630,649.34	150,606.23	27,013.63	2,808,269.20
	其他	5,687.83	6,258.42	1,668.58	13,614.83
	合计	**3,367,288.34**	**173,515.35**	**50,022.07**	**3,590,825.76**
2023.12.31	原材料	359,128.37	108,628.82	21,160.63	488,917.82
	在产品	77,459.73	976.80	7,060.76	85,497.29
	合同履约成本	3,024,595.06	80,190.54	9,762.79	3,114,548.39
	其他	10,403.10	3,429.23	2,636.71	16,469.04
	合计	**3,471,586.26**	**193,225.39**	**40,620.89**	**3,705,432.54**

（1）原材料

报告期内，中国船舶原材料主要为各类船用钢板、各类型材、管材、有色金属件、船用发动机、船用甲板机械等，库龄在 2 年以上的原材料主要为钢材、有色金属件、备品备件等。该等结余材料及备件通用性较强、复用性高，尚未用于其他产品生产。由于船舶建造周期较长，导致该等结余材料库龄较长。

（2）在产品

报告期内，中国船舶在产品主要为处于建造过程中的社会保障建设项目成本、处于生产过程中的电梯设备及配件等，库龄为2-3年的在产品主要为客户终止合同的气垫船、处于生产过程中的电梯设备及配件，库龄较长的原因为客户要求延期交货或合同取消，相应生产计划调整，针对预计无法对外销售的在产品已计提存货跌价准备。

（3）合同履约成本

报告期内，中国船舶合同履约成本为建造中的船舶总装产品。大型船舶建造周期一般为 2-3 年，一般情况下合同履约成本库龄主要为 2 年以内。报告期内，中国船舶库龄超过 2 年的合同履约成本一方面系建造难度较大及周期较长的 LNG 船、大型双燃料集装箱船项目，该等合同履约成本有明确的销售合同对应，随船舶完工交付予以结转主营业务成本；另一方面系部分改装船及特种船建造项目，受船东技术方案多次变更及船东租约获取困难等方面因素影响，交船期较原计划有所推迟，从而使得合同履约成本库龄较长。

（4）库存商品及其他

报告期内，中国船舶库存商品及其他主要为库存电梯及配件、尚未交付的社会保障建设项目、周转材料和委托加工物资等，库龄 2 年以上的库存商品及其他主要为周转材料及库存电梯、配件等，库龄较长的原因为周转材料持续用于生产，部分电梯设备及配件需有所备货，从而导致存货库龄较长。

对于库龄较长的电梯设备及配件，已根据预计可销售情况计提相应的存货跌价准备，其中产品已过时或不能满足技术要求的库存商品已全额计提减值准备。库龄在 2 年以上且未计提跌价准备的库存商品及其他主要为库存电梯备品备件及周转材料，电梯备品备件仍能继续对外销售，周转材料处于正常生产使用中，不存在减值迹象。

2、中国重工

单位：万元

时点	类别	账面余额			
		1 年以内	1-2 年	2 年以上	合计
2024.12.31	原材料	331,953.10	36,364.09	68,678.40	436,995.59
	在产品	205,224.49	26,305.59	23,820.05	255,350.13
	合同履约成本	1,831,060.34	197,551.90	323,139.55	2,351,751.78
	库存商品及其他	85,538.57	17,475.40	38,280.50	141,294.47
	合计	**2,453,776.50**	**277,696.98**	**453,918.50**	**3,185,391.98**
2023.12.31	原材料	406,834.97	30,761.11	75,186.64	512,782.72
	在产品	229,192.97	34,195.48	42,956.11	306,344.56
	合同履约成本	1,350,815.02	383,523.69	343,901.73	2,078,240.44
	库存商品及其他	100,510.41	17,732.37	33,999.57	152,242.36
	合计	**2,087,353.37**	**466,212.65**	**496,044.06**	**3,049,610.08**

（1）船舶总装类

单位：万元

时点	类别	账面余额			
		1 年以内	1-2 年	2 年以上	合计
2024.12.31	原材料	241,978.34	22,262.12	50,222.82	314,463.28
	合同履约成本	1,831,060.34	197,551.90	323,139.55	2,351,751.78
	合计	**2,073,038.68**	**219,814.02**	**373,362.37**	**2,666,215.06**
2023.12.31	原材料	311,608.73	21,674.81	53,253.86	386,537.40
	合同履约成本	1,350,815.02	383,523.69	343,901.73	2,078,240.44
	合计	**1,662,423.75**	**405,198.49**	**397,155.59**	**2,464,777.83**

1）原材料

报告期内，中国重工原材料主要为船舶建造所需板材、型材、钢管、有色金属管、焊材、油漆等，库龄在 2 年以上的原材料主要为钢材，库龄较长的原因为部分项目工期较长，不影响该等原材料的使用。

报告期内中国重工原材料 2 年以上占比显著高于中国船舶，主要为下属子公司武昌造船承接的部分船舶项目具有建造周期长的行业特性。该等船舶平均建造周期远超普通船，导致原材料自然沉淀至 2 年以上区间。

2）合同履约成本

报告期内，中国重工合同履约成本为建造中的船舶总装产品。大型船舶建造周期一般为 2-3 年，一般情况下合同履约成本库龄主要为 2 年以内。中国重工库龄超过 2 年的合同履约成本主要是因为上表中船舶技术难度高、生产过程中出现了船东违约等偶发性因素以及部分特定船舶项目建造周期较长。

2023 年、2024 年中国船舶库龄在 2 年以上的合同履约成本账面余额分别为 9,762.79 万元、27,013.63 万元，中国重工船舶总装业务库龄在 2 年以上的合同履约成本账面余额分别为 343,901.73 万元、323,139.55 万元。中国重工船舶总装业务库龄在 2 年以上的合同履约成本高于中国船舶的原因主要是中国重工部分船舶技术难度高、生产过程中出现了船东违约等偶发性因素项目价值较高以及部分特定船舶项目建造周期较长，符合业务实际。

（2）船舶配套及其他类

单位：万元

时点	类别	账面余额			
		1 年以内	1-2 年	2 年以上	合计
2024.12.31	原材料	89,974.77	14,101.96	18,455.57	122,532.31
	在产品	205,224.49	26,305.59	23,820.05	255,350.13
	库存商品及其他	85,538.57	17,475.40	38,280.50	141,294.47
	合计	**380,737.83**	**57,882.95**	**80,556.12**	**519,176.91**
2023.12.31	原材料	95,226.24	9,086.30	21,932.79	126,245.33
	在产品	229,192.97	34,195.48	42,956.12	306,344.56
	库存商品及其他	100,510.41	17,732.37	33,999.57	152,242.36
	合计	**424,929.62**	**61,014.16**	**98,888.47**	**584,832.25**

1）原材料

报告期内，中国重工原材料主要包括钢材、金属管、毛坯、钻铤类等，库龄在 2 年以上的原材料主要为钢材、毛坯、钻铤类等，库龄较长的原因为提前锁定可以长期使用的钢材等原材料价格而提前批量采购的安全库存，未来根据生产领用、不存在减值迹象。

2）在产品

报告期内，中国重工在产品主要为压载水处理系统、船用大型螺旋桨、低速机曲轴等船舶配套类业务生产过程中的半成品，以及铁路车辆、液压支架、石油钻测采设备等其他类业务的半成品，库龄为 2 年以上的在产品主要为风电齿轮箱锻件/风电主轴/船用锻件等，库龄较长的原因为生产周期较长、由于交期质量等原因无法及时交货，针对上述在产品中国重工已计提存货跌价准备，具体情况详见本题回复之“二、（二）吸并双方存货跌价准备的计提情况，进一步结合存货库龄等，分析跌价准备计提的充分性”的相关回复。

3）库存商品及其他

报告期内，中国重工库存商品及其他主要为船用大型螺旋桨、低速机曲轴等船舶配套类未交付客户成品，以及铁路车辆、液压支架、石油钻测采设备等其他类未交付客户的成品，库龄 2 年以上的库存商品及其他主要为液压支架、喷器总成、阀件，库龄较长的原因为部分产品销售预测过程中出现计划不合理或因技术变更、用户弃单等原因造成存货积压，针对上述库存商品及其他存货中国重工已计提存货跌价准备，具体情况详见

本题回复之“二、（二）吸并双方存货跌价准备的计提情况，进一步结合存货库龄等，分析跌价准备计提的充分性”的相关回复。

（二）吸并双方存货跌价准备的计提情况，进一步结合存货库龄等，分析跌价准备计提的充分性

1、中国船舶

报告期内，中国船舶存货各明细科目各库龄段跌价准备计提情况如下：

单位：万元

构成	库龄	账面余额	跌价准备	账面价值	计提比例
2024.12.31					
原材料	1 年以内	614,730.08	-	614,730.08	-
	1-2 年	15,689.39	-	15,689.39	-
	2 年以上	15,755.62	2,711.57	13,044.05	17.21%
在产品	1 年以内	116,221.09	-	116,221.09	-
	1-2 年	961.31	-	961.31	-
	2 年以上	5,584.24	3,756.83	1,827.41	67.28%
合同履约成本	1 年以内	2,630,649.34	-	2,630,649.34	-
	1-2 年	150,606.23	2,510.19	148,096.04	1.67%
	2 年以上	27,013.63	-	27,013.63	-
库存商品及其他	1 年以内	5,687.83	-	5,687.83	-
	1-2 年	6,258.42	-	6,258.42	-
	2 年以上	1,668.58	303.52	1,365.06	18.19%
合计	1 年以内	3,367,288.34	-	3,367,288.34	-
	1-2 年	173,515.35	2,510.19	171,005.16	1.45%
	2 年以上	50,022.07	6,771.92	43,250.15	13.54%
2023.12.31					
原材料	1 年以内	359,128.37	-	359,128.37	-
	1-2 年	108,628.82	-	108,628.82	-
	2 年以上	21,160.63	2,940.43	18,220.20	13.90%
在产品	1 年以内	77,459.73	-	77,459.73	-
	1-2 年	976.80	193.46	783.34	19.81%
	2 年以上	7,060.76	3,724.59	3,336.17	52.75%
合同履	1 年以内	3,024,595.06	63,433.05	2,961,162.01	2.10%

构成	库龄	账面余额	跌价准备	账面价值	计提比例
约成本	1-2 年	80,190.54	5,477.24	74,713.30	6.83%
	2 年以上	9,762.79	501.68	9,261.11	5.14%
库存商品及其他	1 年以内	10,403.10	-	10,403.10	-
	1-2 年	3,429.23	-	3,429.23	-
	2 年以上	2,636.71	70.00	2,566.71	2.65%
合计	1 年以内	3,471,586.26	63,433.05	3,408,153.21	1.83%
	1-2 年	193,225.39	5,670.70	187,554.69	2.93%
	2 年以上	40,620.89	7,236.69	33,384.20	17.82%

（1）原材料

报告期内，中国船舶计提跌价准备的原材料主要为库龄较长存在锈蚀等无法继续生产使用的钢材，超过保质期的油漆涂料等，期末按照预计废料销售价款减处置费用后的净额作为可变现净值。库龄在 2 年以上且未计提跌价准备的原材料主要为通用材料、有色金属件、备品备件等，该等原材料将随生产进度正常领用，不存在减值迹象。

（2）在产品

报告期内，中国船舶计提跌价准备的在产品主要为广东广船国际电梯机电设备有限公司（以下简称“广船电梯”）处于生产过程中的电梯设备及配件，因部分产品性能不达标，无法实现对外销售存在减值迹象并已计提跌价准备。库龄在 2 年以上且未计提跌价准备的在产品主要为产品完工后仍能继续销售或使用，且预计收入能够覆盖产品完工成本及销售费用等。

（3）合同履约成本

报告期内，中国船舶至少于每年末对于手持订单是否属于亏损合同及亏损合同义务计提充分性进行评估，并根据定期评估结果计提相应的亏损合同义务。中国船舶在初始确定的目标成本的基础上，定期结合实际成本发生情况、材料及设备采购情况、人工市场价格变动情况等对于各在建项目目标成本进行复核，形成各在建项目预实成本，如出现偏离且应对目标成本进行调整的，经相关程序审议通过后调整原制定的目标成本；如果调整后的目标成本超过合同预计总收入（考虑估计的销售费用以及相关税费后）的金额，则该项船舶建造合同成为亏损合同，亏损合同义务金额等于合同预计总收入小于合同目标成本的金额。中国船舶于每年末对于合同目标成本进行动态评估及调整，并根据

调整后的目标成本情况作为亏损合同义务的计提基础，中国船舶报告期内亏损合同义务（存货跌价准备）的计提依据充分，金额准确合理。

中国船舶按照企业会计准则及公司会计核算办法对合同履约成本进行减值测试。由于中国船舶的合同履约成本是按照船体工程编号核算，中国船舶按照单项船舶建造合同价款作为售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用以及相关税费后的金额计算可变现净值，具体参数选择见本题回复之“五、（二）中国重工计提损失高于中国船舶的合理性，吸并双方存货跌价准备计提的充分性，计提会计期间的准确性”的相关回复。

如存在减值迹象，则对存货等标的资产进行减值测试并按预计损失金额计提对应资产的减值损失；如预计亏损超过减值损失或不存在存货等标的资产的，则应将超过部分确认为预计负债。相应会计处理见本题回复之“三、（二）会计处理及对毛利率和业绩的影响”的相关回复。

中国船舶 2023 年计提减值准备的原因详见本题回复之“五、（一）结合新船售价、原材料采购价格变化等，分析 2023 年吸并双方存货减值损失较高的合理性，是否符合行业情况并与同行业公司可比”的相关回复。

（4）库存商品及其他

报告期内，中国船舶计提跌价准备的库存商品及其他主要为广船电梯库存电梯设备及配件等，计提原因为产品性能老化难以实现对外销售。库龄在 2 年以上且未计提跌价准备的库存商品及其他主要为库存电梯备品备件及周转材料，电梯备品备件仍能继续对外销售，周转材料处于正常生产使用中，不存在减值迹象。

2、中国重工

报告期内，中国重工存货各明细科目各库龄段跌价准备计提情况如下：

单位：万元

构成	库龄	账面余额	跌价准备	账面价值	计提比例
2024.12.31					
原材料	1 年以内	331,953.11	1,116.74	330,836.37	0.34%
	1-2 年	36,364.09	43.81	36,320.28	0.12%
	2 年以上	68,678.40	12,093.33	56,585.06	17.61%
在产品	1 年以内	205,224.49	414.11	204,810.39	0.20%

构成	库龄	账面余额	跌价准备	账面价值	计提比例
	1-2 年	26,305.59	-	26,305.59	-
	2 年以上	23,820.05	6,176.42	17,643.63	25.93%
合同履约成本	1 年以内	1,831,060.34	23,181.68	1,807,878.66	1.27%
	1-2 年	197,551.90	22,203.98	175,347.92	11.24%
	2 年以上	323,139.55	63,807.19	259,332.36	19.75%
库存商品及其他	1 年以内	85,538.57	57.39	85,481.17	0.07%
	1-2 年	17,475.40	489.51	16,985.89	2.80%
	2 年以上	38,280.50	5,120.05	33,160.45	13.38%
合计	1 年以内	2,453,776.51	24,769.92	2,429,006.59	1.01%
	1-2 年	277,696.97	22,737.29	254,959.68	8.19%
	2 年以上	453,918.50	87,197.00	366,721.50	19.21%
2023.12.31					
原材料	1 年以内	406,834.97	1,406.77	405,428.20	0.35%
	1-2 年	30,761.11	117.19	30,643.92	0.38%
	2 年以上	75,186.64	11,385.59	63,801.05	15.14%
在产品	1 年以内	229,192.97	-	229,192.97	-
	1-2 年	34,195.48	1,466.25	32,729.23	4.29%
	2 年以上	42,956.12	8,489.47	34,466.65	19.76%
合同履约成本	1 年以内	1,350,815.02	83,521.17	1,267,293.85	6.18%
	1-2 年	383,523.69	5,608.70	377,914.99	1.46%
	2 年以上	343,901.73	62,670.81	281,230.92	18.22%
库存商品及其他	1 年以内	100,510.41	426.38	100,084.03	0.42%
	1-2 年	17,732.37	353.46	17,378.91	1.99%
	2 年以上	33,999.57	7,014.30	26,985.27	20.63%
合计	1 年以内	2,087,353.37	85,354.31	2,001,999.05	4.09%
	1-2 年	466,212.65	7,545.60	458,667.05	1.62%
	2 年以上	496,044.06	89,560.17	406,483.90	18.05%

（1）船舶总装

单位：万元

构成	库龄	账面余额	跌价准备	账面价值	计提比例
2024.12.31					
原材料	1 年以内	241,978.34	952.81	241,025.53	0.39%

构成	库龄	账面余额	跌价准备	账面价值	计提比例
	1-2 年	22,262.12	-	22,262.12	-
	2 年以上	50,222.82	4,335.28	45,887.55	8.63%
合同履约成本	1 年以内	1,831,060.34	23,181.68	1,807,878.66	1.27%
	1-2 年	197,551.90	22,203.98	175,347.92	11.24%
	2 年以上	323,139.55	63,807.19	259,332.36	19.75%
合计	1 年以内	2,073,038.68	24,134.49	2,048,904.18	1.16%
	1-2 年	219,814.02	22,203.98	197,610.04	10.10%
	2 年以上	373,362.37	68,142.47	305,219.90	18.25%
2023.12.31					
原材料	1 年以内	311,608.73	1,248.75	310,359.98	0.40%
	1-2 年	21,674.81	67.41	21,607.40	0.31%
	2 年以上	53,253.86	3,391.93	49,861.93	6.37%
合同履约成本	1 年以内	1,350,815.02	83,521.17	1,267,293.85	6.18%
	1-2 年	383,523.69	5,608.70	377,914.99	1.46%
	2 年以上	343,901.73	62,670.81	281,230.92	18.22%
合计	1 年以内	1,662,423.75	84,769.92	1,577,653.84	5.10%
	1-2 年	405,198.49	5,676.11	399,522.39	1.40%
	2 年以上	397,155.59	66,062.73	331,092.85	16.63%

1）原材料

报告期内，中国重工计提跌价准备的原材料主要为库龄较长存在锈蚀等无法继续生产使用的钢材等，期末按照预计废料销售价款减处置费用后的净额作为存货可变现净值。库龄在 2 年以上且未计提跌价准备的原材料主要为通用材料、备品备件等，上述原材料随生产进度陆续领用消耗，不存在减值迹象。

2）合同履约成本

报告期内，中国重工计提跌价准备的合同履约成本主要为预计总成本高于合同收入的在建船舶。2023 年计提减值准备的船舶产品原因主要是：①船价影响，前期船价相对较低时承接的订单。本年计提船舶减值的订单为 28 艘，其中 2021 年及以前年度承接订单的存货计提减值准备 60,159.17 万元，占船舶建造产品计提总额的 69.96%。②原材料价格影响，2023 年计提船舶减值的船舶订单中，2022 年及之前承接的订单计提减值准备 85,246.47 万元，占船舶建造产品计提总额的 99.13%。中国重工 2023 年领用并归

集在存货中的钢材等原材料主要为集中采购于 2022 年及之前年度采购的钢材，建造过程中钢材成本持续高位的累计影响导致船舶建造产品 2023 年末出现减值迹象。同时，因钢材、铜等原材料价格上涨，造成电缆、有色金属管等部分船用配套设备价格实际采购成本高于接单报价。③首制船影响，中国重工 2023 年计提减值准备的在建首制船型较多、达 10 艘。④子公司搬迁影响，2023 年，中国重工子公司武昌造船因整体搬迁至新厂区，生产线设备相继调试、投产，对生产衔接及效率产生一定影响。产品建造周期延长导致船台费、码头费等固定制造费用分摊同比增幅约 10%。同时，因新厂区距离市区距离较远，物流运输、交通通勤等成本费用同比增幅约 5%。⑤船东违约导致减值，如本题回复之“二、（一）存货库龄情况以及长库龄存货的形成原因”所述，因船东违约，中国重工对钻井支持驳船和“泰坦尼克”号进行减值测试，分别计提减值 24,342.08 万元、2,775.09 万元。详见本题回复之“五、（一）结合新船售价、原材料采购价格变化等，分析 2023 年吸并双方存货减值损失较高的合理性，是否符合行业情况并与同行业公司可比”的相关回复。

为客观反映中国重工年度财务状况和经营成果，按照企业会计准则等相关规定，基于谨慎性原则，中国重工于每年末对可能出现减值迹象的相关资产进行了减值测试。由于中国重工的合同履约成本是以销定产并按项目独立核算，按照项目订单估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用以及相关税费后的金额计算可变现净值。在测试过程中，重要假设及关键参数的选取标准及依据合理，均为中国重工根据当年的客观情况以及当时所能掌握的全部信息而做出的合理判断。比如至完工时估计将要发生的成本总额，每年末按照建造合同的预估总成本减去已经实际入账的成本的最新动态情况进行合理估计。预估总成本主要包括原材料、机电设备、人工成本、折旧费及外协外包、动力动能及其他。

如存在减值迹象，则对存货等标的资产进行减值测试并按预计损失金额计提对应减值，计入资产减值损失；如预计亏损超过减值损失或不存在存货等标的资产的，则应将超过部分确认为预计负债。2023 年末亏损合同计提的预计负债在 2024 年随着合同履约成本的增加转入存货跌价准备，相应会计处理见本题回复之“三、（二）会计处理及对毛利率和业绩的影响”的相关回复。

综上，中国重工各年度相关资产减值准备计提充分、会计期间准确，符合会计准则相关规定。

中国重工库龄在 2 年以上且未计提跌价准备的合同履约成本对应船舶产品，经判断不存在减值迹象。由于船舶建造周期较长，长库龄船舶订单主要是因为自身技术含量高、建造工艺复杂等原因导致，并非难以出售及存在减值迹象的情况。

综上，吸并双方原材料及合同履约成本主要按订单情况进行减值测试，与库龄情况并不直接相关。报告期内，吸并双方存货跌价准备主要为合同履约成本跌价准备与原材料跌价准备，与吸并双方存货余额构成匹配，吸并双方已充分计提存货跌价准备。

（2）船舶配套及其他

单位：万元

构成	库龄	账面余额	跌价准备	账面价值	计提比例
2024.12.31					
原材料	1 年以内	89,974.77	163.93	89,810.85	0.18%
	1-2 年	14,101.96	43.81	14,058.15	0.31%
	2 年以上	18,455.57	7,758.06	10,697.51	42.04%
在产品	1 年以内	205,224.49	414.11	204,810.39	0.20%
	1-2 年	26,305.59	-	26,305.59	-
	2 年以上	23,820.05	6,176.42	17,643.63	25.93%
库存商品及其他	1 年以内	85,538.57	57.39	85,481.17	0.07%
	1-2 年	17,475.40	489.51	16,985.89	2.80%
	2 年以上	38,280.50	5,120.05	33,160.45	13.38%
合计	**1 年以内**	**380,737.83**	**635.43**	**380,102.40**	**0.17%**
	1-2 年	**57,882.95**	**533.32**	**57,349.64**	**0.92%**
	2 年以上	**80,556.12**	**19,054.53**	**61,501.59**	**23.65%**
2023.12.31					
原材料	1 年以内	95,226.24	158.02	95,068.22	0.17%
	1-2 年	9,086.30	49.78	9,036.52	0.55%
	2 年以上	21,932.79	7,993.67	13,939.12	36.45%
在产品	1 年以内	229,192.97	-	229,192.97	-
	1-2 年	34,195.48	1,466.25	32,729.23	4.29%
	2 年以上	42,956.12	8,489.47	34,466.65	19.76%
库存商品及其他	1 年以内	100,510.41	426.38	100,084.03	0.42%
	1-2 年	17,732.37	353.46	17,378.91	1.99%
	2 年以上	33,999.57	7,014.30	26,985.27	20.63%

构成	库龄	账面余额	跌价准备	账面价值	计提比例
合计	1 年以内	424,929.62	584.40	424,345.22	0.14%
	1-2 年	61,014.16	1,869.49	59,144.67	3.06%
	2 年以上	98,888.47	23,497.43	75,391.04	23.76%

1）原材料

报告期内，中国重工计提跌价准备的原材料主要为库龄较长的钢材、金属管等，期末按照预计废料销售价款减处置费用后的净额作为存货可变现净值。库龄在 2 年以上且未计提跌价准备的原材料主要为通用材料、有色金属件、备品备件等，将随生产进度陆续领用，不存在减值迹象。

2）在产品

报告期内，中国重工计提跌价准备的在产品主要为部分风电齿轮箱锻件/风电主轴/船用锻件，计提原因主要为质量等原因无法及时交货，造成最终对方取消订单，无法交付。库龄在 2 年以上且未计提跌价准备的在产品主要产品生产周期/建设周期长，不存在停滞状态，属定制化项目，合同具有强制履约性，完工后仍能继续销售，且预计收入能够覆盖产品完工成本及销售费用等。

3）库存商品及其他

报告期内，中国重工计提跌价准备的库存商品及其他主要为液压支架、柱塞偶件、针阀偶件、喷油器总成等，计提原因主要为部分产品销预测过程中出现计划不合理或因技术变更、用户弃单等原因造成存货积压等。库龄在 2 年以上存货，主要是液压支架、柱塞偶件、针阀偶件、喷油器总成、浆轴等。经减值测试，其成本高于其可变现净值的，已相应计提存货跌价准备，例如液压支架因客户煤矿停工，已全额计提减值；预计仍能够销售且成本低于可变现净值的未计提跌价准备，例如浆轴继续对外销售或者作为备品备件替换。

综上，报告期内吸并双方存货跌价准备计提充分合理，符合其业务实际情况。

（三）同行业上市公司比较

1、船舶总装

报告期各期末，吸并双方与同行业上市公司存货跌价准备占存货账面价值比例对比情况如下：

公司	2024.12.31/2024 年	2023.12.31/2023 年
中船防务	1.48%	0.76%
恒力重工	0.18%	-
天海防务	12.72%	9.00%
江龙船艇	1.77%	2.03%
平均值	4.04%	3.93%
中国船舶船舶造修及海洋工程	0.26%	2.06%
中国重工船舶造修及海洋工程	4.29%	6.35%

注：扬子江造船、HD 韩国造船海洋、三星重工、韩华海洋均未披露该数据。

2023 年，与主要从事船舶总装类公司比较，除天海防务、江龙船艇因主营业务差距不具有可比性外，中国船舶、中国重工存货跌价准备占存货账面价值比例高于可比公司，计提较为谨慎。

中船防务 2024 年末存货跌价准备为 8,875.73 万元，其中在产品存货跌价准备为 8,214.06 万元，船舶总装业务对应的原材料、合同履约成本存货跌价准备为 661.67 万元，占存货账面价值比例为 0.11%。

恒力重工于 2023 年开始从事船舶总装建造业务，当年未计提存货跌价准备。2024 年，由于船舶行业景气度较高，除首条生产的船舶存在亏损并据此计提预计负债外，其余船舶销售合同均不存在亏损合同，恒力重工未对船舶制造业务相关的存货计提存货跌价准备，计提主要为恒力重工其他业务的存货按照可变现净值与成本孰低计提存货跌价准备。

综上，2023 年中国船舶、中国重工存货跌价准备计提比例整体高于可比公司，计提较为谨慎；2024 年中船防务、恒力重工船舶总装业务对应的存货跌价准备占存货账面价值比例分别为 0.11%和 0，与中国船舶、中国重工存货跌价准备计提比例不存在显著差异，吸并双方存货跌价准备计提较为充分。

2、船舶配套及其他

报告期各期末，中国重工与同行业上市公司存货跌价准备占存货账面价值比例对比情况如下：

公司	2024.12.31/2024 年	2023.12.31/2023 年
中国海防	0.08%	0.14%
亚星锚链	5.96%	4.65%

公司	2024.12.31/2024 年	2023.12.31/2023 年
巨力索具	2.30%	1.72%
海兰信	11.82%	22.57%
中科海讯	9.54%	6.60%
ST 瑞科	1.34%	32.79%
潍柴重机	3.60%	5.16%
中国动力	2.98%	3.42%
平均值	4.08%	3.61%
中国重工非船舶总装类业务	3.90%	4.44%

注 1：2021 年 ST 瑞科 14,729.67 万元的库存产品涉及诉讼，计提减值存货跌价准备 9,844.63 元，导致 2023 年存货跌价准备占比较高，因此计算平均值未考虑 ST 瑞科；
注 2：2022 年因国际地缘政治变化，海兰信旗下劳雷产业进口代理业务无法继续开展，存货原值金额为 13,755.52 万元，计提跌价准备 2,938 万元-3,134 万元，导致 2023 年-2024 年存货跌价准备占比较高，因此计算平均值未考虑海兰信。

2023 年、2024 年中国重工分别为存货跌价准备占存货账面价值比例 4.44%和 3.90%。

ST 瑞科因 14,729.67 万元的库存产品涉及诉讼，2021 年计提存货跌价准备 9,844.63 元，导致 2023 年、2024 年存货跌价准备占存货账面价值比例较高，因上述事件属于偶发情况，故计算平均值时未考虑 ST 瑞科。

海兰信因国际地缘政治变化导致旗下劳雷产业进口代理业务无法继续开展，2022 年计提了存货跌价准备 2,938 万元-3,134 万元，导致 2023 年-2024 年存货跌价准备占比较高，故计算平均值时未考虑海兰信。

2023 年、2024 年，排除 ST 瑞科及海兰信后，同行业可比公司存货跌价准备占存货账面价值比例的平均值分别为 3.61%和 4.08%，中国重工船舶配套及其他业务存货跌价准备占存货账面价值比例高于或接近同行业可比公司的平均值，与同行业可比公司不存在显著差异，存货跌价准备计提较为充分。

三、吸并双方亏损合同情况，对吸并双方毛利率和业绩的影响，相关会计处理以及是否符合会计准则要求

（一）亏损合同情况

吸并双方对预计总成本高于总收入的船舶认定为亏损合同。报告期内，亏损合同对吸并双方的毛利率及业绩影响主要体现在两方面：（1）因过往年度已计提存货跌价准备/预计负债的亏损合同完工交付或按照履约进度确认收入后，按相应计提的存货跌价

准备/预计负债金额冲减营业成本；（2）因当年新计提亏损合同义务金额，导致当年资产减值损失或营业成本增加。亏损合同的会计处理详见本题回复之“二、（二）会计处理及对毛利率和业绩的影响”。

报告期内，吸并双方亏损合同情况及对业绩影响情况具体如下：

单位：万元

项目	中国船舶		中国重工	
	2024 年	**2023 年**	**2024 年**	**2023 年**
当年计提亏损合同义务金额 **A=B+C**	-	27,284.11	-	136,701.73
其中：计入资产减值损失金额 **B**	-	26,422.20	-	91,222.63
计入营业成本金额 **C**	-	861.91	-	45,479.10
过往年度计提亏损合同义务的亏损合同确认收入后冲减营业成本金额 D	138,511.41	377,502.67	76,564.17	168,579.15
亏损合同对利润总额影响金额 E=D-A	138,511.41	350,218.56	76,564.17	31,877.42
其中：对营业成本的影响金额 F=C-D	-138,511.41	-376,640.76	-76,564.17	-123,100.05

报告期内，吸并双方计提亏损合同义务在存在合同履约资产的情况下，计入资产减值损失不影响毛利率，不存在合同履约资产或亏损合同义务金额超过合同履约资产的部分计入主营业务成本，如亏损合同义务金额计入主营业务成本，则相应降低亏损合同义务计提期间的毛利率；在船舶完工交付或按照履约进度确认营业收入的情形下，亏损合同义务的转销（存货跌价准备转销或预计负债转销）相应减少主营业务成本，对毛利率产生正向影响。

2023 年，中国船舶根据订单实际情况，新计提亏损合同义务 27,284.11 万元，其中 26,422.20 万元计入资产减值损失，861.91 万元计入主营业务成本。中国重工根据订单实际情况，新计提亏损合同义务 136,701.72 万元，其中 91,222.63 万元计入资产减值损失，45,479.10 万元计入主营业务成本。

2024 年末，吸并双方根据订单实际情况，未新计提亏损合同义务金额，主要原因为船舶景气度提升，在手订单的船舶单船平均价格提升，前期承接的低价船型基本完成交付，不再存在亏损合同。

2023 年，中国重工亏损合同义务计提金额高于中国船舶，主要由于吸并双方船舶订单的承接船型、承接时间、是否首制船等存在差异，具体见本题回复之“五、（二）

中国重工计提损失高于中国船舶的合理性，吸并双方存货跌价准备计提的充分性，计提会计期间的准确性”。

（二）会计处理及对毛利率和业绩的影响

1、亏损合同的会计处理

（1）于资产负债表日，经评估后待执行合同变成亏损合同的，即合同预计总成本超过预计总收入时，根据预计总成本超过预计总收入金额相应计提亏损合同义务，如亏损合同存在用于履行合同的资产的，对于用于履行合同的资产进行减值测试并按规定确认资产减值损失，相关会计处理如下：

借：资产减值损失

贷：存货跌价准备

如预计亏损金额超过用于履行合同的资产的账面价值，则将超过部分确认为预计负债，相关会计处理如下：

借：主营业务成本

贷：预计负债

（2）每季度末，公司对于待执行亏损合同义务进行评估，并根据修正后的合同预计总收入和合同目标总成本，对于已确认的亏损合同义务进行调整，相应会计处理与（1）相同。

（3）于季度末或年末，公司待执行亏损合同用于履行合同的资产金额超过预计负债金额的，将预计负债金额转入存货跌价准备，相关会计处理如下：

借：预计负债

贷：存货跌价准备

（4）亏损合同完工交付或按照履约进度确认收入的情形下，按照亏损合同义务相应金额予以结转主营业务成本，相关会计分录如下：

借：存货跌价准备/预计负债

贷：主营业务成本

前述会计处理方式符合企业会计准则规定。

2、对毛利率和业绩的影响

报告期内，吸并双方亏损合同对毛利率和业绩影响情况如下：

单位：万元

项目		中国船舶		中国重工	
		2024 年	2023 年	2024 年	2023 年
不计提亏损合同义务情形下	主营业务收入	7,766,746.28	7,355,217.38	5,450,262.32	4,568,282.30
	主营业务成本	7,133,518.37	7,032,092.96	4,971,490.29	4,288,768.64
	主营业务毛利率	8.15%	4.39%	8.78%	6.12%
计提亏损合同义务影响主营业务成本金额	主营业务成本	-138,511.41	-376,640.76	-76,564.17	-123,100.05
计提亏损合同义务情形下	主营业务收入	7,766,746.28	7,355,217.38	5,450,262.32	4,568,282.30
	主营业务成本	6,995,006.96	6,655,452.20	4,894,926.12	4,165,668.59
	主营业务毛利率	9.94%	9.51%	10.19%	8.81%

（1）中国船舶

2023 年、2024 年，如不考虑亏损合同的情形下，中国船舶将实现主营业务收入 7,355,217.38 万元、7,766,746.28 万元，主营业务成本为 7,032,092.96 万元、7,133,518.37 万元，对应的主营业务毛利率分别为 4.39%、8.15%。

2023 年、2024 年，中国船舶亏损合同计提/结转金额不会影响主营业务收入，将影响主营业务成本，使得主营业务成本分别减少 376,640.76 万元、138,511.41 万元。

因此，在计提亏损合同义务情形下，2023 年、2024 年中国船舶的主营业务成本减少至 6,655,452.20 万元、6,995,006.96 万元，对应的主营业务毛利率分别为 9.51%、9.94%，即计提亏损合同义务使得中国船舶 2023 年、2024 年毛利率分别上升 5.12 个百分点、1.79 个百分点。

（2）中国重工

2023 年、2024 年，如不考虑亏损合同的情形下，中国重工将实现主营业务收入 4,568,282.30 万元、5,450,262.32 万元，主营业务成本为 4,288,768.64 万元、4,988,752.90 万元，对应的主营业务毛利率分别为 6.12%、8.78%。

2023 年、2024 年，中国重工亏损合同计提/结转金额不会影响主营业务收入，将影响主营业务成本，使得主营业务成本分别减少 123,100.05 万元、76,564.17 万元。

因此在计提亏损合同义务情形下，2023 年、2024 年中国重工的主营业务成本减少至 4,165,668.59 万元、4,894,926.12 万元，对应的主营业务毛利率分别为 8.81%、10.19%，即计提亏损合同义务使得中国重工 2023 年、2024 年毛利率分别上升 2.69 个百分点、1.41 个百分点。

四、吸并双方资产减值损失的主要内容、计提原因及充分性

（一）中国船舶资产减值损失的主要内容、计提原因及充分性

报告期内，中国船舶资产减值损失计提情况如下：

单位：万元

项目	中国船舶	
	2024 年	2023 年
存货跌价损失及合同履约成本减值损失	18.22	26,733.59
固定资产减值损失	-	-
在建工程减值损失	-	-
无形资产减值损失	-	-
合同资产减值损失	375.02	-0.25
合计	**393.24**	**26,733.34**

2023 年、2024 年中国船舶计提存货跌价损失及合同履约成本减值损失分别为 26,733.59 万元、18.22 万元，具体计提情况详见本题回复之“二、（二）吸并双方存货跌价准备的计提情况，进一步结合存货库龄等，分析跌价准备计提的充分性”的相关回复。

（二）中国重工资产减值损失的主要内容、计提原因及充分性

报告期内，中国重工资产减值损失计提情况如下：

单位：万元

项目	中国重工	
	2024 年	2023 年
存货跌价损失及合同履约成本减值损失	5,911.50	96,965.38
固定资产减值损失	6,636.17	31.27
在建工程减值损失	1,042.42	-
无形资产减值损失	-	10.83
合同资产减值损失	-217.19	7,757.98
合计	**13,372.90**	**104,765.46**

2023 年，中国重工计提存货跌价损失及合同履约成本减值损失 96,965.38 万元，主要是中国重工承接的船舶订单出现亏损合同，相应会计处理见本题回复之“三、（二）会计处理及对毛利率和业绩的影响”，中国重工于 2023 年末对其进行减值测试并相应计提存货及合同履约成本跌价准备，计提原因详见本题回复之“五、（一）结合新船售价、原材料采购价格变化等，分析 2023 年吸并双方存货减值损失较高的合理性，是否符合行业情况并与同行业公司可比”。

2023 年，中国重工计提合同资产减值损失 7,757.98 万元，主要通过参照预期信用损失法对质保金（与应收账款的其他组合的计提政策一致）计提 2,065.69 万元。

2024 年，中国重工计提存货跌价损失及合同履约成本减值损失 5,911.50 万元，无新增船舶总装亏损合同，相应会计处理见本题回复之“三、（二）会计处理及对毛利率和业绩的影响”，中国重工于 2023 年末对其进行减值测试并相应计提存货及合同履约成本跌价准备，计提原因详见本题回复之“五、（一）结合新船售价、原材料采购价格变化等，分析 2023 年吸并双方存货减值损失较高的合理性，是否符合行业情况并与同行业公司可比”。

2024 年，中国重工固定资产和在建工程减值损失基本为原子公司渤船重工账面计提减值损失。中国重工所持渤船重工股权在 2024 年完成转让，针对该子公司资产计提的减值准备为一次性事项，不会对中国重工未来合并财务报表产生延续性影响。

报告期内，吸并双方按照企业会计准则及各自公司会计核算办法对存货进行了减值测试。在可变现净值测算过程中，重要假设及关键参数的选取标准及依据合理，相关资产减值准备计提充分、准确，符合会计准则相关规定。

（三）吸并双方资产减值损失对比

报告期内，吸并双方资产减值损失计提对比情况如下：

单位：万元

项目	中国船舶		中国重工	
	2024 年	2023 年	2024 年	2023 年
存货跌价损失及合同履约成本减值损失	18.22	26,733.59	5,911.50	96,965.38
固定资产减值损失	-	-	6,636.17	31.27
在建工程减值损失	-	-	1,042.42	-
无形资产减值损失	-	-	-	10.83

项目	中国船舶		中国重工	
	2024 年	2023 年	2024 年	2023 年
合同资产减值损失	375.02	-0.25	-217.19	7,757.98
合计	**393.24**	**26,733.34**	**13,372.90**	**104,765.46**

2023 年，中国船舶和中国重工分别计提资产减值损失 26,733.34 万元和 104,765.46 万元，吸并双方主要是因为船舶总装订单计提亏损合同导致。2023 年，中国重工计提金额高于中国船舶，原因为吸并双方船舶订单的承接船型、承接时间、是否首制船等存在差异，具体见本题回复之“五、（二）中国重工计提损失高于中国船舶的合理性，吸并双方存货跌价准备计提的充分性，计提会计期间的准确性”的相关回复。

2024 年，中国船舶和中国重工分别计提资产减值损失 393.24 万元和 13,372.90 万元，中国重工计提金额高于中国船舶主要原因为：

1、中国重工船舶配套类的部分存货成本高于其可变现净值的，相应计提存货跌价准备。

2、中国重工转让原子公司渤船重工股权时，对资产继续利用和纳入处置部分重新进行经济性规划，对部分存在减值的账面固定资产、在建工程计提减值损失。

综上，报告期内，吸并双方资产减值损失计提谨慎合理。

五、结合新船售价、原材料采购价格变化等，分析 2023 年吸并双方存货减值损失较高的合理性，是否符合行业情况并与同行业公司可比；中国重工计提损失高于中国船舶的合理性，吸并双方存货跌价准备计提的充分性，计提会计期间的准确性。

（一）结合新船售价、原材料采购价格变化等，分析 2023 年吸并双方存货减值损失较高的合理性，是否符合行业情况并与同行业公司可比

报告期内，船舶行业情况、新船售价及原材料采购价格变动趋势详见本回复之“4. 关于业务”的相关回复。

1、中国船舶

（1）船价影响

中国船舶主营业务涉及的船舶建造产品属于典型的订单式生产，建造周期长。一般来说，不同船型订单相应的履约期限有所不同，从订单签约到最后交船，时间跨度一般

较长。2023 年计提减值准备的船舶产品主要为前期船价相对较低时承接的订单，包括 2021 年上半年承接合同订单。

该等船舶产品由于合同签约时间较早，在当时的市场情况下合同价格处于较低水平。2020 年 12 月，克拉克森新船价格指数（以美元计）为 125.6，新船价格处于历史较低水平。2021 年 12 月，克拉克森新船价格指数（以美元计）为 153.6，同比上涨 22.3%；根据克拉克森新船价格指数图，自 2021 年 6 月开始，新造船市场价格上涨明显。但 2023 年计提减值的超大型集装箱船订单承接集中于 2021 年上半年，彼时船舶市场尚处于复苏初期阶段，船价尚处于较低水平。因船舶建造周期具有滞后性，虽然 2022 年新船价格上涨，但中国船舶 2023 年计提减值准备的超大型集装箱船舶产品均为前期承接的相对低价订单。基于谨慎性原则，中国船舶于年末对其进行减值测试并计提存货跌价准备金额 16,015.15 万元。

（2）首制船影响

2023 年，中国船舶计提减值准备的 2 艘某型船系中国船舶下属子公司江南造船首次承接，江南造船前期尚无该类船型建造经验，且该类产品建造标准高、技术含量高、建造工艺复杂，实际建造过程中舾装件及外协外包成本均存在不同程度增加，基于谨慎性原则，中国船舶于年末对其进行减值测试并计提存货跌价准备金额 7,048.00 万元。

（3）船东设计变更影响

2023 年，中国船舶计提减值准备的 1 艘浮式生产储油船（FPSO），合同承接阶段处于微盈，该型海洋工程船舶建造难度大、技术含量高、建造工艺复杂，且在实际建造过程中，船东设计存在多次变更，导致舾装件及外协外包成本都存在不同程度增加，且预计未来能否取得船东加账存在较大不确定性，基于谨慎性原则，中国船舶于年末对其进行减值测试并计提存货跌价准备金额 11,823.00 万元。

（4）原材料价格影响

原材料价格方面呈现波动趋势。2021-2022 年受全球供应链紧张、地缘政治冲突等因素影响，大宗商品价格普遍大幅上涨。以造船业关键原材料普通中板（Q235，20mm）为例，价格自 2020 年 10 月起快速上涨，至 2021 年 5 月突破 6,000 元/吨，超过截至 2024 年末的低位钢价近 80%，2021 年至 2022 年其价格持续处于高位，中国船舶超大型集装箱船及汽车运输船主要钢材采购时间均为 2022 年，钢材价格尚在高位徘徊。

2、中国重工

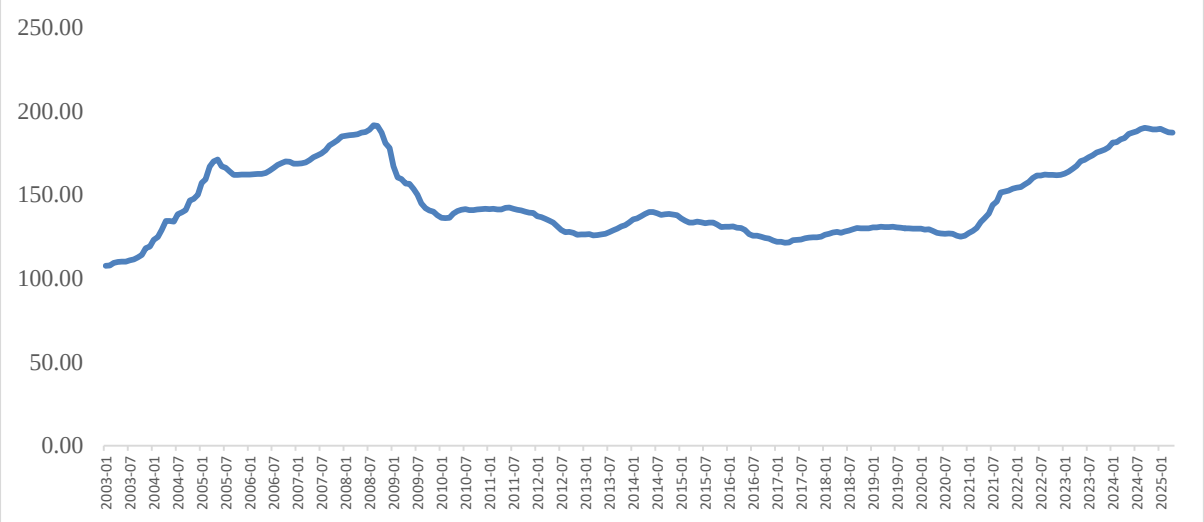
（1）船价影响

中国重工主营业务涉及的船舶建造产品属于典型的订单式生产，建造周期长。一般来说，不同船型订单相应的履约期限有所不同，从订单签约到最后交船，时间跨度一般较长。2023 年计提减值准备的船舶产品主要为前期船价相对较低时承接的订单。本年计提船舶减值的订单为 28 艘，其中 2021 年及以前年度承接订单的存货计提减值准备 60,159.17 万元，占船舶建造产品计提总额的 69.96%。

该等船舶产品由于合同签约时间较早，在当时的市场情况下合同价格处于较低水平。2020 年 12 月，克拉克森新船价格指数（以美元计）为 125.6，新船价格处于历史较低水平。2021 年 12 月，克拉克森新船价格指数（以美元计）为 153.6，同比上涨 22.3%；根据克拉克森新船价格指数图，自 2021 年 6 月开始，新造船市场价格上涨明显。但 2023 年计提减值的集装箱船、散货船订单承接集中于 2021 年上半年及之前，彼时船舶市场尚处于复苏初期阶段，船价尚处于较低水平。

综上，因船舶建造周期具有滞后性，虽然 2022 年新船价格上涨，但中国重工 2023 年计提减值准备的船舶产品大部分为前期承接的相对低价订单。基于谨慎性原则，中国重工于年末对其进行减值测试并计提存货跌价准备。

新造船价格指数走势



注：上表数据来源为克拉克森

（2）原材料价格影响

原材料价格方面呈现波动趋势。2021-2022 年受全球供应链紧张、地缘政治冲突等因素影响，大宗商品价格普遍大幅上涨。以造船业关键原材料普通中板（Q235，20mm）为例，价格自 2020 年 10 月起快速上涨，至 2021 年 5 月突破 6,000 元/吨，超过截至 2024 年末的低位钢价近 80%，2021 年至 2022 年普通中板（Q235，20mm）价格持续处于高位。

钢材板材价格走势

数据来源：国家统计局，产品名称：普通中板（Q235，20mm）

中国重工采用以销定产模式，钢材等主要原材料采购通常在船舶建造合同签订后一段时间进行，合同签订至实际采购期间原材料价格可能出现一定波动。

2023 年计提船舶减值的船舶订单中，2022 年及之前承接的订单计提减值准备 85,246.47 万元，占船舶建造产品计提总额的 99.13%。中国重工 2023 年领用并归集在存货中的钢材等原材料主要为集中采购于 2022 年及之前年度采购的钢材，建造过程中钢材成本持续高位的累计影响导致船舶建造产品 2023 年末出现减值迹象。同时，因钢材、铜等原材料价格上涨，造成电缆、有色金属管等部分船用配套设备价格实际采购成本高于接单报价。

综上，虽然 2023 年钢材价格较 2022 年下降约 8%，但绝对价格仍高于 2020 年水平，中国重工 2023 年计提减值准备的船舶产品，其钢材及其他原材料大多为 2022 年及之前

年度采购的高价钢材，钢材价格上升的累计影响导致可能出现预计总成本高于预计总收入的情况，中国重工于年末对其进行减值测试并计提了相应存货跌价准备。

（3）首制船影响

2023年，中国重工计提减值准备的在建首制船型共10艘，计提减值金额达40,560.49万元。中国重工前期承接的新船型于2023年陆续开工建造或进入关键生产节点，该类产品建造标准高、技术含量高、建造工艺复杂，实际建造过程中舾装件及外协外包成本都存在不同程度增加，于年末对其进行减值测试并计提存货跌价准备。

（4）子公司搬迁影响

2023年，中国重工子公司武昌造船因整体搬迁至新厂区，生产线设备相继调试、投产，对生产衔接及效率产生一定影响。产品建造周期延长导致船台费、码头费等固定制造费用分摊同比增幅约10%。同时，因新厂区距离市区距离较远，物流运输、交通通勤等成本费用同比增幅约5%。

（5）船东违约导致减值

如本题回复之“二、（一）存货库龄情况以及长库龄存货的形成原因”所述，因船东违约，中国重工对钻井支持驳船和“泰坦尼克”号进行减值测试，分别计提减值24,342.08万元、2,775.09万元。

综上，2023中国重工计提大额存货跌价准备客观反映了其船舶合同建造总成本高于合同收入的情况，符合其业务实际，具有合理性。

3、同行业公司情况

报告期内，吸并双方与同行业上市公司计提存货减值损失对比情况如下：

单位：万元

公司	2024.12.31	2023.12.31
中船防务	0.85%	0.07%
恒力重工	1.72%	-
天海防务	5.42%	0.05%
江龙船艇	1.57%	2.03%
平均值	2.11%	0.92%
中国船舶	0.00%	0.72%
中国重工	0.19%	3.18%

注：扬子江造船、HD 韩国造船海洋、三星重工、韩华海洋均未披露该数据。

2023 年，与主要从事船舶总装类公司比较，除江龙船艇、天海防务因主营业务差距不具有可比性外，中国船舶、中国重工存货跌价准备计提比例整体高于可比公司，计提较为谨慎。

中船防务 2024 年计提存货减值损失 5,094.91 万元，全部为在产品计提跌价准备，船舶总装业务对应的原材料、合同履约成本计提比例为 0。

恒力重工于 2023 年开始从事船舶总装建造业务，当年未计提存货跌价准备。2024 年，由于船舶行业景气度较高，除首条生产的船舶存在亏损并据此计提预计负债外，其余船舶销售合同均不存在亏损合同，恒力重工未对船舶制造业务相关的存货计提存货跌价准备，计提主要为恒力重工其他业务的存货按照可变现净值与成本孰低计提存货跌价准备。

综上，2023 年中国船舶、中国重工存货跌价准备计提比例整体高于可比公司，计提较为谨慎；2024 年中船防务、恒力重工船舶总装业务对应的存货减值损失计提比例为 0，与中国船舶、中国重工存货跌价准备计提比例不存在显著差异。

（二）中国重工计提损失高于中国船舶的合理性，吸并双方存货跌价准备计提的充分性，计提会计期间的准确性

1、中国重工计提损失高于中国船舶的合理性

报告期内，吸并双方船舶订单的承接船型、是否首制船等存在差异。

（1）船型不同

如本题回复之“五、（一）结合新船售价、原材料采购价格变化等，分析 2023 年吸并双方存货减值损失较高的合理性，是否符合行业情况并与同行业公司可比”所述，中国船舶 2023 年计提减值的船型与中国重工计提减值的船型存在差异，涉及不同种类的船型较多，吸并双方船型差异导致计提存货跌价准备亦存在差异。

（2）首制船占比不同

中国重工计提减值准备的在建首制船型较多，共 10 艘，计提减值金额达 40,560.49 万元。

（3）中国重工子公司搬迁影响

2023 年，中国重工子公司武昌造船因整体搬迁至新厂区，生产线设备相继调试、投产，对生产衔接及效率产生一定影响。产品建造周期延长导致船台费、码头费等固定制造费用分摊有所提高。同时，因新厂区距离市区距离较远，物流运输、交通通勤等成本费用同比有所提高，导致其生产的船舶订单合同出现亏损情况，中国重工于年末对该部分订单进行减值测试并计提存货跌价准备。

（4）中国重工涉诉船舶订单影响

中国重工承接的钻井支持驳船和泰坦尼克号涉及诉讼，具体情况详见本题回复之“二、（一）存货库龄情况以及长库龄存货的形成原因”。出于谨慎性原则，2023 年中国重工对钻井支持驳船和泰坦尼克号进行减值测试，当年分别计提减值 19,862.59 万元、2,775.09 万元。

（5）其他因素

中国重工前期承接的新船型于 2023 年持续建造或进入关键生产节点，该类产品建造标准高、技术含量高、建造工艺复杂，实际建造过程中舾装件及外协外包成本都有不同程度增加，2023 年度减值准备计提金额较高具备相应合理性。

2、吸并双方存货跌价准备计提的充分性，计提会计期间的准确性

为客观反映吸并双方年度财务状况和经营成果，按照企业会计准则等相关规定，基于谨慎性原则，吸并双方于每年末对可能出现减值迹象的相关资产进行了减值测试。在测试过程中，重要假设及关键参数的选取标准及依据合理，均为吸并双方根据当年的客观情况以及当时所能掌握的全部信息而做出的合理判断。

（1）中国船舶

1）可变现净值的确认依据及重要参数合理

根据《企业会计准则第 1 号——存货》规定，“资产负债表日，存货应当按照成本与可变现净值孰低计量。存货成本高于其可变现净值的，应当计提存货跌价准备，计入当期损益。可变现净值，是指在日常活动中，存货的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用以及相关税费后的金额”。

2023 年末和 2024 年末，中国船舶按照企业会计准则及各自公司会计核算办法对存货进行了减值测试。在可变现净值测算过程中，重要假设及关键参数的选取标准及依据合理，具体如下：

①估计售价

吸并双方在确认存货的估计售价时区分船舶销售合同币种，人民币计价合同按照合同约定以不含税价为估计售价，外币计价合同按照合同约定以美元金额确认。其中，外币计价合同已收款部分的估计售价按照人民币兑美元实际汇率折算，未收款部分按照收款时点的人民币兑美元远期报价汇率折算，若采用签订远期合约等方式进行价格锁定的合同，则已锁定的部分按照锁定价格确认估计售价。

②至完工时估计将要发生的成本总额

按照建造合同的预估总成本减去已经实际入账的成本进行合理估计。预估总成本主要包括原材料、机电设备、人工成本、折旧费及外协外包、动力动能及其他。

③估计的销售费用以及相关税费

结合具体情况并参考公司相同项目或类似项目的销售费用及税费水平进行合理估计。

2）2023 及 2024 年资产减值准备计提情况

于每年度末，中国船舶对所有在建船型的预计总收入和预计总成本进行重新测算并开展减值测试。根据测试结果，中国船舶 2023 年对部分在手船舶建造产品计提了存货减值，合计金额 2.73 亿元；2024 年，由于新接订单价格上升、美元升值导致在手订单未套期部分收入增加以及预估总成本相比 2023 年末无进一步增加等多种有利因素叠加，所有在手订单经测试无新增减值。

（2）中国重工

1）可变现净值的确认依据及重要参数合理

根据《企业会计准则第 1 号——存货》规定，“资产负债表日，存货应当按照成本与可变现净值孰低计量。存货成本高于其可变现净值的，应当计提存货跌价准备，计入当期损益。可变现净值，是指在日常活动中，存货的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用以及相关税费后的金额”。

2023 年末和 2024 年末，中国重工按照企业会计准则及各自公司会计核算办法对存货进行了减值测试。在可变现净值测算过程中，重要假设及关键参数的选取标准及依据合理，具体如下：

①估计售价

吸并双方在确认存货的估计售价时区分船舶销售合同币种，人民币计价合同按照合同约定以不含税价为估计售价，外币计价合同按照合同约定以美元金额确认。其中，外币计价合同已收款部分的估计售价按照人民币兑美元实际汇率折算，未收款部分按照收款时点的人民币兑美元远期报价汇率折算，若采用签订远期合约等方式进行价格锁定的合同，则已锁定的部分按照锁定价格确认估计售价。

②至完工时估计将要发生的成本总额

按照建造合同的预估总成本减去已经实际入账的成本进行合理估计。预估总成本主要包括原材料、机电设备、人工成本、折旧费及外协外包、动力动能及其他。

③估计的销售费用以及相关税费

结合具体情况并参考公司相同项目或类似项目的销售费用及税费水平进行合理估计。

2）2023 及 2024 年资产减值准备计提情况

于每年度末，中国重工对所有在建船型的预计总收入和预计总成本进行重新测算并开展减值测试。根据测试结果，中国重工 2023 年对部分在手船舶建造产品计提了存货减值，合计金额 8.60 亿元；2024 年，由于新接订单价格上升、美元升值导致在手订单未套期部分收入增加以及预估总成本相比 2023 年末无进一步增加等多种有利因素叠加，所有在手订单经测试无新增存货减值。

综上，吸并双方各年度相关资产减值准备计提充分、会计期间准确，符合会计准则相关规定。

（三）风险提示

已在重组报告书“重大风险提示”之“二、与吸收合并后存续公司相关的风险”中补充披露如下风险：

“（六）存货跌价的风险

报告期内吸并双方均存在计提存货跌价准备的情况，2023 年、2024 年中国船舶分别计提存货跌价准备 26,733.59 万元、18.22 万元，中国重工分别计提存货跌价准备 96,965.38 万元、5,911.50 万元。本次吸收合并完成后，存续公司会加强存货管理，提高存货运转效率，尽量避免出现计提大额存货跌价准备的情况。若未来遇到新接订单价格大幅下降或者全球贸易摩擦加剧导致客户需求发生重大变动的情况，不排除存续公司面临存货跌价损失影响整体利润的风险。”

六、中介机构核查意见

（一）核查程序

就上述事项，独立财务顾问中信证券与中信建投证券、会计师致同与立信主要采用了如下核查程序：

1、获取存货明细表，核实是否存在长期未领用或未结转的存货，了解其原因；

2、了解各存货类别情况、订单覆盖情况，是否与已签订订单规模匹配；查阅中国重工、同行业可比公司公开披露的资料，分析中国重工存货变动是否与行业发展趋势存在异常差异；

3、访谈管理层及业务人员，了解采购、生产和销售周期，分析报告期存货周转天数变化是否异常；

4、查阅标的公司会计政策、成本归集方法并访谈财务人员，了解公司船舶总装业务成本归集的具体方法；编制成本倒轧表，取得公司成本确认依据，包括直接材料的出入库单、制造费用的分摊表等，分析成本费用归集的准确性及完整性;针对船舶配套及其他业务，了解其生产制造及成本归集方法，编制成本倒轧表，取得公司成本确认依据，包括直接材料的出入库单、制造费用的分摊表等。对于按照 BOM 表作为产品领料及成本归集的依据的公司，了解 BOM 清单的变更流程、审批程序和记录情况，关注 BOM 清单的准确性和完整性，抽取部分产品 BOM 清单与收发存明细进行比对，抽取部分产品 BOM 中的原材料与账面材料成本具体构成项目进行比对，根据 BOM 清单和匹配价格，测算产品成本并与账面成本进行对比；

5、取得公司的收入成本明细表，了解标的公司船舶总装业务的成本构成及变动情况；取得公司报告期内已执行和正在执行的船舶总装合同，取得公司正在执行及执行完毕的船舶总装合同对应的目标成本，并分析同系列可比订单成本构成的变动原因；

6、访谈管理层及业务人员，了解并获取目标成本的编制方法，选取样本检查其目标成本是否按照规定编制、目标成本编制相关参数及指标选取的合理性，结合近期已完工同型船实际成本情况，复核目标成本的准确性；

7、结合已完工船舶实际成本发生情况，获取公司已完工船舶成本分析报告，关注已完工船舶实际成本与目标成本之间是否存在不合理差异或偏差过大的情形，是否及时对目标成本进行调整；

8、获取期后销售结转情况，核查是否有跨期结转成本；

9、对主要存货实施监盘程序，结合账面存货数据，检查存货真实性；在监盘过程中核对存货数量的同时关注存货状态；

10、了解、评估和测试管理层与减值准备计提相关的内部控制；

11、了解存货减值政策及测算的具体方法和过程，分析是否符合会计准则的相关规定；复核管理层减值测试所依据的基础数据，分析关键假设及判断是否合理，核查减值准备计提充分性，对比不同期间减值估计的一致性，复核计提会计期间的准确性；

12、获取存货库龄明细表、存货跌价计提明细表，了解各存货类别的库龄情况，分析存货跌价计提是否合理；

13、核查报告期末，吸并双方在手订单主要项目的具体情况，检查合同对价、已发生成本以及履行合同义务不可避免会发生的成本，评估是否存在亏损合同的情形；

14、获取船舶订单减值计提明细表，查看对应的账务处理情况，复核相关会计处理是否符合准则要求，分析亏损合同对报表及业绩的影响；

15、公开查询新船售价、原材料采购价格等资料，查阅吸并双方、同行业可比公司的存货减值计提情况，分析吸并双方存货减值比例高于同行业的合理性。

（二）核查意见

经核查，独立财务顾问中信证券与中信建投证券、会计师致同与立信认为：

1、已披露吸并双方存货主要内容，与业务规模具有匹配性，已披露期后结转情况，不存在大额备货情况，成本结转完整；

2、已披露存货库龄以及长库龄存货形成原因，已披露吸并双方存货跌价准备计提情况，计提具有充分性；

3、已披露吸并双方亏损合同情况，对吸并双方毛利率和业绩的影响，相关会计处理符合会计准则要求；

4、已披露吸并双方资产减值损失的主要内容、计提原因，具有充分性；

5、已结合新船售价、原材料采购价格变化分析 2023 年吸并双方存货减值损失较高的合理性，符合行业情况。中国重工计提损失高于中国船舶符合吸并双方实际生产经营状况，吸并双方存货跌价准备计提具有充分性。

9.关于关联交易

重组报告书披露，（1）本次交易完成后，存续公司关联采购和关联销售比例小幅上升；（2）报告期各期末，吸并双方对关联方均存在金额较高的应收账款、预付账款和合同资产等，也存在一定的其他应收款；（3）吸并双方与中船财务之间存在较大规模的存贷款业务。

请公司披露：（1）吸并双方关联采购和关联销售的主要内容，相关交易的必要性和合理性，采购和销售价格（包括佣金等）的公允性，是否对关联方存在依赖及依据；（2）吸并双方对关联方应收账款和预付账款政策、账龄和期后收回情况，以及履约进度确认，是否与非关联方存在差异，是否存在经营性资金占用；（3）吸并双方其他应收款的主要内容，是否存在关联方非经营性资金占用；（4）吸并双方与中船财务之间的存贷业务利率是否公允，资金统一归集至中船财务，是否存在资金无法及时调拨、划转或回收的情形，是否存在资金占用，是否对吸并双方独立性产生影响，存续公司加强财务独立性、防范关联方资金占用的有效措施。

请独立财务顾问、律师和会计师核查并发表明确意见。

回复：

一、吸并双方关联采购和关联销售的主要内容，相关交易的必要性和合理性，采购和销售价格（包括佣金等）的公允性，是否对关联方存在依赖及依据

（一）吸并双方关联采购和关联销售的主要内容

1、中国船舶关联采购

报告期内，中国船舶关联采购情况如下：

单位：万元

关联方	交易内容	2024 年		2023 年	
		金额	占比营业成本	金额	占比营业成本
中国船舶集团所属单位	采购商品	3,046,462.02	45.11%	2,679,801.67	39.68%
中国船舶集团合营联营企业		7,740.35	0.11%	6,351.79	0.09%
小计		3,054,202.37	45.22%	2,686,153.46	39.77%
中国船舶集团所属单位	接受劳务	131,376.69	1.95%	115,730.87	1.71%
中国船舶集团合营联营企业		155,390.20	2.30%	136,746.82	2.02%

关联方	交易内容	2024 年		2023 年	
小计		286,766.89	4.25%	252,477.70	3.74%
中国船舶集团所属单位	购建长期资产	37,333.91	0.53%	42,742.36	0.63%
中国船舶集团合营联营企业		11.21	0.00%	12.12	0.00%
小计		37,345.12	0.53%	42,754.48	0.63%
合计		**3,378,314.38**	**47.87%**	**2,981,385.63**	**44.14%**

报告期内，中国船舶向关联方采购的商品主要为船用设备及船用材料等，其中向中国船舶集团物资有限公司采购的商品主要为钢板、型材、有色金属材料、钛合金、柴油、板材、管材、电缆等材料类非成品件；向中船发动机有限公司、上海中船三井造船柴油机有限公司等公司采购的商品主要为柴油发动机、燃气轮机等船用动力主机设备；向上海江南船舶管业有限公司采购的产品主要为结构件、管件等产品。

报告期内，中国船舶接受关联方的劳务主要包括船舶建造工程承揽、安装服务、设计服务、加工服务及代理服务等。从关联方处购建的长期资产主要包括起重机、冷弯机等机器设备。

2、中国船舶关联销售

报告期内，中国船舶关联销售情况如下：

单位：万元

关联方	交易内容	2024 年		2023 年	
		金额	占比营业收入	金额	占比营业收入
中国船舶集团所属单位	销售商品	532,565.54	6.78%	426,410.42	5.70%
中国船舶集团合营联营企业		626.55	0.01%	247.69	0.00%
小计		533,192.08	6.78%	426,658.12	5.70%
中国船舶集团所属单位	提供劳务	46,513.68	0.59%	93,231.34	1.25%
中国船舶集团合营联营企业		99.56	0.00%	1,145.58	0.02%
小计		46,613.24	0.59%	94,376.93	1.26%
合计		**579,805.33**	**7.38%**	**521,035.04**	**6.96%**

报告期内，中国船舶关联销售主要为整船建造、LNG 罐箱和分段制造以及生产经营产生的废钢等物料。

2023年、2024年销售整船规模占关联销售中销售商品比例分别为80.56%、82.73%，其中整船销售中关联方单位为中国船舶集团（香港）航运租赁有限公司、Vista shipping Limited 和爱达邮轮有限公司 3 家，中国船舶集团（香港）航运租赁有限公司为中国船舶集团在境外开展船舶租赁业务的重要平台，主要从事船舶租赁等业务，根据市场需求和客户要求，提供光船租赁、定期租船和售后回租等多种租赁模式；Vista shipping Limited 为中国船舶租赁和 HAFNIA TANKERS 各持股 50%的合资企业，该公司主要从事船舶租赁业务，目前运营 6 艘 LR1 船舶、4 艘 LNG 双燃料 LR2 船舶，所运营船舶均为从广船国际采购；向爱达邮轮有限公司销售整船为 1 号大型邮轮，爱达邮轮有限公司是中国船舶集团下属专注于运营邮轮业务产业的公司。

报告期内，除销售整船外，中国船舶其他关联销售主要为向中国船舶工业物资华东有限公司、中国船舶工业物资西南有限责任公司等关联方销售废料以及向沪东中华造船（集团）有限公司销售的 LNG 罐箱、分段制作模块等。

中国船舶向关联方提供的劳务主要包括分段、上建制作等加工服务、技术服务、修理及改造施工等。

3、中国重工关联采购

报告期内，中国重工关联采购情况如下：

单位：万元

关联方	交易内容	2024 年		2023 年	
		金额	占比营业成本	金额	占比营业成本
中国船舶集团所属单位	采购商品	2,136,209.69	43.20%	1,830,837.44	43.42%
中国船舶集团合营联营企业		141,321.47	2.86%	133,575.44	3.17%
小计		2,277,531.16	46.06%	1,964,412.88	46.59%
中国船舶集团所属单位	接受劳务	114,858.25	2.32%	122,910.58	2.92%
小计		114,858.25	2.32%	122,910.58	2.92%
中国船舶集团所属单位	船舶销售佣金	10,030.00	0.20%	11,467.48	0.27%
小计		10,030.00	0.20%	11,467.48	0.27%
合计		**2,402,419.41**	**48.59%**	**2,098,790.94**	**49.78%**

报告期内，中国重工向关联方采购的商品主要包括船用设备和材料等，其中，向中国船舶集团物资有限公司采购的商品主要为钢板、钢材、金属材料、钛合金、柴油、板

材、型材、管材、电缆等材料类非成品件；向中船发动机有限公司采购的商品主要为柴油发动机等船用设备；向中国船舶工业贸易有限公司采购的商品主要为进口设备、空压机等船用设备。接受关联方的劳务主要包括外协加工服务、技术服务等，其中向大连船舶工业工程公司船营厂、大连船舶工业海洋工程有限公司、武汉武船和园有限责任公司采购的劳务主要为外协加工服务。从关联方处采购船舶销售服务主要为船舶销售代理服务，供应商主要为中国船舶工业贸易有限公司、中船国际贸易有限公司。

4、中国重工关联销售

报告期内，中国重工关联销售情况如下：

单位：万元

关联方	交易内容	2024 年		2023 年	
		金额	占比营业收入	金额	占比营业收入
中国船舶集团所属单位	销售商品	711,294.68	12.83%	704,187.86	15.08%
中国船舶集团合营联营企业		-	-	7,568.78	0.16%
小计		711,294.68	12.83%	711,756.64	15.24%
中国船舶集团所属单位	提供劳务	10,456.78	0.19%	25,274.52	0.54%
中国船舶集团合营联营企业		-	-	804.48	0.02%
小计		10,456.78	0.19%	26,079.00	0.56%
合计		**721,751.46**	**13.02%**	**737,835.65**	**15.80%**

报告期内，中国重工向关联方销售的商品主要包括船舶配套设备等。其中，向中国船舶集团物资有限公司等单位销售的商品主要为螺旋桨、阀门等；向广船国际有限公司销售的商品主要为桩腿、FGSS 设备等；向上海中船三井造船柴油机有限公司、沪东重机有限公司、大连船用柴油机有限公司、中船发动机有限公司销售的商品主要为柴油机相关零配件等。

报告期内，中国重工向关联方提供的劳务主要包括工程施工服务、焊装金属制品服务等。

（二）关联交易的必要性和合理性

我国船舶工业产业具有较高的技术壁垒和资金壁垒，在发展过程中逐步形成相对固定的产业配套体系，产业链涉及的配套企业相对固化。产业链配套体系的稳定性是我国船舶工业发展的重要保障。

1、关联采购

吸并双方关联采购方式分为集中采购或直接向关联方采购。

（1）集中采购

近年来，国务院国资委持续推动中央企业实行集中采购，中央企业按照国务院国资委的工作要求，持续优化采购管理体制，结合行业特点，对采购寻源、资金结算、仓储物流等关键环节实施集中管控，稳步提升集约化管理水平。

为响应国务院国资委的号召、进一步规范集团层面及所属成员单位物资采购行为，同时为了充分发挥集团采购的规模优势、降低综合采购成本，中国船舶集团制定了物资采购管理相关办法，推广集中采购制度，并指定中国船舶集团物资有限公司和中国船舶工业贸易有限公司分别为境内和境外集中采购的操作平台和实施单位。

集中采购分为两级集中采购模式，包括一级集采和二级集采；并且集中采购实行目录管理，分别制定了一级/二级集采目录。根据集采目录，一级采购物资主要包括钢板、钢材、有色金属材料、能源化工材料、低值易耗类物资、船用成套物资等；二级集采物资主要针对未纳入一级集采的采购品类，对于需要战略管控，且通过集中采购可以明显提高综合效能的采购品类，列入二级集采目录。

报告期内，吸并双方与中国船舶集团物资有限公司、中国船舶工业贸易有限公司存在集中采购相关的关联交易，主要采购的商品为钢板、钢材、有色金属材料、钛合金、柴油、板材、型材、管材、电缆等材料类非成品件及进口设备、空压机等船用设备，具有必要性和合理性。

（2）直接向关联方进行采购

中国船舶集团为我国核心的船舶产品供应商，是我国特大型国有企业，拥有齐全的舰船及相关配套能力，旗下船舶配套企业众多、产品门类齐全、质量服务处于国内领先水平。例如，中船发动机有限公司是国内船用低速柴油机行业的骨干企业。

中国船舶、中国重工作为中国船舶集团旗下核心船海主业上市公司，主要从事船舶总装建造及修理业务、海洋工程业务、船舶配套及机电设备等。业务开展过程中向中国船舶集团下属单位采购船舶配套设备属于正常经营安排，有利于保证形成相对长期的产品配套采购体系，形成稳定可靠的供应链；部分供应商管理涉及主管部门监督管理，向中国船舶集团下属单位采购符合相关规定。

其他主要类似央企集团下属总装类上市公司关联采购比例亦较高，具体如下：

公司	2024 年	2023 年
成都飞机工业（集团）有限公司	未披露	56.66%
中航西飞	43.45%	58.39%
中航沈飞	60.59%	60.19%
中直股份	31.11%	52.63%
内蒙一机	45.67%	48.16%

综上，中国船舶、中国重工关联采购具有必要性和合理性。

2、关联销售

报告期内，中国船舶、中国重工关联销售比例整体较低。

如前所述，中国船舶关联销售主要为向从事船舶租赁业务、邮轮运营业务 3 家关联方公司销售整船。

中国重工关联销售占比高于中国船舶，主要是由于中国重工除船舶总装业务外，还从事船用螺旋桨、船用阀门、船用主轴、中低速柴油机曲轴曲柄、柴油机高压共轨系统、大型船用增压器、船舶压载水系统、船用清洁燃料供应系统等船舶配套产品的生产。上述产品均为船舶产业链的关键零部件或装备，相关产品品质稳定，市场占有率较高，中国船舶集团下属企业基于自身业务发展需要向中国重工采购上述船舶配套产品。中国重工主要关联销售单位包括：上海中船三井造船柴油机有限公司主要从事船用大功率低速柴油机制造；沪东重机有限公司业务范围包括动力业务的研发、制造和服务；大连船用柴油机有限公司主要生产船用柴油机；中船发动机有限公司是国内船用低速柴油机行业的骨干企业；沪东中华造船（集团）有限公司建造产品涵盖超大型液化天然气船、超大型集装箱船、成品油船、原油船、散货船、特种船等上百种船型。

中国船舶集团下属单位基于自身经营需要向中国船舶、中国重工采购船舶建造业务及船用配套设备具有合理性，为正常商业安排。

综上，吸并双方的关联交易具有必要性和合理性。

（三）关联采购和销售价格（包括佣金等）的公允性，是否对关联方存在依赖及依据

报告期内，中国船舶、中国重工民品关联交易采用的定价机制主要为招投标、竞争性谈判和询/比价。招投标由各部门提出采购清单，经物资部审核后进行公开招投标采购，经过招标、开标、评标等流程确定供应商；竞争性谈判由两家及以上供应商按照谈判文件的要求提交响应文件和报价，经过谈判后从谈判工作组提出的成交候选人中确定供应商；询/比价由两家及以上供应商按照询价书的要求提交报价，经询价小组对各供应商提供的报价按照询价书的规定进行独立评价后确定供应商。

中国船舶集团下属企业均已经建立合格供应商名录，综合考虑采购价格、产品质量、产品交付进度等多方面因素确定供应商。中国船舶、中国重工在定价过程中均履行了招标所必需的程序或要求合格供应商进行报价并进行比选或竞争性磋商来确定中标供应商及交易价格，保证了关联交易定价的公允性。

1、中国船舶关联采购主要产品比价情况

报告期内，中国船舶关联采购主要产品比价情况如下：

单位：万元、元/吨

年度	序号	采购内容	关联方平均采购单价/范围	非关联方平均采购/询价单价/范围	差异率
2024年	1	普通钢板	4,754.27	4,811.02	-1.18%
	2	高强度板	5,037.85	5,034.00	0.08%
	3	五镍钢板	21,731.70	21,650-22,100	(1.67%)-0.38%
	4	主机 8S60ME-C10.5-GI+EcoEGR	5,950.00	6,100-6,800	(12.5%)-(2.46%)
	5	主机 7G80ME-C10.5 HP-SCR	5,860.00	6,000	-2.33%
2023年	1	普通钢板	5,028.04	5,461.91	-8.63%
	2	高强度板	5,293.88	5,430.00	-2.51%
	3	五镍钢板	22,839.03	22,800-24,000	(4.84%)-0.17%
	4	主机 7G80ME-C10.5	5,176.36	5,200-6,000	(13.73%)-(0.45%)

年度	序号	采购内容	关联方平均采购单价/范围	非关联方平均采购/询价单价/范围	差异率
		HP-SCR			
	5	主机 6G50ME-C9.6-LIGM EGR	4,820.00	4,500-5,000	(3.60%)-7.11%

报告期内，中国船舶关联采购主要产品价格基本均处于非关联采购/报价区间内或不高于非关联方价格，整体差异率较低。

其中，2023 年中国船舶向关联方采购的主机 7G80ME-C10.5HP-SCR 以及 2024 年中国船舶向关联方采购的主机 8S60ME-C10.5-GI+EcoEGR 的价格低于向非关联方询价单价，主要原因为报价方包括中船发动机有限公司、上海中船三井造船柴油机有限公司、韩国现代等企业，因不同主机厂产品优势、产品成本及地理位置等差异致使供应商报价有所不同。其中非关联方韩国现代报价最高主要因其作为境外企业，人工成本、材料成本及运输费用等均高于国内发动机主机厂。

中国船舶采购不同类型钢板的价格整体略低于非关联方，主要受钢板具体用途、订单时间等影响，以普通钢板为例，向关联方采购主要用于整船建造会提前以较低价格锁价，向非关联方购买的普通钢板主要用于焊接试验以及零星补充订购的市价钢板。另外，普通钢板中细分型号差异，如厚度、强度及品质等均会对价格有一定影响。

综上，中国船舶关联交易定价具有公允性。

2、中国船舶关联销售主要产品比价情况

报告期内，中国船舶关联销售产品主要为向从事租赁业务的中国船舶集团（香港）航运租赁有限公司、Vista shipping Limited 销售整船，可比船型比价情况如下：

单位：万美元

年度	销售产品	关联方销售单价	非关联方销售单价	差异率
2024 年	16000TEU 集装箱船	12,490.00	12,490.00	-
2023 年	11 万吨双燃料油轮	5,750.00	5,900.00	2.54%

2023 年，中国船舶销售 11 万吨双燃料油轮的关联方客户为 Vista shipping Limited、非关联方客户为 Viken shipping，因为 Vista shipping Limited 与中国船舶长年合作，因此给予一定价格优惠。

中国船舶向爱达邮轮有限公司销售 13.55 万吨爱达魔都号大型邮轮售价为 7.7 亿美元，类似吨位的国外大型邮轮造价 6-8 亿美元，不存在显著差异。

报告期内，中国船舶对关联方销售产品价格与非关联方不存在显著差异，关联交易定价具有公允性。

3、中国重工关联采购主要产品比价情况

报告期内，中国重工关联采购主要产品比价情况如下：

单位：万元、元/吨

年度	序号	产品名称	关联方采购单价	非关联方采购（报价）单价范围	差异率
2024年	1	普通钢板	4,520	4,600-4,800	(5.83%)-(1.74%)
	2	角钢	4,100	4,200-4,700	(12.77%)-(2.38%)
	3	循环过滤装置	176.00	186.50-187.40	(6.08%)-(5.63%)
	4	主机 6G70ME-C10.5GI+HPSCR	6,300	6,450.72-6,700.00	(5.97%)-(2.34%)
	5	蒸汽热水单元	1,620.00	1,705.00-1,705.18	(5.00%)-(4.99%)
2023年	1	主机 Win GD-6X72-B-HPSCR	4,272.50	4,730.00-4,732.44	(9.72%)-(9.67%)
	2	磁性滤器（主机）	552.00	558.08	-1.09%
	3	水线以下船体外板油漆	243.91	248.39-249.14	(2.10%)-(1.80%)
	4	普通钢板	4,392.71	4,425-4,980	(11.79%)-(0.73%)
	5	车间底漆	1,130.98	1,135.16-1,136.00	(0.44%)-(0.37%)

报告期内，中国重工关联采购主要产品价格均低于非关联方价格且不存在显著差异，其中向关联方采购普通钢板、角钢的价格与非关联方报价存在差异主要是因为中国重工对该类物资采购量大，关联方基于整体战略合作考虑进行报价，而非关联方基于自身的生产成本、综合能力并结合市场情况进行报价，中国重工根据采购需求采用低价供应商具有合理性；向关联方采购循环过滤装置、蒸汽热水单元、主机、磁性滤器（主机）的价格低于非关联方主要是因为采购的产品型号及性能指标存在差异。

综上，中国重工关联交易定价具有公允性。

4、中国重工关联销售主要产品比价情况

报告期内，中国重工关联销售主要产品比价情况如下：

单位：万元、元/千克

年度	序号	销售产品	关联方销售单价	非关联方销售单价	差异率

年度	序号	销售产品	关联方销售单价	非关联方销售单价	差异率
2024 年	1	螺旋桨和桨帽	（当日市场铜价+（当日市场镍价-100）*0.045）+固定价 29.50	（当日市场铜价+（当日市场镍价-100）*0.045）+固定价 28.00	5.36%
	2	曲轴	154.27	165.22	-6.63%
2023 年	1	FGSS	3,071.28	2,950.94	4.08%
	2	JTH150 增压器	2.22	2.01	10.45%

报告期内，中国重工同关联方均会严格履行各自内部管理制度相应规定，执行购销审批程序，双方定价依据合理，最终定价结果系双方基于各自商业利益需求充分协商的结果，价格具有公允性。

报告期内，中国重工向关联方销售螺旋桨和桨帽存在价格差异主要是因为该产品为中国船舶集团内一级集采物资，销售方为中国船舶集团物资有限公司，考虑到该产品需要运输到中国船舶集团物资有限公司指定的不同仓库，运输距离不确定且可能较远，因此定价高于非关联方销售价格；向关联方销售 JTH150 增压器的价格高于非关联方 10.45%、向关联方销售曲轴和 FGSS 设备的价格与非关联方存在一定差异，主要由于销售设备型号及性能指标存在差异。

综上，中国重工关联交易定价具有公允性。

综上，吸并双方关联交易为正常业务开展所涉及的采购销售，相关交易具有必要性和合理性，关联采购、销售定价具有公允性，对关联方不存在依赖。

二、吸并双方对关联方应收账款和预付账款政策、账龄和期后收回情况，以及履约进度确认，是否与非关联方存在差异，是否存在经营性资金占用

（一）中国船舶对关联方/非关联方的应收账款、预付账款情况

1、应收账款

（1）应收账款总体情况

报告期内，中国船舶对关联方和非关联方应收账款账龄分布情况如下：

单位：万元

项目	应收账款余额	账龄分布						截至 2025.4.30 期后回款金额	截至 2025.4.30 期后回款比例	应收账款/关联方营收或非关联方营收
		1 年以内	1-2 年	2-3 年	3-4 年	4-5 年	5 年以上			
2024.12.31										

项目	应收账款余额	账龄分布						截至2025.4.30期后回款金额	截至2025.4.30期后回款比例	应收账款/关联方营收或非关联方营收
		1年以内	1-2年	2-3年	3-4年	4-5年	5年以上			
关联方	45,389.23	24,655.62	10,204.17	6,220.59	2,386.57	560.00	1,362.28	18,030.92	39.73%	7.83%
占比	100.00%	54.32%	22.48%	13.70%	5.26%	1.23%	3.00%	-	-	-
非关联方	146,214.45	119,975.35	8,557.75	12,619.81	4,424.93	533.08	103.53	67,040.46	45.85%	2.01%
占比	100.00%	82.05%	5.85%	8.63%	3.03%	0.36%	0.07%	-	-	-
合计	191,603.68	144,630.96	18,761.92	18,840.40	6,811.50	1,093.08	1,465.81	85,071.38	44.40%	2.44%
占比	100.00%	75.48%	9.79%	9.83%	3.55%	0.57%	0.77%	-	-	-
2023.12.31										
关联方	54,281.63	46,161.81	3,216.38	2,556.63	980.00	-	1,366.81	36,463.92	67.18%	10.42%
占比	100.00%	85.04%	5.93%	4.71%	1.81%	-	2.52%	-	-	-
非关联方	266,333.05	164,061.19	87,811.65	13,293.30	863.66	47.12	256.15	245,657.62	92.24%	3.83%
占比	100.00%	61.60%	32.97%	4.99%	0.32%	0.02%	0.10%	-	-	-
合计	320,614.68	210,222.99	91,028.03	15,849.93	1,843.66	47.12	1,622.96	282,121.54	87.99%	4.28%
占比	100.00%	65.57%	28.39%	4.94%	0.58%	0.01%	0.51%	-	-	-

2023年、2024年，中国船舶应收账款中关联方应收账款占比分别为16.93%、23.69%，应收账款主要对象为非关联方。

报告期内，中国船舶应收账款处于正常回款状态。整体而言，中国船舶应收账款规模相较于营业收入处于较低水平，占2023年、2024年营业收入的比例分别为4.28%、2.44%，应收账款整体风险较低。

报告期内，中国船舶关联方应收账款占关联方销售比例略高于非关联方应收账款占非关联方销售比例主要原因为关联方应收款项类型与非关联方应收款项类型存在差异：1）除销售整船外，其他关联销售主要为向中国船舶集团公司下属其他单位销售的废钢等，该类销售通常存在一定的结算账期并形成应收账款；2）关联方应收账款包括应收广东广利船舶工程有限公司因租赁广船国际场地形成的场地租赁费及动能费尚未到收款期，以及应收武汉武船投资控股有限公司土地修复项目款尚未到支付节点等。因该等关联方销售整体规模较小，所以关联方应收账款占比关联方销售比例偏高；3）整船销售：非关联方应收账款占营业收入比例低，主要由于向非关联方销售主要为整船业务、收入规模高，且船东在交船前会支付85%-100%的款项，应收账款余额较低。对关联方的船舶建造业务结算政策与非关联方基本一致，也是交船前支付85%-100%款项。中国

船舶的船舶建造业务的关联方客户主要是中国船舶集团（香港）航运租赁有限公司、Vista Shipping Limited 及爱达邮轮有限公司，报告期末仅有对中国船舶集团（香港）航运租赁有限公司存在应收账款余额，且 2024 年末对该关联方客户应收账款余额占对其当年销售收入比例为 0.56%、占比极低，与非关联方应收账款占对应收入比例不存在重大差异。

报告期内，中国船舶关联方应收账款主要情况如下：

单位：万元

年份	客户名称	余额	主要销售内容	期末尚未回款原因
2024.12.31	中国船舶工业物资华东有限公司	4,953.61	废钢等	持续滚动销售形成，未到结算期
	广东广利船舶工程有限公司	4,857.02	租赁费及动能费	根据租赁合同每半年结算
	武汉武船投资控股有限公司	3,504.32	土地修复款	承担土地修复项目，待将修复结果交付土储中心确认后予以支付，未到支付节点
2023.12.31	中国船舶工业贸易有限公司	11,153.08	改装船项目	交付后部分款项未到结算期，24 年已全部结清
	中船工业成套物流（广州）有限公司	5,101.18	废旧物资等	当月开票，三个月内收款，未到结算期
	中国船舶工业物资华东有限公司	4,233.60	废钢等	持续滚动销售形成，未到结算期
	武汉武船投资控股有限公司	3,504.32	土地修复款	承担土地修复项目，待将修复结果交付土储中心确认后予以支付，未到支付节点

中国船舶 2023 年末、2024 年末关联应收账款截至 2025 年 4 月 30 日期后回款比例分别为 87.99%、44.40%。

截至 2025 年 4 月 30 日，中国船舶关联方应收账款期后回款比例低于非关联方，具体原因是关联方为中国船舶集团下属单位，其承担相关样件科研试制项目，涉及金额较高，根据结算政策需样件完工且完成性能验证试验后才支付大部分货款，因此回款周期长。此外，广船国际下属子公司南方环境有限公司为武汉武船投资控股有限公司承担土地修复项目存在应收账款，武汉武船投资控股有限公司需将修复结果交付土储中心确认后予以支付，目前尚未到支付节点。

（2）应收账款政策及履约进度

报告期内，中国船舶关联销售包括整船、工程项目、配套产品及租赁等，应收账款政策与非关联方不存在显著差异。针对整船类产品，中国船舶对关联方、非关联方均采

取分阶段收款方式，客户分别在签署合同后、开工后、上船台/入坞、下水后、交船后一定时间内支付一定比例的合同金额，并存在一定比例的质保金，具体合同之间付款阶段及比例可能存在一定差异；针对工程项目一般采用按月收取进度款方式；配套产品一般采用一次性收款方式，客户在取得发票后一定工作日内付款；租赁采用分期收款方式，例如承租方每 3 个月/6 个月支付一次租金。

中国船舶向关联方、非关联方销售部分船舶及配套产品在控制权转移后一次性确认收入，工程项目按照每月工程量确认收入，租金按照每月租金确认收入。

报告期内，中国船舶关联方的应收账款政策及履约进度确认政策均由对应产品业务性质及与交易对方平等协商确定，与非关联方不存在显著差异。

2、预付账款

（1）预付账款总体情况

报告期内，中国船舶对关联方和非关联方预付账款账龄分布情况如下：

单位：万元

类型	余额	账龄				截至 2025.4.30 期后结转金额	截至 2025.4.30 期后结转比例	预付账款/关联方采购或非关联方采购
		1 年以内	1-2 年	2-3 年	3 年以上			
2024.12.31								
关联方	1,437,323.05	1,125,644.47	222,435.54	39,758.06	49,484.98	419,133.63	29.16%	42.55%
占比	100.00%	78.32%	15.48%	2.77%	3.44%	-	-	-
非关联方	809,890.54	626,853.62	175,962.11	5,582.56	1,492.26	104,247.01	12.87%	26.76%
占比	100.00%	77.40%	21.73%	0.69%	0.18%	-	-	-
合计	2,247,213.59	1,752,498.09	398,397.65	45,340.62	50,977.24	523,380.64	23.29%	35.08%
占比	100.00%	77.99%	17.73%	2.02%	2.27%	-	-	-
2023.12.31								
关联方	1,269,662.89	1,032,885.65	162,124.37	22,008.92	52,643.95	869,658.14	68.50%	42.59%
占比	100.00%	81.35%	12.77%	1.73%	4.15%	-	-	-
非关联方	372,307.12	225,801.72	46,479.42	44,461.76	55,564.22	337,890.82	90.76%	10.83%
占比	100.00%	60.65%	12.48%	11.94%	14.92%	-	-	-
合计	1,641,970.01	1,258,687.37	208,603.79	66,470.68	108,208.17	1,207,548.96	73.54%	25.58%
占比	100.00%	76.66%	12.70%	4.05%	6.59%	-	-	-

2023年、2024年，中国船舶预付账款中关联方预付账款占比分别为77.33%、63.96%，预付账款主要对象为关联方，主要由于船舶建造过程中涉及向中国船舶集团下属单位采购配套产品及通过其下属物资公司进行原材料集中采购所致。关联方与非关联方预付账款账龄分布不存在显著差异。

报告期内，中国船舶预付关联方占关联采购的比例高于预付非关联款占非关联采购比例，主要原因为向关联方采购内容与非关联方采购内容存在差异：1）向关联方采购内容主要为发动机等船用动力设备、甲板机械等高价值量设备，该类高价值大型设备制造周期较长，需要按照供应商建造进度及节点分期预付款项，致使预付款项金额较大，预付款项余额占采购金额比例高；2）同时按照中国船舶集团集中采购要求，钢材、钢板、有色金属等大宗材料主要通过集团下属中国船舶集团物资有限公司向钢厂采购，因钢厂通常要求先付款后排产/发货，因此中国船舶集团物资有限公司亦要求先款后货（收到款项后会较短时间内支付给钢厂），且大宗材料占船舶成本比例高（约 20%-30%左右），因此大宗材料采购预付款余额亦较高。3）中国船舶向非关联方采购较少有高价值量船用大型设备及大宗材料，主要为船舶建造中价值量偏低的各类部件，相应供应商供货周期短且未要求大额预付款，因此预付账款余额占采购金额比例较低。

中国船舶 2023 年末、2024 年末关联方预付账款截至 2025 年 4 月 30 日期后结转比例分别为 73.54%、23.29%。2024 年末关联方、非关联方预付账款截至 2025 年 4 月 30 日结转比例均不高，主要是由于预付账龄超过 1 年以上的购买发动机等材料和设备预付款项尚未到交货期。

2023年末预付账款截至2025年4月30日关联方回款比例低于非关联方回款比例，主要原因为在船舶制造过程中，发动机等核心船用设备具有技术门槛高、生产周期长、市场供应紧俏的特点，需提前锁定供应资源。中国船舶签署销售整船订单时，通常同时与上游发动机等主要供应商签署采购合同，并按照行业惯例支付预付款（船用发动机通常是部分预付款、发货前完成付款）。报告期内，发动机等设备的采购主要来源关联方企业，如中船发动机有限公司、上海中船三井造船柴油机有限公司等，首先中国船舶集团动力板块产业已形成行业领先的供应链体系，相关单位在技术可靠性、交付保障和协同效率方面具有显著优势；其次发动机作为船舶建造的关键物资，能够及时供应直接关系整船排产及建造进度，通过关联方采购可在一定程度上优先保证供货。根据船舶建造阶段，在船体主结构合拢完成、进入舾装（设备安装）阶段前需要发动机到位，大约居

于船舶建造周期的 50%-70%阶段，因此从发动机合同签署到发货实际周期一般 1-2 年左右，导致预付款金额较高，账期相对较长，待后续达到约定发货期后相关预付款项按进度正常结转。

报告期内，中国船舶关联方预付账款主要情况如下：

单位：万元

年份	供应商	预付款金额	采购内容
2024.12.31	中国船舶集团物资有限公司	239,174.13	钢板等
	中船国际贸易有限公司	186,282.01	进口设备
	中船发动机有限公司	171,810.05	船舶发动机
	上海中船三井造船柴油机有限公司	124,949.87	船舶发动机
	沪东重机有限公司	100,562.04	船舶发动机
2023.12.31	中船国际贸易有限公司	288,005.32	进口设备
	中国船舶集团物资有限公司	248,521.88	钢板等
	中船发动机有限公司	95,530.40	船舶发动机
	上海中船三井造船柴油机有限公司	80,903.20	船舶发动机

（2）预付账款付款政策及履约进度

报告期内，中国船舶向关联方、非关联方采购的预付款政策包括分阶段预付款及全额预付款方式。分阶段预付款一般在合同签订前、合同生效后、交货前、完成实验调试等节点付款，不同合同具体付款节点及比例存在差异。全额预付款一般为合同生效时采用银行电汇付款或开立信用证方式支付全部采购款。中国船舶采购的钢材等产品一般采用全额预付款方式；进口设备大部分采用发货前全额预付款，部分采用合同生效时部分预付款、发货前完成付款；船用发动机通常是部分预付款、发货前完成付款。

报告期内，中国船舶采购产品在交货验收合格后视同履约完成，入库计入存货科目。

报告期内，中国船舶关联方的预付账款政策及履约进度确认政策均由对应产品业务性质与交易对方平等协商确定，与非关联方不存在显著差异。

（二）中国重工对关联方/非关联方的应收账款、预付账款情况

1、应收账款

（1）应收账款总体情况

报告期内，中国重工对关联方和非关联方应收账款账龄分布情况如下：

单位：万元

类型	应收账款余额	账龄分布						截至2025.4.30期后回款金额	截至2025.4.30期后回款比例	应收账款/关联方营收或非关联方营收
		1年以内	1-2年	2-3年	3-4年	4-5年	5年以上			
2024.12.31										
关联方	345,148.30	179,870.79	75,505.88	15,719.72	39,592.35	9,134.69	25,324.85	2,645.94	0.77%	47.59%
占比	100.00%	52.11%	21.88%	4.55%	11.47%	2.65%	7.34%	-	-	-
非关联方	736,176.32	433,637.48	85,479.56	63,152.97	25,267.32	42,636.73	86,002.27	190,000.75	25.81%	15.58%
占比	100.00%	58.90%	11.61%	8.58%	3.43%	5.79%	11.68%	-	-	-
合计	**1,081,324.62**	**613,508.27**	**160,985.44**	**78,872.69**	**64,859.67**	**51,771.42**	**111,327.12**	**192,646.69**	**17.82%**	19.84%
占比	100.00%	56.74%	14.89%	7.29%	6.00%	4.79%	10.30%	-	-	-
2023.12.31										
关联方	273,085.77	167,585.90	26,270.33	41,323.69	9,437.42	17,386.21	11,082.21	149,944.26	54.91%	36.65%
占比	100.00%	61.37%	9.62%	15.13%	3.46%	6.37%	4.06%	-	-	-
非关联方	774,639.42	419,657.38	131,371.89	54,380.04	48,568.24	8,900.58	111,761.29	607,829.52	78.47%	20.26%
占比	100.00%	54.17%	16.96%	7.02%	6.27%	1.15%	14.43%	-	-	-
合计	**1,047,725.19**	**587,243.28**	**157,642.22**	**95,703.73**	**58,005.66**	**26,286.79**	**122,843.50**	**757,773.78**	**72.33%**	22.93%
占比	100.00%	56.05%	15.05%	9.13%	5.54%	2.51%	11.72%	-	-	-

2023年、2024年，中国重工应收账款中关联方应收账款占比分别为26.06%、31.92%，应收账款主要对象为非关联方。报告期内，中国重工关联方应收账款截至2025年4月30日期后回款比例分别为54.91%、0.77%；其中，部分关联方应收账款期后回款比例较低及低于非关联方，主要是由于应收重庆齿轮箱有限责任公司等公司的款项按照合同约定尚未达到收款节点。

报告期内，中国重工关联方应收账款占关联方销售比例高于非关联方应收账款占非关联方销售比例主要原因为对关联方销售的部分产品建造周期相对较长、难度较高、工程量较大且尚未到收款结算期所致。

报告期内，中国重工关联方应收账款主要情况如下：

单位：万元

年份	客户名称	余额	主要销售内容	期末尚未回款原因
2024.12.31	青岛武船重工有限公司	55,029.74	工程项目	截至报告期末，对方正处置留置船舶，待对方处置完毕后支付相应款项

年份	客户名称	余额	主要销售内容	期末尚未回款原因
2023.12.31	中船重工（葫芦岛）特种电缆有限责任公司	9,698.72	电缆	为中船重工（葫芦岛）特种电缆有限责任公司与大连造船原子公司渤船重工的往来款，2024 年大连造船将渤船重工 100%股权以 11,447.65 万元的价格协议转让给中国重工关联股东中国船舶集团渤海造船有限公司，转让完成后中国重工不存在与中船重工（葫芦岛）特种电缆有限责任公司的往来款项

（2）应收账款政策及履约进度

报告期内，中国重工关联销售包括配套产品及租赁等，应收账款政策与非关联方不存在显著差异。配套产品一般采用一次性收款方式，客户在取得发票后一定工作日内付款；租赁采用分期收款方式，例如承租方每 3 个月/6 个月支付一次租金。

中国重工向关联方、非关联方销售配套产品在控制权转移后一次性确认收入，租金按照每月租金确认收入。

报告期内，中国重工关联方的应收账款政策及履约进度确认政策均由对应产品业务性质及与交易对方平等协商确定，与非关联方不存在显著差异。

2、预付账款

（1）预付总体情况

报告期内，中国重工对关联方和非关联方预付账款账龄分布情况如下：

单位：万元

类型	余额	账龄				截至 2025.4.30 期后结转金额	截至 2025.4.30 期后结转比例	预付账款/关联方采购或非关联方采购
		1 年以内	1-2 年	2-3 年	3 年以上			
2024.12.31								
关联方	1,755,160.94	1,281,803.32	200,685.96	92,897.78	179,773.87	274,645.61	15.65%	73.06%
占比	100.00%	73.03%	11.43%	5.29%	10.24%	-	-	-
非关联方	884,883.24	653,720.59	151,193.47	26,085.44	53,883.75	60,596.60	6.85%	24.81%
占比	100.00%	73.88%	17.09%	2.95%	6.09%	-	-	-
合计	**2,640,044.18**	**1,935,523.91**	**351,879.43**	**118,983.22**	**233,657.62**	**335,242.21**	**12.70%**	44.23%
占比	100.00%	73.31%	13.33%	4.51%	8.85%	-	-	-
2023.12.31								

类型	余额	账龄				截至2025.4.30期后结转金额	截至2025.4.30期后结转比例	预付账款/关联方采购或非关联方采购
		1年以内	1-2年	2-3年	3年以上			
关联方	1,283,571.29	876,620.18	185,819.72	142,301.53	78,829.85	1,277,301.08	99.51%	61.16%
占比	100.00%	68.30%	14.48%	11.09%	6.14%	-	-	-
非关联方	518,071.72	380,485.60	64,821.10	29,155.78	43,609.25	490,306.08	94.64%	25.72%
占比	100.00%	73.44%	12.51%	5.63%	8.42%	-	-	-
合计	**1,801,643.01**	**1,257,105.78**	**250,640.82**	**171,457.31**	**122,439.10**	**1,432,364.95**	**79.50%**	43.81%
占比	100.00%	69.78%	13.91%	9.52%	6.80%	-	-	-

2023年、2024年，中国重工预付账款中关联方预付账款占比分别为77.33%、63.96%，预付账款主要对象为关联方，主要由于船舶建造过程中涉及向中国船舶集团下属单位采购配套产品及通过其下属物资公司进行原材料集中采购所致。关联方与非关联方预付账款账龄分布不存在显著差异。

报告期内，中国重工关联方预付账款截至 2025 年 4 月 30 日期后结转金额分别为 1,277,301.08 万元、274,645.61 万元，结转比例分别为 99.51%、15.65%；非关联方预付账款截至 2025 年 4 月 30 日期后结转金额分别为 490,306.08 万元、60,596.60 万元，结转比例分别为 94.64%、6.85%。中国重工关联方预付账款结转比例均略高于非关联方，主要是由于中国重工关联方预付账款因集中采购而预付的款项较高，在集中采购完成后批量结转所致。

报告期内，中国重工预付关联方占关联采购的比例高于预付非关联款占非关联采购比例，主要原因为向关联方采购内容与非关联方采购内容存在差异：1）按照中国船舶集团集中采购要求，钢材、钢板、有色金属等大宗材料主要通过集团下属中国船舶集团物资有限公司采购，中国船舶集团物资有限公司通常要求收到全款后发货，且大宗材料占船舶成本比例高（约 20%-30%左右），因此大宗材料采购预付款余额较高。2）按照中国船舶集团集中采购要求，船用主机、船用发电机、机舱泵、货油泵等高价值、技术复杂、造价昂贵、对船舶具有关键作用的设备主要通过集团下属中国船舶工业贸易有限公司采购，由于该部分设备定制化程度和采购成本较高，中国船舶工业贸易有限公司要求的预付账款比例相应较高；3）向关联方中船发动机有限公司采购内容主要为发动机等高价值量设备，该类高价值大型设备制造周期较长，需要按照供应商建造进度及节点分期预付款项，致使预付款项金额较大，预付款项余额占采购金额比例高；4）中国重

工向非关联方采购较少包括高价值量船用大型设备及大宗材料，主要为船舶建造中价值量偏低的各类部件，相应供应商供货周期短且未要求大额预付款，因此预付账款余额占采购金额比例较低。

报告期内，中国重工关联方预付账款主要情况如下：

单位：万元

年份	供应商	预付款金额	采购内容
2024.12.31	中国船舶集团物资有限公司	339,097.57	钢板、设备等
	中船重工物资贸易集团有限公司	197,328.30	钢材、配套设备
	中船发动机有限公司	188,278.57	船舶发动机
	中国船舶工业贸易有限公司	178,767.65	主要原材料、设备等
2023.12.31	中国船舶集团物资有限公司	210,503.63	钢板、设备等
	中船重工物资贸易集团有限公司	202,737.47	钢材及配套设备
	中船发动机有限公司	141,866.13	船舶发动机
	鞍钢股份-大船重工大连钢材加工配送有限公司	104,609.36	钢板

（2）预付账款付款政策及履约进度

报告期内，中国重工向关联方、非关联方采购的预付款政策包括分阶段预付款及全额预付款方式。分阶段预付款一般在合同签订前、合同生效后、交货前、完成实验调试等节点付款，不同合同具体付款节点及比例存在差异。全额预付款一般为合同生效时采用银行电汇付款或开立信用证方式支付全部采购款。中国重工采购的钢材等产品一般采用全额预付款方式；进口设备大部分采用发货前全额预付款，部分采用合同生效时部分预付款、发货前完成付款；船用发动机通常是部分预付款、发货前完成付款。

报告期内，中国重工采购产品在交货验收合格后视同履约完成，入库计入存货科目。

报告期内，中国重工关联方预付账款政策及履约进度确认政策均由对应产品业务性质与交易对方平等协商确定，与非关联方不存在显著差异。

三、吸并双方其他应收款的主要内容，是否存在关联方非经营性资金占用

（一）中国船舶

报告期内，中国船舶关联方其他应收款余额在 1,000 万元以上的构成如下：

单位：万元

序号	关联方	业务背景	余额	账龄			
				1 年以内	1-2 年	2-3 年	3 年以上
2024.12.31							
1	上海江南长兴造船有限责任公司	动力动能费等	2,604.24	2,604.24	-	-	-
2	中船防务	履约保证金	1,598.38	1,598.38	-	-	-
3	中国船舶集团	应收科研费	1,111.32	1,111.32	-	-	-
4	其他	劳务费等	2,712.13	2,460.72	248.15	-	3.26
合计		-	**8,026.07**	**7,774.66**	**248.15**	-	**3.26**
2023.12.31							
1	上海江南长兴造船有限责任公司	动力动能费等	3,406.47	2,983.13	423.34	-	-
2	中船防务	履约保证金	1,500.00	-	-	-	1,500.00
3	其他	劳务费等	1,998.38	1,599.29	398.85	-	0.24
合计		-	**6,904.85**	**4,582.42**	**822.19**	-	**1,500.24**

报告期内，中国船舶与关联方之间的其他应收款主要为动力动能费、履约保证金、科研费等，具体如下：

2023 年末及 2024 年末应收上海江南长兴造船有限责任公司款项为因历史原因其部分厂房建设与江南造船同属于一项工程建设项目且水电工程的总表位于江南造船，所以由江南造船代上海江南长兴造船有限责任公司缴付后再向其收取，账龄基本在 1 年以内，双方按期滚动结算。

2024 年末应收中船防务的履约保证金为向其租赁联合车间及部件焊接工场等，因为长期租赁根据租赁合同约定向其支付 1 年租金作为保证金。2023 年末应收中船防务的履约保证金为地块出让保证金，已于 2024 年收回。

2024 年末应收中国船舶集团的应收科研费为中国船舶集团等单位根据科研制度规定对中国船舶下属子公司自立科研项目将拨付的科研款。

中国船舶与关联方之间的其他应收款均属于正常生产经营过程中的往来款项，不存在关联方资金占用情形。

（二）中国重工

报告期内，中国重工关联方其他应收款余额在 1,000 万元以上的构成如下：

单位：万元

序号	关联方	业务背景	余额	账龄			
				1 年以内	1-2 年	2-3 年	3 年以上
2024.12.31							
1	中国船舶重工国际贸易有限公司	履约保证金	31,107.37	-	31,107.37	-	-
2	单位六	履约保证金	2,220.42	0.15	2,220.27	-	-
3	青岛北海机械设备有限责任公司	业务分包款	1,430.80	1,430.80	-	-	-
4	中船重工海疆（天津）融资租赁有限公司	租赁保证金	1,099.60	-	-	-	1,099.60
5	单位七	履约保证金	1,015.70	0.90	1,014.80	-	-
6	其他	履约保证金、往来款等	5,674.00	3,060.34	1,828.76	57.87	727.03
合计		-	**42,547.89**	**4,492.19**	**36,171.21**	**57.87**	**1,826.63**
2023.12.31							
1	中国船舶重工国际贸易有限公司	履约保证金	31,107.42	31,107.37	-	-	0.05
2	宜昌中南精密钢管有限公司	普通债权及租赁费等往来款项	23,197.63	-	2,224.88	20,972.75	-
3	青岛北海机械设备有限责任公司	业务分包款	3,081.60	3,081.60	-	-	-
4	单位六	履约保证金	2,220.42	2,220.42	-	-	-
5	中船重工海疆（天津）融资租赁有限公司	租赁保证金	1,099.60	-	-	-	1,099.60
6	单位七	履约保证金	1,015.70	1,015.70	-	-	-
7	其他	履约保证金、往来款等	4,162.80	2,159.74	318.01	282.71	1,402.33
合计		-	**65,885.17**	**39,584.83**	**2,542.89**	**21,255.46**	**2,501.98**

报告期内，中国重工与关联方之间的其他应收款主要为履约保证金、业务分包款、租赁保证金、往来款、普通债权，其中：

对单位六、七的其他应收款为履约保证金，该款项为预付采购款，因后续相关采购内容调整为集中采购，上述款项待相关手续费汇兑差等账目核算后由单位六、七退还。

对青岛北海机械设备有限责任公司的其他应收款为承接绑扎桥、橡胶生产线等分包业务产生的往来款项，不存在账龄较长的情况。

对中船重工海疆（天津）融资租赁有限公司的其他应收款为租赁保证金，该款项为2018 年支付给中船重工海疆（天津）融资租赁有限公司的租赁保证金，租赁期于 2024 年结束，上述租赁保证金已于 2025 年 3 月收回。

对宜昌中南精密钢管有限公司（以下简称“中南精密钢管”）的其他应收款为中国重工下属子公司中南装备对其无担保的普通债权以及租赁费等其他往来款项，上述普通债权主要为中南精密钢管向中南装备原全资控股子公司中船重工中南宜昌高新制造与集成有限公司采购精密钢管等材料形成的往来款。后由于中船重工中南宜昌高新制造与集成有限公司于 2021 年 12 月 31 日注销后该债权转为中南装备所有。中南装备原持有中南精密钢管 60.00%股权，为其控股股东。2022 年 2 月，中南精密钢管少数股东对其增资，中南装备放弃同比例增资，增资实施完毕后中南装备持有中南精密钢管 20%股权，原少数股东取得中南精密钢管控制权，中南装备不再将其纳入合并范围，从而形成中南装备对中南精密钢管的关联其他应收款。截至 2023 年末，中南精密钢管由于经营不善，资产可变现价值扣除有担保债务、职工债务后，已无额外资产偿还上述其他往来款项，中国重工对中南精密钢管的其他应收款计提坏账准备 17,196.03 万元。因业务调整，中南装备于 2024 年 5 月将其持有的中南精密钢管全部 20.00%股权连同债权按照评估价值一并出售给宜昌市施得力机械制造有限公司并取得现金对价，处置后不存在对中南精密钢管的其他应收款。

中国重工与关联方之间的其他应收款均属于正常生产经营过程中的往来款项，不存在关联方资金占用情形。

综上，中国船舶、中国重工与关联方其他应收款相关的交易主要属于日常经营性交易。中国船舶、中国重工均已根据上市规则等要求建立了完善关联交易管理和审批制度并严格执行。对于与关联方其他应收款相关的交易已纳入日常关联交易年度计划及总量控制管理，相关计划和总限额均已经上市公司董事会和股东（大）会审议通过。对于未列入日常交易的其他关联交易事项，上市公司则严格依据上市规则、章程和关联交易管理制度的规定履行相应的内部审议和决策程序后实施，并及时履行信息披露义务。报告期内，中国船舶、中国重工与关联方的其他应收款不存在应审议但未审议的情形。

四、吸并双方与中船财务之间的存贷业务利率是否公允，资金统一归集至中船财务，是否存在资金无法及时调拨、划转或回收的情形，是否存在资金占用，是否对吸并双方独立性产生影响，存续公司加强财务独立性、防范关联方资金占用的有效措施

（一）吸并双方与中船财务之间的存贷业务及利率情况

1、中国船舶与中船财务之间的存贷及利率情况

报告期内，中国船舶与中船财务之间的存贷款情况如下：

单位：万元

项目	2024.12.31/2024 年	2023.12.31/2023 年
存款余额	3,982,695.48	4,514,459.51
利息收入	50,312.30	69,603.55
贷款余额	150,006.25	195,156.50
利息支出	1,585.59	7,798.42

（1）存款业务

报告期内，中国船舶在中船财务存款的利率及国有大行挂牌利率如下：

项目	2024 年		2023 年	
	执行利率	国有大行挂牌利率	执行利率	国有大行挂牌利率
活期存款	0.10%-0.20%	0.10%-0.20%	0.20%-0.30%	0.20%-0.25%
通知存款	0.50%-0.95%	0.45%-0.80%	1.05%-1.55%	0.80%-1.00%
定期存款	0.90%-3.30%	0.80%-2.00%	1.35%-3.80%	1.15%-2.65%
三个月	0.90%-1.30%	0.80%-1.15%	1.35%	1.15%-1.25%
半年	1.15%-1.55%	1.00%-1.35%	1.60%	1.35%-1.45%
一年	1.35%-1.65%	1.10%-1.45%	1.75%-1.85%	1.45%-1.65%
两年	2.30%	1.20%-1.65%	2.30%	1.65%-2.15%
三年	1.85%-3.30%	1.50%-1.95%	2.30%-3.80%	1.95%-2.60%
五年	无	1.55%-2.00%	无	2.00%-2.65%

报告期内，中国船舶在中船财务存款的执行利率均不低于国有大行挂牌利率，符合中国船舶与中船财务签订的《金融服务协议》相关条款，具有公允性。

（2）贷款业务

报告期内，中国船舶在中船财务及外部银行贷款利率区间如下：

类型	2024 年	2023 年
外部贷款利率区间	1.60%-3.10%	1.60%-3.40%
中船财务贷款区间	2.15%-2.25%	2.60%-3.68%

注：中船财务贷款利率上限 3.68%为 1 笔贷款起始日是 2021 年的 3 年期贷款，不考虑该笔贷款外利率上限为 3.20%；2024 年外部贷款银行主要为中国进出口银行，为政策性银行，因此贷款利率较低。

报告期内，中国船舶在中船财务的贷款利率基本略低于外部商业银行（取得的政策性贷款除外），符合《金融服务协议》相关条款，具有公允性。

2、中国重工与中船财务之间的存贷及利率情况

报告期内，中国重工与中船财务之间的存贷款情况如下：

单位：万元

项目	2024.12.31/2024 年	2023.12.31/2023 年
存款余额	5,236,861.75	4,850,683.31
利息收入	85,987.74	105,691.46
贷款余额	537,700.00	224,900.00
利息支出	6,535.59	3,426.72

（1）存款业务

报告期内，中国重工在中船财务存款的利率及国有大行挂牌利率如下：

项目	2024 年		2023 年	
	执行利率	国有大行挂牌利率	执行利率	国有大行挂牌利率
活期存款	0.10%-0.20%	0.10%-0.20%	0.20%-0.30%	0.20%-0.25%
通知存款	0.50%-1.55%	0.45%-0.80%	1.05%-1.55%	0.80%-1.00%
定期存款	0.90%-3.70%	0.80%-2.00%	1.35%-3.80%	1.15%-2.65%
三个月	0.90%-1.30%	0.80%-1.15%	1.35%-1.5%	1.15%-1.25%
半年	1.15%-1.50%	1.00%-1.35%	1.60%-1.75%	1.35%-1.45%
一年	1.55%-1.90%	1.10%-1.45%	1.75%-1.95%	1.45%-1.65%
两年	1.80%-2.30%	1.20%-1.65%	2.00%-2.52%	1.65%-2.15%
三年	1.85%-3.40%	1.50%-1.95%	2.70%-3.80%	1.95%-2.60%
五年	3.70%	1.55%-2.00%	3.70%	2.00%-2.65%

报告期内，中国重工在中船财务存款的执行利率均不低于国有大行挂牌利率，符合中国重工与中船财务签订的《金融服务协议》相关条款，具有公允性。

（2）贷款业务

报告期内，中国重工在中船财务及外部银行贷款利率区间如下：

类型	2024 年	2023 年
外部商业银行贷款利率区间	1.75%-4.90%	1.86%-5.23%
中船财务贷款区间	1.60%-3.75%	2.25%-4.00%

报告期内，中国重工在中船财务贷款利率基本略低于外部商业银行，符合《金融服务协议》相关条款，具有公允性。

（二）资金统一归集至中船财务，是否存在资金无法及时调拨、划转或回收的情形，是否存在资金占用，是否对吸并方独立性产生影响

报告期内，中国船舶、中国重工均分别与中船财务签署了《金融服务协议》，协议约定：（1）存款服务：中国船舶、中国重工及其子公司在中船财务开立存款账户，并本着存取自由原则，将资金存入中船财务；中船财务为中国船舶、中国重工及其子公司提供多种存款业务类型，包括活期存款、通知存款、定期存款和协定存款等；中船财务吸收中国船舶、中国重工及其子公司存款的利率，根据中国人民银行相关规定执行，且不低于同期国内主要商业银行同类存款的存款利率；（2）贷款服务：中船财务向中国船舶、中国重工及其子公司发放贷款的利率，按照人民银行相关规定执行，并在同等条件下不高于同期国内主要商业银行同类贷款的贷款利率。

中国船舶、中国重工根据生产经营的实际需要与中船财务开展存款、资金拆借业务，并按照《金融服务协议》的约定，向中船财务收取利息收入、支付利息费用等，定价公允，相关的资金存放不存在无法及时调拨、划转或回收的情形，亦不存在关联方非经营性资金占用的情形。

根据致同会计师事务所（特殊普通合伙）出具的《关于中国船舶工业股份有限公司非经营性资金占用及其他关联资金往来的专项说明》（致同专字[2024]第 110A010062 号）及《关于中国船舶工业股份有限公司非经营性资金占用及其他关联资金往来的专项说明》（致同专字[2025]第 110A011399 号），并经分析中国船舶报告期内的关联往来款项，中国船舶不存在关联方非经营性资金占用的情况。

根据立信会计师事务所（特殊普通合伙）出具的《关于中国船舶重工股份有限公司非经营性资金占用及其他关联资金往来情况专项报告》（信会师报字[2024]第 ZG218775 号）及《关于中国船舶重工股份有限公司非经营性资金占用及其他关联资金往来情况专项报告》（信会师报字[2025]第 ZG11762 号），并经分析中国重工报告期内的关联往来款项，中国重工不存在关联方非经营性资金占用的情况。

综上，中国船舶、中国重工与中船财务开展存款、资金拆借业务严格按照《金融服务协议》的约定执行，不存在关联方资金占用情形，不会对中国船舶、中国重工独立性产生重大不利影响。

（三）存续公司加强财务独立性、防范关联方资金占用的有效措施

1、持续完善存续公司关联交易相关内控要求

中国船舶自上市以来建立了较为健全的内部控制管理体系，已制定了《公司章程》《关联交易管理制度》以及《对外担保管理办法》等制度，严格限制控股股东、实际控制人及其他关联方占用上市公司资金，并对关联交易、对外担保事项履行相应的董事会、监事会、股东大会等内部决策程序及信息披露义务。

本次交易完成后，中国船舶作为存续上市公司，将结合中国船舶及中国重工实际情况，对涉及关联交易、对外担保、关联方资金往来等事项，不断强化风险合规意识以及对关联交易行为涉及资金往来的日常监控，加强财务独立性、防范关联方资金占用。

中国船舶审计委员会将依照《审计委员会工作细则》督导内部审计部门对资金往来情况进行核查，判断是否存在非经营性资金占用迹象，如发现异常情况，及时通知董事会并采取相应措施。

2、与财务公司签订《金融服务协议》

为规范中国船舶与中船财务业务往来，中国船舶与中船财务签署了《金融服务协议》；本次交易完成后，上市公司将继续履行与中船财务签署的《金融服务协议》，中船财务需遵守协议作出的相关承诺与保证，为上市公司提供合规的金融服务，防范关联方资金占用。

3、实际控制人出具并贯彻执行《关于保持上市公司独立性的承诺函》

在本次重组完成后，中国船舶集团将保证中国船舶在财务等方面的独立性，并作出具体承诺如下：

“本公司作为中国船舶的实际控制人将促使同为中国船舶、中国重工股东的本公司及本公司下属全资、控股或其他具有实际控制权的企业（以下简称“本公司下属企业”）继续按照法律、法规及公司章程依法行使股东权利，不利用关联股东身份影响中国船舶、中国重工的独立性，保持中国船舶、中国重工在资产、人员、财务、业务和机构等方面

的独立性。上述承诺函长期有效，直至发生以下任一情形为止（以时间较先者为准）失效：根据适用的法律法规及相关监管规则，本公司不再被视为对中国船舶、中国重工拥有控制权；或中国船舶、中国重工在上海证券交易所终止上市。若因本公司或本公司下属企业违反本承诺函项下承诺内容而导致中国船舶、中国重工受到损失，本公司将依法承担相应赔偿责任。”

五、中介机构核查意见

（一）核查程序

就上述事项，独立财务顾问中信证券与中信建投证券、律师锦天城与嘉源、会计师致同与立信主要采用了如下核查程序：

1、访谈中国船舶、中国重工相关人员并获取报告期内关联交易明细清单，了解关联交易的主要内容、产品定价机制等情况；

2、取得并查阅中国船舶、中国重工下属子公司管理关联采购、集中采购等相关制度文件；

3、抽取部分主要关联采购、关联销售合同及相关的报价单，对关联交易与非关联交易的价格进行对比；

4、获取中国船舶、中国重工应收账款、预付账款明细清单，访谈相关人员了解应收账款、预付账款政策及履约进度确认政策；

5、获取中国船舶、中国重工其他应收款明细清单，访谈相关人员了解其他应收款的内容；

6、获取中国船舶、中国重工与中船财务签署的《金融服务协议》；

7、查阅中国船舶、中国重工出具的中船财务风险持续评估报告；

8、查阅国有大行的活期及定期存款利率；

9、查阅中国船舶、中国重工与中船财务、外部商业银行的贷款合同；

10、查阅致同、立信出具的报告期内关于中国船舶、中国重工非经营性资金占用及其他关联资金往来情况专项报告；

11、获取《关于保持上市公司独立性的承诺函》。

（二）核查意见

经核查，独立财务顾问中信证券与中信建投证券、律师锦天城与嘉源、会计师致同与立信认为：

1、已披露吸并双方关联采购和关联销售的主要内容，为正常业务开展所涉及的采购销售，相关交易具有必要性和合理性，关联采购、销售定价具有公允性，对关联方不存在依赖；

2、已披露吸并双方对关联方应收账款和预付账款账龄和期后回款、结转情况，披露付款政策和履约进度确认政策，与非关联方不存在显著差异，不存在关联方非经营性资金占用情况；

3、已披露吸并双方其他应收款主要内容，为正常业务开展形成，不存在关联方非经营性资金占用情况；

4、吸并双方与中船财务之间的存贷业务利率公允，存在资金归集至中船财务情况，不存在资金无法及时调拨、划转或回收的情形，不存在资金占用情形，对吸并双方独立性不构成重大不利影响，存续公司已采取加强财务独立性、防范关联方资金占用的有效措施。

10.关于同业竞争

重组报告书披露，（1）本次交易将彻底解决中国船舶与中国重工之间的同业竞争；（2）针对并非本次交易新增而由历史原因形成的沪东中华、黄埔文冲、重庆川东、天津新港等同业竞争问题，中国船舶实际控制人中国船舶集团均作出承诺安排。

请公司披露：（1）中国船舶与中国重工之间同业竞争形成的历史背景及前期解决情况；（2）吸并双方涉及相关方历史上同业竞争承诺及其履行、变更情况；（3）本次交易完成后，剩余体外竞争资产及其未注入原因，占存续公司营业收入、毛利的占比，是否构成重大不利影响，后续解决同业竞争的安排及其可行性，相关承诺与已公开披露信息是否一致。

请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

回复：

一、中国船舶与中国重工之间同业竞争形成的历史背景及前期解决情况

（一）中国船舶与中国重工之间同业竞争形成的历史背景

2019 年，中船工业集团与中船重工集团实施联合重组，新设中国船舶集团，由国务院国资委代表国务院履行出资人职责，中船工业集团和中船重工集团 100%的股权无偿划转至中国船舶集团。

联合重组后，中船工业集团控制的中国船舶及中船重工集团控制的中国重工均成为中国船舶集团控制的下属上市公司。中国船舶与中国重工在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

（二）中国船舶与中国重工之间同业竞争问题前期解决情况

中船工业集团与中船重工集团联合重组后，为规范及消除同业竞争，中国船舶集团积极研究论证船舶业务相关企业的重组整合方案。但由于涉及单位众多，且涉及多家上市主体，方案制定需要考虑的影响因素及需沟通的相关方较多，短期内难以确定明确可行具体方案。

2021 年 6 月 30 日，中国船舶集团出具了《关于避免与中国船舶工业股份有限公司同业竞争的承诺函》《关于避免与中国船舶重工股份有限公司同业竞争的承诺函》，承诺于五年内本着有利于上市公司发展和维护股东利益尤其是中小股东利益的原则，综合

运用委托管理、资产重组、股权置换/转让、资产划转/出售、业务合并、业务调整或其他合法方式，稳妥推进符合注入上市公司的相关资产及业务整合以解决同业竞争问题。

二、吸并双方涉及相关方历史上同业竞争承诺及其履行、变更情况

（一）中国船舶关于同业竞争的承诺及履行、变更情况

中国船舶相关方中船工业集团及中国船舶集团历史上为解决与中国船舶之间的同业竞争问题，曾多次出具承诺函（如 2019 年 4 月出具的《关于避免同业竞争的承诺函》、2019 年 9 月出具的《关于进一步避免同业竞争的承诺函》、2021 年 6 月出具的《关于避免与中国船舶工业股份有限公司同业竞争的承诺函》），以解决中国船舶与原属中船工业集团船舶总装业务企业、“两船”合并后与原属中船重工集团船舶总装和舰船动力业务企业的同业竞争问题。相关方通过资产注入、股权转让、业务调整等方式，逐步履行了部分承诺内容。对于因客观情况变化需调整的承诺，均严格履行了承诺变更的有关决策和审议程序。历次变更新老承诺目标一致、衔接有序，不存在实质性矛盾。

中国船舶集团和中船工业集团自做出上述相关承诺以来，一直积极致力于履行承诺，解决中国船舶与中国船舶集团下属单位的同业竞争问题。2022 年，中国船舶已解决与原中船重工集团下属舰船动力业务上市公司的同业竞争问题。

截至 2025 年 1 月，中船工业集团 2019 年 4 月出具的《关于避免同业竞争的承诺函》（下表序号 1）和中国船舶集团 2021 年 6 月出具的《关于避免与中国船舶工业股份有限公司同业竞争的承诺函》（下表序号 3）尚在履行中，仅涉及船舶总装同业竞争，涉及相关方包括中国重工（本次交易完成即可解决）、原属中船工业集团的沪东中华、黄埔文冲以及原属中船重工集团的重庆川东、天津新港。

考虑到原承诺中部分企业情况出现变化，中国船舶集团通过出具新的承诺函（即 2025 年 1 月出具的《中国船舶集团有限公司关于避免同业竞争的承诺函》，下表序号 4））替代前述序号 1 及序号 3 承诺。本次承诺变更已经中国船舶第八届董事会第二十五次会议和 2025 年第一次股东大会审议通过。本次变更完成后，原承诺函关于同业竞争的内容不再执行，中国船舶集团将履行新的承诺函。新的承诺函具体内容详见本题之“三、（三）本次交易完成后存续公司解决同业竞争的安排及其可行性，相关承诺与已公开披露信息是否一致”有关内容。

中国船舶关于同业竞争的承诺及履行、变更情况具体如下：

序号	承诺出具方	承诺名称	承诺出具时间	承诺所涉公司	主要承诺内容	该公司所涉承诺内容履行情况	承诺变更及履行程序情况
1	中船工业集团	《关于避免同业竞争的承诺函》	2019.4.4	中国船舶	为减少和避免同业竞争，在五年内将对生产大型集装箱船等产品的下属其他企业进行投资建设、培育，待符合上市条件后适时注入中国船舶，彻底消除同业竞争。	后续中国船舶发行股份资产项目解决中国船舶与江南造船、广船国际的同业竞争。	该承诺在本次重组过程中经中国船舶 2025 年第一次临时股东大会审议通过变更。具体参见本表格序号 3 中承诺变更及履行程序情况。
2	中船工业集团	《关于进一步避免同业竞争的承诺函》	2019.9.12	中国船舶	通过中国船舶发行股份购买资产、组建动力平台、资产置换等三个步骤，解决中国船舶和中船防务的同业竞争问题	2020 年 4 月，中国船舶实施发行股份购买资产项目，注入江南造船 100%股权、广船国际 51%控股权和黄埔文冲 30.9836%参股权，推进同业竞争的解决，完成步骤一； 2020 年 11 月，中船动力（集团）有限公司完成设立注册登记，步骤二已完成。	中国船舶 2020 年年度股东大会审议通过了《关于公司控股股东中国船舶工业集团有限公司出具<关于提请豁免履行<关于进一步避免同业竞争的承诺>步骤三的函>的议案》，同意中船工业集团豁免履行《关于进一步避免同业竞争的承诺》之步骤三事项。
3	中国船舶集团	《关于避免与中国船舶工业股份有限公司同业竞争的承诺函》	2021.6.30	中国船舶	五年内，本着有利于上市公司发展和维护股东利益尤其是中小股东利益的原则，综合运用委托管理、资产重组、股权置换/转让、资产划转/出售、业务合并、业务调整或其他合法方式，稳妥推进符合注入上市公司的相关资产及业务整合以解决同业竞争问题。	2022 年，中国船舶向中国动力的全资子公司中船柴油机有限公司转让中国船舶原持有的中船动力（集团）有限公司 63.77%股权，舰船柴油机动力领域的同业竞争得以解决； 截至本回复出具日，中国船舶拟通过换股吸收合并中国重工的方式解决与中国重工之间的同业竞争。	中国船舶 2025 年第一次临时股东大会审议通过后不再履行其出具的原承诺函（即本表格序号 1、序号 3 承诺）中关于同业竞争解决的义务并出具《中国船舶集团有限公司关于避免同业竞争的承诺函》（即本表格序号 4 承诺）替代原承诺函，变更后原承诺函不再执行。
4	中国船舶集团	《中国船舶集团有限公司关于避免同业竞争的承诺函》	2025.1.24	中国船舶	对中国船舶吸收合并中国重工后与中国船舶集团下属其他从事或曾从事船舶总装建造业务企业的同业竞争的解决安排，详见本节之“三、本次交易完成后，剩余体外竞争资产及其未注入原因，占存续公司营业收入、毛利的占比，	正在持续推进履行	-

序号	承诺出具方	承诺名称	承诺出具时间	承诺所涉公司	主要承诺内容	该公司所涉承诺内容履行情况	承诺变更及履行程序情况
					是否构成重大不利影响，后续解决同业竞争的安排及其可行性，相关承诺与已公开披露信息是否一致”之“（三）本次交易完成后存续公司解决同业竞争的安排及其可行性，相关承诺与已公开披露信息是否一致”。		

（二）中国重工关于同业竞争的承诺及履行、变更情况

中国重工相关方中船重工集团及中国船舶集团历史上为解决与中国重工之间的同业竞争问题，陆续作出了一系列书面承诺（如 2008 年 4 月与中国重工签署的《避免同业竞争协议》（序号 1）、2008 年 5 月出具的避免同业竞争的承诺（序号 2）、2010 年 7 月出具的解决同业竞争的承诺函（序号 3）、2010 年 10 月出具的《关于进一步避免与公司同业竞争问题有关事项的函》（序号 4）、2014 年 2 月出具的《资产注入承诺履行情况及后续处置方案》（序号 5）、2017 年 2 月出具的《关于变更部分资产注入承诺的函》（序号 6）、2021 年 6 月出具的《关于避免与中国船舶重工股份有限公司同业竞争的承诺函》（序号 7）），以解决因 IPO 及历次并购重组形成的与原属中船重工集团的船舶总装、船舶配套相关业务同业竞争、以及“两船”合并后与原属中船工业集团的船舶总装企业的同业竞争问题。

在履行过程中，相关方通过资产注入、股权转让、业务调整等方式，逐步履行了部分承诺内容。部分承诺（如序号 4 中承诺的 16 家企业注入计划）则因客观条件变化而进行了多次修订、范围缩减或终止履行。相关承诺变更均严格履行了承诺变更的有关决策和审议程序。历次变更新老承诺目标一致、衔接有序，不存在实质性矛盾。

截至 2025 年 1 月中国船舶集团出具序号 8 承诺前，序号 3 承诺、序号 6 承诺及序号 7 承诺尚在履行中，承诺涉及方为原属中船重工集团的天津新港、重庆川东，以及原属中船工业集团的中国船舶（本次交易后可解决）、沪东中华和黄埔文冲，均为船舶总装业务有关方。其中，原承诺天津新港、重庆川东注入中国重工的前提有赖于相关主体先行满足触发条件，由于天津新港、重庆川东未满足序号 6 承诺明确的资产注入的触发条件，即天津新港未满足相应承诺的触发条件一，即“形成生产能力。由于中船重工集团下属部分企业正在进行搬迁、新建、改扩建等工作，对此类企业，在其完成搬迁且具备产能，并经国家有关部门办理竣工验收后，即视为符合该条件”；重庆川东未满足相应承诺的触发条件四，即“具备持续经营和盈利能力。由于中船重工集团下属部分企业历史悠久，设备、技术或市场营销能力距离中国重工现有水平仍有一定的差距，对此类企业，在其最近一年经审计的净资产收益率不低于中国重工最近一年经审计的净资产收益率时，即视为符合该条件”。由于相关企业经营情况发生变化，不满足触发条件，中船重工集团未向中国重工董事会提议审议相关资产的注入议案。截至本回复出具日，天津新港已无任何船舶总装建造订单，并已将原临港厂区船舶总装建造业务相关资产转让

给中国重工的子公司中船天津，天津新港与本次交易后存续公司已不存在同业竞争。重庆川东自 2024 年初已不再新签订船舶总装业务订单，履行完毕现有船舶总装制造订单后将退出船舶总装建造业务，届时与本次交易后的存续公司不存在同业竞争。

中国船舶集团通过出具新的承诺函（即 2025 年 1 月出具的《中国船舶集团有限公司关于避免同业竞争的承诺函》（序号 8））替代序号 3 承诺、序号 6 承诺以及序号 7 承诺。本次承诺变更已经中国重工第六届董事会第八次会议和 2025 年第一次股东大会审议通过。本次变更完成后，原承诺函关于同业竞争的内容不再执行，中国船舶集团将履行新的承诺函。新的承诺函具体内容详见本题之“三、（三）本次交易完成后存续公司解决同业竞争的安排及其可行性，相关承诺与已公开披露信息是否一致”有关内容。

中国重工关于同业竞争的承诺及履行、变更情况具体如下：

序号	承诺出具方	承诺名称	承诺出具时间	承诺所涉公司	主要承诺内容	该公司所涉承诺内容履行情况	承诺变更及履行程序情况
1	中船重工集团	《避免同业竞争协议》	2008.4.8	中国重工	中船重工集团将不会以任何形式参与或协助任何与中国重工主营业务构成或可能构成竞争的业务或活动；也不会以任何形式支持他人从事或参与与中国重工主营业务构成竞争或可能构成竞争的业务。	中船重工集团持续履行承诺，并在后续通过更明确的方案解决同业竞争问题。	中船重工集团与中国重工于 2010 年 7 月 14 日签署《避免同业竞争协议之补充协议》，并结合本表格序号 4 中所述承诺函明确与中国重工存在同业竞争或潜在同业竞争的公司范围及注入计划
2	中船重工集团	避免同业竞争的承诺	2008.5.21	中国重工	中船重工集团全资子公司天津新港未来不从事与中国重工相竞争的业务。 在符合法律、行政法规规定并获得境外合作方芬兰瓦锡兰技术有限公司同意的条件下，中船重工集团将根据公司的要求尽全力促使上海研究所将其持有的上海瓦锡兰齐耀柴油机有限公司（以下简称“上海瓦锡兰”）的 50%股权以经合资格评估机构评估确定的公允价格转让予公司。	针对于天津新港的同业竞争中船重工集团于 2014 年进一步承诺明确解决方案（即序号 5）	天津新港新区当时处于建设中，根据 2014 年出具的承诺将在天津新港完成触发条件后 1 年内提议中国重工董事会审议相关资产注入议案。具体参见本表格序号 5 中承诺变更及履行程序情况； 上海瓦锡兰主营业务为发电机组、柴油机及发电机组的生产和销售，由于后续中船重工集团以中国动力作为平台对其下属动力业务资产进行整合，该公司股权已于 2016 年注入中国动力，终止履行注入中国重工的承诺。该承诺变更事项已经中国重工第三届董事会第十三次会议、中国重工 2015 年第一次临时股东大会审议通过
3	中船重工集团	解决同业竞争的承诺函	2010.7.12	中国重工	除渤海造船厂集团有限公司、天津新港、重庆川东、大连渔轮有限公司存在与公司相似业务可依目前方式继续从事外，中船重工集团本身及其附属、参股企业目前没有以任何形式参与或从事与中国重工主营业务存在同业竞争的业务；未来也不会	渤海造船厂集团有限公司与中国重工构成同业竞争的资产已于 2011 年通过中国重工发行股份购买渤船重工 100%股权注入中国重工；大连渔轮有限公司已于 2024 年 10 月 22 日注销；重庆川东自 2024 年初已不再	该承诺在本次重组中与中船重工集团 2017 年出具的《关于变更部分资产注入承诺的函》、中国船舶集团 2021 年出具的《关于避免与中国船舶重工股份有限公司同业竞争的承诺函》共同变更。具

序号	承诺出具方	承诺名称	承诺出具时间	承诺所涉公司	主要承诺内容	该公司所涉承诺内容履行情况	承诺变更及履行程序情况
					从事促使该等存在同业竞争业务；中船重工集团发现任何与主营业务构成或可能构成直接或间接竞争的新业务机会，应立即书面通知中国重工，并尽力促使该业务机会按合理和公平的条款和条件首先提供给中国重工。	新签订船舶总装业务订单，履行完毕现有船舶总装制造订单后将退出船舶总装建造业务，届时与本次交易后的存续公司不存在同业竞争；天津新港曾从事民用船舶总装建造业务，已于 2021 年 11 月全面终止船舶总装建造业务并停工停产；截至本回复出具之日，天津新港已无任何船舶总装建造订单，并已将原临港厂区船舶总装建造业务相关资产转让给中国重工的子公司中船天津，天津新港与本次交易后存续公司已不存在同业竞争。	体参见本表格序号 8 中承诺变更及履行程序情况。
4	中船重工集团	《关于进一步避免与公司同业竞争问题有关事项的函》	2010.10.9	中国重工	中船重工集团力争在重大资产重组完成后三年内，在满足适用条件时，将 16 家[1]与本公司存在潜在同业竞争情况的企业注入本公司；中船重工集团范围内，对船舶造修及改装、舰船配套、舰船装备、海洋工程和能源交通装备等业务方面的项目开发、资本运作、资产并购等事宜，本公司具有优先选择权。	自 2010 年以来，中船重工集团已按相关承诺陆续将武昌船舶重工有限责任公司、河南柴油机重工有限责任公司、重庆衡山机械有限责任公司、宜昌江峡船用机械有限责任公司、中船重工船舶设计研究中心有限公司 5 家企业股权注入中国重工。	中船重工集团于 2014 年 2 月出具《资产注入承诺履行情况及后续处置方案》，对资产注入后续处置方案从时间安排等相关方面进行了进一步的明确，具体参见本表格序号 5 中承诺变更及履行程序情况。
5	中船重工集团	《资产注入承诺履行情况及后续处置方案》	2014.2.13	中国重工	对资产注入后续处置方案从时间安排等相关方面进行了进一步的明确，承诺在 2014 年 2 月 15 日之后的 3 年内，将除大连渔轮公司之外剩余 10 家尚未注入的企业注入中国重工。	对于该承诺涉及的 10 家企业，上海瓦锡兰于 2016 年注入中国动力，详见本表格序号 2 中承诺变更及履行程序情况；青岛齐耀瓦锡兰菱重麟山船用柴油机有限公司已于 2015 年	中船重工集团变更部分资产注入承诺。其中，对于与中国重工现有业务仍然存在潜在同业竞争情形的 2 家企业天津新港和重庆川东，承诺继续注入；对于与中国

[1] 16 家企业分别为武昌船舶重工有限责任公司、天津新港船舶重工有限责任公司、重庆川东船舶重工有限责任公司、中船重工船舶设计研究中心有限公司、河南柴油机重工有限责任公司、青岛齐耀瓦锡兰菱重麟山船用柴油机有限公司、上海瓦锡兰齐耀柴油机有限公司、中船重工重庆液压机电有限公司、重庆清平机械厂、重庆长江涂装机械厂、重庆衡山机械厂、重庆华渝电气仪表总厂、重庆江陵仪器厂、重庆长平机械厂、国营江峡船舶柴油机厂及大连渔轮公司。

序号	承诺出具方	承诺名称	承诺出具时间	承诺所涉公司	主要承诺内容	该公司所涉承诺内容履行情况	承诺变更及履行程序情况
					大连渔轮公司因客观因素影响长期亏损、资不抵债且被列入国家改革脱困政策性名单，不再列入资产注入承诺名单，并将继续由大船重工托管直至该公司被处置为止。	注入中国重工。其余6家企业因2015年起中船重工集团及中国重工对自身发展战略和业务进行调整，原资产注入承诺范围内的部分业务与中国重工之间已不存在潜在同业竞争。	重工现有业务已不存在潜在同业竞争情形的 6 家企业，终止履行注入承诺。具体参见本表格序号 6 中承诺变更及履行程序情况。
6	中船重工集团	《关于变更部分资产注入承诺的函》	2017.2.14	中国重工	鉴于自 2015 年起中船重工集团及中国重工对自身发展战略和业务进行调整，原资产注入承诺范围内的部分业务与中国重工之间已不存在潜在同业竞争，中船重工集团终止履行向中国重工注入 6 家[2]企业股权的承诺。 关于中船重工集团旗下与中国重工存在潜在同业竞争情形的 2 家公司天津新港、重庆川东，中船重工集团承诺在上述 2 家企业满足触发条件后[3]的一年内提议中国重工董事会审议相关资产的注入议案。	重庆川东自 2024 年初已不再新签订船舶总装业务订单，履行完毕现有船舶总装制造订单后将退出船舶总装建造业务，届时与本次交易后的存续公司不存在同业竞争。天津新港曾从事民用船舶总装建造业务，已于 2021 年 11 月全面终止船舶总装建造业务并停工停产；截至本回复出具之日，天津新港已无任何船舶总装建造订单，并已将原临港厂区船舶总装建造业务相关资产转让给中国重工的子公司中船天津，天津新港与本次交易后存续公司已不存在同业竞争。	该承诺在本次重组中与中船重工集团 2010 年出具的解决同业竞争的承诺函、中国船舶集团 2021 年出具的《关于避免与中国船舶工业股份有限公司同业竞争的承诺函》共同变更。具体参见本表格序号 8 中承诺变更及履行程序情况。

[2] 6 家企业分别为中船重工重庆液压机电有限公司、重庆清平机械有限责任公司（原重庆清平机械厂）、重庆长江涂装设备有限责任公司（原重庆长江涂装机械厂）、重庆华渝电气仪表集团有限公司（原重庆华渝电气仪表总厂）、重庆远风机械有限公司（原重庆江陵仪器厂）、中船重工重庆长平机械有限责任公司（原重庆长平机械厂）。

[3].条件一：形成生产能力。由于中船重工集团下属部分企业正在进行搬迁、新建、改扩建等工作，对此类企业，在其完成搬迁且具备产能，并经国家有关部门办理竣工验收后，即视为符合该条件。

条件二：完成分线重组。根据有关规定，需先行完成分线重组后，再注入上市公司。取得有关部门关于分线重组方案的批复后，即视为符合该条件。

条件三：完成改制。部分企业仍然是全民所有制企业，因此，注入前需先行进行改制，完成改制后，即视为符合该条件。

条件四：具备持续经营和盈利能力。由于中船重工集团下属部分企业历史悠久，设备、技术或市场营销能力距离公司现有水平仍有一定的差距，对此类企业，在其最近一年经审计的净资产收益率不低于公司最近一年经审计的净资产收益率时，即视为符合该条件。

重庆川东不满足条件四所述条件，未启动注入中国重工的程序；天津新港因未满足条件一，未注入中国重工并在后续已向中国重工转让船舶总装建造业务资产的方式解决同业竞争。

序号	承诺出具方	承诺名称	承诺出具时间	承诺所涉公司	主要承诺内容	该公司所涉承诺内容履行情况	承诺变更及履行程序情况
7	中国船舶集团	《关于避免与中国船舶重工股份有限公司同业竞争的承诺函》	2021/6/30	中国重工	五年内，本着有利于上市公司发展和维护股东利益尤其是中小股东利益的原则，综合运用委托管理、资产重组、股权置换/转让、资产划转/出售、业务合并、业务调整或其他合法方式，稳妥推进符合注入上市公司的相关资产及业务整合以解决同业竞争问题。	拟通过中国船舶换股吸收合并中国重工的方式，解决与中国重工之间的同业竞争。	经中国重工 2025 年第一次临时股东大会审议通过，不再履行其出具的原承诺函（即本表格序号 3、序号 6、序号 7 承诺）中关于同业竞争解决的义务并出具《中国船舶集团有限公司关于避免同业竞争的承诺函》（即本表格序号 8 承诺）替代原承诺函，变更后原承诺函不再执行。
8	中国船舶集团	《中国船舶集团有限公司关于避免同业竞争的承诺函》	2025.1.24	中国重工	对中国船舶吸收合并中国重工后与中国船舶集团下属其他从事或曾从事船舶总装建造业务企业的同业竞争的解决安排，详见本节之“三、本次交易完成后，剩余体外竞争资产及其未注入原因，占存续公司营业收入、毛利的占比，是否构成重大不利影响，后续解决同业竞争的安排及其可行性，相关承诺与已公开披露信息是否一致”之“（三）本次交易完成后存续公司解决同业竞争的安排及其可行性，相关承诺与已公开披露信息是否一致”。	正在持续推进履行。	-

三、本次交易完成后，剩余体外竞争资产及其未注入原因，占存续公司营业收入、毛利的占比，是否构成重大不利影响，后续解决同业竞争的安排及其可行性，相关承诺与已公开披露信息是否一致

（一）本次交易完成后剩余体外竞争资产及未注入原因

1、本次交易完成后的剩余体外竞争资产情况

本次交易完成后的剩余体外船舶总装类业务资产如下：

序号	名称	股权结构	主营业务	同业竞争情况
1	黄埔文冲	中船防务持股 54.54%、中国船舶持股 30.98%、中船工业集团持股 14.48%	船舶制造	主要从事船舶制造业务，主要产品包括防务装备、集装箱船、散货船、重吊船、气体船、海工装备等
2	沪东中华	中国船舶集团持股 100%	船舶制造	主要从事船舶制造及海洋工程业务，主要产品包括防务装备、大型 LNG 船、超大型集装箱船、海洋工程及特种船等
3	重庆川东	中国船舶集团重庆船舶工业有限公司持股 84.79%、中国船舶重工国际贸易有限公司持股 15.21%	小型民用船舶制造	主要从事 1.2 万吨以下江用特种船舶制造业务，与中国船舶、中国重工主要从事的 3 万吨以上油轮、散货船、集装箱船等主要船型的产品类型及市场定位存在差异。自 2024 年初起已不再新签订船舶总装业务订单，交付完在手订单后将不再从事船舶总装建造业务
4	天津新港	中船重工集团持有 77.86%股权，中国船舶重工国际贸易有限公司持有 16.58%股权，渤海造船持有 5.56%股权	民用船舶制造	原从事民用船舶制造业务，曾与中国船舶、中国重工构成同业竞争。已于 2021 年 11 月全面终止船舶总装建造业务并停工停产，截至本报告书出具日已不存在船舶总装建造订单，原临港厂区船舶总装建造业务相关资产已于 2024 年 7 月转让至中国重工下属中船天津

2、本次交易体外竞争资产未注入原因

（1）沪东中华暂未注入原因

沪东中华是中国船舶集团公司旗下的骨干核心企业，具有雄厚的船舶开发、设计和建造实力，承接各类大型 LNG 船、超大型集装箱船、海洋工程等，建有国内第一艘 LNG 船。鉴于其目前存在不宜注入上市公司的资产，中国船舶集团承诺三年内剥离沪东中华不宜注入上市公司的资产使沪东中华符合注入上市公司条件，并向本次交易后存续公司中国船舶董事会提议将沪东中华注入中国船舶。

（2）黄埔文冲暂未注入原因

由于黄埔文冲是 A+H 股上市公司中船防务的控股子公司，相关资产重组需同时经 H 股股东大会、联交所审批，具有较大不确定性。黄埔文冲及中船防务公司治理情况良好且已经保持现状运营多年，中国船舶持有黄埔文冲 30.98%股权并拥有董事会席位，对中船防务及黄埔文冲的生产经营具有重大影响力。黄埔文冲收入、毛利规模亦不超过存续公司收入、毛利占比的 30%，对本次交易后的存续公司影响较小。因此，为优先保证本次交易顺利推进，暂未在本次交易中同步完成黄埔文冲同业竞争的规范。

（3）重庆川东未注入原因

中船重工集团于 2017 年 2 月 14 日出具《关于变更部分资产注入承诺的函》，承诺在重庆川东满足为其设定的全部触发条件后 1 年内提议中国重工董事会审议资产的注入议案。

由于重庆川东持续亏损，不具备持续经营和盈利能力，且自 2024 年初已不再新签订船舶总装业务订单，履行完毕现有船舶总装制造订单后将退出船舶总装建造业务，届时与本次交易后的存续公司不存在同业竞争，因此不再注入上市公司。

（4）天津新港未注入原因

中船重工集团于 2017 年 2 月 14 日出具《关于变更部分资产注入承诺的函》，承诺在天津新港满足为其设定的全部触发条件后 1 年内提议中国重工董事会审议资产的注入议案。

由于天津新港已于 2021 年 11 月全面终止船舶总装建造业务并停工停产，截至本回复出具日，天津新港已无任何船舶总装建造订单，并已将原临港厂区船舶总装建造业务相关资产转让给中国重工的子公司中船天津，天津新港与本次交易后存续公司已不存在同业竞争，因此不再注入上市公司。

综上所述，为优先保证本次交易顺利推进，降低交易复杂性，暂未在本次交易同时完成对沪东中华、黄埔文冲同业竞争的规范。中国船舶集团已对沪东中华、黄埔文冲做出明确安排，承诺分别于 3 年内和 5 年内剥离不宜注入上市公司的资产以符合注入上市公司条件及/或向上市公司董事会提议解决同业竞争问题的议案，较原承诺除适当延长期限外不存在重大差异。天津新港、重庆川东因未达到原承诺的注入条件而未注入上市公司，未违反原承诺；且已经停产或执行完在手订单后将不再从事船舶总装业务、不构成同业竞争；天津新港已将船舶总装建造业务相关资产注入中国重工，实质上履行了前

期关于注入上市公司的承诺。因此，本次交易关于同业竞争的承诺不存在与过往上市公司信息披露存在重大差异或违背承诺的情况。中国船舶集团已结合上述公司实际情况于2025 年 1 月出具新承诺替代历史承诺，新承诺对竞争业务均做出了明确和妥善安排，与历史承诺不存在矛盾。

（二）本次交易完成后体外竞争资产占存续公司营业收入、毛利的占比及是否构成重大不利影响

1、黄埔文冲

2024 年，黄埔文冲实现营业收入 1,938,930.03 万元，毛利 149,804.20 万元。截至 2024 年 12 月 31 日，黄埔文冲尚待执行的船舶总装建造业务（海工装备）合同合计金额 587 亿元，营业收入、毛利、在手订单金额占交易后存续上市公司（按照备考合并口径计算）的比例分别为 14.54%、10.72%和 12.94%，均低于 15%，不构成重大不利影响。

2、沪东中华

根据中国船舶集团出具的《中国船舶集团有限公司关于避免同业竞争的承诺函》，中国船舶集团已承诺在三年内剥离沪东中华不宜注入上市公司的资产使沪东中华符合注入上市公司条件，并向本次交易后存续公司中国船舶董事会提议将沪东中华注入中国船舶。届时，沪东中华与存续公司将不构成同业竞争。

3、重庆川东

重庆川东主要从事 1.5 万吨以下的气体船和江用游船建造，自 2024 年初已不再新签订船舶总装业务订单，履行完毕现有船舶总装制造订单后将退出船舶总装建造业务，届时与本次交易后的存续公司不存在同业竞争。2024 年，重庆川东实现营业收入 64,229.35 万元，实现毛利 479.95 万元。截至 2024 年 12 月 31 日，重庆川东尚待执行的船舶总装建造业务合同合计金额 4.60 亿元。前述指标占本次交易后存续上市公司比例均较低，不构成重大不利影响。

4、天津新港

天津新港已于 2021 年 11 月全面终止船舶总装建造业务并停工停产，截至本回复出具之日，天津新港已无任何船舶总装建造订单，并已将原临港厂区船舶总装建造业务相关资产转让给中国重工的子公司中船天津，天津新港与本次交易后存续公司已不存在同业竞争。

（三）本次交易完成后存续公司解决同业竞争的安排及其可行性，相关承诺与已公开披露信息是否一致

1、本次交易完成后存续公司解决同业竞争的安排及其可行性

针对交易完成后中国船舶的同业竞争情况，中国船舶集团作为中国船舶、中国重工的实际控制人出具《中国船舶集团有限公司关于避免同业竞争的承诺函》，作出承诺如下：

“一、解决同业竞争的措施

针对沪东中华、黄埔文冲、重庆川东、天津新港，本公司作如下安排：

1、沪东中华

由于沪东中华存在不宜注入上市公司的资产。本公司承诺，在本承诺出具后三年内剥离沪东中华不宜注入上市公司的资产使沪东中华符合注入上市公司条件，并向本次交易后存续上市公司中国船舶董事会提议将沪东中华注入中国船舶，由中国船舶董事会审议收购沪东中华相关资产的议案，并由其视具体情况决定是否提交中国船舶股东大会审议。

2、黄埔文冲

中国船舶目前持有黄埔文冲 30.98%股权，中船防务持有黄埔文冲 54.54%股权并纳入合并报表范围。2023 年和 2024 年 1-8 月，黄埔文冲实现主营业务收入、毛利占本次交易后存续公司对应科目（备考报表口径）的比例均低于 20%。截至 2024 年 12 月 31 日，黄埔文冲船舶总装业务在手订单占存续公司的比例低于 15%，因此黄埔文冲同业竞争事项对存续上市公司整体影响较小。

设立至今，中国船舶、黄埔文冲均拥有较好的公司法人治理结构以及独立性。本公司未利用实际控制人的地位对任何一方从事相关业务带来不公平的影响。综上，中国船舶与黄埔文冲之间不存在构成重大不利影响的同业竞争。

本次交易完成后，本公司承诺将继续本着有利于上市公司发展和维护股东利益尤其是中小股东利益的原则，在本承诺出具后五年内向两家上市公司董事会提议在符合届时适用的证券监管、国资监管法律法规及相关监管规则的前提下尽一切合理努力综合运用

资产重组、股权置换/转让、委托管理、业务调整或其他合法方式解决黄埔文冲与存续上市公司之间的同业竞争问题，并由其决定是否提交两家上市公司的股东大会审议。

在消除存续上市公司与黄埔文冲之间的同业竞争前，黄埔文冲船舶总装业务不会对存续上市公司构成重大不利影响。

3、重庆川东

重庆川东主要从事 1.5 万吨以下的气体船和江用游船建造，尚未执行完毕的船舶总装制造订单金额较低，占存续上市公司的比例低于 0.5%。

根据本公司的整体规划安排，重庆川东自 2024 年初已不再新签订船舶总装业务订单，履行完毕现有船舶总装制造订单，此后将退出船舶总装建造业务，届时与本次交易后存续上市公司不再构成同业竞争。

4、天津新港

天津新港曾从事民用船舶总装建造业务，已于 2021 年 11 月全面终止船舶总装建造业务并停工停产。截至本承诺出具日，天津新港已无任何船舶总装建造订单。天津新港已于 2024 年 7 月 25 日与中国重工全资二级子公司中船（天津）船舶制造有限公司（以下简称“中船天津”）签署《资产转让协议》，天津新港原临港厂区船舶总装建造业务相关资产已按《资产转让协议》约定转让给中船天津，天津新港已不持有从事船舶总装业务所需相关资产。天津新港与本次交易后存续上市公司已不存在同业竞争。

二、避免同业竞争的承诺

为进一步保护存续上市公司及中小股东的利益，本公司就下属公司与交易后中国船舶之间同业竞争事项承诺与安排如下：

1、本次重组不会导致本公司及本公司下属全资、控股或其他具有实际控制权的企事业单位与中国船舶及其下属企业的主营业务之间新增同业竞争或潜在同业竞争。本公司不会利用控制地位，从事任何有损于中国船舶利益的行为，并将充分尊重和保证中国船舶的经营独立、自主决策。

2、本公司将严格遵守相关法律、法规和规范性文件以及上市公司章程等内部管理制度的规定，按照国有资产国家所有、分级管理的原则，通过股权关系依法行使股东权

利，妥善处理涉及上市公司利益的事项，不利用控制地位谋取不当利益或进行利益输送，不从事任何损害上市公司及其中小股东合法权益的行为。

3、上述承诺和安排于本公司对存续上市公司中国船舶拥有控制权期间持续有效。如因本公司未履行上述所作承诺和安排而给存续上市公司中国船舶造成损失，本公司将承担相应的赔偿责任。”

中国船舶集团作出的上述关于同业竞争的承诺系以存续公司业务的实际情况出发，结合本次交易完成后仍剩余的存续公司体外竞争资产目前业务的实际发展情况以及后续对于相关体外竞争资产业务发展的预期情况进行判断而作出的承诺。后续解决同业竞争的安排包括目前出具的《中国船舶集团有限公司关于避免同业竞争的承诺函》中提及的：剥离不宜注入上市公司的资产后提议注入、不再新签订涉及同业竞争业务的订单并退出相关业务以及在符合届时适用的证券监管、国资监管法律法规及相关监管规则的前提下尽一切合理努力综合运用资产重组、股权置换/转让、委托管理、业务调整或其他合法方式解决同业竞争问题。规范前述同业竞争过程中，存续公司也将根据相关法律法规履行相应的审批决策流程，履行信息披露义务，确保方案操作上的合规性和可行性。

2、相关承诺与已公开披露信息是否一致

2025 年 1 月 25 日，中国船舶在《关于公司控股股东及实际控制人变更避免同业竞争承诺的公告》（公告编号：2025-006）中披露相关承诺，中国重工在《关于公司控股股东及实际控制人变更避免同业竞争承诺的公告》（公告编号：临 2025-007）中披露相关承诺，相关承诺与已公开披露信息一致。

四、中介机构核查意见

（一）核查程序

就上述事项，独立财务顾问中信证券、中信建投证券及锦天城律师、嘉源律师主要采用了如下核查程序：

1、取得并查阅了中国船舶集团本次交易中出具的《关于避免与中国船舶工业股份有限公司同业竞争的承诺函》《关于避免与中国船舶重工股份有限公司同业竞争的承诺函》，查阅了《关于公司控股股东及实际控制人变更避免同业竞争承诺的公告》（公告编号：2025-006）及《关于公司控股股东及实际控制人变更避免同业竞争承诺的公告》（公告编号：临 2025-007）；

2、查阅中国船舶及中国重工历年年度报告等公告，确认中国船舶、中国重工的控股股东及实际控制人作出的历次同业竞争的承诺及其履行情况；

3、查阅黄埔文冲、沪东中华、重庆川东、天津新港的营业执照、在手订单资料、财务资料等，查阅天津新港 2021 年停工停产的通知文件及向中船天津转让原临港厂区船舶总装建造业务相关资产的《资产转让协议》。

（二）核查意见

经核查，独立财务顾问中信证券、中信建投证券及锦天城律师、嘉源律师认为：

1、已披露中国船舶与中国重工之间同业竞争形成的历史背景及前期解决情况；

2、已披露吸并双方涉及相关方历史上同业竞争承诺及其履行、变更情况；

3、已披露本次交易完成后剩余体外竞争资产及其未注入原因，已披露黄埔文冲占存续公司营业收入、毛利的占比，不构成重大不利影响；

4、已披露后续解决同业竞争的安排，具有可行性，相关承诺与已公开披露信息一致。

11.关于权属瑕疵和行政处罚等

重组报告书披露，（1）中国重工及其子公司的部分房屋、土地尚未取得产权证书，部分租赁房屋未办理房屋产权证书、未办理租赁房屋备案登记，2 处海域使用权尚未完成产权过户手续；（2）2023 年 12 月，中国重工被北京证监局行政处罚，处罚内容为警告并罚款 150 万元，系因中国重工未对下属子公司存货在相应会计期间准确计提减值，导致中国重工 2018 年、2019 年和 2020 年年度报告存在错报，中国重工已主动更正相关年度报告数据；（3）截至报告期末，中国重工及其子公司存在 1 起尚未了结的金额超过 10,000 万元的诉讼；最近五年内，中国船舶不存在受到行政处罚（与证券市场明显无关的除外）的情形，不存在与经济纠纷有关的重大民事诉讼或者仲裁。

请公司披露：（1）列示中国重工存在瑕疵的土地、房产、租赁房产、海域使用权面积、具体用途、涉及的具体问题及相关问题解决有无实质障碍，是否存在被相关部门处罚的风险，及对本次交易和存续公司持续经营的影响；（2）中国重工前述行政处罚是否属于“重大违法行为”，是否构成本次交易的实质性障碍，被处罚事项相关内控措施及其有效性；（3）吸并双方未决诉讼的合计涉案金额及潜在赔付责任；（4）吸并双方是否及时依规披露各自的权属瑕疵、行政处罚及诉讼仲裁情况，相关情况是否体现在本次交易的估值定价中。

请独立财务顾问和律师核查并发表明确意见。

回复：

一、列示中国重工存在瑕疵的土地、房产、租赁房产、海域使用权面积、具体用途、涉及的具体问题及相关问题解决有无实质障碍，是否存在被相关部门处罚的风险，及对本次交易和存续公司持续经营的影响

（一）中国重工存在瑕疵的土地

1、已取得产权证书尚待办理权属变更登记的土地使用权

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工及其子公司拥有的主要土地使用权合计 260 宗，其中有 8 宗土地使用权尚待办理土地的权属变更登记手续。截至本回复出具日，山船重工受让的 5 宗土地使用权已完成过户手续，剩余 3 宗土地使用权尚待办理权属变更登记手续，具体情况如下：

序号	公司名称	瑕疵数量	瑕疵面积（m^2）	证载用途	瑕疵产生原因	瑕疵规范进展情况
1	大船装备	1 宗	71,061.00	工业用地	大船装备从大连船舶工业船机重工有限公司（以下简称“大船船机”）受让该宗土地，因该宗土地之上的房屋暂未办理房屋竣工验收及备案手续，进而导致该宗土地暂未办理权属变更手续。	截至本回复出具日，大船装备正与主管部门沟通办理该宗土地之上的房屋竣工验收手续，待房屋竣工验收手续办理完毕后，将办理该宗土地的权属变更手续。
2	中船天津	2 宗	972,837.90	工业用地	中船天津从天津新港船舶重工有限责任公司（“天津新港”）受让 7 宗土地，截至本回复出具日，其中 5 宗土地已办理完毕权属变更手续，尚有该等 2 宗土地的权属变更登记正在办理。	截至本回复出具日，中船天津正在办理剩余 2 宗土地使用权的权属变更登记。

鉴于上述 3 宗土地使用权系受让取得，转让方大船船机股东大连造船（大船船机为大连造船的全资子公司并已于 2019 年 12 月注销）、天津新港已出具了承诺，确认该等土地归属于受让方且无任何权属纠纷和争议，同时将积极协助完成该等土地的权属变更登记手续，如受让方因此而被相关政府部门处罚，或因该等土地无法完成权属变更登记而遭受任何损失的，大连造船、天津新港将承担相关的责任及损失。

根据相关公司出具的说明，预计上述土地使用权办理权属变更登记手续不存在实质障碍。

2、尚未取得产权证书的土地使用权

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工及其子公司与主要生产经营相关的尚未取得产权证书的土地合计 5 宗，具体情况如下：

序号	公司名称	瑕疵面积（m^2）	土地规划用途	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
1	中南装备	约 1,122	-	中南装备自 2012 年以来通过出让形式陆续在宜都市高坝州镇中坪村 2 组取得国有建设用地使用权，并在其上建设中南装备园区，该宗土地因历史征地问题导致建设地上建筑时超土地红线，因此暂未办理该宗土地的产权证书。	根据当地自然资源和规划部门出具的《情况说明》，相关土地已办理了土地转用手续，目前正在报请省一级主管部门审批，待土地转用手续办理完成后，将由中南装备依据法律法规的规定履行招拍挂程序后办理土地出让手续，后可依法办理不动产权登记。截至本回复出具日，中南装备正在与政府部门沟通土地报批事宜。
2	武昌造船	76,009.79	工业用地	武昌造船自 2010 年以来依照投资协议和总体规划在该宗土地所在地块开展项目建设，并已与政府签订土地出让合同，后因政府部门对该宗土地所在区域的土地规划用途进行调整，进而导致暂无法办理产权证书。	根据当地自然资源和城乡建设管理部门出具的《证明》，自 2010 年以来，武昌造船依照投资协议和总体规划在该地块开展项目建设，武昌造船正就相关土地办理权属手续。截至本回复出具日，当地政府部门正在开展控制性详细规划修编工作，待工作完成后，武昌造船即可进行不动产更正登记，补齐规划面积。
3	武船重装	约 41,625.00	工业用地	武船重装于 2009 年取得武汉江夏经济开发区庙山办事处邬树村 353.51 亩国有建设用地使用权（含代征道路、绿化面积约 76 亩），并于 2011 年就 277.5 亩土地办理了权属证书，因项目整体及配套建设体量较大，目前仍有约 41,625.00 平方米的项目用地尚未办理产权证书。	根据当地自然资源和城乡建设管理部门出具的证明，武船重装已针对该等约 41,625.00 平方米土地提交补办相关用地以及建设审批的申请，相关申请正在履行相应程序。
4	南通顺融	约 25,955.00	工业用地	南通顺融占用和使用启东市寅阳镇 25,955 平方米土地，因使用该宗土地进行建设时当地政府暂无用地指标，故暂未办理出让手续及取得不动产权证书。	根据该宗土地所在工业园区管理委员会出具的《说明函》，南通顺融使用该土地和地上房屋进行生产经营。上述土地利用总体规划已调整为工业用地。截至本回复出具日，南通顺融正在办理相关出让手续，待依法依规办理完成相关手续后，南通顺融将取得该土地使用权的不动产权证。
5	江增机械	约 47,479.66	工业用地	江增机械于 2011 年签署《土地使用权出让合同》购得该宗土地的使用权，后经土地测绘发现，该宗土地红线图范围内部分面积与相邻地块的授权经营地（亦属江增机械所有）重合，导致暂未取得不动产	截至本回复出具日，江增机械已上报政府相关部门协调解决，待政府相关部门出具处理意见后，江增机械将依照相关处理意见办理该土地使用权的不动产证。

序号	公司名称	瑕疵面积（m^2）	土地规划用途	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
				权证。	

3、瑕疵土地对中国重工的影响

瑕疵土地中“已取得产权证书尚待办理权属变更登记”的土地使用权的面积为 1,043,898.90 平方米，占比仅为 4.66%，该等土地使用权正在履行相关的土地使用权变更手续，依照相关的法律法规提交材料后，预计办理完毕土地使用权变更不存在法律障碍，该等情况系惯常的土地使用权变更手续导致的，目前的土地使用权变更手续在持续履行中，中国重工及其子公司取得变更后的不动产权证书不存在法律障碍。

其他“尚未取得产权证书的土地使用权”瑕疵土地面积占比情况如下所示：

瑕疵土地类型	瑕疵土地对应面积（平方米）	占比
尚未取得产权证书的土地使用权合计	192,191.00	0.86%
其中：已取得政府部门确认	144,712.00	0.65%
扣除已取得政府部门确认的面积	47,479.66	0.21%

根据上表所示，“尚未取得产权证书的土地使用权”整体占比仅有 0.86%，且该等瑕疵土地中大多数已取得政府部门的确认。尚未取得政府部门确认的瑕疵土地为江增机械约 47,479.66 平方米的土地，该等土地目前主要用于船用增压器及叶轮机械生产线改造项目，占主要土地的总面积的比例为 0.21%，占比较小，该宗瑕疵土地系江增机械通过国有土地使用权出让程序购得，后经土地测绘发现，该宗土地红线图范围内部分面积与相邻地块的授权经营地（亦属江增机械所有）重合，导致暂未取得不动产权证，该宗瑕疵土地不存

在与其他第三方的权属纠纷，且江增机械已在该宗土地上建设车间、仓库等房屋建筑并正常使用。公司目前已正在积极与政府部门沟通，不会对中国重工及其子公司的生产经营产生重大不利影响。

截至本回复出具之日，上述瑕疵土地目前仍由相关公司正常使用，政府主管部门亦未曾因上述瑕疵土地事宜而对相关公司进行行政处罚。

综上，中国重工及其子公司瑕疵土地占比总体低，且大多数瑕疵土地已取得了政府部门出具的相关材料予以确认；少部分尚未取得政府部门确认的瑕疵土地，相关公司目前已积极与政府部门沟通，且该等瑕疵土地的占比很小，非生产经营环节中的核心用途，相关瑕疵土地由公司正常使用，未曾因此导致行政处罚，该等瑕疵不会对公司的生产经营产生重大不利影响，不会对本次交易产生实质性法律障碍。

（二）中国重工存在瑕疵的房产

1、已取得产权证书尚待办理权属变更登记的自有房屋

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工及其子公司拥有的主要房屋共 1,002 处，其中：（1）2 处建筑面积合计 18,462.48m^2 的房屋存在查封情况；（2）山船重工受让的 3 处建筑面积合计为 194,295.24m^2 的房屋尚未完成过户手续；（3）中船天津受让的 5 处建筑面积共计 261,333.04m^2 的房屋，尚未完成过户手续。

截至本回复出具日，前述存在查封的房屋已经解除查封，山船重工受让的 3 处房屋、中船天津受让的 5 处房屋均已经完成过户手续。

2、尚未取得产权证书的自有房屋

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工及其子公司尚未取得产权证书的主要房屋共 121 处，具体情况如下：

（1）正在按程序办理不动产证书或建设手续的自有房屋

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工子公司 11 处主要房屋已履行了当下阶段必须的建设手续，前序建设手续完备。截至本回复出具日，大连船阀的 1 处房屋已取得产权证书，剩余 10 处房屋正在办理取得房屋产权证书的其他必要程序性文件，每处房屋的具体情况如下：

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积（m^2）	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
1	平阳重工	晋 2024 侯马市不动产权第 0008706 号	喷漆房	4,034.39	平阳重工已取得该房屋建设的规划许可和施工许可，正在就该房屋办理相关消防验收手续，故暂未办理房屋产权登记。	截至本回复出具日，平阳重工正在履行消防验收手续，待办理完毕消防验收手续并履行竣工备案手续后及时办理房屋的不动产权证。
2	大船装备	普湾国用（2010）第 004 号	厂房及辅房	39,636.00	该房屋已完成建设并转为固定资产，且已取得用地、规划、施工许可，大船装备正在办理该房屋的竣工验收及备案手续。	截至本回复出具日，大船装备正在办理该房屋的竣工验收及备案手续，在依照法律规定履行相应程序后，大船装备将取得该房屋的不动产权证。
3	重庆跃进	渝（2019）永川区不动产权第 000773894 号	厂房	21,246.03	该等房屋已建设完成并转为固定资产，并已办理了用地、规划、施工许可，重庆跃进因尚未完成消防、综合验收等手续，故暂未办理房屋产权登记。	截至本回复出具日，重庆跃进正在进行该等房屋竣工验收相关工作，待完成房屋竣工验收相关工作后，办理该等房屋的不动产权证。
		渝（2019）永川区不动产权第 000773894 号	厂房	48,861.31		
		渝（2019）永川区不动产权第 000630351 号	职工食堂、倒班宿舍	12,128.10		
		渝（2019）永川区不动产权第 000630351 号	辅助用房	548.92		
4	衡远科技	渝（2020）万州区不动产权第 000879659 号；渝（2020）万州区不动产权第 000879523 号；渝（2020）万州区不动产权第 000879770 号；渝（2020）万州区不动产权第 000879875 号	厂房	3,073.28	该房屋建设履行了正常报建手续，取得了规划、施工许可，由于项目未完成结算，竣工备案未完成，进而导致暂未办理房屋产权登记。	截至本回复出具日，衡远科技正在和施工方对接工程结算事宜，待结算完成后，衡远科技将办理该房屋的不动产权证。
小计				**129,528.03**	-	-

依照相关法律法规的规定，房屋取得不动产权证书需要取得的主要手续包括用地、规划、施工、消防、竣工备案等，上述建设房屋已取得了用地、规划、施工手续，并依法正在办理消防、竣工备案等手续，根据相关公司的说明，上述建设房屋正在按程序办理不动产证书或建设手续，预计依照法律法规规定履行相应程序后，相关公司将取得上述建设的房屋产权证书。

如上所述，上述该等瑕疵房屋不会对相关公司生产经营产生重大不利影响，不会对本次交易产生实质性法律障碍。

（2）因房屋坐落的土地尚未取得权属证书而未办理产权证书的自有房屋并已取得当地有关部门出具证明或者说明予以确认

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工子公司 56 处主要房屋因坐落的土地尚未取得或者尚未完全取得使用权证书而导致地上房屋尚未取得产权证书，具体情况如下：

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积（m^2）	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
1	中南装备	鄂（2023）宜都市不动产权第 0034180 号	仓库	13,760.74	中南装备自 2012 年以来通过出让形式陆续在宜都市高坝州镇中坪村2组取得国有建设用地使用权，并在其上建设中南装备园区，因历史征地问题导致建设地上建筑时该等房屋中存在部分面积超土地红线，而未办理房屋产权登记。	根据当地自然资源和规划部门出具的《情况说明》，相关房屋已办理了用地、规划、施工许可，建设手续合法合规，其未因上述事宜对中南装备进行过行政处罚，也未要求中南装备将上述建筑物拆除，中南装备可继续使用上述房屋。截至本回复出具日，中南装备正在与政府部门沟通该等房屋所在地块土地报批和房屋产权登记事宜。
		鄂（2023）宜都市不动产权第 0034180 号	仓库	1,961.01		
		鄂（2023）宜都市不动产权第 0034180 号	仓库	7,924.19		
2	武昌造船	鄂（2024）武汉市新洲不动产权第 0014043 号、鄂（2024）武汉市新洲不动产权第 0014081 号、鄂（2024）武汉市新洲不动产权第 0014082 号、鄂（2024）武汉市新洲不动产权第 0014083 号、鄂（2024）武汉市新洲不动产权第 0014084 号、鄂（2024）武汉市新洲不动产权第 0016760 号、	厂房、办公楼、食堂、备班楼、辅楼、车间、锅炉房等共计 39 处	498,703.49	武昌造船自 2010 年以来依照投资协议和总体规划在该宗土地所在地块开展项目建设，并已就该宗土地与政府签订土地出让合同，后因政府部门对该宗土地所在区域的土地规划用途进行了调整，造成部分地块上房屋建设工程手续因前述政府部门的土地规划	根据当地自然资源和城乡建设管理部门出具的《证明》，自 2010 年以来，武昌造船依照投资协议和总体规划在该地块开展项目建设，截至本回复出具日，当地政府部门正在开展控制性详细规划修编工作，待工作完成后，武昌造船即可进行不动产更正登记，补

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积（m^2）	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
		鄂（2024）武汉市新洲不动产权第 0016762 号以及部分无证土地			用途调整原因未能正常办理而滞后，故造成 39 处共计 498,703.49 平方米房屋暂未办理房屋产权登记。	齐规划面积并办理房屋产权登记。
3	南通顺融	无	综合楼	5,668.00	南通顺融占用和使用启东市寅阳镇 25,955 平方米土地，因使用该宗土地进行建设时当地政府暂无用地指标，故暂未办理出让手续及取得不动产权证书，由此也导致地上建筑未办理产权登记。	根据该宗土地所在工业园区管理委员会出具的《说明函》，南通顺融使用该土地和地上房屋进行生产经营。上述土地利用总体规划已调整为工业用地。截至本回复出具日，南通顺融正在办理相关出让手续，待依法依规办理完成相关手续后，南通顺融将连同该宗地与该等房屋一并办理不动产权证。
		无	管装、舾装、电装车间	8,100.00		
4	武船重装	鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号	总配电站	170	武船重装于 2009 年取得武汉江夏经济开发区庙山办事处邬树村 353.51 亩国有建设用地使用权（含代征道路、绿化面积约 76 亩），并于 2011 年就 277.5 亩土地办理了权属证书，因项目整体及配套建设体量较大，目前仍有约 41,625.00 平方米的项目用地尚未办理产权证书。截至 2024 年 12 月 31 日，武船重装在上述地块有约 82,898.6 平方米的房屋未办理产权登记。	根据当地自然资源和城乡建设管理部门出具的《说明函》，武船重装已针对约 41,625.00 平方米土地以及地上约 82,898.6 平方米的房屋提交补办相关用地以及建设审批的申请，相关申请正在履行相应程序。
		鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号以及 41,625 平方米项目用地（暂估）	综合办公楼	5,652.00		
		鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号	员工备班楼	2,773.00		
		鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号以及 41,625 平方米项目用地（暂估）	生产办公楼	734.3		
		鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号	备班楼	7,417.60		
		鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号	车间	18,696.00		
		鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号	涂装间	1,080.00		
		鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号以及 41,625 平方米项目用地（暂估）	车间	2,574.00		
		鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号以及 41,625 平方米项目用地（暂估）	厂房	18,777.00		

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积（m^2）	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
		鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号	车间	20,856.70		
		鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号	喷涂	4,118.00		
		鄂（2021）武汉市江夏不动产权证 0027229 号	固废临时存放间	50		
小计				619,016.03	-	-

上述房屋因其坐落的土地尚未取得或者尚未完全取得产权证书，导致该等房屋暂未办理房屋权属证书（土地未取得产权证书的具体原因及处理进展详见本回复“11/（一）/2、尚未取得产权证书的土地使用权”）。截至本回复出具日，该等瑕疵房屋目前正在由相关公司正常使用，未对相关公司的正常生产经营产生重大不利影响，相关公司未因上述瑕疵房屋受到政府主管部门的行政处罚，且上述房屋所在地的自然资源主管政府部门已对每处瑕疵房屋（含土地）事宜出具了相应的证明或者说明予以确认。此外，根据相关公司出具的说明，相关公司正在就上述瑕疵房屋手续办理事宜积极与政府主管部门沟通。

如上所述，上述该等瑕疵房屋不会对相关公司生产经营产生重大不利影响，不会对本次交易产生实质性法律障碍。

（3）房屋在自有土地跨宗地建设

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工子公司 7 处房屋因房屋跨宗地建设而未取得产权证书，具体情况如下：

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积（m^2）	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
1	宜昌船机	枝江国用（2015）第 020008 号 枝江国用（2010）第 030009 号	车间	24,804.92	该等房屋建设于宜昌船机自有土地之上，因部分房屋未履行建设手续，加之部分房屋跨宗地建设，故导致整体房屋尚未办理房屋产权登记。	截至本回复出具日，宜昌船机正在就上述房屋办理不动产权证。
		枝江国用（2015）第 020008 号 枝江国用（2010）第 030009 号	车间			

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积（m^2）	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
		枝江国用（2015）第 020010 号 枝江国用（2010）第 030009 号	车间			
		枝江国用（2010）第 030009 号	车间			
2	北海造船	鲁（2022）青岛市黄岛区不动产权第 0443960 号 鲁（2022）青岛市黄岛区不动产权第 0443993 号	喷涂作业厂房	22,485.90	该房屋所跨的两宗土地均为北海造船自有土地，但该两宗土地使用权期限不同，需将两处土地使用权办理并宗后方可办理房屋产权登记。该房屋建设时已取得了用地、规划、施工许可，并已完成工程竣工验收备案。	截至本回复出具日，北海造船正在与政府部门沟通办理房屋的不动产权证书事宜。
3	江增机械	203 房地证 2008 字第 07196 号 203 房地证 2008 字第 07437 号	清理车间及综合仓库	13,032.10	江增机械建设该等房屋用于叶轮机械生产线建设项目，该等房屋坐落的土地性质分别为授权经营用地和出让用地（均为江增机械自有土地），由于两宗土地的性质不同，故未就跨宗地建设的该等房屋取得不动产权证。	截至本回复出具日，江增机械已上报政府相关部门协调解决，正在与相关部门沟通中。
			铸造车间	21,215.50		
小计				81,538.42	-	-

上述房屋均因涉及跨宗地建设导致暂未取得产权证书，因跨宗地建设的房屋办理产权证书涉及土地并宗事宜，需对土地使用权性质、土地使用权年限做相应调整，手续较复杂，故办理房屋权属登记时间相对较长。

上述房屋均建设于自有土地之上，相关房屋的权属不存在任何争议，截至本回复出具日，该等瑕疵房屋目前正在由相关公司正常使用，未对相关公司的正常生产经营产生重大不利影响，相关公司未因上述瑕疵房屋受到政府主管部门的行政处罚。此外，根据相关公司出具的说明，相关公司正在就上述瑕疵房屋与政府主管部门积极沟通办理产权证书事宜。

如上所述，上述该等瑕疵房屋不会对相关公司生产经营产生重大不利影响，不会对本次交易产生实质性法律障碍。

（4）受让取得的房屋已取得转让方控股股东说明权属无争议

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工子公司 8 处房屋系受让取得，因该等房屋的转让方未能办理产权证书导致中国重工相关公司受让后暂未办理产权证书，具体情况如下：

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积（m^2）	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
1	大船装备	普湾国用（2011）第 042 号	结构件车间	38,156.00	该等房屋系大船装备自大船船机处受让而来，由于大船船机转让该等房屋时尚未完成房屋竣工验收及备案手续，故大船装备暂未办理该等房屋产权证书。	截至本回复出具日，大船装备正在办理该等房屋的竣工验收及备案手续，待竣工验收及备案手续完成后，主管部门将连同该房屋坐落的土地使用权一并向大船装备核发房屋的不动产权证。
		普湾国用（2011）第 042 号	喷砂间、油漆间			
2	大船长兴	大国用（2011）第 06008 号	空压站、变电所	1,066.00	该房屋系由大船长兴于 2020 年 3 月通过法院破产拍卖程序自大连船舶重工集团船务工程有限公司（以下简称“船务公司”）处受让取得，船务公司建设该房屋时，因建设手续缺失而未办理产权证书，现船务公司已注销，故导致大船长兴无法办理权属登记。	当地主管部门已于 2024 年 10 月 29 日下发通知，就当地工业项目历史遗留问题补办相关手续开展摸底工作，大船长兴已向主管部门申请完善相关建设手续，待主管部门召开专题会议推进解决方案。截至本回复出具日，大船长兴已向主管部门提交申请，待主管部门出具解决方案后，大船长兴将依照相关规定办理该房屋的不动产权证。
3		辽（2021）大连长兴岛不动产权第 06900012 号	仓库	1,782.00	该等房屋系由大船长兴于 2020 年 3 月通过法院破产拍卖程序自大连船舶重工集团钢业有限公司（以下简称“钢业公司”）处受让取得，钢业公司建设该等房屋时，因建设手续缺失而未办理产权证书，现钢业公司已注销，故导致大船长兴无法办理权属登记。	当地自然资源管理部门于 2024 年 7 月 5 日出具处理意见，同意大船长兴在完成工程、消防、规划等审批手续后办理不动产登记。截至本回复出具日，大船长兴正在完善该等房屋的工程质量、消防验收、规划符合性问题，待相关问题完善后，大船长兴将办理该等房屋的不动产权证。
		辽（2021）大连长兴岛不动产权第 06900012 号	办公楼、食堂、浴室	6,164.00		
		辽（2021）大连长兴岛不动产权第 06900012 号	生活污水处理站	104		
		辽（2020）大连长兴岛不动产权第 06900063 号	库房	3,000.00		
		辽（2020）大连长兴岛不动产权第 06900063 号	熏蒸设备处理间	208		

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积（m^2）	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
小计				**50,480.00**	-	-

上述房屋均由出让方建设，出让方在该等房屋尚未建设完毕时将该等房屋转让给受让方，其中，序号 1 房屋因尚未完成竣工验收及备案手续而尚未取得产权证书，序号 2、序号 3 房屋因建设手续缺失而尚未取得产权证书。截至本回复出具日，该等瑕疵房屋目前正在由相关公司正常使用，未对相关公司的正常生产经营产生重大不利影响，相关公司未因上述瑕疵房屋受到政府主管部门的行政处罚。此外，根据相关公司和政府主管部门出具的说明，相关公司正在就上述瑕疵房屋与政府主管部门积极沟通办理产权证书事宜。

鉴于上述瑕疵房屋系受让取得，转让方大船船机、船务公司、钢业公司的股东大连造船（大船船机、船务公司为大连造船的全资子公司并已注销，钢业公司为大连造船的控股子公司并已注销）已出具了承诺，确认该等房屋归属于受让方且无任何权属纠纷和争议，同时将积极协助完成该等房屋的权属登记手续，如受让方因该等房屋转让前建设手续存在的瑕疵而被相关政府部门处罚，或因该等房屋无法完成权属登记而遭受任何损失的，大连造船将承担相关的责任及损失。

如上所述，上述该等瑕疵房屋不会对相关公司生产经营产生重大不利影响，不会对本次交易产生实质性法律障碍。

（5）建设手续不全导致未取得产权证书的房屋

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工子公司 28 处房屋因建设手续缺失而尚未取得产权证书，具体情况如下：

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积（m^2）	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
1	衡远科技	渝（2023）万州区不动产权第 000842386 号；渝（2023）万州区不动产权第 000841340 号；渝（2023）万州区不动产权第 000842213 号；渝（2023）万州区不动产权第 000848064 号	生产厂房	9,763.00	该等房屋建设时的土地使用权人为衡远科技子公司，但前期可研、方案、初设等均以衡远科技名义申报，故无法按照正常程序报建，后于 2020 年取得政府部门出具的提前介入手续后开工建设，但因缺	根据政府部门的会议纪要，目前正在走两证历史问题解决程序，办理该房屋权属证书。截至本回复出具日，衡远科技正在办理两证历史问题解决程序，待相关程序办理后，衡
			综合仓库	1,469.71		

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积（m^2）	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
					少相应的手续而未办理房屋产权登记。	远科技将办理该等房屋的不动产权证。
2	九七科技	九城国用（2012）第 128 号	厂房	28,185.79[4]	该房屋系经当地政府部门批准建设，但由于建设时未办理施工许可，从而导致未办理房屋产权登记。	九七科技已于 2024 年 8 月向住房和自然资源主管部门提交了相关资料并经过了审批；2025 年 4 月政府部门已作出会议纪要，同意九七科技项目按历史遗留问题进行处置。截至本回复出具日，九七科技正就相关房屋办理权属手续，待依法依规办理相关手续后，九七科技将取得该房屋的不动产权证。
3	大船船业	旅顺口国用（2011）第 160358FZB 号	厂房	10,922.05	该房屋已完成建设并转为固定资产，且已取得用地、规划、施工许可，大船船业因未办完该房屋的竣工验收备案手续而未办理房屋产权登记。	该等房屋所在地的政府部门已于 2024 年 4 月 15 日召开了专题会议并制定了处置方案，大船船业依照该等处置方案办理相关手续后，即可办理上述房屋的产权证书。截至本回复出具日，大船船业正在依照处置方案办理相关手续。
		旅顺口国用（2011）第 160358FZB 号				
		旅顺口国用（2011）第 160358FZB 号				
		旅顺口国用（2011）第 160358FZB 号				
		旅顺口国用（2011）第 160358FZB 号	厂房、办公楼	17,016.76	该房屋已完成建设并转为固定资产，且已取得用地、规划许可，未办理施工许可，故大船船业因该房屋的竣工备案手续不齐而未办理房屋产权登记。	
		旅顺口国用（2011）第 160358FZB 号				
		旅顺口国用（2011）第 160358FZB 号				
4	长征重工	渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	门面房	25	因该等房屋建设时间过早，在修建时未办理规划许可、施工许可、土地勘测、报建、消防、验收、房勘等过程资料，故未办理房屋产权登记。	截至本回复出具日，长征重工正在与政府部门沟通办理房屋的不动产权证书事宜。
		渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	配电室	84		
		102 房地证 2008 字第 00197	办公室	149		
		102 房地证 2008 字第 00194	办公室	70.72		
		渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	变压站（停用）	1,182.52		

[4] 为近期办理该房屋的不动产权证，九七科技对该房屋进行了测绘，截至本回复出具日，测绘结果为建筑面积由 28,226.78 m^2 调整至 28,185.79m^2，测绘相关材料已提交至主管部门，未来会根据最新的测绘材料办理不动产权证。

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积（m^2）	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
		渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	液压房	229.92		
		渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	污水处理房	102.67		
		渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	污水处理房	96.59		
		渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	配电室	684.8		
		渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	泵房	160.14		
		渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	板金房	748		
		渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	办公室	267		
		渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	机加工房	123		
		渝（2020）大渡口区不动产权第 000109288	露天堆场	900		
		渝（2022）大渡口区不动产权第 001197225	泵房	384.54		
5	双瑞涂料	厦国土房证第 01149791 号	锅炉及辅助用房	736.96	该等房屋于 2006 年至 2007 年完成建设，因建设单位未能保留竣工验收必要的资料，导致该等房屋因未办理建设工程竣工验收备案而未能办理产权登记。	截至本回复出具日，双瑞涂料正在补办竣工验收备案相关资料，待补办完成后，双瑞涂料将办理该等房屋的不动产权证。
		厦国土房证第 01149791 号	生产车间	7,318.81		
		厦国土房证第 01149791 号	生产辅楼	1,816.73		
		厦国土房证第 01149791 号	原料仓库	2,256.13		
		厦国土房证第 01149791 号	门卫	39.38		
6	江增重工	渝（2016）江津区不动产权第 000469777 号；203 房地证 2008 字第 07438 号	技术研发楼	7,197	该房屋建设坐落的部分土地位于规划区外，导致项目无法办理规划、施工许可等建设手续。根据江增重工发展需要，该项目于 2022 年 6 月办理提前介入手续并开工建设，2024 年初该项目用地调入规划区内时，项目已基本完工且施工单位已撤场，导致项	截至本回复出具日，江增重工正在补办相关建设手续，待相关手续补办完成后，江增重工就该房屋办理不动产权证。

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积（m^2）	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
					目未办理正式建设手续。	
小计				**91,930.22**	-	-

上述房屋均由相关公司自行建设并坐落于自有土地上，相关房屋的权属不存在任何争议，截至本回复出具日，该等瑕疵房屋目前正在由相关公司正常使用，未对相关公司的正常生产经营产生重大不利影响，相关公司未因上述瑕疵房屋受到政府主管部门的行政处罚。此外，根据相关公司和政府部门出具的说明，相关公司正在就上述瑕疵房屋与政府主管部门积极沟通办理产权证书事宜。

如上所述，上述该等瑕疵房屋不会对相关公司生产经营产生重大不利影响，不会对本次交易产生实质性法律障碍。

（6）其他

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工子公司拥有的因其他原因尚未取得产权证书的主要房屋共计 11 处，具体情况如下：

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积（m^2）	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
1	大连造船	大国用（2015）第 02007 号	厂房等	10,571.00	该等房屋坐落的土地地类用途与房屋实际用途不一致，故暂未办理房屋产权登记。	经大连造船与当地不动产登记中心沟通，大连造船可就该等房屋坐落的土地地类用途向当地国土资源主管部门申请变更登记，待取得相关批准文件后，可向不动产登记中心申请核发不动产权证书。截至本回复出具日，大连造船正在与当地国土资源主管部门沟通地类用途变更事宜，待依法依规办理完成相关手续后，大连造船将取得该等房屋的不动产权证。
		辽（2017）大连市内四区不动产权第 00900073 号		381.25		
2	大连船阀	大国用 2008 第 05093 号	厂房	2,913.00	该等房屋为临时建筑，经城乡规划主管部门审批后建设，现已超过临时建筑使用年限。	该等房屋权属不存在争议，大连船阀未因该等房屋瑕疵受到过当地主管部门的行政处罚，该等房屋瑕疵不会对大连船阀的生产经营产生重大不利影响。
		大国用 2008 第 05093 号	仓库	1,912.08		
		大国用 2008 第 05093 号	仓库	753.5		
		高新园区国用 2010 第 05070 号	西门卫	34		

序号	公司名称	土地证号	用途	建筑面积（m^2）	瑕疵产生原因	瑕疵处理的进展情况
		普国用 2008 第 67 号	液化气站	54.5		
		普国用 2008 第 67 号	仓库	1,620.00		
		普国用 2008 第 67 号	消防水池及泵房	158		
		普国用 2008 第 67 号	厂房	2,980.00		
		普国用 2008 第 67 号	仓库	1,350.00		
小计				**22,727.33**		

序号 1 房屋坐落的土地地类用途为港口码头用地，但房屋建设后的实际用途为厂房、综合楼、探伤室等。目前大连造船正在依照《中华人民共和国土地管理法》相关规定就变更土地地类用途向当地国土资源主管部门申请变更登记，待取得相关批准文件后，可向不动产登记中心申请核发不动产权证书。截至本回复出具日，大连造船正常使用该等房屋。

序号 2 房屋建设时均按临时建筑名义报建，目前已超过了临时建筑使用年限。根据大连船阀说明，上述房屋主要为生产辅助用房，占大连船阀房产总面积的比例较低，房屋本身具有可替代性且资产账面价值低，如相关政府部门要求拆除该等临时建筑，对大连船阀的整体生产经营也并不会造成重大不利影响。截至本回复出具日，大连船阀正常使用该等房屋。

上述房屋均由相关公司自行建设并坐落于自有土地上，相关房屋的权属不存在任何争议，截至本回复出具日，该等瑕疵房屋目前正在由相关公司正常使用，未对相关公司的正常生产经营产生重大不利影响，相关公司未因上述瑕疵房屋受到政府主管部门的行政处罚。

3、瑕疵房产对中国重工的影响

上述瑕疵房产中“已取得产权证书尚待办理权属变更登记”的房屋面积为474,090.76平方米，占全部自有房产面积的占比为8.76%。截至本回复出具之日，该等房屋均已办理完毕了过户手续，故该等房屋不会对相关公司的生产经营产生不利影响。

其余“尚未取得产权证书的自有房屋”的面积占比情况如下所示：

瑕疵房产类型	瑕疵房产对应面积（平方米）	占比
1、正常办理、获政府确认、获得政府解决方案等	866,381.37	16.00%
其中：（1）已按照正常程序办理	129,528.03	2.39%
（2）已获得政府部门确认	619,016.03	11.44%
（3）未履行建设手续但已获得政府部门解决方案	67,357.31	1.24%
（4）自转让方受让并已获得转让方相关承诺	50,480.00	0.93%
2、跨自有宗地建设、未履行建设手续、用途不符合规定、临时建筑	128,838.66	2.38%
其中：（1）生产厂房	89,432.13	1.65%
（2）辅助性房及配套设施（仓库、配电室、办公室、污水处理房等）	39,406.53	0.73%
3、上述尚未取得产权证书的自有房屋合计（1+2）	995,220.03	18.39%

根据上表所示，除去上述所述的已按照正常程序办理、已获得政府部门确认、未履行建设手续但已获得政府部门解决方案、自转让方受让并已获得转让方相关承诺外，剩余瑕疵房产的面积仅为128,838.66平方米、占比仅2.38%；其中，用于仓库、配电室、办公室、污水处理房等辅助性用房及配套设施的面积为39,406.53平方米，用于生产经营用房的面积仅为89,432.13平方米、占比仅1.65%。该等用于生产经营用房的房屋占比较小，主要用途为下料车间、结构件车间、包装车间、喷涂作业车间等，非相关公司的核心生产经营用房；且相关公司或与政府部门正在积极沟通，或正在补充办理相关手续，不会对中国重工及其子公司的生产经营产生重大不利影响。截至本回复出具之日，上述瑕疵房屋目前均由相关公司正常使用，政府主管部门亦未曾因上述瑕疵房屋事宜而对相关公司行政处罚。

综上，中国重工及其子公司瑕疵房产中，除去正在正常履行程序、取得政府部门确认、受让房屋并取得转让方承担责任的承诺、已获得政府部门解决方案等房屋外，剩余瑕疵房屋的占比很小，且该等瑕疵房屋非核心生产经营场所，相关瑕疵房屋由公司正常使用，未曾因此导致行政处罚，上述瑕疵房屋不会对相关公司生产经营产生重大不利影响，不会对本次交易产生实质性法律障碍。

（三）租赁房产

1、未办理房屋产权证书

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工及其子公司与合并报表范围外第三方签署租赁合同的主要生产经营相关境内房屋合计 13 处，其中租赁 7 处建筑面积合计 15,699.73 m^2 的房屋未办理房屋产权证书，具体情况如下：

序号	公司名称	出租方	面积（m^2）	用途	瑕疵原因	瑕疵规范进展情况
1	大船装备	大连船舶投资控股有限公司	504	简易厂房	因出租方遗失办理不动产证的相关资料文件，故未取得不动产证。	出租方尚未取得不动产权证。
2	大船运输	大连船舶投资控股有限公司	318	运输公司仓库、食堂	因出租方遗失办理不动产证的相关资料文件，故未取得不动产证。	出租方尚未取得不动产权证。
		大连船舶投资控股有限公司	1,212.50	运输公司汽车维修间、办公室		
3	大船舾装	大连市甘井子区双龙机械加工厂	8,100.003	铁舾备料车间、管束单元制作车间	出租方为该等厂房坐落土地的土地使用权人，出租方在该土地上建设厂房后，向大船舾装出租该厂房。出租方未就该等厂房办理不动产权证。	出租方尚未取得不动产权证。
		大连市甘井子区双龙机械加工厂	820.004	变电所		
		大连鑫峰船舶舾装有限公司	1,400.005	聚乙烯制作车间	出租方为该厂房坐落土地的土地使用权人，出租方在该土地上建设厂房后，向大船舾装出租该厂房。出租方未就该等厂房办理不动产权证。	出租方尚未取得不动产权证。
		大连慧源机械制造有限公司	3,345.23	通风作业车间	出租方向第三人租赁了该厂房坐落土地的土地使用权，并由出租方在该土地上建设厂房，厂房建设完成后，出	出租方尚未取得不动产权证。

序号	公司名称	出租方	面积（m^2）	用途	瑕疵原因	瑕疵规范进展情况
					租方向大船艄装出租该厂房。出租方未就该厂房办理不动产权证。	

根据相关公司提供的资料及其说明，相关公司已与出租方签署了合法有效的租赁协议，出租方未办理权属证书不影响相关公司使用该等租赁房屋，相关公司不会因租赁使用该等房屋受到行政处罚，不会对相关公司生产经营产生重大不利影响，不会对本次交易产生实质性法律障碍。同时，如无法使用前述房屋，寻找替代性房屋不存在实质性障碍。

2、未办理租赁房屋备案登记

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工及其子公司与合并报表范围外第三方签署租赁合同的主要生产经营相关境内房屋合计 13 处，该等房屋均未办理租赁房屋备案登记。

《中华人民共和国民法典》第七百零六条规定：“当事人未依照法律、行政法规规定办理租赁合同登记备案手续的，不影响合同的效力”。《商品房屋租赁管理办法》第十四条规定：“房屋租赁合同订立后三十日内，房屋租赁当事人应当到租赁房屋所在地直辖市、市、县人民政府建设（房地产）主管部门办理房屋租赁登记备案”；第二十三条规定：“违反本办法第十四条第一款、第十九条规定的，由直辖市、市、县人民政府建设（房地产）主管部门责令限期改正；个人逾期不改正的，处以一千元以下罚款；单位逾期不改正的，处以一千元以上一万元以下罚款”。最高人民法院《关于审理城镇房屋租赁合同纠纷案件具体应用法律若干问题的解释》规定：“出租人就同一房屋订立数份租赁合同，在合同均有效的情况下，承租人均主张履行合同的，人民法院按照下列顺序确定履行合同的承租人：（一）已经合法占有租赁房屋的；（二）已经办理登记备案手续的；（三）合同成立在先的。”

根据上述规定，中国重工及其子公司存在因未办理房屋租赁备案登记而受到房地产管理部门处罚的风险；此外，若第三方对房屋的出租权提出异议，中国重工及其子公司对该等房屋的租赁、使用可能会受影响。但鉴于未办理房屋租赁登记备案手续不影响上述房

屋租赁合同的法律效力，且中国重工及其子公司已书面确认，如因上述租赁房屋未办理租赁登记备案手续导致无法继续租赁关系需要搬迁时，相关主体可以在相关区域内找到替代性的能够合法租赁的场所，因此，上述房屋未办理租赁登记备案的情形不会对本次交易和存续公司的持续经营产生重大不利影响。

（四）海域使用权

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工及其子公司合计拥有的主要海域使用权共 16 处，其中山船重工受让的 1 处海域使用权、中船天津受让的 1 处海域使用权尚未完成过户手续，具体情况如下：

序号	公司名称	瑕疵数量	瑕疵面积（公顷）	项目名称	证载用途	瑕疵原因	瑕疵规范进展情况
1	山船重工	1 处	78.8267	山海关船厂港池	修造拆船	该海域使用权系由山海关造船重工有限责任公司（以下简称“山造重工”）转让给山船重工，山船重工完成了财务的账务处理，但过户手续尚未办理完成。	截至本回复出具日，山船重工已向秦皇岛市国土资源局递交海域使用权权利人变更登记手续，正在办理海域使用权人变更登记手续。
2	中船天津	1 处	82.5276	中船重工天津临港造修船基地	船舶工业用海	该海域使用权系由天津新港转让给中船天津。天津新港已交付该海域使用权，但中船天津尚未办理完成海域使用权权属变更登记。	截至本回复出具日，中船天津正在办理海域使用权的权属变更登记。

相较于房屋所有权、土地使用权变更登记程序，海域使用权变更登记的审批层级、技术门槛更高，前期审批要求、材料准备、调查程序更为复杂，相关公司在办理海域使用权变更过程中，需由当地海洋局勘测界址并提交海籍图、宗海位置图等测绘成果及海域使用论证报告，并由市级以上政府或海洋主管部门批准，故办理权属变更登记时间相对较长。截至本回复出具日，序号 1 海域使用权的转让双方山船重工、山造重工均已提交办理权属变更登记的相关材料，序号 2 海域使用权的转让双方中船天津、天津新港正在准备办理权属变更登记的相关材料；上述海域使用权均在办理权属变更登记的过程中。

上述瑕疵海域使用权面积占比情况如下所示：

瑕疵海域使用权原因	瑕疵海域使用权对应面积（公顷）	占比
正在办理过户手续且转让方已出具承诺	161.3543	18.33%

上述海域使用权转让方山造重工、天津新港已出具了承诺，确认该等海域使用权归属于受让方所有，且无任何权属纠纷和争议，同时山造重工、天津新港将积极协助受让方完成该等海域使用权的权属变更登记手续，如受让方因此被相关政府部门处罚，或因该等海域使用权无法完成权属变更登记而遭受任何损失的，山造重工、天津新港将承担相关的责任及损失。

综上，截至本回复出具日，中国重工存在部分土地、房产、租赁房产、海域使用权瑕疵，但相关公司在报告期内未因该等瑕疵被相关主管部门处罚，中国重工下属相关公司能够正常使用该等资产，对其生产经营不构成重大不利影响，不会对本次交易或交易后存续公司持续经营造成重大不利影响，不会对本次交易产生实质性法律障碍。

二、中国重工前述行政处罚是否属于“重大违法行为”，是否构成本次交易的实质性障碍，被处罚事项相关内控措施及其有效性

（一）中国重工前述行政处罚不属于重大行政处罚，不构成本次交易的实质性法律障碍

2023 年 12 月，中国重工被北京证监局行政处罚，处罚内容为警告并罚款 150 万元。从处罚金额来看，中国重工前述行政处罚金额处于法定处罚额度幅度（100 万元至 1,000 万元）的中位线以下，不属于金额较大的范畴；从处罚程度来看，相关处罚依据未认定该等行为属于情节严重的情形，同时中国重工存在从轻或减轻处罚的积极因素，且不存在《信息披露违法行为行政责任认定规则》第二十三条中规定的“应当从重处罚情形”，参照 2025 年 1 月 17 日中国证监会发布《行政处罚裁量基本规则》第六条规定，本次处罚罚款金额属于法定最低金额以上、最高金额 30%以下的“从轻处罚”阶次；从违法后果来看，北京证监局认定中国重工主动更正年报数据，错报主要系会计核算问题，中国重工依照相关规定主动采取了相应的纠正措施，未对市场秩序造成严重不利影响。

中国重工已依照行政处罚决定书的规定足额缴纳了罚款。

综上所述，中国重工受到的中国证监会北京监管局的处罚不属于重大行政处罚，不构成本次交易的实质性法律障碍。

（二）中国重工被处罚事项相关内控措施及其有效性

中国重工在前述行政处罚发生后便成立了整改领导小组及办公室，定期汇总、督办、评估整改工作推进情况。中国重工整改措施主要包括：1、进行会计差错更正：严格按会计准则完成会计差错更正，履行董事会、监事会审议程序并披露；2、追究有关人员责任：按照内部管理规定对前期会计差错事项负有领导责任和直接责任的有关人员进行追责；3、开展自查自纠，排除风险隐患：中国重工召开专题会议要求各子公司从重大内部信息报送、内幕信息管控、规范公司治理、会计准则执行内部控制执行等五个方面，开展合规隐患专项排查工作；4、加强培训及增强合规意识：中国重工 2023 年以来组织有关人员参加各类监管工作会及培训；5、规范会计核算，提高会计信息质量：完善财务管理制度，强化子公司财务监督和决算管理；6、规范治理，提高信息披露和规范运作水平。

为进一步加强内控措施，中国重工全面开展内部控制评价，持续优化完善内部控制体系。结合证券监管要求及公司各项内部控制建设实际，完善相关内控制度和业务流程，对照公司内部控制缺陷认定标准开展内部控制评价工作，针对重点领域内控规章制度的执行情况开展专项检查，不断提升内控体系有效性。2024 年 4 月 25 日及 2025 年 4 月 28 日，立信会计师分别出具了《内部控制审计报告》（信会师报字[2024]第 ZG11338 号）及《内部控制审计报告》（信会师报字[2025]第 ZG11557 号），认为中国重工于 2023 年 12 月 31 日、2024 年 12 月 31 日按照《企业内部控制基本规范》和相关规定在所有重大方面保持了有效的财务报告内部控制。

综上，中国重工受到的中国证监会北京监管局的处罚不属于重大行政处罚，不构成本次交易的实质性法律障碍，中国重工已完成整改规范，应对被处罚事项的相关内控措施切实有效。

三、吸并双方未决诉讼的合计涉案金额及潜在赔付责任

（一）中国船舶未决诉讼

截至 2024 年 12 月 31 日，中国船舶及其子公司存在 3 项尚未了结的金额超过 10,000 万元的诉讼、仲裁情况，具体情况如下：

1、GTLK 与广船国际船舶建造合同纠纷案

TOTAL（道达尔）租约项目 3-4 号船项目船东 GTLK 因长期违约拖欠进坞款，广船国际于 2022 年 9 月 23 日和 10 月 9 日分别与其解除两艘船的船舶建造合同。船东 GTLK 于 2024 年 5 月 23 日向 LMAA（伦敦海事仲裁员协会）提出仲裁要求广船国际和中船贸易按照船舶建造合同 XI.5 条约定支付两船舶转卖的超额收益，涉及金额 2,360 万美元。

目前，该案正在由伦敦海事仲裁员协会进行仲裁，案件尚未了结。

2、上海高强水下工程有限公司与江南造船侵权纠纷案

2022 年 9 月 15 日，江南造船在建的某船因台风“梅花”导致缆绳断裂，漂移撞上上海高强水下工程有限公司船舶。上海高强水下工程有限公司部分损失已由其保险公司赔偿，但其认为保险公司赔偿金额不足，因此向江南造船提出不足部分的主张，涉及金额 12,520 万元人民币。

目前，该案正在由江南造船的船建险保险公司负责应诉，案件尚未了结。

3、ESSM 1 LTD 与外高桥造船建造合同纠纷案

2013 年 7 月，上海外高桥造船有限公司承接了新加坡 ESSM PTE.LTD 公司新造 1 艘自升式钻井平台建造合同。2014 年 9 月 5 日，新加坡 ESSM PTE.LTD 公司、上海外高桥造船有限公司和 ESSM 1 LTD 公司签订变更协议，将建造合同下新加坡 ESSM PTE.LTD 公司的权利义务概括转移给 ESSM 1 LTD 公司。2016 年 6 月 28 日，ESSM 1 LTD 公司向上海外高桥造船有限公司发出通知，以船舶未能按照合同完成建造为由终止合同。2017 年 6 月 9 日，ESSM 1 LTD 公司向仲裁庭提交了仲裁请求，要求上海外高桥造船有限公司返还已支付款项及利息，涉及金额 1,810 万美元。

本案于 2019 年 4 月 2 日-3 日在伦敦对前置性法律或事实争议进行了开庭审理，2019 年 8 月，仲裁庭对前置性法律或事实争议问题作出裁决，后续案件进入到实体审理阶段。目前，案件的实体问题审理时间当前尚未确定，案件尚未了结。

上述 3 项案件均为企业日常经营过程中发生的一般民事纠纷。中国船舶作为被告的潜在赔付责任约为 4.26 亿元人民币，占中国船舶报告期末净资产的 0.8%，占比较低。上述案件不会对中国船舶持续经营构成重大不利影响。本次交易中换股价格基于上市公司股票市场价格为基础确定，该等赔付责任不会对本次交易定价产生影响。

（二）中国重工未决诉讼

截至 2024 年 12 月 31 日，中国重工及其子公司存在 1 项尚未了结的金额超过 10,000 万元的诉讼、仲裁情况，具体情况如下：

武昌造船作为原告以建造合同纠纷对永乐七星文化旅游开发有限公司、七星能源投资集团股份有限公司、苏绍俊、黄梨、四川中昊德晟工程管理咨询有限公司、熊万忠、景宁七星旅游产业发展合伙企业（有限合伙）等主体提起诉讼。

武汉海事法院于 2023 年 10 月作出如下判决，主要内容如下：1、被告永乐七星文化旅游开发有限公司于该判决生效之日起十日内向武昌造船支付船舶建造款 88,807,946.26 元及利息；2、在被告永乐七星文化旅游开发有限公司履行完本判决第一项的义务前，原告武昌造船对其完工部分的位于被告永乐七星文化旅游开发有限公司现场的涉案船舶享有所有权，未经登记不得对抗善意第三人；3、解除被告永乐七星文化旅游开发有限公司与武昌造船签署的相关生产设计合同；4、被告七星能源投资集团股份有限公司对第一项中被告永乐七星文化旅游开发有限公司的债务承担连带清偿责任。

武昌造船向湖北省高级人民法院提起上诉，截至本问询回复出具之日，该案已于 2025 年 4 月开庭但尚未判决。

武昌造船作为该案的原告/上诉方，不存在潜在赔付责任。本次交易中换股价格基于上市公司股票市场价格为基础确定，该等赔付责任不会对本次交易定价产生影响。

四、吸并双方是否及时依规披露各自的权属瑕疵、行政处罚及诉讼仲裁情况，相关情况是否体现在本次交易的估值定价中

（一）中国船舶关于权属瑕疵、行政处罚及诉讼仲裁的披露情况

1、中国船舶关于权属瑕疵的披露情况

根据中国船舶报告期内的年度报告，中国船舶已于相应年度的年度报告“未办妥产权证书的固定资产情况”中披露了相关资产权属瑕疵。

2、中国船舶关于行政处罚的披露情况

根据《上海证券交易所股票上市规则》第 7.7.6 条规定，上市公司或者其控股股东、实际控制人、董事、高级管理人员受到刑事处罚，涉嫌违法违规被中国证监会立案调查或者受到中国证监会行政处罚，或者受到其他有权机关重大行政处罚的，应当及时披露相关情况及对公司的影响。

报告期内，中国船舶及其控股股东、实际控制人、董事、高级管理人员不存在受到刑事处罚，或涉嫌违法违规被中国证监会立案调查或者受到中国证监会行政处罚的情形，亦不存在被有权机关重大行政处罚的情形。

3、中国船舶关于诉讼仲裁的披露情况

根据《上海证券交易所股票上市规则》7.4.1 条规定，上市公司发生的下列诉讼、仲裁事项应当及时披露：（1）涉案金额超过 1,000 万元，并且占公司最近一期经审计净资产绝对值 10%以上；（2）涉及公司股东会、董事会决议被申请撤销、确认不成立或者宣告无效的诉讼；（3）证券纠纷代表人诉讼。未达到前款标准或者没有具体涉案金额的诉讼、仲裁事项，可能对公司股票及其衍生品种交易价格产生较大影响的，公司也应当及时披露。截至本回复出具日，中国船舶不存在应披露但未披露的诉讼、仲裁事项。

综上，截至本回复函出具日，中国船舶已及时依规披露权属瑕疵、行政处罚及诉讼仲裁情况。

（二）中国重工关于权属瑕疵、行政处罚及诉讼仲裁的披露情况

1、中国重工关于权属瑕疵的披露情况

根据中国重工报告期内的年度报告，中国重工已于相应年度的年度报告“未办妥产权证书的固定资产情况”和“未办妥产权证书的土地使用权情况”中披露了相关资产权属瑕疵。

2、中国重工关于行政处罚的披露情况

根据《上海证券交易所股票上市规则》第 7.7.6 条规定，上市公司或者其控股股东、实际控制人、董事、高级管理人员受到刑事处罚，涉嫌违法违规被中国证监会立案调查或者受到中国证监会行政处罚，或者受到其他有权机关重大行政处罚的，应当及时披露相关情况及对公司的影响。

报告期内，公司不存在有权机关重大行政处罚的情形，中国重工及其部分董事、高级管理人员存在 1 项中国证监会的行政处罚，中国重工已及时披露了相关情况及对公司的影响，具体如下：

因中国重工未对下属子公司存货在相应会计期间准确计提减值，导致中国重工 2018 年、2019 年、2020 年年度报告存在错报，前述年度报告错报主要系会计核算问题所致，2023 年 12 月 12 日，中国重工发布《关于前期会计差错更正的公告》，主动更正相关年度报告数据。2023 年 12 月 20 日，公司收到中国证监会北京监管局下发的《行政处罚事先告知书》（〔2023〕26 号），2023 年 12 月 29 日，公司收到中国证监会北京监管局下发的《行政处罚决定书》，中国重工已分别于 2023 年 12 月 20 日、2023 年 12 月 30 日发布《中国重工关于收到<行政处罚事先告知书>的公告》（公告编号：临 2023-058）、《关于收到<行政处罚决定书>的公告》（公告编号：临 2023-061）。

3、中国重工关于诉讼仲裁的披露情况

根据《上海证券交易所股票上市规则》7.4.1 条规定，上市公司发生的下列诉讼、仲裁事项应当及时披露：（1）涉案金额超过 1000 万元，并且占公司最近一期经审计净资产绝对值 10%以上；（2）涉及公司股东会、董事会决议被申请撤销、确认不成立或

者宣告无效的诉讼；（3）证券纠纷代表人诉讼。未达到前款标准或者没有具体涉案金额的诉讼、仲裁事项，可能对公司股票及其衍生品种交易价格产生较大影响的，公司也应当及时披露。截至本回复出具日，中国重工不存在上述应披露但未披露的诉讼、仲裁事项。

综上，截至本回复出具日，中国重工已及时依规披露了权属瑕疵、行政处罚及诉讼仲裁情况。

（三）吸并双方权属瑕疵、行政处罚及诉讼仲裁情况是否体现在本次交易的估值定价中

根据《重组管理办法》的规定，“上市公司发行股份的价格不得低于市场参考价的80%。市场参考价为本次发行股份购买资产的董事会决议公告日前 20 个交易日、60 个交易日或者 120 个交易日的公司股票交易均价之一”，换股吸收合并涉及上市公司的，上市公司的股份定价及发行按照前述规定执行。本次换股吸收合并中，中国船舶、中国重工换股价格均以换股吸收合并的定价基准日前 120 个交易日股票交易均价为定价基础，反映了两家公司市场价值情况。

根据《上海证券交易所股票上市规则》，上市公司需及时、准确地披露包括权属瑕疵、行政处罚及诉讼仲裁等重大事项。中国船舶和中国重工作为上海证券交易所主板上市公司，股票价格反映了两家公司市场价值情况，本次交易中换股价格基于上市公司股票市场价格为基础确定，符合《重组管理办法》的规定。

五、中介机构核查意见

（一）核查程序

就上述事项，独立财务顾问中信证券与中信建投证券及锦天城律师、嘉源律师主要采用了如下核查程序：

1、核查中国重工及其子公司土地、房产、租赁房产、海域使用权等相关资产权属证书、租赁协议及房屋建设手续；查阅政府部门出具的专项说明；查阅中国重工及其子公司出具的书面确认；

2、查阅中国重工提供的行政处罚决定书、罚款缴纳凭证、整改措施报告及审计师出具的《内控制度审计报告》；

3、核查中国船舶和中国重工的未决诉讼仲裁情况；

4、查阅中国船舶和中国重工报告期内的年度报告；

5、查阅中国船舶和中国重工公开披露的行政处罚、重大诉讼仲裁事项的专项公告；

6、查阅中国船舶和中国重工及其董事、高级管理人员的无犯罪证明及相关声明或承诺；

7、查阅《重组管理办法》《上海证券交易所股票上市规则》《信息披露违法行为行政责任认定规则》及上市公司信息披露等相关法律法规；

8、查阅《重组报告书》《中信证券股份有限公司关于中国船舶工业股份有限公司换股吸收合并中国船舶重工股份有限公司暨关联交易之估值报告》《中信建投证券股份有限公司关于中国船舶工业股份有限公司换股吸收合并中国船舶重工股份有限公司暨关联交易之估值报告》。

（二）核查意见

经核查，独立财务顾问中信证券、中信建投证券及锦天城律师、嘉源律师认为：

1、截至本回复出具日，中国重工存在部分土地、房产、租赁房产、海域使用权瑕疵，但相关公司在报告期内未因该等瑕疵被相关主管部门处罚，中国重工下属相关公司能够正常使用该等资产，对其生产经营不构成重大不利影响，不会对本次交易或交易后存续公司持续经营造成重大不利影响；

2、中国重工受到的中国证监会北京监管局的处罚不属于重大行政处罚，不构成本次交易的实质性法律障碍，中国重工已完成整改规范，应对被处罚事项的相关内控措施切实有效；

3、中国船舶和中国重工的未决诉讼不会对中国船舶持续经营构成重大不利影响，本次交易中换股价格基于上市公司股票市场价格为基础确定，该等赔付责任不会对本次交易定价产生影响；

4、中国船舶和中国重工已及时依规披露了应披露的各自权属瑕疵、行政处罚及诉讼仲裁情况；中国船舶和中国重工作为上海证券交易所主板上市公司，股票价格反映了两家公司市场价值情况，本次交易中换股价格基于上市公司股票市场价格为基础确定，符合《重组管理办法》的规定。

（本页无正文，为《关于中国船舶工业股份有限公司吸收合并中国船舶重工股份有限公司暨关联交易申请的审核问询函的回复》之盖章页）

中国船舶工业股份有限公司

2015 年 6 月 19 日

（本页无正文，为《关于中国船舶工业股份有限公司吸收合并中国船舶重工股份有限公司暨关联交易申请的审核问询函的回复》之盖章页）

中国船舶重工股份有限公司

2025 年 6 月 19 日