

证券代码：603268

证券简称：*ST松发

公告编号：2026-050

广东松发陶瓷股份有限公司 关于2025年年度报告的信息披露监管问询函的回复 公告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其内容的真实性、准确性和完整性承担法律责任。

广东松发陶瓷股份有限公司（以下简称“公司”、“*ST松发”或“松发股份”）近期收到上海证券交易所下发的《关于对广东松发陶瓷股份有限公司2025年年度报告的信息披露监管问询函》（上证公函【2026】0537号）（以下简称“《年报问询函》”），公司及相关中介机构就问询函关注的问题逐项进行了认真核查落实，现就有关问题具体回复如下：

问题一、关于生产经营及收入确认。年报显示，2025年公司实现营业收入216.39亿元，同比增长274.95%；归母净利润26.55亿元，同比增长1083.05%，净利率12.27%，同比增加8.38个百分点。其中船舶建造行业收入208.64亿元，毛利率18.87%，同比增加6.62个百分点。公司按照时段法确认收入，采用投入法确认履约进度。另公司本期销售费用0.27亿元，同比下降26.22%。

请公司：（1）按照业务类型列示船舶建造行业收入的具体构成，并结合合同主要条款，说明本年度收入确认的时点及依据，相关确认安排是否符合《企业会计准则》的相关规定；（2）补充披露报告期内正在履行和履行完毕的造船合同情况，包括但不限于对应客户、结算安排、预算总成本、预计建造周期、各年成本投入、履约进度、回款情况、收入确认及期末合同资产金额；（3）说明公司确定履约进度时，获取的内外部进度确认依据，结合确认依据说明履约进度确认是否合理；（4）结合行业周期、产品结构、成本费用构成等因素，说明公司造船业务毛利率及公司净利率同比大幅增长的原因，是否显著高于同业可比公司，如是，请补充说明原因及合理性；（5）补充说明销售费用具体构成，

说明其与营业收入呈反方向变动的原因及合理性，是否符合行业情况。

公司回复：

（一）按照业务类型列示船舶建造行业收入的具体构成，并结合合同主要条款，说明本年度收入确认的时点及依据，相关确认安排是否符合《企业会计准则》的相关规定

本期船舶建造行业收入主要分为三类：船舶建造业务、船舶分段业务、发动机及零部件业务，金额分别为 2,039,875.21 万元、14,784.99 万元、31,782.88 万元。其中船舶建造业务收入分船型的情况如下：

单位：万元

船舶类型	数量（艘）	收入金额
散货船	74	1,057,569.85
集装箱船	4	53,101.10
油轮	31	929,204.27
合计	109	2,039,875.21

上述业务类型的收入确认方式和合同主要条款如下：

业务类型	收入确认的时点及依据	合同主要条款
船舶建造业务	按照履约进度确认收入、结转成本。本公司采用投入法确定恰当的履约进度，按累计实际发生的合同成本占合同预算总成本的比例确定。	<p>主要订单付款条款： (1) 合同生效且卖方向买方开具履约保函后支付 10%-30%； (2) 船舶开工，开始钢板切割/船舶于船台或者船坞铺底/船舶下水等不同节点累计支付至合同价款的 30%-40%； (3) 船舶交付后支付剩余合同款项。</p> <p>转让权条款： 未经另一方事先书面同意（且该同意不得无故拒绝或拖延），任何一方均不得将本合同转让或更新给任何其他个人、商号、公司、法人或其他第三方”。该条款构成对合同权利及义务转让的实质性限制，在合同正常履行期间，未经双方事先书面同意，无法将船舶用于其他项目或转售给第三方。</p> <p>违约相关条款： 买方在收到卖方发出的付款要求后未能按照本合同第二条的规定向卖方支付约定的进度款项时，卖方应在违约发生日期后向买方发出通知。 若买方持续发生违约行为达二十（20）日，则卖方应享有以下全部权利： 若本合同被取消或解除，卖方有权宣布买方所有未付的进度款立即到期并应支付；且在做出上述宣布后，卖方有权立即要求买方支付所有未付的进度款的总额。 若上述权利不能被满足，卖方还可以采取的措施： (1) 卖方有权选择取消或解除本合同，但须已根据本条第 2 款规定通知买方其违约情况，并通过传真和/或电子邮件方式向买方发出此类通知，且获得书面确认。买方在收到此类取消或解除合同的传真和/或电子邮件通知后，所有买方供应品即刻成为卖方独有财产，船舶及其全部设备与机器应由卖方全权处置，以供出售或以其他方式处置； (2) 若取消或解除本合同，卖方将拥有完全的权利和权力自行决定是否完成船舶的建造，并可以在公开或私下拍卖中以卖方认为合适的条件出售该船舶，且无需对由此给买方造成的任何损失或损害负责。 (3) 如果销售所得款项不足以支付上述应支付的全部款项，买方应在接到卖方要求后立即向卖方支付差额。</p>
船用钢制结构体业务	于产品交付客户并报关出口，客户取得产品控制权，本公司确认收入	<p>交付条款： 承包商应在收到分包商的最终确认后安排承运人运输，并应在承运人到达预定日期前 10 天通知承运人的名称和承运人到达运输港的预定日期。</p> <p>付款条款： (1) 第一次付款：承包商开具保函且完成钢板切割时支付 20%； (2) 二次付款：船东接受大型组件后支付 40%； (3) 第三次付款：货物交付时支付 35%； (4) 第四次付款：交货 6 个月后支付 5%。</p>

业务类型	收入确认的时点及依据	合同主要条款
发动机及零部件业务	于产品交付客户并验收合格时，客户取得产品控制权，本公司确认收入	本合同项下柴油机在卖方完整性交货，由卖方负责运送至买方码头。本机按照整机交货，交货地点为买方指定的码头舱底交货，由买方负责吊卸本柴油机及附件。

根据《收入准则》相关要求，满足下列条件之一的，公司属于在某一时段内履行履约义务，按时段法确认收入：

- (1) 客户在公司履约的同时即取得并消耗公司履约所带来的经济利益；
- (2) 客户能够控制公司履约过程中在建的商品；
- (3) 公司履约过程中所产出的商品具有不可替代用途，且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。

公司船舶建造业务符合“时段法”确认收入条件中的“（3）公司履约过程中所产出的商品具有不可替代用途，且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”，具体分析如下：

1、公司所生产的船舶具有不可替代用途

根据《企业会计准则第 14 号——收入》及其应用指南的规定，“具有不可替代用途”是指因合同限制或实际可行性限制，企业不能轻易地将商品用于其他用途。在判断商品是否具有不可替代用途时，企业既应当考虑合同限制，也应当考虑实际可行性限制，但无需考虑合同被终止的可能性。

(1) 合同限制。公司船舶建造合同中关于转让权的条款约定“未经另一方事先书面同意（且该同意不得无故拒绝或拖延），任何一方均不得将本合同转让或更新给任何其他个人、商号、公司、法人或其他第三方”。该条款构成对合同权利及义务转让的实质性限制，在合同正常履行期间，未经双方事先书面同意，无法将船舶用于其他项目或转售给第三方。上述合同安排构成对船舶用途的强制性法律限制，符合准则关于“具有不可替代用途”中合同限制的判断标准。

(2) 实际可行性限制。公司在接到订单后，需依据客户的特定需求开展定制化设计，每艘船舶均配有独立的设计图纸、技术规格书及设备清单。船东通

常会综合自身的运营需求（如航线特点、货物类型）、特定功能需求、以及船舶技术参数等维度提出差异化要求；因此，即使对于相同型号、规格的船舶，由于行驶的航线不同，或不同客户对航速、能耗的要求有所不同，其在设计、结构、船体重量、所采用的设备等方面均可能存在重大差异。

其次，在船舶建造过程中，船东及其委派的监造代表、船级社均全程参与关键节点的检验与验收。包括但不限于钢材切割、分段合拢、设备安装、航行试验等环节，均需经船东或船级社书面确认。船舶建造所用钢板需按具体合同的技术要求进行定制化采购，包括钢板的牌号、规格、厚度等。钢板到厂后需经船东代表检验并标识合同号及分段号，实施严格的追溯管理，已切割、焊接并组装至特定分段中的钢板，无法在不造成重大物理变更及重新认证的情况下移作他用。上述监督与检验机制使得在建船舶的物理属性、技术状态与特定合同深度绑定，无法在不经船东及船级社重新认证的前提下变更用途。

因此，公司船舶产品受合同限制及实际可行性限制，在合同不发生重大变更或取消的情况下，公司所生产的船舶具有不可替代用途。

2、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

根据《企业会计准则第 14 号——收入》及其应用指南的规定，“有权就累计至今已完成的履约部分收取款项”是指在由于客户或其他方原因终止合同的情况下，企业有权就累计至今已完成的履约部分收取能够补偿其已发生成本和合理利润的款项，并且该权利具有法律约束力。

根据上述合同违约条款的约定，买方在交船前的任何一期违约，卖方有权选择取消或解除本合同，同时所有买方供应品即刻成为卖方独有财产，船舶及其全部设备与机器应由卖方全权处置；同时，卖方有权向买方追偿第 2 期、第 3 期、第 4 期和第 5 期合同款项。一般情况下，合同总金额大于总成本支出，因此公司有权收回的合同进度款项能够补偿已发生成本及合理利润，且该权利具有法律约束力。

基于合同约定主张上述权利的同时卖方还可以采取的措施如下：

①若在完工状态下出售，出售的收入用于支付所有销售费用、其他由于买方违约给公司造成的经济损失、所有未付的合同价格各期款项和/或未付的合同价格余款及利息。

②若在未完工状态下出售，公司出售收入用于支付所有销售费用、其他由于买方违约给公司造成的经济损失、建造该艘船舶的所有成本和/或公司已支付和/或要支付的该艘船舶的任何费用、开支、消费和/或专利税，并补偿因取消或解除该合同公司所遭受的合理数额的利润损失。

③如果销售所得款项不足以支付上述应支付的全部款项，买方应在接到卖方要求后立即向卖方支付差额。

综上，在合同签订后的任一时点，若因客户或其他方原因导致合同终止，企业基于合同约定均有权就累计至今已完成的履约部分向客户收取能够补偿企业已发生成本和合理利润的合同款项。同时，若在客户违约的情况下，公司还可以通过处置合同项下资产取得款项，作为通过诉讼等直接方式向客户收款的补充方式，充分保障公司收款权利的实现。因此，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从客户收取能够补偿已发生成本和合理利润的款项，符合在某一时段内履行的履约义务的条件。

对于船舶分段业务和发动机业务，根据合同条款相关产品均需在完整交付客户后客户才能获得相关产品的控制权，不满足《收入准则》中关于在某一时段内履行履约义务的条件，因此相关收入应当在客户取得相关商品控制权时点确认。

根据同行业公司披露的会计政策，同行业公司中国船舶、中船防务、天海防务、扬子江船业的船舶建造相关业务收入也采用时段法确认。

因此，公司船舶建造行业的收入确认方式符合《企业会计准则》的相关规定，且与同行业公司的收入政策一致。

(二) 补充披露报告期内正在履行和履行完毕的造船合同情况，包括但不限于对应客户、结算安排、预算总成本、预计建造周期、各年成本投入、履约进度、回款情况、收入确认及期末合同资产金额

1、已履行完毕合同情况

2025 年度，公司交付 17 艘船舶，已履行完毕的合同情况如下：

船东客户	船型	数量	单船合同金额 (美元)	单船预算 成本(人 民币)	2025 年度 收入金额 (人民币 万元)	回款情况
Fortune Ocean Shipping Limited	散货船	2	3000-4000 万美元	2-3 亿元	1,339.39	全部回款
Reederei H. Vogemann GmbH & Co. KG	散货船	6	3000-8000 万美元	2-5 亿元	94,766.50	全部回款
LASKARIDIS MARITIMES. A.	散货船	4	3000-4000 万美元	2-3 亿元	44,436.08	全部回款
Dynacom & Sea Traders S. A.	散货船、油轮	4	3000-15000 万美元	2-7 亿元	64,843.03	全部回款
Vanhui Shipping Co., Limited	散货船	1	3000-4000 万美元	2-3 亿元	17,977.02	全部回款

注：Fortune Ocean Shipping Limited 的两条散货船在 2025 年 1 月交付，大部分收入金额确认在 2024 年，故 2025 年确认的收入金额较少。

2、正在履行合同情况

截至 2025 年末，公司正在履行的船舶合同数量为 92 艘，对应产生当期营业收入 1,831,298.17 万元，其中前五名客户正在履约的合同有 44 艘，对应产生的当期营业收入为 1,001,619.22 万元，主要合同情况如下：

船东客户	船型	数量	单船合同金额 (美元)	单船预算成本 (人民币)	预计建造周期	结算安排
Dynacom & Sea Traders S. A.	散货船、油轮	16	3000 万美元-2 亿美元	2 亿元-7 亿元	2026-2027 年	分期付款
Reederei H. Vogemann GmbH & Co. KG	散货船、油轮	10	7000 万美元-1 亿美元	3 亿元-5 亿元	2026-2027 年	分期付款
Seatankers Management Co. Ltd.	油轮	6	1 亿美元-2 亿美元	6 亿元-7 亿元	2026-2027 年	分期付款
Laskaridis Maritime S. A.	散货船、油轮	10	3000 万美元-2 亿美元	2 亿元-7 亿元	2026-2027 年	分期付款
Capital Ship Management Corp.	油轮	2	7000 万美元-2 亿美元	4 亿元-7 亿元	2026-2027 年	分期付款

对应客户的收入和收款情况如下：

单位：人民币万元

船东客户	2025 年前投入	2025 年度投入	2025 年度收入金额	履约进度	回款情况	期末合同资产金额
Dynacom & Sea Traders S. A.	0-10 亿元	30-40 亿元	440,536.63	1 艘开工阶段；5 艘铺底阶段；10 艘下水阶段	179,673.66	329,510.31
Reederei H. Vogemann GmbH & Co. KG	0-3 亿元	10-20 亿元	216,193.98	6 艘开工阶段；3 艘铺底阶段；1 艘下水阶段	118,770.72	115,541.85
Seatankers Management Co. Ltd.	0-100 万元	20-30 亿元	322,947.71	2 艘开工阶段；4 艘铺底阶段	147,320.24	175,627.47
Laskaridis Maritime S. A.	0-100 万元	10-20 亿元	184,852.96	4 艘开工阶段；3 艘铺底阶段；3 艘下水阶段	81,863.15	103,072.04
Capital Ship Management Corp.	0-100 万元	0-10 亿元	83,949.30	1 艘开工阶段；1 艘下水阶段	26,251.59	57,722.04

综上，报告期内公司已经履行完毕 17 艘船舶对应的合同。其余已开工船舶合同也处于正常履约状态，不存在逾期的合同资产情况。

（三）说明公司确定履约进度时，获取的内外部进度确认依据，结合确认依据说明履约进度确认是否合理

公司确定履约进度时，综合参考了内部和外部单据，主要单据类型如下：

单据类型	单据名称	具体内容	在履约进度确认中的作用
内部单据	项目预算总成本	经公司内部审批的项目预算总成本，涵盖原材料成本（钢材、设备、舾装件等）、人工成本、专用费及间接费用	作为履约进度计算的分母，其准确性和及时更新直接决定履约进度的可靠性
内部单据	实际成本归集单据	包括钢材等原材料明细、人工统计表、劳务结算单等	作为履约进度计算的分子，反映已投入的实际成本
外部单据	船东代表/船级社签署的节点确认证书	船舶建造合同通常约定关键节点（开工、上船台/铺底、下水、试航、交付）需由船东代表或第三方监理机构现场检验并签署确认文件	船东及独立第三方对建造进度的确认，证明建造进度已达到相应阶段，是履约进度的重要佐证

单据类型	单据名称	具体内容	在履约进度确认中的作用
外部单据	客户回款凭证	按合同约定的里程碑节点收到结算款项的银行回单	客户付款行为是对履约进度的间接确认，与节点证明形成相互印证

根据上述资料，在内部管控方面，公司依托 ERP 系统实现采购、生产、财务模块的联动管理，确保实际发生成本归集的及时性与准确性。同时，公司建立了预算总成本的动态调整机制，每季度根据项目实际执行情况、原材料价格波动、设计变更等因素，对预算总成本进行审慎修订，并履行严格的内部审批程序，确保作为履约进度分母的预算总成本始终保持合理性，避免因预算偏差导致履约进度计算失真。

在外部资料方面，公司获取来自船东及外部第三方的资料对合同履行情况进行跟踪。船舶建造过程中，关键建造节点均需经过船东代表或船级社现场检验并签署确认证书，这些外部文件不仅反映了项目的实际建造进展，也为公司履约进度的确认提供了客观依据。此外，客户按照合同约定的里程碑节点支付款项，其付款行为本身也构成了对项目进度的间接认可，与节点确认证书形成双重验证。

公司每月在预提外协人工费用时，因人员变化及验收情况，与最终实际结算存在差异的情况，上述差异金额较小，计入实际结算当月，不具有重大性。

综上，公司确定履约进度所依据的内外部资料充分并相互印证补充，履约进度确认方式可靠，能够真实反映合同履行情况，符合《企业会计准则》相关规定及船舶制造行业惯例。

（四）结合行业周期、产品结构、成本费用构成等因素，说明公司造船业务毛利率及公司净利率同比大幅增长的原因，是否显著高于同业可比公司，如是，请补充说明原因及合理性

1、公司毛利率与同行业可比公司对比情况

公司 2025 年度毛利率指标与同行业可比公司对比情况如下：

公司	2025 年度	2024 年度
中国船舶	11.73%	9.57%
中船防务	12.00%	12.20%

公司	2025 年度	2024 年度
中国重工	14.38%	11.76%
天海防务	19.85%	14.77%
扬子江船业	34.24%	28.66%
平均	18.44%	15.39%
松发股份	18.87%	12.26%

注 1：上表中中国重工的毛利率为海洋运输装备产品的毛利率；中国船舶的毛利率为船舶造修及海洋工程的毛利率；中船防务的毛利率为散货船产品的毛利率；天海防务的毛利率为船海工程设计建造总承包业务的毛利率。

注 2：中国船舶及中国重工数据来源于 2025 年半年度报告，天海防务、中船防务及扬子江船业数据来源于 2025 年年度报告数据。

2024 年及 2025 年，公司船舶建造业务毛利率处于同行业可比公司毛利率范围内，与同行业可比公司毛利率平均值变动趋势保持一致，均呈上升态势。尽管上述可比公司的主营业务以船舶业务为主，但是各个可比上市公司的产品结构和生产的主要产品存在一定的差异。公司开工建造的船舶以散货船和油船为主。相比之下，中国重工及中国船舶的船舶产品以散货船、集装箱船、油船、LNG 船等为主，天海防务的船舶产品则包括运输船舶、海工船舶及特种船舶等，因此，公司与上述同行业可比公司的毛利率存在差异具备合理性。

2、公司净利率与同行业可比公司对比情况

公司 2025 年度净利率指标与同行业可比公司对比情况如下：

公司	2025 年度	2024 年度
中国船舶	8.32%	4.91%
中国重工	5.40%	2.40%
天海防务	6.57%	3.55%
中船防务	5.54%	2.43%
扬子江船业	30.28%	25.00%
平均	11.22%	7.66%
松发股份	12.27%	3.89%

注 1：中国船舶及中国重工数据来源于 2025 年半年度报告，天海防务、中船防务及扬子江船业数据来源于 2025 年年度报告数据。

公司净利率与同行业可比公司存在差异主要受前文所述毛利率差异以期间费用率差异的影响。期间费用率差异主要体现：1、销售费用率方面，船舶建造

行业销售费用率整体偏低，公司船舶建造业务销售费用率低于 1%，与可比公司整体差异较小。2、研发费用率方面，不同公司产品种类及下游应用领域存在差异，因此公司与可比公司支出的研发投入存在一定差异。3、管理费用率方面，公司与同行业可比公司员工平均薪酬受区域等因素存在差异，公司生产经营地主要位于环渤海地区，而同行业可比公司主要生产经营地位于长三角或者珠三角地区，以及部分可比公司存在停工损失以及股权激励费用，从而导致公司管理费用率与行业可比上市公司存在一定的差异。

综上所述，公司 2024 年和 2025 年的毛利率水平处于同行业公司平均水平附近，净利润率也处于合理区间。公司毛利率和净利润率的增长趋势与同行业可比公司基本一致，均呈现上升趋势，不存在与行业趋势背离的情况。

3、公司造船业务毛利率及公司净利率增长情况

2025 年公司造船业务毛利率同比提升 6.62 个百分点，净利率同比提升 8.38 个百分点，主要由于以下几个方面的综合作用：

(1) 规模效应逐步显现。随着公司在手订单的规模不断增加，开工建造的船舶数量也相应增多。因此，随着生产规模的扩大，固定成本得以摊薄，单位产品分摊的固定费用下降，从而导致净利率和毛利率呈现上升趋势。

(2) 产品结构优化。公司报告期内分船型的收入占比情况如下：

船型	2025 年度	2024 年度
	收入占比	收入占比
散货船	50.69%	74.74%
集装箱船	2.55%	-
油轮	44.54%	21.39%
其他	2.23%	3.87%
合计	100.00%	100.00%

通常情况下，集装箱船和油轮的毛利率相对较高。根据上表，2025 年公司高毛利率船型的收入占比提高。其中，油轮收入占比由 2024 年的 21.39% 提升至 44.54%；集装箱船业务实现突破，收入占比达到 2.55%。相比之下，毛利率相对较低的散货船收入占比由 74.74% 下降至 50.69%。由于油轮和集装箱船的平均

均毛利率明显高于散货船，收入结构的优化直接导致了公司整体毛利率水平的提升。

综上所述，公司造船业务毛利率及净利率的增长，一方面由于行业景气周期下各船型盈利能力普遍提升，另一方面由于公司优化产品结构、高附加值船型的销售占比，同时规模效应进一步增强了盈利能力。上述变动与同业可比公司的业绩变动趋势一致，符合公司实际经营情况。

（五）补充说明销售费用具体构成，说明其与营业收入呈反方向变动的原因及合理性，是否符合行业情况

2025 年公司完成重大资产重组，根据同一控制下企业合并的会计处理原则，对报告期内的财务数据进行了追溯调整。因此报告期内的销售费用数据同时包含了置入的船舶建造业务和置出的陶瓷业务相关费用。销售费用按不同业务分类具体构成如下：

单位：元

业务类型	2025 年度	2024 年度
船舶建造业务	11,293,816.61	5,545,689.27
陶瓷业务	15,298,374.53	30,496,576.58
合计	26,592,191.14	36,042,265.85

根据上表，由于 2025 年度仅包含陶瓷业务 1-5 月的费用，而 2024 年度则包含陶瓷业务全年的费用，陶瓷业务销售费用的大幅减少是导致 2025 年整体销售费用同比下降的主要原因。

船舶建造业务相关销售费用同比情况如下：

单位：元

项目	本期数	上期数
员工薪酬	6,770,612.90	4,076,192.90
办公费用	1,137,886.39	254,386.60
业务招待费	1,431,735.22	433,689.10
折旧摊销费	270,056.91	333,990.38
差旅交通车辆费	721,887.38	223,129.71
业务宣传费	931,507.69	207,920.80

其他	30,130.12	16,379.78
合计	11,293,816.61	5,545,689.27

根据上表，公司船舶建造业务销售费用主要为员工薪酬及办公招待费用，随着公司业务规模持续扩大、新接订单量稳步增加，与船舶建造业务相关的销售费用较 2024 年度有所上升，主要体现在销售人员薪酬成本的增加，这与业务规模的扩张趋势保持一致。

同行业可比上市公司销售费用率情况具体如下：

公司	本期数
中国船舶	0.21%
中国重工	0.35%
中船防务	0.41%
松发股份	0.05%

注 1：中国船舶数据来源于 2025 年三季度报告，中国重工数据来源于 2025 年半年度报告；中船防务数据来源于 2025 年年度报告。

从上表可知，船舶建造行业销售费用率整体偏低，公司船舶建造业务销售费用占比及同行业可比上市公司均低于 1%，整体差异较小。

综上所述，公司销售费用的变动主要受重大资产重组导致的业务范围变化影响，剔除该因素后，船舶建造业务销售费用随收入增长而合理增加，销售费用的变动趋势与业务结构变化及收入增长情况相匹配，且与同行业公司基本一致，不存在异常情形。

年审会计师意见：

（一）核查程序：

- 1、了解和评价与收入确认相关的内部控制设计及运行有效性；
- 2、检查船舶建造合同、船级社节点证明、船东回款记录、交船协定书等支持性文件；
- 3、执行函证程序，向主要客户确认合同信息、履约情况及收款情况；
- 4、对于按履约进度确认的收入，检查合同总收入和预算总成本的合理性，复核履约进度计算的准确性；

5、执行分析性程序，如毛利率分析、收入波动分析、与同行业对比等。

(二) 核查意见：

经核查，我们认为：

1、公司收入确认方法符合《企业会计准则》相关规定，与同行业可比公司不存在差异，收入确认真实、准确、完整；

2、公司报告期内毛利率、净利率符合公司的实际经营情况及行业周期特点，与同行业可比公司业绩变动趋势一致；

3、公司报告期内销售费用变动合理，与业务结构变化及收入增长情况相匹配。

问题二、关于合同资产及产能情况。年报显示，公司期末合同资产103.80亿元，同比增长352.97%，占营业收入的47.97%，应收账款1.17亿元。其中，仅对合同资产中应收质保金计提坏账准备5.5万元。此外，年报显示公司2025年全年共交付各式船舶17艘；前期相关公告显示公司2025年共计签约各式船舶数量70艘，2026年1-3月签署订单的各式船舶数量共75艘。

请公司：（1）列示合同资产余额前5名客户的名称、期末余额、形成时间、预计结算时间，并结合交付进展、付款安排及客户履约能力评估相关资产是否存在结算风险；（2）详细披露合同资产减值准备的减值测试过程，包括但不限于测算方法、参数等，说明合同资产减值准备计提是否充分；（3）结合公司业务性质、客户特征、可比公司情况，说明合同资产余额占营业收入比重较高的原因及合理性，是否符合行业惯例，是否存在长期未结算的合同资产。（4）结合公司已有产能、在建产能、在手订单、交付安排等论证公司是否对所签合同具备充分的履约能力，是否存在无法按期交付的风险。

公司回复：

（一）列示合同资产余额前5名客户的名称、期末余额、形成时间、预计结算时间，并结合交付进展、付款安排及客户履约能力评估相关资产是否存在结算风险

公司合同资产主要由按履约进度确认收入但尚未达到合同约定结算节点的款项构成，2025 年末合同资产前五名客户具体情况如下：

单位：万元

船东客户	期末余额	开工时间	2025 年末状态	预计结算时间	交付进展
Dynacom & Sea Traders S.A.	329,510.31	2024-2025 年	1 艘 开工阶段；5 艘 铺底阶段；10 艘 下水阶段	2026-2027 年	已交付 8 艘
Seatankers Management Co. Ltd.	175,627.47	2024-2025 年	2 艘 开工阶段；4 艘 铺底阶段	2026-2027 年	尚未交付
Reederei H. Vogemann GmbH & Co. KG	115,541.85	2024-2025 年	6 艘 开工阶段；3 艘 铺底阶段；1 艘 下水阶段	2026-2027 年	已交付 1 艘
Laskaridis Maritime S.A.	103,072.04	2024-2025 年	4 艘 开工阶段；3 艘 铺底阶段；3 艘 下水阶段	2026-2027 年	已交付 2 艘
Capital Ship Management Corp.	57,722.04	2024-2025 年	1 艘 开工阶段；1 艘 下水阶段	2026-2027 年	已交付 1 艘

注：2025 年 12 月 31 日至本回复出具日，所有已交付船只相关合同资产均已结算。

根据上表，截至 2025 年末，前五大船东客户合同资产对应的船舶项目均按合同计划正常推进，未出现重大延期或停工情况。其中部分项目已进入试航或待交付阶段接近交船节点，且在期后均正常交付。根据合同约定，船舶交付时船东需要完成 100% 合同价款的支付，因此按上述合同预计交付情况，2025 年末合同资产不存在结算风险。

从付款安排来看，船舶建造合同普遍采用分节点付款方式，通常设置签约、开工、铺底、下水、交付等关键付款节点。合同资产对应的是已完成的履约进度与已结算款项之间的差额，随着后续节点的达成，相应款项将陆续达到结算条件。上述客户的付款节点均按合同约定正常付款，未出现逾期付款情形。

从客户履约能力来看，上述客户均为国外知名航运企业，客户资信状况良好，资金实力雄厚，历史履约记录正常；同时，公司已通过客户背景调查、履约保函等方式有效控制信用风险。

综上所述，公司合同资产前五大客户对应的项目交付进展正常，付款安排执行良好，客户履约能力较强，相关资产不存在重大结算风险。

(二) 详细披露合同资产减值准备的减值测试过程，包括但不限于测算方法、参数等，说明合同资产减值准备计提是否充分

根据《企业会计准则》相关规定，合同资产是指公司已向客户转让商品而有权收取对价的权利，且该权利取决于时间流逝之外的其他因素。公司拥有的、无条件（仅取决于时间流逝）向客户收取对价的权利作为应收款项列示。

公司的合同资产主要包括处于质保期内的质保金和与产品建造相关的合同资产两类。公司根据信用风险特征组合计提减值准备的组合类别及确定依据如下：

组合名称	确定组合的依据
处于质保期内的质保金	根据业务性质，未到期质保金具有类似的信用风险特征
与产品建造相关的合同资产	根据业务性质，已完工未结算款项具有类似的信用风险特征

处于质保期内的质保金为交船后根据合同约定尚未支付的剩余合同款项，需等质保期满后支付，其收回性存在一定的风险，因此参照应收账款的坏账政策计提减值；与产品建造相关的合同资产反映已履约但尚未结算的工程进度。从目前公司经营情况来看：①船舶毛利率相对较高，预计总成本未发生不利变化，项目整体未发生亏损迹象；②合同履约进度正常，无重大违约风险，且客户财务状况良好，无违约迹象；③合同条款约定的违约责任中公司有权利收回投入的成本及利润。

公司船舶建造合同生效时一般会收到一定比例的预付款，根据不同的建造节点，还会陆续收到后续进度款，在交船时结清所有合同价款。在交船前收到的预付款比例通常在合同总额的40%左右。若合同正常履行未发生违约，在交船时能收到剩余合同款项，相应的合同资产不存在减值。若合同发生违约，根据合同中违约条款的相关约定，卖方有权保留所收到的预付款，且有权处置在建船舶；截止资产负债表日，公司评估目前船舶市场行情相对较好，且公司建造的基本为市场主流船型，因此预计即使船东违约后在建船舶仍可以按照合理

价格进行对外销售；根据保留的预付款和处置船舶的净收益计算可变现净值预计大于合同资产的账面价值，合同资产不存在减值迹象，无需计提减值准备。

中国船舶 2024 年年度报告披露的合同资产情况如下：

单位：元

项 目	账面余额	减值准备	账面价值
造船相关合同资产	6,252,955,678.32	-	6,252,955,678.32
机电设备及其他	164,643,142.94	3,750,213.00	160,892,929.94
合计	6,417,598,821.26	3,750,213.00	6,413,848,608.26

中船防务 2025 年年度报告披露的合同资产情况如下：

单位：元

项 目	账面余额	减值准备	账面价值
与造船相关的合同资产	1,661,203,018.03	-	1,661,203,018.03
与钢结构工程相关的合同资产	223,669,602.13	-	223,669,602.13
原计入应收账款的未到期质保金	733,955,804.27	-	733,955,804.27
合 计	2,618,828,424.43	-	2,618,828,424.43

根据上表，同行业可比公司针对船舶建造相关的合同资产存在未计提减值准备的情形，且合同资产整体计提的减值比例较低。

综上，公司合同资产的信用风险组合分类合理，符合公司业务特点；减值准备计提充分，与同行业可比公司情况基本一致。

（三）结合公司业务性质、客户特征、可比公司情况，说明合同资产余额占营业收入比重较高的原因及合理性，是否符合行业惯例，是否存在长期未结算的合同资产

1、结合公司业务性质、客户特征、可比公司情况说明合同资产余额占营业收入比重较高的原因及合理性

公司主营业务为船舶及高端装备的研发、生产及销售，主要产品涵盖散货船、油轮、集装箱船及气体运输船等主流船型。

从当前在手订单来看，公司的主要船东客户（船舶最终所有方）均为全球

行业内知名企业，部分主要客户介绍如下：

序号	船东名称	船东介绍
1	Mediterranean Shipping Company S.A	Mediterranean Shipping Company S.A, 于1970年建立，总部位于瑞士日内瓦。是一家从事航运和物流业务的全球化企业，发展至2023年已在155个国家和地区开展其业务，Alphaliner数据显示，截至2025年2月11日，MSC运营船队规模继续扩大，突破600万TEU，其运力位于全球航运公司前列。
2	Sea Traders S.A.	Dynacom Tankers于1991年成立，Sea Traders于1974年成立，二者均为George Procopiou家族旗下船舶公司。George Procopiou家族旗下船队总数达170余艘，总运力1163万载重吨，对外提供干散货运输、原油运输和专业海运业务，在全球海运物流行业拥有广泛及良好的运营记录，是希腊第五大船东，经营稳健，实力雄厚。
	Dynacom Tankers Management Ltd.	
3	H. Vogemann Reederei Services GmbH & Co. KG	Vogemann Reederei于2020年在德国注册成立，系H. Vogemann集团旗下的船舶经纪公司。H. Vogemann集团创立于1886年，是德国知名的航运公司之一，经过持续的发展，现已成为德国最大的独立租船经纪企业之一。
4	Winning International Group PTE LTD	Winning Shipping (S) Pte. 是一家集船东业务、航运运营、海上转运、船舶管理、矿业开发和铁路建设于一体的综合性集团公司。集团总部设在新加坡，目前韦立是世界最大的铝土矿海运商。韦立国际集团控制和运营船只超过100艘，并拥有一支由43艘好望角型散货轮组成的自有船队，总载重吨位达到800多万吨，总运力目前位居全球前列。
5	SEATANKERS	Seatankers是挪威航运大亨约翰·弗雷德里克森（John Fredriksen）及其家族控制的私营航运公司，成立于1986年，拥有多元化的船队，活跃于全球原油和成品油运输市场，业务涵盖油轮运输、海工船作业和液化天然气运输等多个领域。Seatankers集团旗下拥有多家上市公司，包括Frontline、Golden Ocean Group等。

在行业内，按照惯例，客户的付款方式通常为：按照签约、开工、铺底、下水和交付五个关键里程碑节点付款，即船舶建造达到相应里程碑节点时才付款。付款比例因船舶类型和个别船东客户的议价能力而略有不同，但最后一笔款项通常占合同价款金额比例最大。公司主要客户均为国际知名航运企业，公司的收款方式也是通过与客户磋商而来，收款模式与行业惯例一致。

按照《企业会计准则》的相关规定，根据公司自身业务性质以及履约合同的约定，公司业务属于在某一时段内履行履约义务，按照投入法确认收入。因此，公司按照船舶建造的投入进度来确认相应的收入。鉴于，收入确认进度与收款进度在时间上会存在一定的错配。通常情况下，在船舶开工建造的后期，但尚未完成交船验收时，船舶建造的投入进度会快于收款进度，公司基于履约

义务产生的合同资产会大于合同负债，从而导致在船舶交付前公司账面会产生较大的合同资产。

综上所述，公司合同资产余额占营业收入比重较高系公司收入确认与收款权存在错配导致，也是由于船舶建造行业特性决定，符合行业惯例，具备合理性。

2、同行业公司情况

公司与同行业公司合同资产平均余额占营业收入比重情况如下：

同行业公司	合同资产平均余额/营业收入
中国船舶	6.44%
中国重工	9.82%
中船防务	12.18%
天海防务	26.02%
扬子江船业	20.04%
松发股份	29.28%

注：中国船舶、中国重工数据来源于 2024 年年度报告，中船防务、天海防务、公司数据来源于 2025 年年度报告。

与同行业公司相比，公司合同资产平均余额占营业收入比重相对较高，主要系以下原因：

公司发展速度较快，期末待交付船舶数量大幅提升，导致期末合同资产余额占比相对较大。

目前，公司正处于快速发展阶段，2025 年度实现营业收入 216.39 亿元，同比增长 274.95%，实现归属于上市公司股东的净利润 26.55 亿元，较上年同期增加 1083.05%，公司营业收入和利润规模基数相对较小，增速较快。而同行业公司已经过多年发展，营收规模和利润规模增速相对稳定。在业务规模快速发展的背景下，公司批量化建造、节拍化交付能力显著增强，截至 2025 年末待交付船舶数量大幅提升。2025 年全年，公司共交付船舶 17 艘，而 2026 年一季度，公司实现交付船舶达 14 艘，同比大幅增长。2026 年一季度交付船舶对应 2025 年末产生的合同资产占 2025 年末合同资产总余额比例为 29.54%。由于船舶交付前已基本建造完毕，但根据合同约定，尚未达到交付收款条件，因此，

2025 年末待交付船舶产生的合同资产规模相对较大，具备合理性。

综上所述，公司合同资产余额占营业收入比重较大主要是因为公司发展速度较快，截至 2025 年末待交付船舶数量大幅提升，导致期末合同资产余额相对较大。

3、公司不存在长期未结算的合同资产

2024 年末、2025 年末公司合同资产情况如下：

单位：万元

时间	合同资产余额	后续情况
2024 年末	229,155.40	截至目前，该部分合同资产对应船舶均已交付，对应合同项下款项均已收讫。
2025 年末	1,037,979.95	截至目前，该部分合同资产对应船舶，已交付 14 艘，占合同资产余额比例为 29.54%，其余正在按计划建设中。

如上表所示，公司 2024 年末合同资产余额为 229,155.40 万元，该部分合同资产对应船舶均已交付，对应合同项下款项均已收讫；2025 年末合同资产余额为 1,037,979.95 万元，截至目前，该部分合同资产对应船舶已交付 14 艘，占合同资产余额比例为 29.54%，其余船舶正在按计划建设中，未来随着船舶建设进度推进以及收款成就达成，该部分合同资产将陆续进行结算。因此，公司不存在长期未结算的合同资产。

（四）结合公司已有产能、在建产能、在手订单、交付安排等论证公司是否对所签合同具备充分的履约能力，是否存在无法按期交付的风险

船舶合拢作为船舶建造中的关键核心生产环节，拥有船位数量多少是衡量船企产能的关键因素之一。由于船舶属于定制化的产品，每年可生产的船舶数量一方面取决于当年计划生产船舶的类型及规格，另一方面则主要取决于空余船位的数量。

目前，公司主要生产和销售的船型为 8.2 万-32.5 万 DWT 的散货船、11.4 万 DWT-30.6 万 DWT 的油轮和 2700TEU-24000TEU 的集装箱船，基于公司现有生产设施以及在建生产项目来看，公司已经拥有 10 个可同时生产 20 万 DWT 以下吨位船舶的船位和 8 个可同时生产 20 万 DWT 以上吨位船舶的船位，公司在建项目投产后可新增 4 个同时建造 20 万 DWT 以上吨位船舶的船位，该船位预计将

于 2026 年下半年投入使用，届时公司将拥有同时建造 10 个 20 万 DWT 以下吨位船舶的船位和同时建造 12 个 20 万 DWT 以上吨位船舶的船位，共计 22 个船位，结合行业船位使用 3-4 个月左右的时长进行估算，公司预计每年可生产约 66-88 艘船舶。截至 2025 年 12 月 31 日，公司已签约生效的在手订单为 190 艘，且合同约定交期已排至 2029 年，结合公司预计每年可用的船位数量来看，公司对所签约的合同具备充分的履约能力。公司在与客户签订相关订单时，已全面考量自身技术实力、生产排期、履约风险等因素，已安排合理的生产计划与交付计划，不存在无法按期交付的风险。

年审会计师意见：

（一）核查程序：

- 1、获取合同资产明细，检查相关合同条款、履约进度确认资料；
- 2、结合同行业情况、客户资信及期后结算情况，评估减值计提的合理性；
- 3、执行函证程序，向主要客户确认合同信息、履约情况及收款情况。

（二）核查意见：

经核查，我们认为：

- 1、公司合同资产减值准备计提充分，与同行业可比公司情况基本一致；
- 2、公司期末合同资产规模符合公司业务特性与行业惯例，且应收账款与合同资产平均余额占营业收入比重与同行业水平不存在重大差异；
- 3、公司期末不存在长期未结算的合同资产。

问题三、关于存贷双高及流动性风险。年报显示，公司期末货币资金 72.15 亿元，其中受限资金 12.58 亿元，主要系为公司借款提供质押担保；短期借款 58.87 亿元，一年内到期的非流动负债 52.39 亿元，长期借款 36.44 亿元，期末资产负债率 80.86%，流动比率 0.91，速动比率 0.75。同时，2025 年公司仅实现利息收入 0.43 亿元，而支付利息费用 5.85 亿元。

请公司：（1）补充披露公司存款的具体性质、存放期限、存放金融机构名称、利率水平、日均存款余额、单日最高金额；（2）补充披露资金质押担保的具体情况，包括但不限于贷款对象、贷款额度、公司以货币资金质押获取贷款的原因和合理性，以及相关资金是否有被行使质权的风险；（3）说明报

告期内公司货币资金平均余额与利息收入的匹配性，有息负债平均余额与利息费用的匹配性；（4）说明主要有息负债的金额、利率、期限、融资用途等，并结合公司贷款成本、财务管理模式和资金使用计划等，说明公司货币资金与有息负债均较高的合理性，是否符合公司所处行业及阶段的经营特点；（5）结合货币资金、现金流等情况，说明公司是否存在流动性风险，以及公司拟采取的应对措施。

公司回复：

（一）补充披露公司存款的具体性质、存放期限、存放金融机构名称、利率水平、日均存款余额、单日最高金额

2025年12月31日，公司存款按性质区分的情况列示如下：

单位：万元 币种：人民币

存款性质	期末余额	占比
活期存款	595,708.55	82.56%
保函保证金	98,432.91	13.64%
信用证保证金	13,505.51	1.87%
银行承兑汇票保证金	8,727.57	1.21%
大额存单	5,140.12	0.71%
合计	721,514.66	100.00%

截至报告期末，公司存款合计721,514.66万元，均为公司自有货币资金，资金构成主要包括满足日常生产经营周转需求的活期存款，以及为开展船舶建造业务开立保函所缴存的保函保证金。2025年度日均存款余额456,877.30万元，为2025年度公司存款的平均持有水平，与公司营运资金周转节奏、日常生产经营资金储备及支付需求高度匹配。2025年度公司单日最高金额为818,825.44万元，为2025年度公司存款的单日余额峰值。该峰值一方面系公司收到前次募集资金39.35亿元，另一方面系公司金融机构借款增加及收到货款综合导致银行存款余额大幅攀升，进而形成当期单日存款余额峰值。

2025年12月31日，公司期末余额1亿元以上的账户合计占期末货币资金比例为63.78%，主要存款账户的具体情况如下：

单位：万元

序号	公司主体	账户号码	开户银行	存款性质	存放期限	账户币种	利率水平	期末余额 (人民币)
1	恒力重工集团有限公司	1000****5342	中国进出口银行	活期存款	无固定期限	人民币	0.05%	75,005.88
2	恒力造船(大连)有限公司	5320****8696	兴业银行	活期存款	无固定期限	美元	0.05%-4.50%	74,114.85
3	恒力造船(大连)有限公司	3712****5139	光大银行	活期存款	无固定期限	美元	0.05%-3.50%	56,457.82
4	恒力造船(大连)有限公司	2125****1516	建设银行	活期存款	无固定期限	美元	0.05%-4.42%	54,576.89
5	恒力造船(大连)有限公司	8110****1576	中信银行	活期存款	无固定期限	美元	0.05%-3.90%	25,881.38
6	恒力造船(大连)有限公司	3225****0170	恒丰银行	活期存款	无固定期限	美元	0.05%-3.70%	23,919.59
7	恒力造船(大连)有限公司	5320****4421	兴业银行	活期存款	无固定期限	美元	0.05%-4.50%	23,861.24
8	恒力造船(大连)有限公司	2066****8876	兴业银行	活期存款	无固定期限	美元	0.05%	21,190.01
9	恒力重工集团有限公司	3225****3268	建设银行	活期存款	无固定期限	人民币	0.05%	13,048.14
10	恒力造船(大连)有限公司	1054****0609	农业银行	活期存款	无固定期限	美元	0.05%-3.75%	11,216.62
11	恒力造船(大连)有限公司	3451****1085	农业银行	活期存款	无固定期限	美元	0.05%-4.53%	10,920.01
12	恒力造船(大连)有限公司	3039****5118	江苏银行	活期存款	无固定期限	美元	3.95%-4.40%	10,646.44
13	恒力造船(大连)有限公司	7519****4087	浦东发展银行	活期存款	无固定期限	美元	0.05%	10,556.55
14	恒力造船(大连)有限公司	4119****0111	招商银行	活期存款	无固定期限	人民币	1.00%-1.30%	10,452.28
15	恒力造船(大连)有限公司	5105****2194	苏州银行	活期存款	无固定期限	美元	0.05%	10,330.01
16	恒力造船(大连)有限公司	4119****0199	招商银行	保函保证金	固定期限	人民币	0.05%-1.95%	28,007.03
总计								460,184.74

注：上表中公司在各合作银行开立的美元账户执行分层利率计息规则，各层级利率根据账户当日余额确定，其中最低余额层级适用单位活期存款挂牌利率如 0.05%，更高余额层级以美元隔夜 SOFR 利率为基准利率，按约定基点进行浮动调整。

(二) 补充披露资金质押担保的具体情况，包括但不限于贷款对象、贷款额度、公司以货币资金质押获取贷款的原因和合理性，以及相关资金是否有被行使质权的风险

2025 年 12 月 31 日，公司受限资金情况如下所示：

单位：万人民币元、万美元

序号	公司主体	受限资金金额	金融机构	受限资金对应业务额度
1	恒力造船（大连）有限公司	2,125.67	IBK 企业银行	US\$2,872.00
2	恒力造船（大连）有限公司	3,801.71	渤海银行	US\$5,175.00
3	恒力造船（大连）有限公司	2,150.00	东亚银行	US\$2,940.00
4	恒力造船（大连）有限公司	7,134.48	华夏银行	US\$9,720.00
5	恒力造船（大连）有限公司	2,330.00	南洋商业银行	US\$2,872.00
6	恒力造船（大连）有限公司	2,265.00	平安银行	US\$3,080.00
7	恒力造船（大连）有限公司	7,831.86	浦发银行	US\$10,350.00
8	恒力造船（大连）有限公司	2,260.36	三井住友银行	US\$3,064.80
9	恒力造船（大连）有限公司	6,632.49	兴业银行	US\$8,596.40
10	恒力造船（大连）有限公司	30,528.85	招商银行	US\$3,661.05
11	恒力造船（大连）有限公司	2,258.00	光大银行	US\$3,072.00
12	恒力造船（大连）有限公司	8,164.22	建设银行	US\$10,492.16
13	恒力造船（大连）有限公司	5,400.00	中国进出口银行	US\$7,218.00
14	恒力造船（大连）有限公司	5,815.44	中国银行	US\$7,639.80
15	恒力造船（大连）有限公司	9,693.28	中信银行	US\$13,186.50
16	恒力造船（大连）有限公司	2,141.09	交通银行	18,335.57
17	恒力造船（大连）有限公司	4,146.01	浦发银行	10,003.85
18	恒力造船（大连）有限公司	1,413.46	招商银行	1,413.46
19	恒力造船（大连）有限公司	3,120.22	民生银行	21,015.16
20	恒力造船（大连）有限公司	996.11	邮政储蓄银行	9,961.12
21	恒力造船（大连）有限公司	5,145.74	浙商银行	5,140.12
22	恒力造船（大连）有限公司	6,736.09	江苏银行	13,536.84
23	恒力发动机（大连）有限公司	2,942.69	兴业银行	8,135.78
24	恒力发动机（大连）有限公司	49.75	交通银行	460.02
25	恒力发动机（大连）有限公司	399.06	农业银行	399.06
26	恒力发动机（大连）有限公司	170.78	招商银行	121.28
27	恒力精密铸造（大连）有限公司	153.74	招商银行	153.74
合计		125,806.11		

截至 2025 年末，公司受限资金主要系因生产经营活动需要开具保函、银行承兑汇票、以及开立信用证对应产生的保函保证金、银行承兑汇票保证金及信用证保证金。

1、保函保证金

保函保证金系船企按照银行规定比例缴存的专项用于开具保函的担保资金。根据船舶制造行业惯例，船东为有效管控船舶建造项目履约风险，在向船厂支付船舶建造预付款时，通常要求船厂提供具备较强履约保障能力的担保文件，即由船厂向银行申请开立的预付款保函，作为船东支付预付款的重要前提条件。

同行业可比公司开具保函情况如下所示：

企业名称	披露内容
中国船舶	截至 2025 年 6 月 30 日，本公司下属子公司已开具尚未到期的保函情况人民币 7,150,394,719.91、美元 6,084,191,382.84、欧元 239,061,539.22
中国重工	截至 2025 年 6 月 30 日，本集团开具非融资保函金额为人民币 3,513,585,377.38、美元 6,098,149,052.58、欧元 456,127.10
天海防务	保函保证金 149,949,278.90 元
中船防务	于年末，本集团已开具尚未到期的保函人民币 2,473,396,439.42、美元 1,383,732,804.00

注：数据来源于同行业上市公司定期报告

预付款保函是船舶建造领域通用的履约保障与风险防控机制。若船企未能按期完成船舶建造并退还船东已支付的预付款，开立保函的金融机构将代为向船东偿付预付款；偿付后，金融机构依法有权对船厂缴存的保函保证金行使优先受偿权。公司目前生产经营状况稳定、有序、顺畅，各项船舶建造业务按计划正常推进，履约情况良好，不存在违约的情形。截至目前，公司严格按照合同约定及行业惯例履行船舶建造义务，未发生任何因自身原因导致无法履约、需由金融机构代为偿付预付款的情况，亦不存在保函保证金被行使质权的情形。

2、银行承兑汇票保证金及信用证保证金

银行承兑汇票保证金和信用证保证金为公司在开立银行承兑汇票业务和信用证业务时，按银行要求预先缴存的保证金，该业务均系企业在日常经营活动中的常规业务。

综上所述，公司受限货币资金主要构成为保函保证金、银行承兑汇票保证金及信用证保证金，上述保证金均系公司为保障日常生产经营、商务结算及履约担保业务正常开展而按金融机构要求缴存的专项保证金，相关保证金资金权属清晰。2025 年度公司生产经营状况良好，营业收入、净利润大幅增长，盈利能力极佳。同时，公司资信状况保持优良水平，过往信贷记录无逾期、欠息等不良情形，相关保证金业务不存在被相关方行使质权的风险。

（三）说明报告期内公司货币资金平均余额与利息收入的匹配性，有息负债平均余额与利息费用的匹配性

1、货币资金平均余额与利息收入匹配情况

月末货币资金余额：

单位：万元 币种：人民币

时间	2025年1月	2025年2月	2025年3月	2025年4月	2025年5月	2025年6月
月末货币资金余额	405,932.84	387,563.40	333,177.86	327,645.44	340,245.24	415,663.25
时间	2025年7月	2025年8月	2025年9月	2025年10月	2025年11月	2025年12月
月末货币资金余额	362,994.35	741,942.65	542,090.36	513,644.38	552,396.64	721,514.66

货币资金平均利率情况如下：

项目	2025年度
利息收入	4,340.50
货币资金月均余额	470,400.92
货币资金平均利率	0.92%

注：货币资金月均余额=2025年月度货币资金余额之和/12

2025年度，公司货币资金主要由活期存款及保函保证金构成。受各账户资金存量规模差异影响，存款利率略有差异。其中，2025年公司人民币主要账户活期存款利率区间为0.05%-1.30%，美元主要账户活期存款利率区间为0.05%-4.53%，人民币主要账户保函保证金存款利率区间为0.05%-1.95%。2025年度公司货币资金平均利率为0.92%，处于市场合理区间，货币资金平均余额与利息收入匹配良好。

2、有息负债平均余额与利息费用匹配情况

单位：万元 币种：人民币

有息负债	2025年1月	2025年2月	2025年3月	2025年4月	2025年5月	2025年6月
月末有息负债余额	1,220,719.63	1,290,682.17	1,347,718.32	1,492,086.73	1,614,607.71	1,808,560.51
有息负债	2025年7月	2025年8月	2025年9月	2025年10月	2025年11月	2025年12月
月末有息负债余额	1,997,639.55	2,078,404.83	2,009,994.58	2,152,567.62	2,297,432.72	2,403,161.00

借款平均利率情况如下：

项目	2025年度
利息支出	60,531.93
借款平均余额	1,809,464.61
借款平均利率	3.35%

注：借款平均余额=2025年月末有息负债余额之和/12

公司有息负债主要由短期借款、长期借款、长期应付款、租赁负债及其他应付款构成，融资品种涵盖银行流动资金贷款、融资租赁及关联方资金拆借等，符合公司船舶建造业务周期长、资金投入密集的经营特征。各融资品种利率水平因期限结构、担保方式及市场环境差异，分布于 1.90%-4.68% 区间内。2025 年度，公司借款平均利率为 3.35%，处于前述利率区间内，有息负债平均余额与利息费用相匹配。

（四）说明主要有息负债的金额、利率、期限、融资用途等，并结合公司贷款成本、财务管理模式和资金使用计划等，说明公司货币资金与有息负债均较高的合理性，是否符合公司所处行业及阶段的经营特点

1、公司主要有息负债金额、利率、期限及融资用途

2025 年 12 月 31 日，公司主要有息负债情况如下：

单位：万元

核算科目	贷款主体	贷款本金	年利率/租息率	借款期限
短期借款	恒力造船（大连）有限公司	39,999.42	2.90%	1 年期
		10,000.00	2.95%	1 年期
		2,077.44	2.75%	1 年期
		50,000.00	3.20%	1 年期
		50,000.00	4.30%	1 年期
		24,910.00	2.11%	1 年期
		20,895.33	2.60%	6 个月
	恒力发动机（大连）有限公司	18,801.33	2.85%-2.90%	1 年期
恒力精密铸造（大连）有限公司	1,000.00	2.60%	1 年期	
小计		217,683.52	-	-
长期借款	恒力重工集团有限公司	80,000.00	2.70%	6 年期
	恒力造船（大连）有限公司	138,462.35	3.65%	24 个月
		16,000.00	1.90%	15 个月
		99,800.00	3.90%	5 年期
		199,990.00	3.48%-3.80%	14 个月
		28,900.00	3.20%	24 个月
		129,560.00	3.20%	18 个月/24 个月
		24,500.00	3.40%	3 年期
58,800.00	3.00%	3 年期		
小计		776,012.35	-	-
长期应付款	恒力造船（大连）有限公司	16,000.00	3.65%	48 个月
		27,872.10	4.60%	48 个月
		30,000.00	4.68%	35 个月
		46,277.54	2.50%	5 年期
	恒力重工集团有限公司	25,000.00	3.60%	36 个月

	恒力装备制造（大连）有限公司	10,000.00	4.58%	59个月
	恒力海洋工程（大连）有限公司	14,000.00	4.49%	23个月
	恒力发动机（大连）有限公司	27,622.56	3.69%	3年期
		5,794.00	3.12%	4年期
		44,206.00	3.60%	4年期
	广东松发陶瓷股份有限公司	269.08	租金以偿还测算表为准	2年期
	小计	247,041.28	-	-
租赁负债	恒力造船（大连）有限公司	48,230.71	3.60%	42个月
		47,652.00	2.51%	5年期
		35,523.62	3.53%	4年期
	小计	131,406.34	-	-
供应商融资安排及商业票据贴现	恒力造船（大连）有限公司/恒力海洋工程（大连）有限公司/恒力发动机（大连）有限公司/恒力绿色建材（大连）有限公司	370,741.30	根据贴现情况及金融机构差异化利率定价，利率区间为0%-3.50%	1年期
其他应付款-关联方资金拆借	广东松发陶瓷股份有限公司/恒力重工集团有限公司	660,276.21	3.00%-3.10%	无固定期限

公司长期应付款为售后回租业务，主要合作的金融机构分别为招银金融租赁股份有限公司、江苏金融租赁股份有限公司及永赢金融租赁股份有限公司等，均系业内知名的融资租赁机构。公司开展的售后回租业务，其对应的租赁利率（租息率）均参照市场公允利率水平确定，符合当前市场行情及行业通行定价标准。目前，上市公司售后回租业务租息率情况如下：

上市公司	租息率
西宁特钢 (600117)	5.035%
华电新能 (600930)	公司与华电租赁的交易遵循市场化原则，报告期内公司与华电租赁的融资租赁年租赁利率约为2.45%-5.50%，公司与第三方融资租赁公司的年租赁利率约为0.90%-5.38%，可比公司及市场案例融资租赁年利率约为3.00%-7.02%
松发股份	2.50%-4.68%

注：西宁特钢数据来源于《2024年半年度报告》；华电新能数据来源于《华电新能首次公开发行股票并在主板上市招股说明书》。

公司短期借款、长期应付款及关联方资金拆借主要用于补充流动资金，以保障公司日常生产经营活动平稳有序开展。长期借款除用于补充流动资金外，亦用于长期资产的资本性投入。租赁负债主要系公司为取得大型生产设备使用权而形成。公司向供应商采购商品或服务时，通过供应链票据平台向供应商开

具供应链票据。供应商办理贴现的，由对应的银行代为支付应付供应商款项，公司根据安排的条款和条件向银行还款。

2、公司货币资金与有息负债均较高的合理性

(1) 公司货币资金余额占比低于行业水平

报告期末，公司账面货币资金余额为 721,515.66 万元，占报告期末总资产比例为 14.61%，相对较低。公司现阶段处于业务快速扩张、高速发展的关键阶段。相较于 2024 年，公司 2025 年度营业收入同比增长 274.95%，营业成本同比增长 248.65%，2025 年末应付职工薪酬发生额同比增长 85.23%，为保障在造船项目的原材料采购、人工薪酬发放及生产运营各环节的顺畅推进，公司需在账面留存足额的流动性资金，以应对日常经营中的各类刚性支出，确保资金周转安全与经营连续性，有效匹配公司高速发展及业务扩张的实际需求。

同行业可比上市公司总资产规模及货币资金占总资产比例的具体情况如下表所示：

单位：万元

公司名称	货币资金余额	总资产金额	货币资金占总资产比例
中国船舶	6,176,647.94	18,197,692.98	33.94%
中国重工	7,642,751.08	22,146,463.00	34.51%
中船防务	1,385,542.50	5,602,154.77	24.73%
天海防务	87,873.66	590,377.97	14.88%
扬子江船业	2,614,419.00	5,833,384.70	44.82%
平均值	3,581,446.84	10,474,014.69	30.58%
松发股份	721,515.66	4,939,202.29	14.61%

注：中国船舶、中国重工数据来源于 2025 年半年度报告，中船防务、天海防务、扬子江船业及松发股份数据来源于 2025 年年度报告

报告期末，同行业可比上市公司货币资金占总资产比例的平均值为 30.58%，各可比公司占比区间为 14.88%至 44.82%。公司货币资金占总资产比例为 14.61%，低于同行业可比上市公司并且低于行业平均水平。

为评估公司资金储备对经营活动现金流出的保障能力，公司以当期经营活动现金流出为基数，测算期末非受限货币资金的覆盖月数，具体计算过程如下：

单位：万元

项目	公式	金额
经营活动现金流出小计	①	2,422,939.13
平均每月经营活动现金流出金额	②=①/12	201,911.59
非受限货币资金	③	595,708.55
期末非受限货币资金覆盖月数	④=③/②	2.95

同行业可比公司期末非受限货币资金覆盖月数列示如下：

公司名称	期末非受限货币资金覆盖月数（月）
中国船舶	8.34
中国重工	13.74
中船防务	4.00
松发股份	2.95

注 1：扬子江船业未披露经营活动现金流出数据，故上表未列示；

注 2：天海防务受限资金占货币资金比例较高，资金流动性结构与其他可比公司存在显著差异，且其非受限货币资金覆盖月数低于 1 个月。为确保对比分析结果的合理性与可比性，故将天海防务剔除出本次可比公司样本。

如上表所示，同行业可比公司期末非受限货币资金覆盖月数区间为 4-13.74 个月，公司期末非受限货币资金覆盖月数为 2.95 个月，低于同行业可比公司水平。

综上，公司 2025 年末货币资金占总资产的比例及期末非受限货币资金对经营活动现金流出的覆盖月数，均低于同行业可比公司，公司报告期末货币资金整体持有规模处于行业水平。船舶制造作为典型的资金密集型行业，具有单船造价高昂、建造周期漫长、前期资金投入大的显著特征。为应对公司日常经营中各类刚性支出，公司截至 2025 年末公司账面货币资金余额相对合理，不存在偏高情形。

（2）有息负债余额较高的合理性

截至 2025 年末，公司有息负债规模处于相对较高水平，主要源于行业特性与自身发展阶段的双重需求：

1) 船舶建造行业的固有属性

船舶建造属于资金密集型业务，项目前期需投入大量资金用于原材料采购、人工薪酬支付等环节；而船东付款通常遵循合同约定的节点分期支付，且大部分尾款集中在船舶交付时兑付，基于这一行业惯例，使得公司在正常经营过程中不可避免地出现阶段性资金错位缺口，需通过外部融资补充流动性以保障生

产连续性；

2) 公司当前发展阶段影响

报告期内，公司有息负债规模相对较高主要受公司所处发展阶段的影响，主要分析如下：一方面，由于公司正处于快速发展阶段，且受限于船舶建造周期较长，公司尚未形成大批量船舶交付。鉴于，目前公司已交付船舶数量相对较少，资金回流存在一定滞后性所致。另一方面，由于报告期内公司为提升建造效率、优化产品结构、提升员工居住环境，持续进行了资本性投入的影响。例如，公司实施了绿色高端装备制造项目及配套项目、恒力重工产业园生活区等项目，为匹配资本性支出的资金需求，公司通过银行借款、关联方资金拆借、融资租赁等多元化融资渠道筹措资金，客观上推高了有息负债规模。

综上所述，公司 2025 年末的货币资金与有息负债的规模是船舶制造行业资金运行规律与企业快速发展阶段的必然体现，与公司现阶段的业务发展特征高度适配。当前公司订单呈稳步释放态势，随着在建船舶陆续交付、尾款逐步回收，资金循环将更加顺畅，负债结构也将逐步优化。公司贷款成本处于合理区间，财务管理模式稳健合规，货币资金与有息负债的规模、结构均与公司资金使用计划、业务发展需求高度适配，符合船舶制造行业经营特性及公司所处发展阶段的经营特征。

(五) 结合货币资金、现金流等情况，说明公司是否存在流动性风险，以及公司拟采取的应对措施

2025 年度公司现金流量主要数据如下所示：

单位：万元

项目	2025 年度
经营活动产生的现金流量净额	-145,767.56
投资活动产生的现金流量净额	-959,988.85
筹资活动产生的现金流量净额	1,640,620.45
现金及现金等价物净增加额	530,774.09

1、公司不存在重大流动性风险

现金流量方面，2025 年末公司经营活动现金流量净额为负，主要系船舶制造业务前期大额资金垫付形成阶段性收支错位。公司 2025 年度共交付 17 艘船舶，而 2026 年一季度，公司船舶交付节奏显著加快，已实现 14 艘船舶交付并同步收取交船款，经营性现金流入已逐步改善，未来随交付数量增加经营性现金流将持续向好。2025 年度投资活动现金流量净额为负，主要系资本性投入较大所致，随着投入项目逐步投入使用，将对公司业绩及现金流形成正向贡献。2025 年末，公司货币资金储备充裕，可自由支配资金可足额覆盖日常经营支出。受限资金为业务必需的履约保函、银行承兑汇票及信用证保证金，符合行业惯例，不影响核心偿付能力。公司有息负债期限结构合理，无短期集中兑付压力。同时公司融资渠道稳定，截至 2025 年 12 月 31 日，已获各类金融机构授信总额约 500 亿元，流动性安全具备充分保障。

2、公司拟采取的流动性风险应对措施

公司将通过严控合同回款、建立船东回款跟踪与预警机制，保障经营现金流持续改善。同时优化融资结构、拓宽多元化融资渠道，合理调整负债比例、控制融资成本。建立流动性风险监测体系与应急机制，动态监控资金及债务状况、预留应急资金与备用授信，多措并举满足经营资金需求，具备可行的流动性压力解决方案，不存在对未来生产经营产生重大不利影响的情形。

年审会计师意见：

（一）核查程序：

- 1、了解并测试公司货币资金和借款相关的内部控制；
- 2、检查公司银行对账单、流水、借款合同等资料；
- 3、测算利息收入与存款规模、利息支出与借款规模的匹配性；
- 4、检查货币资金的受限情况以及是否存在关联方资金占用的情形。

（二）核查意见：

经核查，我们认为：

- 1、公司期末货币资金及借款余额真实、准确；
- 2、公司受限货币资金主均系公司为保障日常生产经营、商务结算及履约担保业务正常开展的保证金，相关保证金资金权属清晰，不存在关联方占用的情

况；

3、公司2025年末较高的货币资金与有息负债并存的状态符合船舶制造行业经营特性及公司所处发展阶段的经营特征。

问题四、关于预付账款及存货。年报显示，公司期末预付账款 34.15 亿元；存货 51.75 亿元，同比增长 179.37%，存货跌价准备仅 308.67 万元。公司本期经营活动净现金流为-14.58 亿元，其中购买商品、接受劳务支付的现金 213.01 亿元。

请公司：（1）补充披露预付账款前 5 名对象相关信息，包括但不限于预付款对象名称、是否为关联方、采购内容、采购金额、预付比例、形成时间、上年同期采购金额、未发货原因、期后交付情况，以及支付大额预付款项是否符合行业惯例，是否具有商业合理性；（2）补充披露存货的主要构成项目，及其对应金额、产品、库龄、是否存在关联采购，并说明减值计提是否充分、是否符合《企业会计准则》的相关规定；（3）结合可比公司情况，说明公司经营活动净现金流为负的原因及合理性。

公司回复：

（一）补充披露预付账款前 5 名对象相关信息，包括但不限于预付款对象名称、是否为关联方、采购内容、采购金额、预付比例、形成时间、上年同期采购金额、未发货原因、期后交付情况，以及支付大额预付款项是否符合行业惯例，是否具有商业合理性

公司 2025 年末预付账款前 5 名的情况如下：

单位名称	关联关系	采购内容	期末余额（万元）
沈阳宝钢东北贸易有限公司	非关联方	船用钢材	66,950.47
HD Hyundai Heavy Industries Co., Ltd.	非关联方	船用发电机	46,412.29
上海中船三井造船柴油机有限公司	非关联方	船用发动机	37,747.07
沪东重机有限公司	非关联方	船用发动机	25,032.00
江苏沙钢三中国际贸易有限公司	非关联方	船用钢材	21,817.06
合计			197,958.88

根据上表，2025 年末预付账款前五名均为非关联方，主要为船用钢材和船用设备的供应商。大部分船舶订单交付周期在 12-18 个月，由于船用发动机需要较长的排产和生产周期，一般在船舶订单确定后 0-3 个月会配套下达船用发动机订单。公司发动机业务 2025 年逐渐起步，由于产能限制及市场认可度等情况，公司早期的船舶订单仍需要外采船用发动机，因此 2025 年末仍有发动机相关预付款。随着公司发动机的市场认可度提高，外采发动机的比例会逐步减少。

预付账款前 5 名的具体采购情况如下：

单位名称	期末预付 余额 (万元)	2025 年采购 金额 (万 元)	2024 年采 购金额 (万 元)	未发货原 因	期后交 付情况	形成时间	预付比例
沈阳宝钢东北贸易有限公司	66,950.47	290,111.61	4,547.90	配合生产计划逐步到货	约 3.9 亿元	2025 年	10%，发货前预付至 100%
HD Hyundai Heavy Industries Co., Ltd.	46,412.29	10,223.69	-	配合生产计划逐步到货	约 4,400 万元	2025 年	20%\10%\70%，交货前 30 天预付至 100%
上海中船三井造船柴油机有限公司	37,747.07	77,163.88	6,128.14	配合生产计划逐步到货	约 9,800 万元	2024 年、2025 年	15%\15%\40%\30%，交货前 30 天预付至 100%
沪东重机有限公司	25,032.00	24,561.06	13,799.12	配合生产计划逐步到货	约 7,300 万元	2024 年、2025 年	15%\15%\40%\30%，交货前 30 天预付至 100%
江苏沙钢三中国际贸易有限公司	21,817.06	142,548.40	37,045.24	配合生产计划逐步到货	约 1.9 亿元	2025 年	10%，发货前预付至 100%

根据上表，对于不同类别的供应商预付情况分析如下：

钢厂通常按照月度或季度组织生产，对于特殊规格（如宽厚板、高强钢）或非标定尺钢板，生产周期相对较长，一般需要 1-3 个月的排产及交付周期。船用钢材类供应商沈阳宝钢东北贸易有限公司和江苏沙钢三中国际贸易有限公司 2025 年采购规模较 2024 年有大幅增长，主要由于开工船舶数量增加导致的钢材需求量大幅增加。

公司主要钢材供应商的采购和预付情况如下：

供应商	期末余额(万元)	2025 年采购金额 (万元)	预付款占比
沈阳宝钢东北贸易有限公司	66,950.47	290,111.61	23.08%

江苏沙钢三中国际贸易有限公司	21,817.06	142,548.40	15.31%
敬业（营口）中板有限公司	11,663.11	42,937.09	27.16%
沈阳鞍钢国际贸易有限公司	8,930.64	73,063.25	12.22%

钢材类的采购合同的结算方式一般为签订框架合同时预付合同总价款的10%作为定金（后续冲抵货款），框架合同下的具体批次发货前支付该批次的剩余90%的货款。主要钢材供应商的预付款余额金额差异主要各供应商的订单规模不同所致；另外，由于钢板到货节奏不同，导致实际支付的预付款大于10%，但主要钢材供应商的整体预付规模基本接近。

船用设备类供应商 HD Hyundai Heavy Industries Co., Ltd.、上海中船三井造船柴油机有限公司、沪东重机有限公司的预付比例相对采购规模较高，主要由于船用发动机、发电机属于核心动力部件，其生产排期通常较长，完整交付周期普遍在6个月以上，因此供应商普遍要求提前支付较高比例预付款以锁定订单并启动生产流程，发货前的预付款比例相对船用钢材的供应商要高，与合同约定一致。

公司预付账款与存货的占比与同行业可比公司的对比如下：

单位：万元

项目	公司	中国船舶	中船防务	天海防务	扬子江船业
预付款项	341,545.87	2,247,213.59	676,798.07	54,197.42	631,921.3
存货	517,828.38	3,590,825.76	852,812.57	64,401.89	355,785.4
预付账款占 存货比重	65.96%	62.58%	79.36%	84.16%	177.61%

注：中国船舶数据来源于2025年三季度报告，中船防务、天海防务、扬子江船业及松发股份数据来源于2025年年度报告。

根据上表，同行业公司由于不同公司产品结构和发展阶段的不同，预付账款余额占存货的比重差异较大，但总体预付账款规模及占比相对较高，公司预付账款余额占存货的比重低于大部分同行业公司。

其中，中国船舶2024年末预付款前五名情况如下：

单位名称	采购内容	期末余额(万元)
中国船舶集团物资有限公司	钢板、设备等	239 174.13
中船国际贸易有限公司	进口设备	186.282.01

中船发动机有限公司	船舶发动机	171,810.05
单位二十二	配套设备	147,096.46
上海中船三井造船柴油机有限公司	船舶发动机	124,949.87
合计		147,096.46

根据上表，中国船舶 2024 年末预付款前五名中主要为钢板、船用发动机、船用设备的预付款，且钢板供应商的预付款金额相对较大。同时，中国船舶 2024 年度报告中关于一年以上预付款增加原因解释为“预付的进口件及船舶配套件采购款项尚未到合同交货期”；天海防务 2024 年度报告中关于长账龄预付款增加原因解释为“船用发动机和部分钢板需提前付款预定，截至 2025 年 12 月 31 日供应商尚未发货”。

综上，船舶建造行业因采购物资价值高、制造周期长、供应链依赖性强的特点，普遍存在大额、长账龄的预付款项，公司 2025 年末的预付款情况符合公司签订的合同约定和行业特点具有商业合理性，且与同行业可比公司不存在矛盾。

(二) 补充披露存货的主要构成项目，及其对应金额、产品、库龄、是否存在关联采购，并说明减值计提是否充分、是否符合《企业会计准则》的相关规定

公司 2025 年末存货的主要构成情况如下：

单位：元

项目	期末余额	内容	是否关联采购	库龄
原材料	4,099,605,090.70			
其中：船用钢材	1,989,276,113.88	船用板材、型材等	否	1 年以内
船用设备	1,330,912,046.08	船用发动机、发电机等	否	1 年以内
发动机部件	225,831,023.49	发动机曲轴、活塞等	否	1 年以内
其他材料	553,585,907.25	其他零星材料	关联采购金额 751.91 万元，主要为车用柴油、船用燃料油、工业气体等	主要 1 年以内
在产品	363,461,442.64	预投入船舶成本		1 年以内
库存商品	475,950,873.06	主要为完工尚未交付的发动机		1 年以内
周转材料	54,528,187.06	生产用零星物资		1 年以内

项目	期末余额	内容	是否关联采购	库龄
合同履约成本	184,738,198.09	主要为在建发动机		
合计	5,178,283,791.55			

根据上表，公司期末结存主要为船用钢材、配套设备等原材料和发动机；主要生产用材料和产成品库龄良好，不存在明显呆滞库存。2025年随着公司接单和开工船舶数量的增加，相应的存货规模也有较大幅度增长，符合公司生产经营的实际情况。另外，公司向关联方采购的生产物资主要为车用柴油、船用燃料油、工业气体等能源类生产消耗物资，不存在期末结存。

公司按照《企业会计准则》相关要求对期末库存进行减值风险判断，对于存在减值风险的存货按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，计提存货跌价准备。

2025年公司船舶建造业务毛利率18.87%，总体盈利情况良好，在建船舶对应的合同预计总收入高于其预计总成本，不存在亏损合同，同时未出现履约异常的合同，且总体库龄情况较为良好，因此公司整体库存不存在跌价风险。

原材料中船用钢材、船用设备和配套设备等为根据船舶订单专门采购，相关的船舶订单履约情况良好，因此相应的原材料不存在减值迹象。原材料中其他材料主要为部分结余材料和辅助性材料，此类存货通用性较强、复用性高，可以在不同船舶建造上继续利用，因此不存在减值迹象。原材料中其他材料中库龄一年以上的存货主要为收购STX资产中库龄较长或陈旧的通用物料或备件，预计后续利用的可能性较小，公司预计无法对外销售，可变现净值为0，已全额计提了跌价准备。同行业可比公司中国船舶2024年度存货减值率为0.26%，比例较低，且主要针对特定的亏损合同或陈旧物料计提跌价准备。

综上所述，公司存货跌价准备计提充分，符合公司实际经营情况及《企业会计准则》的相关规定，且与同行业公司处理方式不存在差异。

（三）结合可比公司情况，说明公司经营活动净现金流为负的原因及合理性

2025年度，公司经营活动现金流量明细情况如下：

单位：万元

项目	2025年度
----	--------

项目	2025 年度
销售商品、提供劳务收到的现金	1,818,460.08
收到的税费返还	100,010.56
收到其他与经营活动有关的现金	358,700.93
经营活动现金流入小计	2,277,171.57
购买商品、接受劳务支付的现金	2,130,056.19
支付给职工以及为职工支付的现金	84,597.07
支付的各项税费	70,800.93
支付其他与经营活动有关的现金	137,484.93
经营活动现金流出小计	2,422,939.13
经营活动产生的现金流量净额	-145,767.56

2025 年度，公司经营活动现金流入金额为 2,277,171.57 万元，流入项目主要为销售商品、提供劳务收到的现金，经营活动现金流出金额为 2,422,939.13 万元，支出项目主要为购买商品、接受劳务支付的现金，经营活动产生的现金流量净额为-145,767.56 万元，主要原因分析如下：

1、公司经营业务性质影响

在船舶制造行业中，订单的收款通常分为五个关键节点：签约、开工、铺底、下水和交付，因此，在船舶交付前公司仅预收部分款项，主要货款在交付时收讫；而船舶建造过程所需的主要原材料船用板材、船用型材、船用发动机及船用发电机一般需要在到货前支付全部货款，同时由于船舶建造需要一定的周期，因此船舶产品建造业务在开展过程中需要垫付一定的资金，来保证业务的正常开展，从而会导致公司经营活动产生的现金流量净额出现负值的情形。

2、公司所处发展阶段影响

2025 年度公司处于快速发展阶段，公司 2025 年度实现营业收入 216.39 亿元，同比增长 274.95%，实现归属于上市公司股东的净利润 26.55 亿元，较上年同期增加 1083.05%。在业务规模快速发展的背景下，由于公司 2025 年交付船舶相对较少，在建船舶数量较多，公司收到的交船款不足以覆盖在建船舶需要的资金支出，因此 2025 年经营活动产生的现金流量净额为负数。未来，随着公司在建船舶的陆续交付，尾款陆续回收，经营性现金流净额将逐步好转。

3、同行业公司情况

公司与同行业公司经营活动净现金流情况对比如下：

单位：万元

同行业公司	经营活动净现金流	净利润
中国船舶	309,473.14	784,087.02
中国重工	-515,560.85	175,999.14
中船防务	-32,222.55	113,824.52
天海防务	1,023.42	29,690.64
松发股份	-145,767.56	265,460.77

注 1：中国船舶数据来源于 2025 年第三季度报告，中船防务、天海防务、公司数据来源于 2025 年年度报告；

注 2：中国重工已于 2025 年 9 月被中国船舶吸收合并，上述数据来源于中国重工 2025 年半年度报告。

2025 年度，公司已开工在建船舶数量较多，交付船舶相对较少，由于在船舶交付前，公司仅收取部分款项，并需要支出主要原材料全部款项，导致公司经营活动净现金流为负。由于船舶制造行业存在建造周期较长、船东客户按进度节点付款等行业特性，同行业公司也存在经营活动净现金流为负的情况。2025 年度公司船舶建造业务均正常开展，不存在异常情况。

综上所述，2025 年度公司经营活动净现金流为负主要是因为公司所处行业及发展阶段影响所致，符合公司现阶段实际情况，亦符合船舶制造行业特性，具备合理性。

年审会计师意见：

（一）核查程序：

- 1、了解并测试公司采购和存货管理相关内部控制；
- 2、检查主要供应商的采购合同、付款条款及工商信息，分析其业务合理性及是否存在关联关系；
- 3、分析期末预付款原因及商业实质，并检查期后结转情况；
- 4、对期末大额预付账款执行函证程序；
- 5、对期末存货执行监盘程序，确认存货的真实性和存在性；
- 6、对期末存货是否存在减值情况进行分析，并复核公司存货减值测算的过程。

(二) 核查意见:

经核查, 我们认为:

1、公司期末预付款项均基于真实交易产生, 符合合同约定和商业惯例, 具有商业合理性;

2、公司期末存货跌价准备计提充分, 符合公司实际经营情况及《企业会计准则》的相关规定, 且与同行业公司处理方式不存在差异;

3、公司2025年度经营活动净现金流为负符合公司现阶段发展实际情况, 符合船舶制造行业特性, 具备合理性。

问题五、关于固定资产与在建工程。年报显示, 公司期末固定资产 150.65 亿元, 同比增长 280.37%, 未计提减值准备; 在建工程 15.19 亿元, 其中二期升级改造项目、产业园生活区等重要项目本期增加 98.75 亿元, 转入固定资产 110.82 亿元。

请公司: (1) 结合公司业务及产品构成, 说明公司主要固定资产分布区域和配置情况, 包括但不限于资产的设计产能、实际产能、占地面积、投资总额、建设周期、产生的收入、产能利用率、原值和净值等, 并结合同行业可比公司情况, 分析公司固定资产规模与收入规模的匹配性; (2) 结合固定资产的使用状态、产生的收益情况等, 说明是否存在减值迹象; (3) 补充披露在建工程具体情况, 包括但不限于项目名称、项目用途、投建时间、建设进度、预计完工时间、转固时间、已投入金额、形成资产情况; (4) 补充说明报告期内主要工程、设备供应商的具体情况, 包括但不限于供应商名称、成立时间、注册资本、主营业务、遴选依据、交易内容、交易金额、付款情况、是否为公司关联方。

公司回复:

(一) 结合公司业务及产品构成, 说明公司主要固定资产分布区域和配置情况, 包括但不限于资产的设计产能、实际产能、占地面积、投资总额、建设周期、产生的收入、产能利用率、原值和净值等, 并结合同行业可比公司情况, 分析公司固定资产规模与收入规模的匹配性

1、公司主要固定资产分布区域和配置等情况

截至 2025 年 12 月 31 日，公司主要固定资产情况如下：

单位：万元

项目	房屋及建筑物	专用设备	运输设备	通用设备	合计
期末余额	938,379.81	548,627.19	17,968.86	55,875.18	1,560,851.04
累计折旧	21,458.48	26,402.38	1,927.92	4,573.26	54,362.04
期末账面价值	916,921.33	522,224.81	16,040.93	51,301.92	1,506,489.00

报告期内，公司自有生产经营场地均位于辽宁省大连市长兴岛经济技术开发区，各子公司地理位置相邻、布局相对集中。在公司造船业务体系中，各子公司依据自身功能定位分工协作，共同构建了完整环节的造船产业链，形成全球单体规模领先的船舶制造基地。

截至 2025 年 12 月 31 日，公司各业务板块对应的固定资产情况如下：

单位：亿元

业务板块	固定资产项目明细		所属主体	固定资产分布区域	固定资产账面价值	占比
船舶制造业务	房屋及建筑物	85.32	恒力造船（大连）有限公司、恒力海洋工程（大连）有限公司	辽宁大连长兴岛	136.87	90.86%
	专用设备	45.63				
	运输设备	1.58				
	通用设备	4.34				
船舶制造配套发动机相关业务	房屋及建筑物	3.21	恒力发动机（大连）有限公司、恒力精密铸造（大连）有限公司	辽宁大连长兴岛	9.10	6.04%
	专用设备	5.37				
	运输设备	-				
	通用设备	0.51				
船舶制造配套舾装、电气相关业务	房屋及建筑物	1.52	恒力船舶舾装（大连）有限公司、恒力船舶电气（大连）有限公司、恒力装备制造（大连）有限公司	辽宁大连长兴岛	2.16	1.43%
	专用设备	0.50				
	运输设备	0.01				
	通用设备	0.13				
综合管理、配套服务	房屋及建筑物	1.65	恒力重工集团有限公司、恒力综合服务（大连）有限公司、恒力绿色建材（大连）有限公司	辽宁大连长兴岛	2.52	1.67%
	专用设备	0.73				
	运输设备	-				

业务板块	固定资产项目明细		所属主体	固定资 产分布 区域	固定资 产账面 价值	占比
	通用设备	0.14				
合计		150.65	-		150.65	100.00%

如上表所示，公司主要业务板块为船舶制造业务板块，业务承担主体包括恒力造船、恒力海洋工程，上述主体固定资产账面价值占公司固定资产账面价值的比例超过 90%，其余经营主体均为公司船舶制造业务相关配套，固定资产占比金额较小。

截至 2025 年 12 月 31 日，公司主要固定资产分布区域和配置情况，资产的设计/实际产能、占地面积等情况如下表所示：

业务类别	产品构成	公司主体	主要配置设备	占地面积	建设周期	原值(亿元)	净值(亿元)
船舶制造业务	集装箱船、散货船、油轮、气体运输船等	恒力造船（大连）有限公司、恒力海洋工程（大连）有限公司	2000t、1500t、1200t、1000t、900t 等规格型号的龙门起重机；45t、35t 等规格型号的门座式起重机；各类二氧化碳气体保护电弧焊机、自动焊接机；3000t、2600t 等规格型号的卷板机；平面分段生产流水线、钢板预处理生产线；各类激光切割机、数控火焰切割等生产设备。	约 1.38 万亩	2022 年 7 月，公司通过拍卖取得原 STX 破产资产；2022 年-2023 年，公司在船舶制造业务板块新增投入资金用于修缮改造 STX 资产及新增资产；2023 年上半年船舶制造业务开始恢复生产；截至 2025 年底，公司仍有 STX 资产盘活工程、绿色高端装备制造项目及配套项目等重要工程正在建设中。	141.08	136.87

公司主要业务板块为船舶制造业务板块，主要产品包括集装箱船、散货船、油轮、气体运输船等，主要承担主体为恒力造船、恒力海洋工程，其资产主要位于辽宁大连长兴岛，截至 2025 年末公司预计总投资约为 211 亿元，占地面积约为 1.38 万亩，主要配备各种规格型号的龙门起重机、门座式起重机、自动焊接机、卷板机、分段流水线、钢板预处理流水线等生产设备。截至 2025 年 12 月 31 日，该部分资产原值为 141.08 亿元，资产净值为 136.87 亿元。2022 年 7 月，公司通过拍卖取得上述资产，后经修缮改造、新增投资，逐步恢复生产能力。基于公司现有生产设施以及在建生产项目来看，公司拥有同时建造 20 万 DWT 以下船舶的船位 10 个，同时建造 20 万 DWT 以上船舶的船位 12 个，共计 22 个船位，基于行业通常的建造周期来测算预计每年可生产约 66-88 艘船舶。根据公司船位的使用情况来看，截至 2025 年末公司产能利用率为满负荷生产状态。2025 年度，公司船舶制造业务板块产生的收入为 205.47 亿元。

2、结合同行业可比公司情况，分析公司固定资产规模与收入规模的匹配性

公司与同行业公司固定资产规模与收入规模比较情况如下：

同行业公司	固定资产/营业收入
中国船舶	0.50

同行业公司	固定资产/营业收入
中国重工	1.03
中船防务	0.22
天海防务	0.18
平均值	0.48
松发股份	0.70

注 1：中国船舶数据来源于 2025 年第三季度报告；中国重工数据来源于 2025 年半年度报告；中船防务、天海防务、公司数据来源于 2025 年年度报告。

2025 年末，公司固定资产账面价值为 150.65 亿元，营业收入为 216.39 亿元，固定资产与营业收入比值为 0.7，比例处于同行业公司区间范围内，但高于同行业平均水平，主要有以下原因：

（1）公司与同行业公司发展阶段不同

目前公司正处于快速发展阶段，相较于固定资产规模，营业收入规模相对较小，增长速度较快，未来增长空间较大。公司在手订单和开工建造船舶的数量不断增加，公司营收规模大幅提升，2025 年公司营业收入规模为 216.39 亿元，相较于 2024 年（追溯调整后）同比增长 274.95%。而同行业公司经过多年发展，正处于稳定运营阶段，资产规模与营收规模相对匹配，根据同行业公司披露的业绩预告和年度报告情况来看，2025 年公司增长速度远高于同行业公司。

公司	2025 年度	比上年同期增长
中国船舶	预计 2025 年度归母净利润 700,000 万元~840,000 万元	预计同比增加约 65.89%~99.07%
中船防务	营业收入 2,054,705.21 万元	同比增加 5.90%
天海防务	营业收入 451,850.18 万元	同比增长 14.53%
松发股份	营业收入 2,163,915.28 万元	同比增长 274.95 %

（2）公司与同行业公司业务结构有所差异

公司专注于船舶建造业务，而同行业公司业务结构丰富，其他非造船业务同样贡献营业收入，不同的业务结构与固定资产的规模匹配程度不同。公司专注于散货船、集装箱船、油轮等市场主流船舶建造，主要收入来源于船舶建造业务，而同行业公司业务结构丰富，中国船舶部分收入来源于修船业务、海洋工程业务、机电设备及服务；中国重工部分收入来源于海洋防务及海洋开发装备、深海装备及舰船修

理改装、舰船配套及机电装备、战略新兴产业及其他；中船防务部分收入来源于海工产品、钢结构工程、船舶修理及改造、机电产品及其他；天海防务部分收入来源于船海工程设计技术服务、防务装备及产品业务、能源业务。不同业务类型对应的固定资产规模匹配程度不同，因此，在固定资产与营业收入占比方面，公司与同行业公司可比程度相对较弱。

综上所述，公司固定资产与营业收入匹配程度与中国重工较为接近，但高于同行业平均水平，主要是因为公司与同行业公司发展阶段不同，业务结构有所差异，具备合理性。

(二) 结合固定资产的使用状态、产生的收益情况等，说明是否存在减值迹象；

船舶建造行业属于大型装备制造业，其固定资产特点与一般制造业有显著差异，核心资产为船坞、船台等基础设施，期末公司主要固定资产情况如下：

固定资产类别	主要作用
船坞、船台	船舶总装与合拢的核心场地；船坞用于大型船舶建造，船台用于中小型船舶及下水
大型龙门吊	吊运和拼接船舶分段，是分段加工、转移以及船坞/船台作业的关键配套设备
钢材预处理线	对进厂钢板进行除锈、喷涂底漆等预处理，防止腐蚀并利于后续切割焊接
数控切割机	按设计图纸精确切割钢板、型材，形成船体零件
大型卷板机、油压机	将钢板压制成船体外板、肋骨等所需的复杂曲面形状
焊接设备	将切割好的钢板、分段永久连接成整体船体结构
涂装设备	对分段或整船进行喷砂除锈、喷漆，提供防海水腐蚀和防污损的保护层

船舶行业属于重资产、长流程、劳动密集型行业，生产模式以场地作业、人工装配为主，不存在标准可量化的“设备产能利用率”概念。上述资产相互配套作业，组织人员完成一系列工序最终实现船舶交付，相应资产的效益才能体现，因此无法核算单独资产产生的收益情况。上述船舶建造相关资产 2025 年度整体实现的收益为 208.64 亿元。

期末公司主要固定资产（船坞、船台、厂房、起重设备等）均处于正常运转状态，且未发生主要生产设施的闲置、废弃或提前处置的情形；同时，公司在手订单

充足，各生产厂区均正常运转，船坞、船台利用率处于行业正常水平，产生的收益能够覆盖相关资产的折旧及维护成本，未出现资产实际收益远低于预期收益的情形。

综上，公司评估期末固定资产不存在减值情形。

(三) 补充披露在建工程具体情况，包括但不限于项目名称、项目用途、投建时间、建设进度、预计完工时间、转固时间、已投入金额、形成资产情况；

报告期内的主要在建工程情况如下：

项目名称	项目用途	累计投入金额 (万元)	累计转固金额 (万元)	投建时间	预计完工 时间	建设进 度	转固情况
绿色高端 装备制造 项目及配 套项目	联合车 间、涂装 车间、舾 装车间、 码头等	1,134,287.51	1,026,383.52	2024年 至今	2027年	67.92%	2025年部 分转固
恒力重工 产业园生 活区	职工宿 舍、生活 区	108,371.32	81,793.56	2024年 至今	2026年	77.41%	2025年部 分转固

根据上表，报告期内公司在建工程主要为对现有船舶建造基地进行的持续性、系统性的技术改造与升级项目以及配套的员工生活区，用于提升生产效率和绿色化、数字化转型，以及增强公司整体产业配套容纳能力。项目从2024年开建以来，大部分项目已于2025年投入使用，公司依据企业会计准则在上述项目对应的资产达到预定可使用状态时进行转固处理。

公司少量不需安装设备入库时未确认为固定资产，而是作为存货核算，待领用并履行转固审批手续后转入固定资产，造成固定资产入账及折旧计提滞后，相关金额较小，对财务报表无重大影响。公司少部分在建工程未按实际完工进度确认工程成本及对应负债，仅按实际结算金额入账，导致在建工程、应付账款存在小额差异，该差异不具有重大性。

(四) 补充说明报告期内主要工程、设备供应商的具体情况，包括但不限于供应商名称、成立时间、注册资本、主营业务、遴选依据、交易内容、交易金额、付款情况、是否为公司关联方。

报告期内的主要工程、设备供应商情况如下：

单位名称	成立时间	注册资本	主营业务	遴选依据	交易内容	关联关系	交易金额(万元)
浙江大东吴杭萧绿建科技有限公司	1998-01-08	10000 万人民币	建设工程施工、金属结构制造、金属结构销售等	邀请招标	厂房钢结构工程	非关联方	72,452.34
中交一航局第三工程有限公司	1953-05-03	104514 万人民币	各类工程建设活动, 货物运输(含危险货物)等	邀请招标	船坞工程	非关联方	62,708.65
江苏华澄重工有限公司	2006-12-19	3500 万美元	港口起重机械、船舶配套件、钢结构件、机电设备等	邀请招标	起重机	非关联方	34,152.21
长江精工钢结构(集团)股份有限公司	1999-06-28	199012.4136 万人民币	金属结构制造、金属结构销售、工程管理服务	邀请招标	厂房钢结构工程	非关联方	29,094.07
宝钢钢构有限公司	1993-04-09	32000 万人民币	设计、制造、安装钢结构、承包钢结构工程等	邀请招标	厂房钢结构工程	非关联方	27,984.44
大连东方智能焊接装备股份有限公司	1993-11-05	500 万人民币	机电产品、焊接材料、焊接配件等	邀请招标	焊机	非关联方	23,863.56
吴江市金盛电器桥架有限公司	2002-12-18	5000 万人民币	金属电缆桥架、高低压配电柜、照明器材等	邀请招标	配电工程	非关联方	16,986.15
中交四航局第二工程有限公司	1980-12-01	80000 万人民币	机械设备安装服务、工程管理服务、金属结构销售等	邀请招标	船坞、码头工程	非关联方	15,746.51
南通四建集团有限公司	1958-04-01	100800 万人民币	建筑工程、机电工程、钢结构工程、消防设施工程等	邀请招标	土建施工	非关联方	13,945.44
中交第三航务工程局有限公司	1984-12-01	602,095.0987 万人民币	建设工程施工、机械安装、金属结构制造等	邀请招标	码头工程	非关联方	13,868.91

根据上表, 报告期内公司主要工程、设备供应商均通过邀请招标方式遴选确定, 上述供应商均为在行业内具有较强实力和良好信誉的企业, 其中多家为上市公司或大型国有企业集团下属公司, 具备相应的资质等级和项目承接能力。

从供应商主营业务来看, 公司供应商主要分为两类: 一类是具备港口与航道工程、水工工程施工资质的大型工程企业(如中交一航局第三工程有限公司、中交四航局第二工程有限公司), 主要负责船坞、码头等设施的建设; 另一类是钢结构制作与安装企业(如浙江大东吴杭萧绿建科技有限公司、长江精工钢结构集团、宝钢钢构有限公司), 主要负责车间、厂房及大型钢结构工程的建设。此外, 江苏华澄重工有限公司、上海振华重工(集团)股份有限公司等为公司提供起重设备、港口机械及船舶配套件的供应, 与公司船舶建造业务具有较高的匹配度。

综上，上述主要供应商与公司均不存在关联关系，交易背景真实，符合公司业务情况及船舶制造行业工程采购的惯例。

年审会计师意见：

（一）核查程序：

- 1、了解并测试固定资产、在建工程相关内部控制；
- 2、获取固定资产和在建工程明细，检查新增资产合同、发票、付款单据、工程进度确认函等支持性文件；
- 3、对期末重要固定资产和在建工程进行监盘和实地查看；
- 4、检查在建工程转固时点是否准确；
- 5、分析相关资产是否存在减值迹象，复核管理层进行的减值测试过程及结果。

（二）核查意见：

经核查，我们认为：

- 1、公司固定资产规模与营业收入匹配程度高于同行业平均水平，符合公司现阶段业务结构特点，具备合理性；
- 2、期末公司固定资产不存在重大减值迹象，减值准备计提充分、合理；
- 3、工程设备主要供应商与公司均不存在关联关系，交易背景真实，符合公司业务情况及船舶制造行业工程采购的惯例。

特此公告。

广东松发陶瓷股份有限公司董事会

2026年4月17日