



CREDIT RATING REPORT

报告名称

中国船舶集团有限公司 主体与相关债项2022年度跟踪评级报告

目录

评定等级及主要观点
跟踪债券及募资使用情况
主体概况
偿债环境
财富创造能力
偿债来源与负债平衡
评级结论





信用等级公告

DGZX-R【2022】00876

大公国际资信评估有限公司通过对中国船舶集团有限公司及“19 船重 MTN001”、“16 中船 02”、“17 中船 02”、“20 中船 01”、“20 中船 03”、“21 中船 01”、“21 中船 03”、“12 中船 MTN3”的信用状况进行跟踪评级，确定中国船舶集团有限公司的主体长期信用等级维持 AAA，评级展望维持稳定，“19 船重 MTN001”的信用等级维持 AAA，“16 中船 02”、“17 中船 02”、“20 中船 01”、“20 中船 03”、“21 中船 01”、“21 中船 03”、“12 中船 MTN3”的信用等级为 AAA。

特此通告。

大公国际资信评估有限公司

评审委员会主任

席宁

二〇二二年七月二十六日



评定等级



主体信用					
跟踪评级结果	AAA	评级展望	稳定		
上次评级结果	AAA	评级展望	稳定		
债项信用					
债券简称	发行额(亿元)	年限(年)	跟踪评级结果	上次评级结果	上次评级时间
19 船重 MTN001	30.00	3	AAA	AAA	2022.05
16 中船 02	55.00	7 (5+2)	AAA	-	-
17 中船 02	9.00	7 (5+2)	AAA	-	-
20 中船 01	20.00	3	AAA	-	-
20 中船 03	30.00	3	AAA	-	-
21 中船 01	20.00	3	AAA	-	-
21 中船 03	20.00	3	AAA	-	-
12 中船 MIN3	45.00	10	AAA	-	-

主要财务数据和指标 (单位: 亿元、%)

项目	2021	2020	2019
总资产	8,839.46	8,614.07	8,518.06
所有者权益	3,720.65	3,563.61	3,346.71
总有息债务	1,537.60	1,501.97	1,821.53
营业收入	3,432.95	3,212.21	3,820.67
净利润	185.28	145.08	100.20
经营性净现金流	192.68	516.23	470.84
毛利率	13.44	12.46	10.12
总资产报酬率	2.87	2.66	1.52
资产负债率	57.91	58.63	60.71
债务资本比率	29.24	29.65	35.24
EBITDA 利息保障 倍数(倍)	7.43	5.17	18.08
经营性净现金流 /总负债	3.79	10.10	9.10

注: 公司提供了 2021 年财务报表, 立信会计师事务所(特殊普通合伙)对公司 2021 年财务报表进行了审计, 并出具了标准无保留意见的审计报告。本报告 2020 年财务数据采用 2021 年审计报告期初数。

评级小组负责人: 刘银玲

评级小组成员: 何晓红

电话: 010-67413300

传真: 010-67413555

客服: 4008-84-4008

Email: dagongratings@dagongcredit.com

主要观点

中国船舶集团有限公司(以下简称“中国船舶集团”或“公司”)主要从事海洋防务装备产业、船舶海工装备产业、科技应用产业和船海服务业。跟踪期内, 公司作为我国海洋防务装备的科研生产主体, 对我国国防和军队建设仍具有重要的战略意义, 仍是全球最大的船舶制造集团, 拥有完整的造船产业体系和较为完善的科技创新体系; 公司海洋工程和应急交通工程装备在国内仍处于领先地位, 风电设备制造及施工能力较强, 利润保持增长且规模较大, 融资能力仍很强。但同时, 造船行业发展仍具有一定不确定性, 原材料价格及人工成本上升加大了船企成本控制难度, 公司仍面临一定汇率波动风险。

优势与风险关注

主要优势/机遇:

- 公司是国务院国资委直属的特大型中央国有企业, 是我国海洋防务装备的科研生产主体, 对我国国防和军队建设仍具有重要的战略意义;
- 公司仍是全球最大的船舶制造集团, 三大造船指标仍位居全球第一, 拥有完整的造船产业体系和较为完善的科技创新体系, 新船订单和手持订单保持很大规模, 能够为公司业务发展提供强有力的支撑;
- 公司海洋工程和应急交通工程装备在国内仍处于领先地位, 风电设备制造及施工能力较强, 已形成较完整的产业链;
- 公司利润保持增长且规模较大, 融资渠道通畅且多元, 融资能力仍很强, 非受限货币资金较为充足, 可为公司偿债来源提供有力支撑。

主要风险/挑战:

- 近年来全球造船市场持续低迷, 整体产能过剩, 2021 年受多重因素影响市场需求超预期回升, 但行业发展仍具有一定不确定性, 同时原材料价格及



人工成本上升加大了船企成本控制难度；

- 公司出口涉及外汇较多，仍面临一定汇率波动风险。





评级模型打分表结果

本评级报告所依据的评级方法为《机械制造企业信用评级方法》，版本号为 PF-JXZZ-2021-V.4，该方法已在大公官网公开披露。本次主体信用等级评级模型及结果如下表所示：

评级要素（权重）	分数
要素一：财富创造能力（69%）	5.97
（一）产品与服务竞争力	6.71
（二）盈利能力	4.01
要素三：偿债来源与负债平衡（31%）	5.77
（一）债务状况	6.43
（二）偿债来源对债务的保障程度	5.50
调整项	0.45
模型结果	AAA

调整项说明：或有负债下调 0.05，理由为 2021 年末，公司担保比率为 2.98%；政府支持上调 0.50，理由为公司是国务院国资委直属的特大型中央国有企业，是全球最大的造船集团，同时是我国海洋防务装备的科研生产主体，对我国国防和军队建设具有重要的战略意义。

注：大公对上述每个指标都设置了 1~7 分，其中 1 分代表最差情形，7 分代表最佳情形。

评级模型所用的数据根据公司提供资料整理。

最终评级结果由评审委员会确定，可能与上述模型结果存在差异。

评级历史关键信息

主体评级	债项名称	债项评级	评级时间	项目组成员	评级方法和模型	评级报告
AAA/稳定	-	-	2022/06/17	刘银玲、何晓红	机械制造企业信用评级方法(V.4)	点击阅读全文
-	19 船重 MTN001	AAA	2022/05/30	刘银玲、何晓红	机械制造企业信用评级方法(V.4)	点击阅读全文
-	19 船重 MTN001	AAA	2019/08/09	王鹏、弓艳华、卜嘉力	机械制造企业信用评级方法(V.2)	点击阅读全文



评级报告声明

为便于报告使用人正确理解和使用大公国际资信评估有限公司（以下简称“大公”）出具的本信用评级报告（以下简称“本报告”），兹声明如下：

一、本报告中所载的主体信用等级仅作为大公对中国船舶集团有限公司及相关债项跟踪评级使用，未经大公书面同意，本报告及评级观点和评级结论不得用于其他债券的发行等证券业务活动。

二、评级对象或其发行人与大公、大公子公司、大公控股股东及其控制的其他机构不存在任何影响本次评级客观性、独立性、公正性、审慎性的官方或非官方交易、服务、利益冲突或其他形式的关联关系。

大公评级人员与评级委托方、评级对象或其发行人之间，不存在影响评级客观性、独立性、公正性、审慎性的关联关系。

三、大公及评级项目组履行了尽职调查以及诚信义务，有充分理由保证所出具本报告遵循了客观、真实、公正、审慎的原则。

四、本报告的评级结论是大公依据合理的技术规范和评级程序做出的独立判断，评级意见未因评级对象或其发行人和其他任何组织机构或个人的不当影响而发生改变。

五、本报告引用的资料主要由评级对象或其发行人提供或为已经正式对外公布的信息，相关信息的合法性、真实性、准确性、完整性均由评级对象或其发行人/信息公布方负责。大公对该部分资料的合法性、真实性、准确性、完整性和有效性不作任何明示、暗示的陈述或担保。

由于评级对象或其发行人/信息公布方提供/公布的信息或资料存在瑕疵（如不合法、不真实、不准确、不完整及无效）而导致大公的评级结果或评级报告不准确或发生任何其他问题，大公对此不承担任何责任（无论是对评级对象或其发行人或任何第三方）。

六、本报告系大公基于评级对象及其他主体提供材料、介绍情况作出的预测性分析，不具有鉴证及证明功能，不构成相关决策参考及任何买入、持有或卖出等投资建议。该预测性分析受到材料真实性、完整性等影响，可能与实际经营情况、实际兑付结果不一致。大公对于本报告所提供信息所导致的任何直接或间接



的投资盈亏后果不承担任何责任。

七、本次评级结果中的信用等级自本评级报告出具之日起生效，主体信用等级自本报告出具日起一年内有效，债券信用等级有效期至被跟踪债券到期日。在有效期限内，大公将根据需要对评级对象或其发行人进行定期或不定期跟踪评级，且有权根据后续跟踪评级的结论，对评级对象或其发行人做出维持、变更或终止信用等级的决定并及时对外公布。

八、本报告版权属于大公所有，未经授权，任何机构和个人不得复制、转载、出售和发布；如引用、刊发，须注明出处，且不得歪曲和篡改。





跟踪评级说明

根据中国船舶集团于 2022 年 6 月 30 日至 2022 年 7 月 1 日先后发布的《中国船舶集团有限公司关于完成债务集中的公告》、《中国船舶集团有限公司关于“12 中船 MTN3”清偿义务承继安排的公告》、《中国船舶集团有限公司关于“19 船重 MTN001”清偿义务承继安排的公告》，为整合资源，优化管理结构，降低管理成本，提高运营效率，中国船舶集团根据相关要求，将中国船舶重工集团有限公司（以下简称“中船重工集团”）和中国船舶工业集团有限公司（以下简称“中船工业集团”）的债务进行集中，承继中船重工集团发行的“19 船重 MTN001”和中船工业集团发行的“16 中船 02”、“17 中船 02”、“20 中船 01”、“20 中船 03”、“21 中船 01”、“21 中船 03”、“12 中船 MTN3”全部权利和义务；2022 年 6 月 30 日，中国船舶集团与中船重工集团及中船工业集团已签署相关债务集中协议。

此外，根据中国船舶集团于 2022 年 6 月 30 日发布的《中国船舶集团有限公司关于资信评级机构变更的公告》，中国船舶集团已完成对中船工业集团发行的各期债券的债务集中，经中国船舶集团统筹安排，由大公对中国船舶集团作为新债务人的各期债券进行跟踪评级。中国船舶集团与大公已签订了相关协议，根据协议约定，大公对中国船舶集团继承子公司中船重工集团、中船工业集团存续的公司债及中期票据主体及债项进行跟踪评级。

根据中国船舶集团发布的债券承继公告、资信评级机构变更公告及相关协议，大公对中国船舶集团的经营和财务状况以及履行债务情况进行了信息收集和分析，并结合其外部经营环境变化等因素，得出跟踪评级结论。

本次跟踪评级为中国船舶集团委托大公进行的跟踪评级。

跟踪债券及募资使用情况

本次跟踪债券概况及募集资金使用情况如下表所示：

**表 1 本次跟踪债券概况及募集资金使用情况（单位：亿元）**

债券简称	发行额度	债券余额	发行期限	募集资金用途	进展情况
19 船重 MTN001	30.00	30.00	2019.8.19~ 2022.8.19	偿还公司在银行间市场发行的债券	已按募集资金要求使用
16 中船 02	55.00	0.07	2016.10.18~ 2023.10.18	补充营运资金， 偿还公司债务	已按募集资金要求使用
17 中船 02	9.00	9.00	2017.11.16~ 2024.11.16	补充营运资金	已按募集资金要求使用
20 中船 01	20.00	20.00	2020.03.16~ 2023.03.16	偿还公司债务， 补充营运资金	已按募集资金要求使用
20 中船 03	30.00	30.00	2020.04.28~ 2023.04.28	偿还公司债务， 补充营运资金	已按募集资金要求使用
21 中船 01	20.00	20.00	2021.11.15~ 2024.11.15	偿还公司债务， 补充营运资金	截至 2021 年末，已使用 3 亿元用于偿还公司债务
21 中船 03	20.00	20.00	2021.12.13~ 2024.12.13	补充营运资金， 偿还公司债务， 调整负债结构	截至 2021 年末，尚未使用
12 中船 MTN3	45.00	45.00	2012.09.17~ 2022.09.17	14.6 亿元用于补充下属子公司的营运资金，30.4 亿元用于偿还下属子公司的银行贷款	已按募集资金要求使用

数据来源：根据公开披露资料整理

主体概况

2019 年 10 月，经国务院国有资产监督管理委员会（以下简称“国务院国资委”）《关于中国船舶工业集团有限公司与中国船舶重工集团有限公司重组的通知》（国资发改革【2019】100 号）批准，由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，将中船工业集团及中船重工集团整体划入中国船舶集团，由国务院国资委代表国务院履行出资人职责；相关股权划转于 2021 年 10 月完成工商变更。2021 年下半年，公司通过国际反垄断调查，目前已进入业务整合阶段，业务完成整合后，将以公司作为主体开展业务。截至 2021 年末，公司注册资本和实收资本分别为 1,100.00 亿元和 1,013.80 亿元，国务院国资委持有公司 100% 股权，为公司实际控制人。

公司主要从事海洋防务装备产业、船舶海工装备产业、科技应用产业和船海服务业，拥有我国最大的造修船基地和最完整的船舶及配套产品研发能力，是全球最大的造船集团。截至 2021 年末，公司纳入合并范围的子公司共 138 家，其中二级子公司 6 家，同时拥有中国船舶工业股份有限公司（股票代码：600150.SH，以下简称“中国船舶”）、中船科技股份有限公司（股票代码：600072.SH，以下简称“中船科技”）、中船海洋与防务装备股份有限公司（股票代码：600685.SH、



0317.HK)、中国船舶(香港)航运租赁有限公司(股票代码:3877.HK)、中国船舶重工股份有限公司(股票代码:601989.SH,以下简称“中国重工”)、中国船舶重工集团动力股份有限公司(股票代码:600482.SH,以下简称“中国动力”)、中国船舶重工集团海洋防务与信息对抗股份有限公司(股票代码:600764.SH)、中国船舶重工集团应急预警与救援装备股份有限公司(股票代码:300527.SZ,以下简称“中船应急”)等多家上市公司。

根据相关法律法规,公司建立了较为健全的公司治理结构。公司不设股东会,国务院国资委代表国务院履行出资人职责;设董事会,由7~13名董事组成,设董事长1名;设总经理1名、副总经理若干名、总会计师1名,对董事会负责。此外,公司设立军工委员会、战略与投资委员会、提名委员会、薪酬与考核委员会和审计与风险管理委员会等五个专门委员会,为董事会决策提供咨询和建议,对董事会负责。

根据公司提供的中国人民银行信用信息报告,截至2022年6月6日,公司本部未发生债务违约情况,已结清及未结清贷款中均无不良或关注类款项。截至本报告出具日,公司本部未在公开市场发行债券,由公司承继的中船重工集团及中船工业集团存续债券均正常付息。

偿债环境

2022年,我国经济稳增长压力增大,经济增速或将有所放缓,但经济韧性较强,经济发展质量有望进一步提升;近年来全球造船市场持续低迷,整体产能过剩,2021年受多重因素影响市场需求超预期回升,但行业发展仍具有一定不确定性,同时原材料价格及人工成本上升加大了船企成本控制难度。

(一) 宏观环境

2021年我国经济持续恢复,增长结构进一步优化。2022年我国经济稳增长压力增大,经济增速或将有所放缓,但我国经济韧性较强,政策联动、前置发力将巩固经济修复成果,经济发展质量有望进一步提升。

2021年我国统筹推进疫情防控和经济社会发展,国民经济持续恢复,国内生产总值(GDP)达到1,143,670亿元,按不变价格计算,同比增长8.1%,两年平均增速5.1%。三次产业保持恢复态势,稳中向好,产业结构得到进一步优化;社会消费品零售总额、固定资产投资、货物进出口同比分别增长12.5%、4.9%和21.4%,消费支出、资本支出和货物及服务贸易进出口分别对经济拉动5.3个百分点、1.1个百分点和1.7个百分点,内需对经济增长的贡献率达79.1%,同比提升了4.4个百分点,经济增长结构得到持续改善。宏观政策方面,2021年我国宏观经济政策保持稳定性、连续性。财政政策坚持“提质增效、更可持续”,有力支持疫情防控和经济社会发展,全年新增减税降费1.1万亿元,继续减轻



实体经济税收负担，加大对实体经济支持力度；债券发行规模同比有所扩大，平均发行利率略有下降，债券发行节奏呈现“前慢后快”的态势，在下半年经济下行压力增大时，带动扩大了有效投资。货币政策保持“稳”字当头，突出“稳增长”服务实体经济的总体理念，加强跨周期设计，自 7 月以后先后全面降准两次，释放长期资金 2.2 万亿元、新增 3,000 亿元支小再贷款额度、推出 2,000 亿元碳减排支持工具，下调支农支小再贷款利率 0.25 个百分点，1 年期 LPR0.05 个百分点，一系列密集调控措施出台充分保证了银行体系的流动性合理充裕。

2021 年在基数效应和新的“三重压力”叠加影响下，我国经济增速出现逐季放缓的态势。2022 年，我国面临的内外部环境依然复杂，疫情局部扰动对消费需求形成抑制，部分投资领域尚在探底，稳增长压力有所加大，经济增速或将有所放缓。面临新的宏观经济形势，宏观政策将协调联动，前置发力，加强跨周期和逆周期调控的有机结合，实施好扩大内需战略，增强发展内生动力。基建将发挥“稳增长”功能，教育、社会保障与就业、医疗卫生等民生相关支出有望继续保持较高增速，财政政策与货币政策协调联动，将加大对水利、城市管网建设等重大项目的支持力度，维护好人民群众的切身利益，扎实推进共同富裕。预计在政策统筹协调，前置发力之下，经济修复成果将得到巩固，经济增长结构将持续优化，经济发展质量有望进一步提升。

（二）行业环境

近年来全球造船市场持续低迷，整体产能过剩，2021 年受多重因素影响市场需求超预期回升，但行业发展仍具有一定不确定性；行业产能主要集中在中日韩三国，我国三大造船指标全球领先，中国船舶集团在国内占据主导地位。

近年来，由于全球经济发展陷入停滞以及全球航运市场经过多年发展，市场已趋于饱和等原因，全球造船市场处于行业周期性底部，整体产能过剩。2020 年，疫情造成供应链中断和需求萎缩，船舶工业受到供需双重冲击；2021 年，伴随经济复苏、供应链危机加剧运力紧张、运费上涨等因素，全球造船市场需求超预期回升，船企发展迎来新机遇，但全球疫情反复、港口拥堵、地缘政治冲突加剧，行业发展仍具有一定不确定性。

全球造船产能较为集中，中国、日本和韩国造船完工量合计占比超过 90%，我国三大造船指标全球领先，2021 年，我国造船完工量为 3,970 万载重吨，占全球市场份额 47.2%；承接新船订单 6,707 万载重吨，占全球市场份额 53.8%；手持船舶订单 9,584 万载重吨，占全球市场份额 47.6%。与此同时，我国在高端船型市场上持续发力，批量承接化学品船、汽车运输船、海工辅助船和多用途船订单；科技创新步伐加快，绿色转型成效显著，新船型研发和绿色船厂建设加速推进。但近年来我国造船产能利用率持续处于偏低水平，行业产能整体过剩，同



时在生产技术和管理效率方面与韩国以及日本企业仍有一定差距，2021 年，受新接订单增长带动，CCI（中国造船产能利用监测指数）自 2012 年以来首次回升至正常水平线以上。在国内市场格局中，船舶制造主体主要包括以中国船舶集团为主的央企船厂和以江苏扬子江船业集团公司为首的地方民营船厂，中国船舶集团在国内造船市场占据主导地位。

2021 年，原材料价格及人工成本上升加大了船企成本控制难度，疫情防控及停电限电等措施对船企正常生产经营带来一定挑战，同时船企面临一定汇率波动风险；我国稳定增长的国防预算，仍为船舶军品发展提供有力支撑。

原材料价格方面，2021 年，国际大宗商品价格剧烈波动，推动原材料价格持续上涨，主要规格造船板、电缆、油漆等船用物资分别上涨 14%、20%和 50%，船用主机、曲轴、螺旋桨等关键船用配套设备普遍上涨 25%左右。此外，由于全国劳动力产业性转移、出生率下降、生活成本提高等原因，劳动力成本持续攀升。由于原材料等成本上涨，加之新船需求大幅反弹，2021 年新船价格上涨，但原材料价格及人工成本上升仍加大了船企成本控制难度。

受国内外疫情影响，进口船用主机、关键配套设备物流成本和运输周期大幅增加，2021 年，运输时间平均比疫情前延长 20~30 天。同时，国内区域性疫情时发，疫情防控政策及部分地区停电限电措施对部分配套设备企业影响较大，船用舾装件、大型铸锻件、活塞等重点零部件供应紧张，平均延期交付约 15 天，给船厂按时交付带来较大压力。商务交流沟通、设备安装调试、船舶试航交付等活动因外籍人员入境困难而难以正常开展，也给企业生产经营带来一定挑战。

此外，2021 年人民币兑美元汇率有贬有升双向波动小幅升值 2.3%，两年累计升值超过 8%，2022 年 4 月以来贬值幅度较大，我国船舶出口量较大，企业面临一定汇率波动风险。

近年来，在“海洋强国战略”的背景下，我国军队正处于装备换代更新集中期，国防开支预算保持稳定增长。2021 年，我国国防支出 1.35 万亿元，同比增长约 6.8%。2022 年，我国国防支出预算为 1.45 万亿元，较 2021 年预算执行数增长 7.1%。我国稳定增长的国防预算，仍为船舶军品发展提供有力支撑。

财富创造能力

2021 年，受市场回暖带动，公司营业收入同比有所回升，毛利润和毛利率保持增长。

公司主要从事海洋防务装备产业、船舶海工装备产业、科技应用产业和船海服务业。其中海洋防务装备产业主要是海军武器装备及海事装备研制；船舶海工装备产业主要是各类民用船舶、海洋工程及配套设备制造；科技应用产业是公司利用技术储备、设施设备等优势拓展的业务，主要是清洁能源装备、应急装备、



基础设施建设与工程装备等；船舶服务业是公司主要产品价值链的延伸服务，主要是贸易、金融、租赁等。

表 2 2019~2021 年公司营业收入、毛利润及毛利率构成情况（单位：亿元、%）¹

项目	2021 年		2020 年		2019 年	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
营业收入	3,432.95	100.00	3,212.21	100.00	3,820.67	100.00
船海企业	1,097.82	31.98	985.56	30.68	891.33	23.33
科研院所	566.88	16.51	522.83	16.28	592.27	15.50
系统设备企业	577.01	16.81	538.25	16.76	604.16	15.81
管理保障单位及专业公司	99.75	2.91	109.41	3.41	102.69	2.69
贸易公司	1,070.79	31.19	1,027.12	31.98	1,572.40	41.16
金融企业	20.70	0.60	29.04	0.90	57.82	1.51
毛利润	461.22	100.00	400.40	100.00	386.63	100.00
船海企业	149.07	32.32	123.09	30.74	84.49	21.85
科研院所	131.88	28.59	119.12	29.75	107.73	27.86
系统设备企业	131.38	28.48	109.20	27.27	106.83	27.63
管理保障单位及专业公司	22.83	4.95	19.38	4.84	43.02	11.13
贸易公司	23.01	4.99	19.17	4.79	5.03	1.30
金融企业	3.05	0.66	10.45	2.61	39.54	10.23
毛利率		13.44		12.46		10.12
船海企业		13.58		12.49		9.48
科研院所		23.26		22.78		18.19
系统设备企业		22.77		20.29		17.68
管理保障单位及专业公司		22.88		17.71		41.89
贸易公司		2.15		1.87		0.32
金融企业		14.75		35.98		68.38

数据来源：根据公司提供资料整理

2021 年，受市场回暖带动，公司营业收入同比有所回升，毛利润和毛利率保持增长。公司业务主要集中在下属子公司，分企业类型看，船海企业、科研院所、系统设备企业和贸易公司仍是公司收入的主要来源，船海企业、科研院所、系统设备企业仍是公司毛利润的主要来源。2021 年，船海企业、科研院所和系统设备企业收入和毛利润均实现同比增长，贸易公司收入同比基本稳定；毛利率方面，船海企业、科研院所和系统设备企业的毛利率同比均有提升，贸易公司毛利率仍很低，但同比有所增长。管理保障单位及专业公司和金融企业收入和毛利润规模仍较小，对公司业绩贡献较小。

¹ 公司提供了分企业类型的营业收入构成数据，相关企业业务存在诸多交叉，无法精确匹配公司实际主营的四个业务板块，因此存在表 2 营收构成和业务板块分析相比不对应的情况。





（一）海洋防务装备产业

公司是我国海洋防务装备的科研生产主体，2021 年交付多艘各类舰船，对我国国防和军队建设仍具有重要的战略意义。

公司是我国海洋防务装备的科研生产主体，承担我国航空母舰、驱逐舰、护卫舰、潜艇等各类海洋防务装备的研制生产任务，对我国国防和军队建设仍具有重要的战略意义，产品覆盖水面舰艇、潜艇、电子信息装备、舰艇武备、舰艇动力、机电装备、公务执法装备、舟桥等。

2021 年，公司军工重点工程持续推进，重大装备和重大项目按期交付，自主研制的万吨级驱逐舰拉萨舰正式加入中国海军序列；海军三型主战舰艇——长征 18 号艇、大连舰、海南舰交接入列，其中大连舰是目前世界上吨位最大的驱逐舰之一；自主研制的我国首艘万吨级海事巡逻船“海巡 09”交付入列，该船是全球首艘取得认证的智能大型公务船，也是我国目前吨位最大、装备先进、综合能力强的公务执法船；为福建海事局打造的东南沿海首艘 5,000 吨级大型海事巡航救助船“海巡 06”正式下水，该型船承担东南沿海维权执法、海事监管、巡航救助等任务；由公司建造的我国首艘具备破冰能力的大型航标船“海巡 156”下水，填补了我国航船无破冰能力的空白；为武汉市武昌区水务和湖泊局建造的“鄂水政监 51 号”水务执法船顺利交付，用于武汉市辖区内水政执法。2022 年 6 月，公司自主研制的我国第三艘航空母舰下水命名为“福建舰”。

（二）船舶海工装备产业

公司仍是全球最大的船舶制造集团，三大造船指标仍位居全球第一，拥有完整的造船产业体系和较为完善的科技创新体系；新船订单和手持订单保持很大规模，能够为公司业务发展提供强有力的支撑；海洋工程在国内仍处于领先地位。

公司船舶海工装备产业主要是各类民用船舶、海洋工程以及配套设备制造。公司仍是全球最大的船舶制造集团，民用船舶产品涵盖集装箱船、散货船、油轮、LNG 船、LPG 船、科考船、气船、海工船等多个类型。2021 年，公司三大造船指标仍排名全球第一，其中新船订单同比增幅较大，主要是国际航运市场回暖所致；造船完工量同比微降，主要是受疫情防控、部分区域停电限电等影响导致；手持船舶订单保持很大规模，可为未来业务发展提供强有力的支撑。

表 3 2019~2021 年公司三大造船指标情况（单位：万载重吨、%）

项目	2021 年		2020 年		2019 年	
	规模	全球占比	规模	全球占比	规模	全球占比
新船订单量	2,598	21.5	1,301	23.3	1,379	21.3
造船完工量	1,708	20.2	1,709	19.4	1,478	14.9
手持订单量	4,195	20.5	3,322	21.0	4,142	22.1

数据来源：公司 2019~2020 年社会责任报告及公司官网



公司拥有我国最大的造修船基地和最完整的船舶及配套产品研发能力，已建立从研发设计、总装建造、船舶配套到售后服务的完整造船产业体系。公司下属拥有中国船舶、中国重工和中国动力等多家上市船舶及配套企业，其中中国船舶拥有江南造船(集团)有限责任公司、上海外高桥造船有限公司、广船国际有限公司等多家大型造船企业；中国重工拥有大连船舶重工集团有限公司、武昌船舶重工集团有限公司和青岛北海船舶重工有限责任公司等多家大型造船企业；中国动力是国内民船配套的龙头企业，中小型燃气轮机、汽轮机领域在国内均处于领先地位，同时是我国唯一大型舰船用汽轮机装置总承单位。

表 4 2020~2021 年中国船舶、中国重工及中国动力主要财务指标（单位：亿元、%）

项目	年份	期末总资产	期末资产负债率	营业收入	毛利率	净利润	经营性净现金流
中国船舶	2021年	1,604.02	66.89	597.40	10.60	2.32	20.24
	2020年	1,525.10	65.36	552.44	10.71	2.56	9.74
中国重工	2021年	1,801.39	52.21	395.39	7.96	1.15	-17.97
	2020年	1,724.07	50.03	349.06	10.79	-5.05	92.68
中国动力	2021年	620.06	40.33	282.09	11.89	6.39	42.52
	2020年	587.45	37.78	270.14	12.63	5.78	1.53

数据来源：根据公开披露资料整理

公司研发能力强，下属拥有 36 家科研院所和 63 个国家级创新平台，其中包括国家重点实验室 1 个、国家级工程技术研究中心 2 个、国家工程实验室 6 个、国家工程研究中心 4 个、国家企业技术中心 29 个、国家级研发中心 4 个、国防科技重点实验室 11 个、国防科技工业创新中心 4 个、国家级创新基地 2 个，已基本具备了涵盖船舶工业基础研究、科学试验、总体设计、总装建造、系统集成、设备研制、检验校准、试验验证与服务保障的全创新链条，形成了较为完善的科技创新体系。

公司海洋工程的经营主体主要是下属造船企业，主要为国内外客户设计、建造多种型号的钻井平台、生活模块以及浮式生产储油装置等。2021 年，公司在我国海洋工程领域仍处于领先地位，自升式钻井平台技术水平和生产能力达到世界先进水平，浮式储油船也是国内最领先的产品之一。公司海洋工程市场主要是挪威、英国、中东、美国、墨西哥湾等石油资源较多的地区，目前钻井平台市场较为饱和，新增需求较少，导致公司相关新增项目较少。



（三）科技应用产业

科技应用产业是在公司传统产业优势上形成的业务，其中风电设备制造及施工能力较强，已形成较完整的产业链，应急交通工程装备在国内市场仍处于领先地位。

科技应用产业是公司在传统的防务和船海产业基础上，利用技术储备、设施设备等优势拓展的业务，涵盖清洁能源装备、应急装备、电子信息装备、环保装备、基础设施建设与工程装备、新材料等。清洁能源是公司重点发展方向，其中风电是公司优势及重点发展业务，业务模式以 EPC 为主，主要承做主体包括中国船舶重工集团海装风电股份有限公司、中国船舶集团风电发展有限公司等。公司具备强大的机、电、液、控一体化装备制造服务保障能力，已形成从叶片、齿轮箱、发电机、控制系统到机座、机架、塔筒、轮毂等全系列制造能力，以及资源开发、零部件制造、整机研发、工程安装、运维服务等全产业链保障能力，是我国唯一具备较完整风电装备研制生产服务保障体系的专业化集团。根据中船科技 2021 年报，公司计划将上述 2 家公司及其他部分新能源板块并入中船科技。中船科技是船舶工业、海军建设重要的设计科研单位，核心业务为工程总承包、工程勘察设计等，业务模式以 EPC 为主；拥有工程设计综合、工程勘察综合、规划、环评、工程咨询、工程监理等甲级资质以及房建、市政施工总承包一级资质，同时拥有对外工程总承包、施工图审查、援外工程项目、军工一级保密等资质。并入清洁能源板块后，中国科技将成为公司下属最重要的清洁能源施工企业。在应急装备领域，公司拥有上市子公司中船应急，中船应急业务包括应急保障、应急救援处置、应急预警和应急服务四大板块，其中核心产品为应急交通工程和防汛抢险装备，在应急交通工程装备领域国内市场处于领先优势，市场占有率仍居第一。

表 5 2020~2021 年中国应急及中国科技主要财务指标（单位：亿元、%）

项目	年份	期末总资产	期末资产负债率	营业收入	毛利率	净利润	经营性净现金流
中船 应急	2021年	43.94	33.49	16.98	21.29	0.69	-5.16
	2020年	42.79	32.79	18.21	21.01	0.96	-0.69
中船 科技	2021年	78.54	45.44	24.09	14.04	0.81	3.28
	2020年	90.52	53.03	18.75	14.09	1.40	6.56

数据来源：根据公开披露资料整理

2021 年，公司建造的大连市庄河海域海上风电场址 II（300MW）项目全容量并网发电，该项目合同金额 21.6 亿元（不含风机及塔筒采购），装机容量 30 万千瓦，安装 59 台 H171-5.0MW 和 1 台 H171-6.2MW 风力发电机组，配套建设 1 座 220kV 海上升压站和 1 座陆上集控中心。2022 年 5 月，由公司研制的国内首



台深远海浮式风电装备——“扶摇号”完成总装。

（四）船海服务业

船海服务业是为支撑公司实体业务发展形成的延伸服务，继续为公司降本增收带来一定效益，同时公司出口涉及外汇较多，仍面临一定汇率波动风险。

公司船海服务业涉及船舶贸易、金融服务、投资服务、租赁服务、生产性服务、船舶运营等。公司贸易规模较大，贸易产品涵盖钢材、能源、铁矿石、成套设备、再生资源等，最主要的经营主体为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。2021 年，中船工业集团下属的中船财务有限责任公司（以下简称“中船财务”）吸收合并中船重工财务有限责任公司，同时股权由中船工业集团划至公司，中船财务业务涵盖贷款、票据、融资租赁、信托、保理、外汇等，主要是为公司成员单位提供各类金融服务。船海服务业是为支撑公司船海、防务和科技应用产业等实体业务发展形成的延伸服务，为公司降本增收带来一定效益；2021 年，物资集中采购实现降本 25.3 亿元，融资租赁带来新船订单 17 艘合计 15.2 亿美元，带动了全球最大的 24100TEU 超大型集装箱船等一批订单，贸易公司联合造船企业承接了公司民船海工业业务 90%以上的订单。此外，公司出口规模较大，市场涵盖 150 多个国家和地区，结算货币包括美元、欧元、港币、法郎、日元、塔卡、玻利维亚诺、泰铢等多种货币，仍面临一定汇率波动风险。

偿债来源与负债平衡

2021 年，公司利润规模稳步增长且规模较大，经营性净现金流同比减少，但仍可对利息形成较强保障，融资能力仍很强；2021 年末应收账款坏账准备和存货跌价准备规模较大，存在一定减值风险；总有息债务规模仍较大。

（一）偿债来源

1、盈利

2021 年，公司营业收入同比增长，利润稳步增长且规模较大，其中投资收益等非经常性损益对利润贡献度同比下降。

2021 年，公司营业收入及毛利率均同比增长；以销售费用、管理费用和研发费用为主的期间费用保持增长，期间费用率同步提高。

**表 6 2019~2021 年公司收入及盈利概况（单位：亿元、%）**

项目	2021 年	2020 年	2019 年
营业收入	3,432.95	3,212.21	3,820.67
毛利率	13.44	12.46	10.12
期间费用	379.49	347.04	343.36
其中：销售费用	42.52	41.39	42.58
管理费用	206.68	185.35	193.91
研发费用	125.28	113.95	98.56
期间费用/营业收入	11.05	10.80	8.99
资产减值损失	-34.79	-71.50	-48.87
投资收益	71.90	115.48	77.06
资产处置收益	28.37	32.20	29.88
其他收益	29.14	33.43	28.52
营业利润	188.51	162.41	105.44
营业外收入	24.56	12.18	26.46
营业外支出	4.60	7.32	10.62
利润总额	208.48	167.27	121.28
净利润	185.28	145.08	100.20
总资产报酬率	2.87	2.66	1.52
净资产收益率	4.98	4.07	2.99

数据来源：根据公司提供资料整理

2021 年，公司资产减值损失大幅下降，主要是市场回升，存货跌价损失计提减少所致；投资收益规模同比下降，主要包括权益法核算的长期股权投资收益和处置长期股权投资、交易性金融资产、债权等产生的投资收益；资产处置收益全部是固定资产及无形资产处置利得；其他收益主要是财政补贴、政府扶持资金和项目经费补贴等；营业外收入来源较多，主要包括非流动资产毁损报废利得、搬迁补偿收益、无需支付往来款项等。同期，公司营业利润、利润总额和净利润稳步增长且规模较大，资产盈利能力继续提升，同时投资收益等非经常性损益对利润贡献度同比下降。

2、现金流

2021 年，公司经营性净现金流同比减少，但仍可对利息形成较强保障，投资性现金流转为大幅净流出，在建工程未来资金支出压力一般。

2021 年，公司经营性净现金流同比下降，主要是受制于原材料及人工成本上涨，采购及支付给职工的现金同比增加所致，经营性净现金流对利息的保障度仍处于较高水平；投资性现金流同比转为大幅净流出，主要是投资增加而收到的投资收益减少所致。截至 2021 年末，公司重要在建工程总预算数为 483.29 亿元（见附件 2），项目进度整体较快，资金来源主要是国家拨款和自筹，资金压力一般。

**表 7 2019~2021 年公司经营性净现金流情况**

项目	2021 年	2020 年	2019 年
经营性净现金流（亿元）	192.68	516.23	470.84
投资性净现金流（亿元）	-434.51	116.58	-368.03
经营性净现金流利息保障倍数（倍）	3.69	7.58	35.86
经营性净现金流/流动负债（%）	5.03	13.57	12.50
经营性净现金流/总负债（%）	3.79	10.10	9.10

数据来源：根据公司提供资料整理

3、债务收入

2021 年，公司债务偿还减少导致筹资性现金流同比转为净流入；融资渠道通畅且多元，银行授信额度充足，并拥有多家上市子公司，融资能力仍很强。

2021 年，公司筹资性现金流同比转为净流入，主要是债务偿还减少所致。

表 8 2019~2021 年公司债务融资情况分析（单位：亿元）

财务指标	2021 年	2020 年	2019 年
筹资性现金流入	1,102.24	1,541.29	1,646.60
借款所收到的现金	1,026.03	1,378.31	1,384.46
筹资性现金流出	1,074.77	1,907.89	1,417.16
偿还债务所支付的现金	998.64	1,792.35	1,240.40
筹资性净现金流	27.47	-366.59	229.44

数据来源：根据公司提供资料整理

从筹资来源看，公司融资方式以银行借款为主，截至 2021 年末，公司银行授信总额 12,702.31 亿元，尚未使用的银行授信余额 10,215.31 亿元。公司下属子公司中船重工集团和中船工业集团在资本市场发行过多期债券，截至 2022 年 7 月 8 日，中船重工集团存续债 1 只 30.00 亿元，中船工业集团存续债 7 只合计 144.07 亿元，相关债券均已由公司作为新债务人承继。此外，公司拥有中国船舶、中国重工、中国动力、中船应急、中船科技等多家上市子公司，股权融资能力很强。整体来看，公司融资渠道通畅且多元，银行授信额度充足，并拥有多家上市子公司，融资能力仍很强。

4、外部支持

公司是国务院国资委直属的特大型中央国有企业，是我国船舶工业发展的国家队、主力军，对我国国防和军队建设仍具有重要的战略意义，继续获得较大规模的政府补助。

公司是国务院国资委直属的特大型中央国有企业，是我国船舶工业发展的国家队、主力军，同时是我国海洋防务装备的科研生产主体，承接多项军工重点工程，对我国国防和军队建设仍具有重要的战略意义。2021 年，公司继续获得较大规模的政府补助，计入营业外收入和其他收益的各类补贴为 29.66 亿元。





5、可变现资产

2021 年末，公司资产总额保持增长，货币资金较为充裕，应收账款坏账准备和存货跌价准备规模较大，存在一定减值风险。

2021 年末，公司资产规模继续扩大，资产结构以流动资产为主。

公司流动资产以货币资金、应收账款、预付款项和存货为主。2021 年末，公司货币资金保持较大规模，主要是银行存款，2021 年末受限部分为 609.06 亿元，主要是定期存款、各类保证金、存放中央银行法定准备金等；应收账款 2021 年末账面余额为 423.27 亿元，1 年以内、1~2 年和 2 年以上应收账款余额占比分别为 52.33%、18.42%和 29.25%，累计计提坏账准备 79.46 亿元，规模较大，存在一定坏账风险；按欠款方归集的应收账款前五大账面余额为 32.88 亿元，占比 7.77%。预付款项同比小幅增长，从账龄看，2021 年末，1 年以内、1~2 年和 2 年以上应收账款余额占比分别为 68.82%、12.05%和 19.12%，累计计提坏账准备 2.48 亿元。同期，存货同比继续增长，主要包括原材料、合同履行成本和自制半成品及在产品等，累计计提跌价准备 71.71 亿元，规模较大，存在一定跌价风险。

表 9 2019~2021 年末公司资产构成情况（单位：亿元、%）

项目	2021 年末		2020 年末		2019 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
货币资金	2,147.03	24.29	2,191.47	25.44	2,239.66	26.29
应收账款	343.81	3.89	337.02	3.91	428.58	5.03
预付款项	363.31	4.11	349.88	4.06	396.14	4.65
存货	1,389.13	15.72	1,374.84	15.96	1,315.23	15.44
流动资产合计	5,052.26	57.16	5,163.29	59.94	5,010.78	58.83
长期股权投资	550.75	6.23	516.42	6.00	460.70	5.41
固定资产	1,582.71	17.91	1,435.25	16.66	1,409.64	16.55
在建工程	361.74	4.09	433.62	5.03	418.60	4.91
无形资产	305.49	3.46	297.97	3.46	293.23	3.44
其他债权投资	262.74	2.97	185.01	2.15	-	-
非流动资产合计	3,787.20	42.84	3,450.78	40.06	3,507.28	41.17
资产总计	8,839.46	100.00	8,614.07	100.00	8,518.06	100.00

数据来源：根据公司提供资料整理

公司非流动资产以长期股权投资、固定资产、在建工程、无形资产和其他债权投资为主。2019~2021 年末，随着公司增加对合营或联营企业的投资，长期股权投资逐年增长，2021 年末按投资成本计算的前五大企业分别为中国邮政储蓄银行股份有限公司（158.69 亿元）、上海银行股份有限公司（52.00 亿元）、天津银行股份有限公司（25.73 亿元）、中船嘉年华邮轮有限公司（22.37 亿元）和中船置业有限公司（12.87 亿元）；固定资产逐年增长且规模较大，主要是房



屋建筑物和机器设备等；在建工程有所波动，其中 2021 年末同比下降，主要是完工转入固定资产较多所致；无形资产逐年增长，主要是土地使用权、软件、专利权、非专利技术、专营权和特许权等，其中土地使用权规模较大，2021 年末为 322.89 亿元；其他债权投资增长较快，主要是同业存单及购买的债券。

从资产运营效率看，2021 年，公司存货周转天数和应收账款周转天数分别为 167.42 天和 35.70 天，同比分别下降 4.79 天和 7.20 天，周转效率有所提升。

受限资产方面，截至 2021 末，公司所有权和使用权受到限制的资产具备一定规模，占总资产和净资产比重分别为 7.94% 和 18.87%，主要是受限货币资金及固定资产，受限原因主要是定期存款和融资抵、质押等，其中货币资金受限规模较大，主要是定期存款、各类保证金、存放中央银行法定准备金，其中定期存款及其计提利息为 454.40 亿元。

表 10 2021 年末公司资产受限情况（单位：亿元、%）

受限资产科目	受限金额	受限占比	受限原因
货币资金	609.06	28.37	保证金、定期存款等
应收票据	15.10	16.08	质押、担保
应收账款	7.58	2.20	质押、保理等
应收款项融资	11.69	34.63	质押
存货	0.03	0.00	抵押
固定资产	45.69	2.89	抵押借款、诉前财产保全
无形资产	10.12	3.31	质押
在建工程	3.00	0.83	抵押
合计	702.27	-	-

数据来源：根据公司提供资料整理

（二）债务及资本结构

2021 年末，公司总负债规模同比增长，以流动负债为主，总有息债务保持较大规模，以长期有息债务为主。

2021 年末，公司总负债规模同比小幅增长，负债结构以流动负债为主，资产负债率同比继续下降。

公司流动负债以短期借款、应付账款、应付票据、合同负债和一年内到期的非流动负债为主。2021 年末，公司短期借款同比减少，以信用借款为主；应付账款和应付票据同比均小幅下降；合同负债主要是船海企业和科研院所的已支付未完工的款项；一年内到期的非流动负债同比增长，主要是一年内到期的长期借款和应付债券，分别为 261.80 亿元和 147.59 亿元。



表 11 2019~2021 年末公司负债情况 (单位: 亿元、%)

项目	2021 年末		2020 年末		2019 年末	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
短期借款	181.29	3.54	435.05	8.61	389.21	7.53
应付账款	928.76	18.14	956.84	18.95	952.52	18.42
应付票据	340.85	6.66	375.05	7.43	345.57	6.68
合同负债	1,543.59	30.16	1,500.48	29.71	1,306.26	25.26
一年内到期的非流动负债	415.71	8.12	218.68	4.33	272.90	5.28
流动负债合计	3,816.64	74.56	3,840.46	76.04	3,765.19	72.81
长期借款	579.96	11.33	362.52	7.18	656.89	12.70
应付债券	286.34	5.59	469.42	9.29	393.39	7.61
长期应付款	223.56	4.37	215.97	4.28	194.54	3.76
其他非流动负债	71.24	1.39	33.82	0.67	18.45	0.36
非流动负债合计	1,302.17	25.44	1,210.00	23.96	1,406.17	27.19
负债总额	5,118.81	100.00	5,050.46	100.00	5,171.36	100.00
资产负债率	57.91		58.63		60.71	
短期有息债务	658.04	12.86	653.73	12.94	767.11	14.83
长期有息债务	879.56	17.18	848.24	16.80	1,054.42	20.39
总有息债务²	1,537.60	30.04	1,501.97	29.74	1,821.53	35.22
短期有息债务/总有息债务	42.80		43.52		42.11	

数据来源: 根据公司提供资料整理

公司非流动负债以长期借款、应付债券、长期应付款和其他非流动负债为主。2021 年末, 长期借款随着融资需求增加同比增长, 主要包括信用借款、保证借款、质押借款和抵押借款; 应付债券主要是子公司发行的各类债券, 同比大幅下降, 主要是到期兑付债券及转入一年内到期的应付债券较多所致; 长期应付款以专项应付款为主, 2021 年末专项应付款为 196.67 亿元。

2021 年末, 公司总有息债务保持较大规模, 以长期有息债务为主。

截至 2021 年末, 公司存在一定规模的对外担保, 面临一定或有风险。

截至 2021 年末, 公司对外担保余额为 110.82 亿元³, 担保比率为 2.98%。同期, 公司因未决诉讼计提的预计负债为 5,040.88 万元; 公司作为被告的重要诉讼共 7 起, 涉诉金额合计 9.89 亿元, 其中 1 起为海外业务引发的诉讼, 6 起为国内业务引发的诉讼。

² 根据公司口径, 有息债务计算不包含应付票据。

³ 公司对外担保余额数据不包含隐性融资担保。

**表 12 2021 年末公司作为被告的重要诉讼情况（单位：亿元）**

原告	被告	涉诉标的	涉诉金额	进展
工行克拉玛依石油分行	中国船舶重工集团西安第七〇五研究所海源测控技术有限公司	贷款担保	2.23	已判决, 执行中
焦作科瑞森重装股份有限公司、HUANENG FUYUNPORT&SHIPPING (PVT.	中国船舶重工集团公司第七一一研究所	设备款及违约金	2.20	裁决结案
海南东方风力发电厂	武汉武船重型装备工程有限责任公司	“海南风电”项目纠纷案（反诉）	1.22	提起反诉
日照市万泽丰渔业有限公司	湖北海洋工程装备研究院有限公司	渔场	1.20	二审已判决并执行
香港丰乐公司	海丰通航科技有限公司	无人机	1.03	正在仲裁中
上海一秀石油股份有限公司	中船工业成套物流有限公司	合同无效纠纷	1.01	该案处于一审阶段
茂盛投资有限公司	大连船舶重工集团有限公司	合营合同纠纷	1.00	提起诉讼

数据来源：根据公司提供资料整理

2021 年末，公司所有者权益同比保持增长，资本实力雄厚。

2021 年末，公司所有者权益同比增至 3,720.65 亿元，规模仍较大，其中实收资本、资本公积和盈余公积分别为 1,013.80 亿元、668.54 亿元和 540.94 亿元，同比均变动不大；未分配利润随着利润积累同比增至 400.12 亿元。同期，少数股东权益为 1,108.01 亿元，同比小幅增长。

2021 年，公司利润保持增长，经营性现金流保持净流入，融资能力很强，非受限货币资金较为充足，可为偿债来源提供有力支撑。

2021 年，公司利润规模保持增长，EBIT 利息保障倍数和 EBITDA 利息保障倍数分别为 4.85 倍和 7.43 倍，利润对利息的覆盖程度较高。

2021 年，公司利润保持增长，经营性现金流保持净流入，融资能力很强，非受限货币资金较为充足，可为公司偿债来源提供有力支撑。2021 年末，公司流动比率和速动比率分别为 1.32 倍和 0.96 倍，资产负债率和债务资本比率分别为 57.91%和 29.24%，同比均略有下降，整体来看，公司清偿性还本付息能力较强。

评级结论

公司主要从事海洋防务装备产业、船舶海工装备产业、科技应用产业和船海服务业。公司是国务院国资委直属的特大型中央国有企业，是我国海洋防务装备



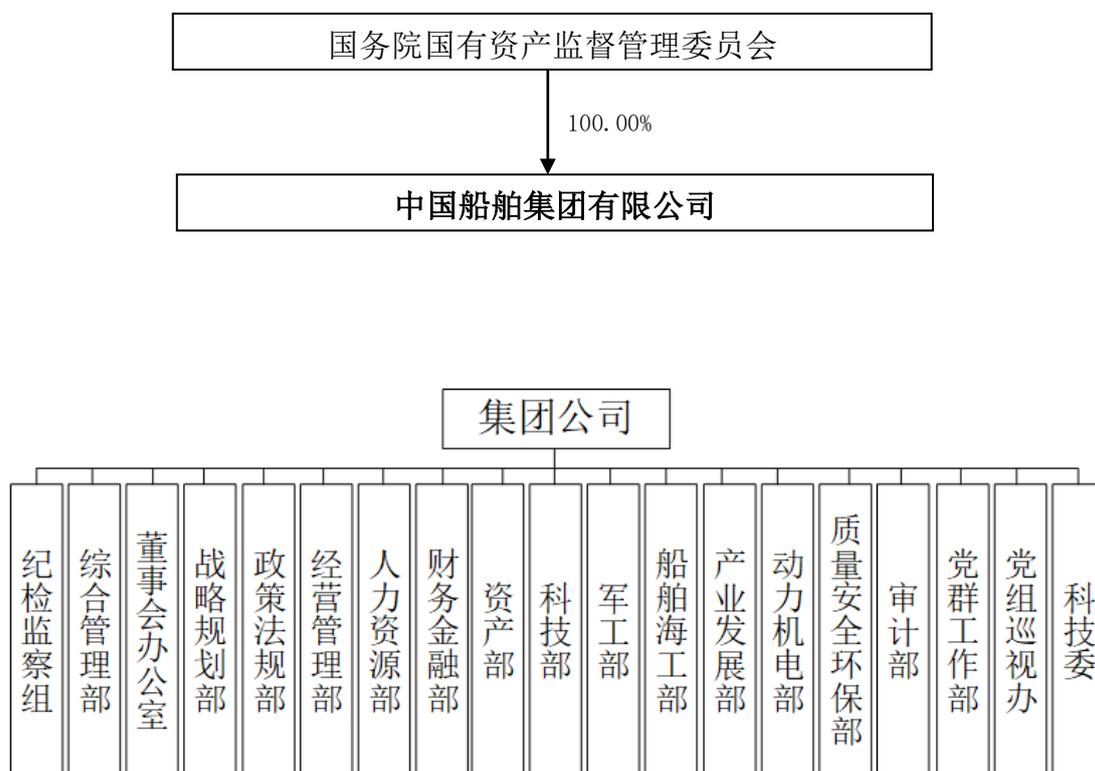
的科研生产主体，对我国国防和军队建设仍具有重要的战略意义；同时，公司仍是全球最大的船舶制造集团，三大造船指标仍位居全球第一，拥有完整的造船产业体系和较为完善的科技创新体系，新船订单和手持订单保持很大规模，能够为公司业务发展提供强有力的支撑；海洋工程和应急交通工程装备在国内仍处于领先地位，风电设备制造及施工能力较强，已形成较完整的产业链；利润保持增长且规模较大，融资渠道通畅且多元，融资能力仍很强，非受限货币资金较为充足，可为公司偿债来源提供有力支撑。但近年来全球造船市场持续低迷，整体产能过剩，2021 年受多重因素影响市场需求超预期回升，但行业发展仍具有一定不确定性，同时原材料价格及人工成本上升加大了船企成本控制难度；公司出口涉及外汇较多，仍面临一定汇率波动风险。综合来看，公司的抗风险能力极强，偿债能力极强。

综合分析，大公对公司“19 船重 MTN001”信用等级维持 AAA，评定“16 中船 02”、“17 中船 02”、“20 中船 01”、“20 中船 03”、“21 中船 01”、“21 中船 03”、“12 中船 MTN3”信用等级为 AAA，主体信用等级维持 AAA，评级展望维持稳定。



附件 1 公司治理

1-1 截至 2021 年末中国船舶集团有限公司股权结构图及组织结构图



资料来源：根据公司提供资料整理





1-2 截至 2021 年末中国船舶集团有限公司重要二级子公司情况

(单位: 亿元, %)

序号	企业名称	实收资本	持股比例	业务性质
1	中国船舶工业集团有限公司	325.00	100.00	船用配套设备制造
2	中国船舶重工集团有限公司	634.00	100.00	船用配套设备制造
3	中船财务有限责任公司	87.19	100.00	财务公司服务

资料来源: 根据公司提供资料整理



附件 2 经营指标

截至 2021 年末中国船舶集团有限公司重要在建工程

(单位: 亿元、%)

项目名称	预算数	累计投入占比	工程进度	资金来源
基本建设工程 1	17.48	82.00	82.00	国拨
Intermarine 等项目	62.38	30.00	30.00	自筹、贷款
基本建设工程 2	21.00	67.36	67.36	国拨、自筹
船厂项目 1	110.67	18.23	18.23	国拨、自筹、贷款
船厂项目 2	31.93	104.07	96.00	国拨、自筹
船厂项目 3	32.89	100.00	98.00	财政拨款
产业园项目 1	12.09	95.00	95.00	国拨、自筹、贷款、募集
基本建设工程 3	27.08	27.00	27.00	自筹
船厂项目 4	13.62	58.00	58.00	自筹
生产能力建设项目 1	11.50	23.00	23.00	募集
生产能力建设项目 2	5.47	97.56	97.56	国拨、自筹、募集
科研项目 1	8.18	63.00	63.00	自筹
科研项目 2	13.82	52.49	52.49	国拨
基本建设工程 4	20.57	90.00	90.00	自筹
船厂项目 5	12.61	76.00	76.00	国拨、贷款
船厂项目 6	6.15	99.77	99.77	国拨、自筹
生产能力建设项目 3	8.58	57.00	57.00	自筹、募集
船厂项目 7	16.09	99.00	99.00	国拨、自筹
船厂项目 8	4.98	97.08	97.08	自筹
科研项目 3	9.47	29.79	29.79	国拨
科研项目 4	8.50	30.84	30.84	自筹
基本建设工程 5	8.23	30.44	30.44	自筹
基本建设工程 6	4.90	50.49	50.49	贷款
配套产业化项目	3.60	68.47	68.47	国拨、自筹
船厂项目 9	4.42	76.00	80.00	自筹
产业园项目 2	4.32	47.06	47.06	国拨、自筹、贷款
基本建设工程 7	2.77	73.21	73.21	自筹
合计	483.29	-	-	-

资料来源: 根据公司提供资料整理



附件 3 中国船舶集团有限公司主要财务指标

(单位: 亿元)

项目	2021 年	2020 年 (2021 年期初数)	2019 年 (2020 年期初数)
货币资金	2,147.03	2,191.47	2,239.66
应收账款	343.81	337.02	428.58
其他应收款	97.62	104.98	148.75
存货	1,389.13	1,374.84	1,315.23
长期股权投资	550.75	516.42	460.70
在建工程	361.74	433.62	418.60
总资产	8,839.46	8,614.07	8,518.06
短期有息债务	658.04	653.73	767.11
总有息债务	1,537.60	1,501.97	1,821.53
负债合计	5,118.81	5,050.46	5,171.36
所有者权益合计	3,720.65	3,563.61	3,346.71
营业收入	3,432.95	3,212.21	3,820.67
投资收益	71.90	115.48	77.06
净利润	185.28	145.08	100.20
经营活动产生的现金流量净额	192.68	516.23	470.84
投资活动产生的现金流量净额	-434.51	116.58	-368.03
筹资活动产生的现金流量净额	27.47	-366.59	229.44
毛利率 (%)	13.44	12.46	10.12
营业利润率 (%)	5.49	5.06	2.76
总资产报酬率 (%)	2.87	2.66	1.52
净资产收益率 (%)	4.98	4.07	2.99
资产负债率 (%)	57.91	58.63	60.71
债务资本比率 (%)	29.24	29.65	35.24
流动比率 (倍)	1.32	1.34	1.33
速动比率 (倍)	0.96	0.99	0.98
存货周转天数 (天)	167.42	172.21	137.88
应收账款周转天数 (天)	35.70	42.90	40.38
经营性净现金流/流动负债 (%)	5.03	13.57	12.50
经营性净现金流/总负债 (%)	3.79	10.10	9.10
经营性净现金流利息保障倍数 (倍)	3.69	7.58	35.86
EBIT 利息保障倍数 (倍)	4.85	3.36	9.87
EBITDA 利息保障倍数 (倍)	7.43	5.17	18.08
现金回笼率 (%)	109.72	117.99	107.07
担保比率 (%)	2.98	2.61	-

附件 4 主要指标的计算公式⁴

指标名称	计算公式
毛利率 (%)	$(1 - \text{营业成本} / \text{营业收入}) \times 100\%$
EBIT	利润总额 + 计入财务费用的利息支出
EBITDA	EBIT + 折旧 + 摊销 (无形资产摊销 + 长期待摊费用摊销)
EBITDA 利润率 (%)	EBITDA / 营业收入 $\times 100\%$
总资产报酬率 (%)	EBIT / 年末资产总额 $\times 100\%$
净资产收益率 (%)	净利润 / 年末净资产 $\times 100\%$
现金回笼率 (%)	销售商品及提供劳务收到的现金 / 营业收入 $\times 100\%$
资产负债率 (%)	负债总额 / 资产总额 $\times 100\%$
债务资本比率 (%)	总有息债务 / (总有息债务 + 所有者权益) $\times 100\%$
总有息债务	短期有息债务 + 长期有息债务
短期有息债务	短期借款 + 应付票据 + 其他流动负债 (应付短期债券) + 一年内到期的非流动负债 + 其他应付款 (付息项)
长期有息债务	长期借款 + 应付债券 + 长期应付款 (付息项)
担保比率 (%)	担保余额 / 所有者权益 $\times 100\%$
经营性净现金流 / 流动负债 (%)	经营性现金流量净额 / [(期初流动负债 + 期末流动负债) / 2] $\times 100\%$
经营性净现金流 / 总负债 (%)	经营性现金流量净额 / [(期初负债总额 + 期末负债总额) / 2] $\times 100\%$
存货周转天数	360 / (营业成本 / 年初末平均存货)
应收账款周转天数	360 / (营业收入 / 年初末平均应收账款)
流动比率	流动资产 / 流动负债
速动比率	(流动资产 - 存货) / 流动负债
现金比率 (%)	(货币资金 + 交易性金融资产) / 流动负债 $\times 100\%$
扣非净利润	净利润 - 公允价值变动收益 - 投资收益 - 汇兑收益 - 资产处置收益 - 其他收益 - (营业外收入 - 营业外支出)
可变现资产	总资产 - 在建工程 - 开发支出 - 商誉 - 长期待摊费用 - 递延所得税资产
EBIT 利息保障倍数 (倍)	EBIT / (计入财务费用的利息支出 + 资本化利息)
EBITDA 利息保障倍数 (倍)	EBITDA / (计入财务费用的利息支出 + 资本化利息)
经营性净现金流利息保障倍数 (倍)	经营性现金流量净额 / (计入财务费用的利息支出 + 资本化利息)

⁴ 公司未经审计的 2019 年财务报表，因此，本报告中 2019 年指标计算涉及期初和期末平均余额的数据均使用 2020 年年初数。



附件 5 信用等级符号和定义

5-1 一般主体评级信用等级符号及定义

信用等级	定义	
AAA	偿还债务的能力极强，基本不受不利经济环境的影响，违约风险极低。	
AA	偿还债务的能力很强，受不利经济环境的影响不大，违约风险很低。	
A	偿还债务能力较强，较易受不利经济环境的影响，违约风险较低。	
BBB	偿还债务能力一般，受不利经济环境影响较大，违约风险一般。	
BB	偿还债务能力较弱，受不利经济环境影响很大，有较高违约风险。	
B	偿还债务的能力较大地依赖于良好的经济环境，违约风险很高。	
CCC	偿还债务的能力极度依赖于良好的经济环境，违约风险极高。	
CC	在破产或重组时可获得保护较小，基本不能保证偿还债务。	
C	不能偿还债务。	
展望	正面	存在有利因素，一般情况下，信用等级上调的可能性较大。
	稳定	信用状况稳定，一般情况下，信用等级调整的可能性不大。
	负面	存在不利因素，一般情况下，信用等级下调的可能性较大。

注：除 AAA 级、CCC 级（含）以下等级外，每一个信用等级可用“+”、“-”符号进行微调，表示略高或略低于本等级。

5-2 中长期债项信用等级符号及定义

信用等级	定义
AAA	偿还债务的能力极强，基本不受不利经济环境的影响，违约风险极低。
AA	偿还债务的能力很强，受不利经济环境的影响不大，违约风险很低。
A	偿还债务能力较强，较易受不利经济环境的影响，违约风险较低。
BBB	偿还债务能力一般，受不利经济环境影响较大，违约风险一般。
BB	偿还债务能力较弱，受不利经济环境影响很大，有较高违约风险。
B	偿还债务的能力较大地依赖于良好的经济环境，违约风险很高。
CCC	偿还债务的能力极度依赖于良好的经济环境，违约风险极高。
CC	在破产或重组时可获得保护较小，基本不能保证偿还债务。
C	不能偿还债务。

注：除 AAA 级、CCC 级（含）以下等级外，每一个信用等级可用“+”、“-”符号进行微调，表示略高或略低于本等级。