

# 中国船舶制造行业分析报告

(2012 年 4 季度)

出版日期: 2013 年 2 月

WWW.CEI.GOV.CN

## 三大造船指标持续全面下挫，行业颓势继续蔓延

2012 年，我国造船行业面临着市场需求不足、交船难度增大、产能结构性过剩等难题，年内三大造船指标持续全面下挫，行业颓势继续蔓延。1~12 月，全国承接新船订单量、造船完工量、手持订单量分别为 2041 万、6021 万、1.0695 亿载重吨，同比分别下降 43.6%、21.4%、28.7%。同时，新船造价也降至年内最低的 126 点，较年初下降 8.03%。

随着新造船市场的持续低迷，造船企业交船难、资金紧张、亏损程度加大等问题相互叠加，企业生存日益艰难。1~12 月，船舶工业应收帐款规模再创历史新高，达到 931.90 亿元，较上年同期增加 188.21 亿元，同比增长 25.60%。同时，船企的亏损程度也在加大，2012 年全行业亏损企业亏损额累计 104.57 亿元，为上年同期的三倍多，同比大幅上升 231.22%。

此外，行业进出口方面的情况也不容乐观。2012 年，国际航运市场的极度不景气与运力过剩遏制了我国船舶出口需求的增长，我国船舶出口额 30 多年来首次下降，全年船舶出口额为 388.2 亿美元，同比下降 11.0%，且月度出口值 7 月以来连续 6 个月同比出现下降；随着造船完工量的萎缩，行业进口需求随之减少，全年累计进口额 17.8 亿美元，同比小幅下降 1.5%。

由于诸多不利因素短期内将难以明显改观，预计 2013 年我国船舶行业主要经济指标将继续下滑，全年完工船舶约 5500 万载重吨，新接订单量可能略有增加，但手持订单量将下降到 1 亿载重吨以下。进出口方面，由于国际航运市场发展趋势仍不乐观，船舶市场外需不足的矛盾尚未缓解，预计 2013 年我国船舶出口额可能将在 2012 年的水平上进一步回落。同时，随着造船完工量的继续减少，预计行业进口需求将进一步下降，进口形势恐难以获得明显改善。

## 目 录

I 当季概览.....	1
II 供求分析.....	1
一、船舶市场运行情况 .....	1
(一) 产量: 三大造船指标全面持续下挫, 行业颓势继续蔓延 .....	2
(二) 产值: 工业总产值增速明显放缓, 各主要子行业表现不一 .....	4
(三) 价格: 新船价格指数持续在底部震荡, 未来仍将无趋势性上涨 .....	5
二、船舶工业进出口情况 .....	6
(一) 船舶出口额 30 多年来首度下滑, 2013 年或将进一步回落 .....	6
(二) 进口额增速小幅回落, 2013 年恐难以获得较大改观 .....	7
三、船舶制造业经营情况 .....	9
(一) 交船难度日益增大, 应收帐款持续增加 .....	9
(二) 船价与成本倒挂矛盾显现, 船企亏损程度加大 .....	10
III 政策解读.....	11
一、《进一步推进全面建立现代造船模式工作的指导意见》 .....	11
二、《关于加快推进重点行业企业兼并重组的指导意见》 .....	12
三、《福建省人民政府关于促进船舶工业转型升级十一条措施的通知》 ....	12
IV 热点研究.....	13
一、《造修船企业安全生产标准化基本要求》通过专家审查 .....	13
二、我国深海981深水钻井平台技术达世界最先进 .....	14
三、船舶结构数据库研究开发项目通过验收 .....	14
四、IMO 7个公约(规则)修正案2013年起实施 .....	14
五、“十二五”后三年船舶工业计划正制定 .....	15
V 上市公司.....	15
一、经营绩效: 利润指标降幅显著, 大部分企业面临亏损 .....	16
二、盈利能力: 销售毛利率、净利率及营业利润率均小幅下滑 .....	16

三、偿债能力：各指标变化幅度较小，但部分企业负债率较高 .....	17
四、营运能力：应收账款、存货、流动资产周转率均有所下降 .....	18
五、现金流量：行业内大多上市公司筹资需求快速增长 .....	19
六、代表性上市公司 .....	20
（一）中国船舶重工股份有限公司 .....	20
（二）中国船舶工业股份有限公司 .....	21
（三）江苏亚星锚链股份有限公司 .....	21
（四）太阳鸟游艇股份有限公司 .....	22
（五）上海佳豪船舶工程设计股份有限公司 .....	22
VI 关键指标 .....	24

## 图表目录

图表 1	2011~2012年我国造船三大指标及同比增速 .....	2
图表 2	2011~2012年我国造船市场累计新接订单量及同比增速 .....	3
图表 3	2011~2012年我国造船市场累计完工产量及同比增速 .....	3
图表 4	2011~2012年我国造船市场手持订单量及同比增速 .....	4
图表 5	2006~2012年我国船舶行业工业总产值及同比增速 .....	5
图表 6	2006~2012年我国船舶工业主要子行业工业产值同比增速 .....	5
图表 7	2011~2012年克拉克松新船价格指数及同比增速 .....	6
图表 8	2011~2012年我国船舶工业累计出口规模及同比增速 .....	7
图表 9	2011年与2012年我国船舶出口结构 .....	7
图表 10	2011~2012年我国船舶工业累计进口规模及同比增速 .....	8
图表 11	2011年与2012年我国船舶工业进口来源国排名 .....	8
图表 12	2009~2012年我国船舶工业应收帐款及同比增速 .....	10
图表 13	2009~2012年我国船舶制造业产品销售收入及成本情况 .....	10
图表 14	2009~2012年我国船舶制造业亏损额度及同比增速 .....	11
图表 15	2012年前三季度沪深股市船舶制造上市公司经营绩效指标 .....	16
图表 16	2012年前三季度沪深股市船舶制造上市公司盈利能力指标 .....	17
图表 17	2012年前三季度沪深股市船舶制造上市公司偿债能力指标 .....	18

图表 18	2012年前三季度沪深股市船舶制造上市公司营运能力指标.....	18
图表 19	2012年前三季度沪深股市船舶制造上市公司现金流量指标.....	19
图表 20	2012年前三季度中国船舶重工股份有限公司经营效益.....	20
图表 21	2012年前三季度中国船舶工业股份有限公司经营效益.....	21
图表 22	2012年前三季度江苏亚星锚链股份有限公司经营效益.....	22
图表 23	2012年前三季度太阳鸟游艇股份有限公司经营效益.....	22
图表 24	2012年前三季度上海佳豪船舶工程设计股份有限公司经营效益.....	23
图表 25	2012年4季度船舶制造行业关键指标.....	24

本报告图表如未标明资料来源，均来源于“[中经网统计数据库](#)”

中国经济信息网  
www.cei.gov.cn

## I 当季概览

2012 年，我国造船行业面临着市场需求不足、交船难度增大、产能结构性过剩等难题，年内三大造船指标持续全面下挫，行业颓势继续蔓延。1~12 月，全国承接新船订单量、造船完工量、手持订单量分别为 2041 万、6021 万、1.0695 亿载重吨，同比分别下降 43.6%、21.4%、28.7%。同时，新船造价也降至年内最低的 126 点，较年初下降 8.03%。

随着新造船市场的持续低迷，造船企业交船难、资金紧张、亏损程度加大等问题相互叠加，企业生存日益艰难。1~12 月，船舶工业应收帐款规模再创历史新高，达到 931.90 亿元，较上年同期增加 188.21 亿元，同比增长 25.60%。同时，船企的亏损程度也在加大，2012 年全行业亏损企业亏损额累计 104.57 亿元，为上年同期的三倍多，同比大幅上升 231.22%。

此外，行业进出口方面的情况也不容乐观。2012 年，国际航运市场的极度不景气与运力过剩遏制了我国船舶出口需求的增长，我国船舶出口额 30 多年来首次下降，全年船舶出口额为 388.2 亿美元，同比下降 11.0%，且月度出口值自 7 月以来连续 6 个月同比出现下降；随着造船完工量的萎缩，行业进口需求随之减少，全年累计进口额 17.8 亿美元，同比小幅下降 1.5%。

由于诸多不利因素短期内难以明显改观，预计 2013 年我国船舶行业主要经济指标将继续下滑，全年完工船舶约 5500 万载重吨，新接订单量可能略有增加，但手持订单量将下降到 1 亿载重吨以下。进出口方面，由于国际航运市场发展趋势仍不乐观，船舶市场外需不足的矛盾尚未缓解，预计 2013 年我国船舶出口额或将在 2012 年的水平上进一步回落。同时，随着造船完工量的继续减少，预计行业进口需求将进一步下降，进口形势恐难以获得明显改善。

## II 供求分析

### 一、船舶市场运行情况

2012 年，我国造船行业面临着市场需求不足、交船难度增大、产能结构性过剩等难题，年内三大造船指标持续全面下挫，船舶工业在经历了近 10 年的快速增长后步入了调整发展的低谷期。由于短期内诸多不利因素仍将笼罩整个新造船市

场，预计 2013 年我国船舶行业主要经济指标将继续下滑，全年完工船舶约 5500 万载重吨，新接订单量可能略有增加，但手持订单量将下降到 1 亿载重吨以下。

### （一）产量：三大造船指标全面持续下挫，行业颓势继续蔓延

2012 年，我国新船市场三大造船指标持续全面下挫，行业颓势继续蔓延。根据中国船舶工业协会数据，1~12 月，我国承接新船订单 2041 万载重吨，同比下降 43.6%；造船完工量 6021 万载重吨，同比下降 21.4%；12 月底，手持船舶订单量 1.0695 亿载重吨，同比下降 28.7%。

图表 1 2011~2012 年我国造船三大指标及同比增速

单位：万载重吨，%

	新接订单量			造船完工量			手持订单量		
	2012	2011	同比增长	2012	2011	同比增长	2012	2011	同比增长
1~2 月	494	826	-40.1	719	846	-15.1	14694	19466	-24.7
1~3 月	559	1091	-48.7	1121	1446	-22.5	14194	19004	-25.3
1~4 月	737	1362	-45.9	1565	1882	-16.8	13924	18376	-26.1
1~5 月	954	1811	-47.3	2253	2507	-10.1	13439	18415	-27.0
1~6 月	1074	2160	-50.3	3220	3092	4.2	12587	18176	-30.7
1~7 月	1164	2358	-50.7	3549	3846	-7.7	12348	17608	-29.9
1~8 月	1459	2807	-48.0	3783	4316	-12.4	12383	17578	-29.6
1~9 月	1541	2902	-46.9	4158	5101	-18.5	12090	16886	-28.4
1~10 月	1642	2975	-44.8	4667	5521	-15.5	11663	16539	-22.2
1~11 月	1704	3369	-49.4	5055	6177	-18.2	11335	16270	-30.3
1~12 月	2041	3622	-43.6	6021	7665	-21.4	10695	14991	-28.7

数据来源：中国船舶工业协会，中经网整理

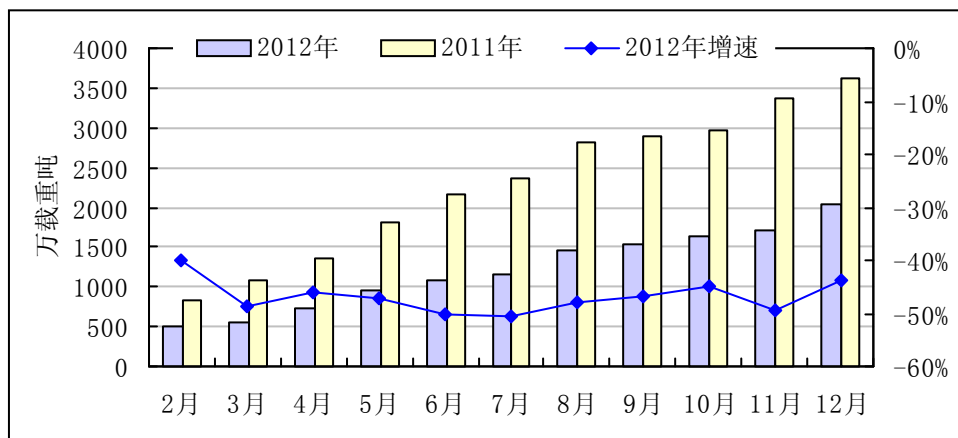
#### 1. 新接船舶订单量继续大幅下降，全年接单量创 2008 年以来的新低

航运市场的需求萎缩与产能过剩使得船东订船意向减小，我国新接船舶订单量继续大幅下降。2012 年我国新接单 2041 万载重吨，较上年同期减少 1581 万载重吨，同比下滑 43.6%。其中，4 季度内接到订单 500 万载重吨，虽较 3 季度微增 33 万载重吨，但仍不足上年同期的七成水平。

综合来看，2012 年我国新船成交量已降至 2041 万载重吨，创 2008 年行情调整以来的新低，因此，尽管行业复苏仍困难重重，但未来新造船订单需求下降的空间有限，预计 2013 年我国新接订单可能在 2012 年的基础上略有增长。



图表 2 2011~2012 年我国造船市场累计新接订单量及同比增速



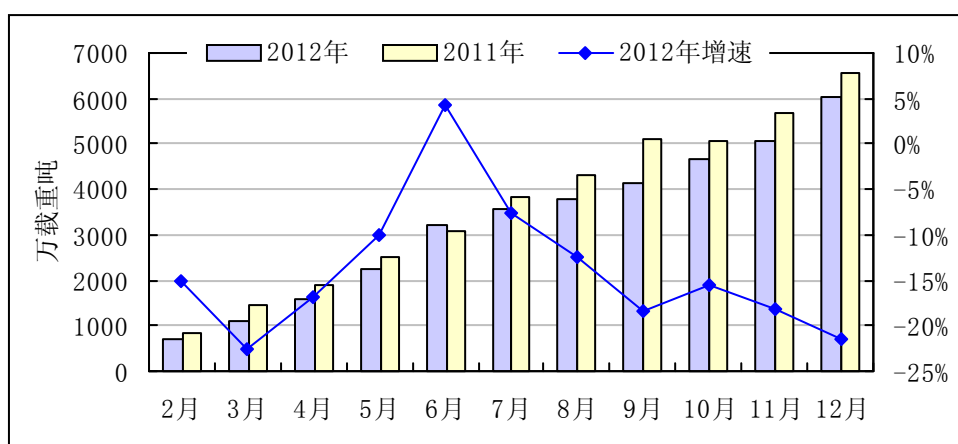
数据来源：中国船舶工业协会，中经网整理

## 2. 船舶累计完工量加速下滑，预计 2013 年将降至 5500 万载重吨左右

由于新船订单需求严重不足，加上船厂手持订单基本上为低价船订单，使得船厂开工积极性受到阻碍。2012 年全国完成造船 6021 万载重吨，同比下滑 21.40%，其中 1~10 月、1~11 月、1~12 月的订单量分别同比下降 15.5%、18.2%、21.4%，可以看出，4 季度内船舶累计完工量加速下滑。

受手持订单下降、完工船舶低价以及生产成本上升等因素综合影响，预计 2013 年我国船厂开工不足将日益严重，造船完工量将降至 5500 万载重吨左右。

图表 3 2011~2012 年我国造船市场累计完工产量及同比增速



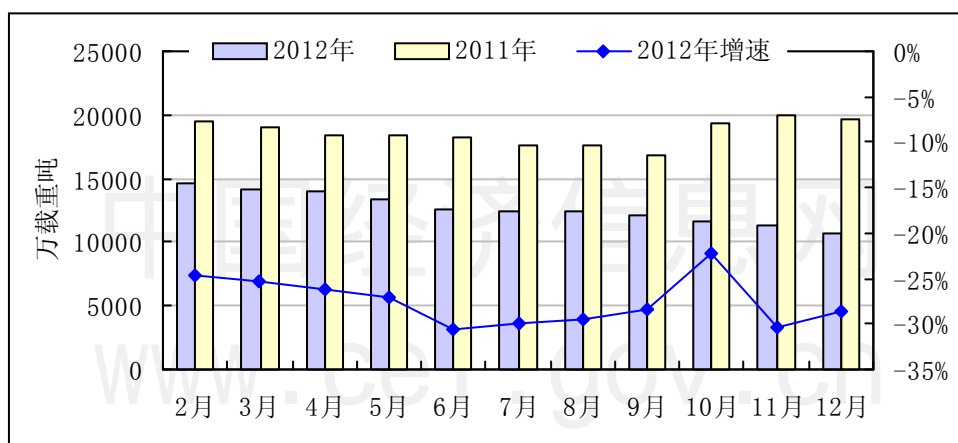
数据来源：中国船舶工业协会，中经网整理

### 3. 手持订单量继续萎缩，预计 2013 年将降至 1 亿载重吨以下

至 2012 年底，我国新接订单量已连续 24 个月少于交付量，导致手持订单量继续萎缩。12 月底，我国船舶企业手持订单量降至 1.0695 亿载重吨，较上年同期减少 4296 万载重吨，同比下降 28.7%。若以年造船完工量为 6000 万载重吨测算，现有手持订单仅为我国 1.6 年工活量，因此大多数中小型船企所面临的开工不足局面将更加严重。

由于订单严重匮乏，预计 2013 年我国手持订单量将降至 1 亿载重吨以下，同时，由于订单越来越集中到少数骨干船企，中小船舶企业的倒闭与破产现象将进一步扩大和蔓延。

图表 4 2011~2012 年我国造船市场手持订单量及同比增速



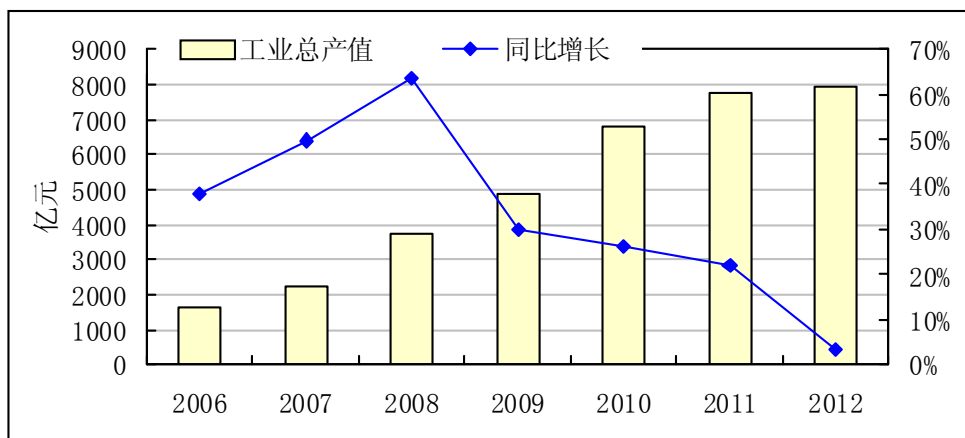
数据来源：中国船舶工业协会，中经网整理

#### (二) 产值：工业总产值增速明显放缓，各主要子行业表现不一

受完工船舶量减少、船价显著下跌的影响，2012 年，我国造船工业总产值增速明显放缓。1~12 月，全国规模以上船舶企业 1647 家，完成工业总产值 7903 亿元，同比微增 3.4%，增幅较上年末下降 18.8 个百分点，增速为 2006 年以来的新低。



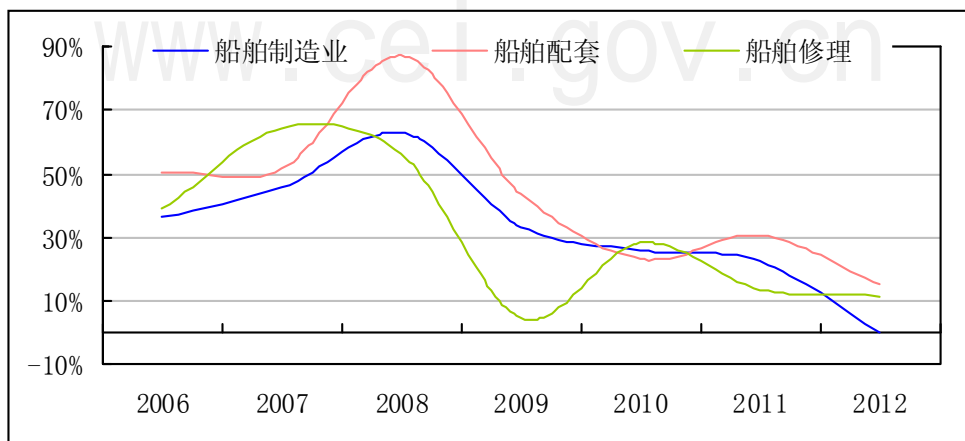
图表 5 2006~2012 年我国船舶行业工业总产值及同比增速



注：2007~2011 年为 1~11 月数据。资料来源：国家统计局，中经网整理

然而，行业中主要子行业表现不一。其中，船舶制造业产值增长最慢，全年实现工业总产值 5951 亿元，同比下降 0.1%。但是，在造船业低迷之际，修船与改装市场却一片红火。1~12 月，船舶配套产业、修理业、改装产业分别实现工业总产值 1130 亿、181 亿、317 亿元，同比分别增长 15.1%、11.6%、23.6%。

图表 6 2006~2012 年我国船舶工业主要子行业工业产值同比增速



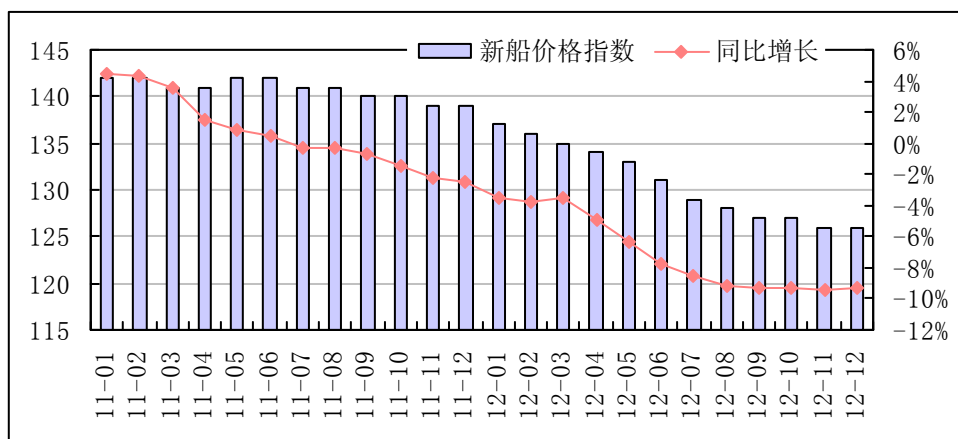
资料来源：国家统计局，中经网整理

### (三) 价格：新船价格指数持续在底部震荡，未来仍将无趋势性上涨

受新造船市场有效需求严重不足和市场竞争日益激烈影响，2012 年克拉克松运价指数整体在底部震荡，接近金融危机时期的表现。至 12 月，克拉克松新造船价格指数已降至 126 点，较年初下降 8.03%，为 2004 年 2 月以来的最低水平。

根据克拉克松研究机构预测，未来在各船厂产能释放、订单维持相对低位等多种不利因素影响下，全球新增运力仍大于对运力需求的增长，这将压制运价的向好转变，预计船价仍将维持底部盘整，无趋势性上涨。

图表 7 2011~2012 年克拉克松新船价格指数及同比增速



数据来源：克拉克松，中经网整理

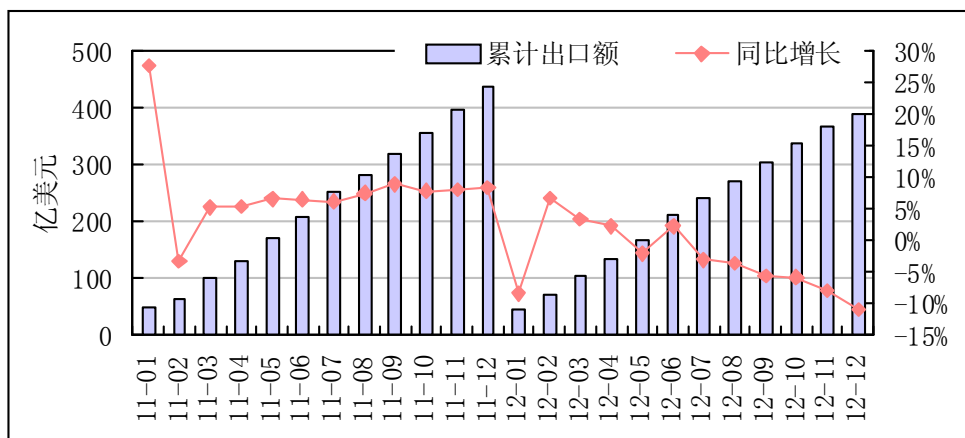
## 二、船舶工业进出口情况

### （一）船舶出口额 30 多年来首度下滑，2013 年或将进一步回落

2012 年，国际航运市场的极度不景气与运力过剩遏制了我国船舶出口需求的增长，我国船舶出口额 30 多年来首次下降，降幅超过一成。据海关统计，全年我国船舶出口额为 388.2 亿美元，同比下降 11.0%，且月度出口值自 7 月以来连续 6 个月同比出现下降，其中，12 月当月出口船舶 20.7 亿美元，同比下降 38.8%，环比下降 34.9%，创今年月度同比降幅之最。

当前，在世界经济复苏态势疲软情况下，国际航运市场发展趋势仍不乐观，对新运力需求有限，导致船舶市场外需不足的矛盾尚未缓解，产品出口仍将处于低谷时期，因此预计 2013 年我国船舶出口额可能将在 2012 年的水平上进一步回落。

图表 8 2011~2012 年我国船舶工业累计出口规模及同比增速



数据来源：国家统计局，中经网整理

出口产品结构方面，2012 年，散货船、油船和集装箱船仍是我国船舶出口的主要产品，其出口额合计为 275.2 亿美元，占比达 70.9%。其中，散货船出口 212.38 亿美元，占比 54.7%；油船出口 32.43 亿美元，占比 8.4%；集装箱船出口 30.36 亿美元，占比 7.8%。2013 年，船舶市场仍将面临“低端产品需求不旺、海工装备等高端产品增长”的趋势，我国具备生产优势的三大主力船型相对较少的局面还将持续。在此背景下，如何调整经营战略、加快结构调整步伐，成为提升船舶出口增长空间的主要手段。

图表 9 2011 年与 2012 年我国船舶出口结构

单位：亿美元，%

序号	2011 年			2012 年		
	商品名称	出口额	比重	商品名称	出口额	比重
1	散货船	239.96	55.0	散货船	212.38	54.7
2	油船	59.08	13.7	油船	32.43	8.4
3	集装箱船	22.39	5.1	集装箱船	30.36	7.8
—	合计	321.43	73.8	合计	275.2	70.9

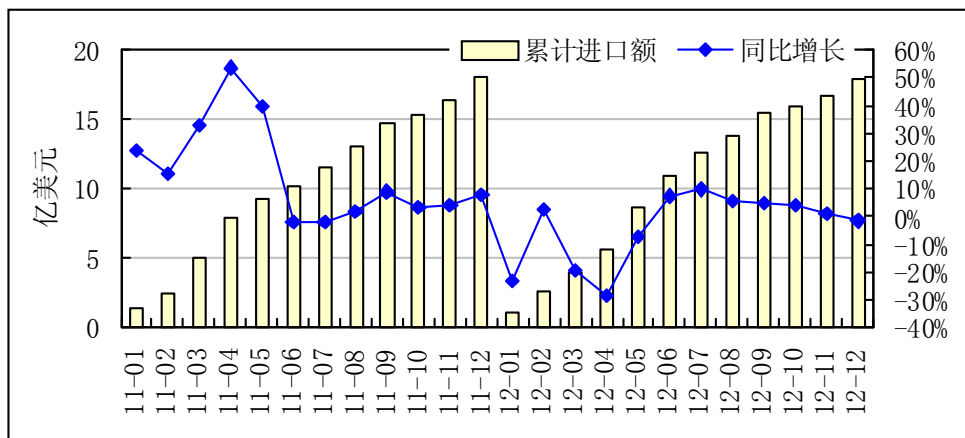
数据来源：中国海关，中经网整理

## (二) 进口额增速小幅回落，2013 年恐难以获得较大改观

由于造船完工量持续萎缩，船舶产品的进口需求随之减少，进口额增速也小幅回落。2012 年我国船舶行业累计进口额 17.8 亿美元，同比小幅下降 1.5%，同时 4 季度内各月进口额累计增速分别为 4.2%、1.1%、-1.5%，呈逐渐走低趋势。其中，

10月当月进口5305.89万美元，同比下降17.1%，为今年以来月度船舶进口额的最低值。2013年，随着造船完工量的继续减少，预计行业进口需求将进一步下降，进口形势恐将难以获得较大改观。

图表 10 2011~2012 年我国船舶工业累计进口规模及同比增速



数据来源：国家统计局，中经网整理

从进口来源国来看，2012年我国船舶工业进口额超过1亿美元的国家有4个：从日本进口6.76亿美元，占比37.9%，同比下降11.6%；从韩国进口1.9亿美元，占比10.7%，同比增长23.8%；从荷兰进口1.37亿美元，占比7.7%，同比增长95.1%；从意大利进口1.05亿美元，占比5.9%，同比增长92.9%。进口额同比增幅最小的是日本，增幅最大的是荷兰。此外，造船技术先进的区域和国家仍然是我国船舶产品进口的主要来源地。

图表 11 2011 年与 2012 年我国船舶工业进口来源国排名

单位：万美元

排名	2011 年		2012 年	
	国家	累计金额	国家	累计金额
1	日本	76493.4	日本	67642.6
2	欧洲联盟	43074.0	欧洲联盟	55526.6
3	韩国	15355.2	韩国	19002.0
4	新加坡	9563.4	荷兰	13663.8
5	荷兰	7003.7	意大利	10494.3
6	法国	6040.7	中国台湾	9013.6
7	丹麦	5584.6	英国	8391.5

排名	2011 年		2012 年	
	国家	累计金额	国家	累计金额
8	德国	5493.9	德国	7055.6
9	意大利	5440.8	美国	6707.2
10	英国	5162.4	法国	43149.0

数据来源：海关总署，中经网整理

### 三、船舶制造业经营情况

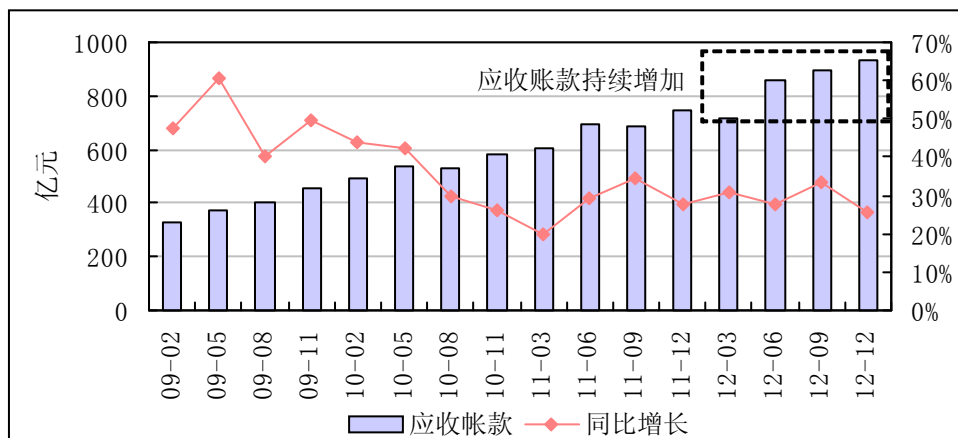
2012 年以来，我国造船市场持续低迷，造船企业交船难、资金紧张、亏损程度加大等问题相互叠加，中小企业正面临更为严峻的考验，转产、倒闭、减员现象日益严重。

#### （一）交船难度日益增大，应收帐款持续增加

2012 年船舶生产与交付过程中出现的普遍问题是，船东更改设计、变更合同期、严格检验、调整船价等要求越来越多，船舶交付愈加困难。在我国 2012 年初的手持订单量中，按原合同应交付 8962 万载重吨，而实际交付 6021 万载重吨，约有 2900 万载重吨船舶或修改合同交付日期，或延期交付，甚至部分订单被撤销，占比高达 32.36%。

此外，由于船东资金紧张，新船合同预付款比例从 40% 降至 10% 左右，导致我国船企应收账款持续增加。1~12 月，船舶工业应收帐款规模再创历史新高，达到 931.90 亿元，较上年同期增加 188.21 亿元，较前三季度增加 36.33 亿元，同比增长 25.60%。企业生产资金流动性严重不足，部分中小船舶企业已出现企业资金周转困难。

图表 12 2009~2012 年我国船舶工业应收帐款及同比增速



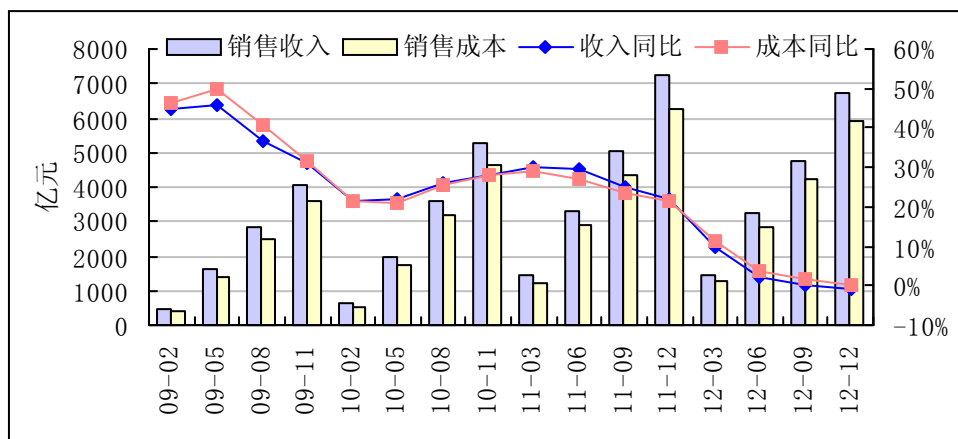
数据来源：国家统计局，中经网整理

## (二) 船价与成本倒挂矛盾显现，船企亏损程度加大

当前，我国船企占据优势的三大主流船型领域船价继续下跌，企业经营接单处于微利状态，船价与成本费用倒挂的矛盾开始显现。1~12 月，船舶行业实现产品销售收入 6740.77 亿元，同比下降 1.01%；产品销售成本为 5889.12 亿元，同比微增 0.02%，增幅高于收入 1.03 个百分点。

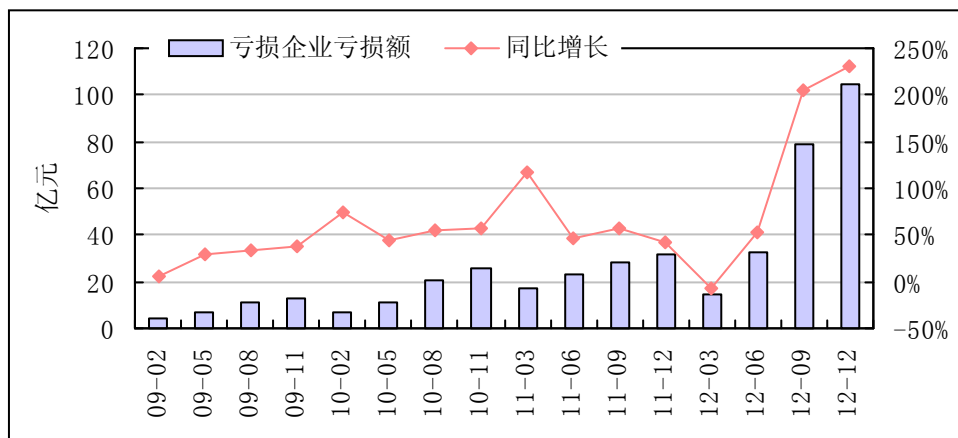
同时，船企的亏损程度也在加大。2012 年全行业亏损企业亏损额累计 104.57 亿元，为上年同期的三倍多，同比大幅上升 231.22%，糟糕程度甚至超过金融危机时期。部分中小企业正面临更为严峻的考验，转产、倒闭、减员现象日益严重。

图表 13 2009~2012 年我国船舶制造业产品销售收入及成本情况



数据来源：国家统计局，中经网整理

图表 14 2009~2012 年我国船舶制造业亏损额度及同比增速



数据来源：国家统计局，中经网整理

### III 政策解读

#### 一、《进一步推进全面建立现代造船模式工作的指导意见》

《进一步推进全面建立现代造船模式工作的指导意见》	
制定日期与单位	2012.10.25, 工信部
目标	为进一步巩固和扩大“十一五”建立现代造船模式工作的成果,着力推动加快推进产业转型升级
重点	<p>《意见》阐述了推进全面建立现代造船模式工作的重要意义、指导方针和发展目标、总体要求、工作重点、保障措施 5 部分。其中:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· <b>发展目标:</b> 至 2015 年,全行业基本建立高效船舶制造体系,主要造船技术指标接近国际先进水平。(1)全员劳动生产率年均提高 15%,骨干造船企业造船效率达到 15 工时/修正总吨,典型船舶建造周期达到世界先进水平,骨干造船企业平均钢材一次利用率达到 90% 以上,规模以上企业单位工业增加值能耗下降 20%。(2)大中型企业造船管理信息化普及率达到 80%,数字化设计工具普及率达到 85%。</li> <li>· <b>工作重点:</b> 全面提高造船总装化水平、全面提高管理精细化水平、全面提高信息集成化水平、建立精益造船生产设计模式、推进和深化精度造船、改进完善企业用工管理、大力推进绿色造船。</li> </ul>
影响	在船舶市场需求低迷、造船竞争日趋激烈、企业利润不断压缩、海事新规频繁出台的多重压力下,《意见》的出台可推进造船模式在深度、广度和精度三方面的升级,全面提升造船管理效率;有助于我国船舶工业转变发展方式,打造高效船舶制造体系,提高船舶产业国际竞争力。

资料来源：中经网整理



## 二、《关于加快推进重点行业企业兼并重组的指导意见》

《关于加快推进重点行业企业兼并重组的指导意见》	
制定日期与单位	2013.1.22, 工信部联合发改委等 12 个部门
目标	改变我国部分产业的低集中度低水平竞争格局, 实现我国产业结构高级化, 助推产业强国
重点	<p>《意见》对汽车、钢铁、水泥、船舶等九大行业和领域的兼并重组工作提出了主要目标和重点任务, 其中涉及船舶工业的内容为:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· <b>发展目标:</b> (1) 到 2015 年, 前 10 家造船企业造船完工量占全国总量的 70% 以上, 进入世界造船前 10 强企业超过 5 家。(2) 形成 5~6 个具有国际影响力的海洋工程装备总承包商和一批专业化分包商。(3) 形成若干具有较强国际竞争力的品牌修船企业。</li> <li>· <b>重点任务:</b> 积极推进以<b>大型骨干造船企业</b>为龙头的跨地区、跨行业、跨所有制的兼并重组, 发展拥有国际竞争力的企业集团; 促进<b>优势企业</b>通过兼并重组等方式扩大高端产品制造能力; 鼓励<b>上下游企业</b>组成战略联盟, 进行产业链整合; 推进<b>骨干企业</b>开展境外并购; 鼓励<b>中小型造船企业</b>面向细分市场实施差异化竞争, 向“专、精、特、新”的方向发展, 在优势领域形成特色和品牌; 引导船用低中速柴油机和甲板机械等<b>配套企业</b>以资本、产品为纽带, 加大专业化重组力度。</li> </ul>
影响	针对当前船舶工业产业集中度低、组织结构混乱、企业小而分散的问题, 通过推进兼并重组, 可以形成一批在行业中发挥引领作用的大企业、集团, 形成以大带小、以点带片的行业发展模式, 带动规模经济效益。

资料来源: 中经网整理

## 三、《福建省人民政府关于促进船舶工业转型升级十一条措施的通知》

《福建省人民政府关于促进船舶工业转型升级十一条措施的通知》	
制定日期与单位	2013.2.11, 福建省人民政府
目标	力争通过三年时间, 使该省船舶工业在国内整体地位、产业技术水平显著提升, 建成我国东南沿海重要的修造船基地

《福建省人民政府关于促进船舶工业转型升级十一条措施的通知》	
重点	<p>《通知》涵盖范围较广，涉及发展目标、技术进步、重点项目、海工装备等方面的内容。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· <b>发展目标：</b>至 2015 年底，福建省将形成年造船能力 800 万载重吨以上，年修造船产值 700 亿元，三都澳、闽江口、湄洲湾、厦漳湾等四个产业集中区集中度达 90% 以上，培育形成 2~3 家 100 万吨生产能力的重点骨干企业；</li> <li>· <b>技术进步：</b>开展船舶企业生产条件达标评价，支持骨干企业建立现代造船模式；对省级以上企业技术中心、研发机构等科技创新平台，对新购置研发仪器设备给予资助；省蓝色产业投资基金对高端船舶制造等产业给予重点支持；</li> <li>· <b>重点项目：</b>被确定为省重点项目的建设，将实行海域使用金省内部分减免；列入省“百项千亿”重点技术改造计划的项目，享受省重点项目相关政策，并按银行贷款实际发生额的一定比例给予贴息。</li> </ul>
影响	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 据悉，这是福建省人民政府首次以闽政文件形式为一个行业发展而出台重大措施，也是促进船舶工业转型升级力度最大、针对性最强、涵盖面最广的综合性措施。</li> <li>· 在当前行业转型升级时期，政府的宏观调控不仅能为企业指明“发力”方向，更能为行业发展引来金融、信贷等强力“外援”，从而增强行业信心。</li> </ul>

资料来源：中经网整理

## IV 热点研究

### 一、《造修船企业安全生产标准化基本要求》通过专家审查

《造修船企业安全生产标准化基本要求》通过专家审查	
来源	中国船舶报，2012 年 10 月 26 日
事件	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 10 月 26 日，由中国船舶工业综合技术经济研究院、沪东中华造船（集团）有限公司、泰州口岸船舶有限公司共同起草的《造修船企业安全生产标准化基本要求》这一行业标准，在江苏泰州通过国家安全生产监督管理总局政法司主持的专家评审。</li> <li>· 《要求》对船企安全生产要求作了详细规定，包括安全生产目标、组织机构和职责、安全生产投入、法律法规和安全生产管理制度、教育培训、生产设施设备、作业安全、隐患排查和治理、重大危险源监控、职业健康、应急救援、事故报告、调查与处理、绩效评定和持续改进等方面。</li> </ul>
影响	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 这标志着我国第一部造修船企业安全生产综合评价标准即将问世。</li> <li>· 该标准的制定和实施，将对造修船企业夯实安全生产基础、规范安全生产管理、推动安全生产标准化工作、提升安全生产监管水平具有重要的指导作用。</li> </ul>

## 二、我国深海 981 深水钻井平台技术达世界最先进

我国深海 981 深水钻井平台技术达世界最先进	
来源	经济日报, 2012 年 11 月 07 日
事件	<ul style="list-style-type: none"><li>· 被纳入国家重点科技专项、耗资 60 亿元, 研发及作业准备、船体建造、钻机制造、大型设备各占四分之一的“海洋石油 981 号”第六代 3000 米深水半潜式钻井平台自 5 月正式开钻以来, 已成功经受了多次强台风的考验。</li><li>· “981”具有两项关键指标最大作业水深 3000 米、最大钻井深度 10000 米, 属于世界最先进的第六代深水半潜式钻井平台。这类平台的设计建造, 以往一直被西方国家垄断。</li></ul>
影响	<ul style="list-style-type: none"><li>· “981 号”是我国突破深海钻井平台技术瓶颈的自主创新成果, 它的建造大大提升了中国深水油气资源开发能力和大型海洋装备建造水平, 我国已在该领域大步跨入世界先进行列。</li><li>· 目前, 全球三分之二以上的新发现油田来自海上, 预示着海工装备市场将迎来空前的发展机遇。以深海钻井平台为突破点的中国海洋工程装备制造业, 正迎来一个欣欣向荣的黄金发展期。</li></ul>

## 三、船舶结构数据库研究开发项目通过验收

船舶结构数据库研究开发项目通过验收	
来源	中国船舶报, 2012 年 11 月 15 日
事件	<ul style="list-style-type: none"><li>· 11 月, 由工业和信息化部、财政部支持的基础重大科研项目——船舶结构数据库研究开发项目通过专家验收。</li><li>· 船舶结构数据库研究开发项目于 2007 年正式立项, 属国家高技术船舶科研项目, 由中国船级社承担研发工作。现已涵盖三大主流船型, 开发出三维建模系统, 并助力船舶全生命周期管理等方面。</li></ul>
影响	<ul style="list-style-type: none"><li>· 经过多年的快速发展, 我国虽已成为举足轻重的世界造船大国, 不过, 一直以来, 我国并没有系统地收集和利用这些船舶的数据, 因而不能为本国船舶工业整体实力的持续提升奠定数据分析基础。</li><li>· 该项目不仅成功开发出中国首个集船舶结构数据采集、查询、统计、应用等功能于一体的数据库系统, 而且打破国外垄断, 首次建立了具有完全自主知识产权的三维船舶结构参数化快速建模系统。</li></ul>

## 四、IMO 7 个公约（规则）修正案 2013 年起实施

IMO 7 个公约（规则）修正案 2013 年起实施	
来源	中国船舶网, 2012 年 11 月 15 日

IMO 7 个公约（规则）修正案 2013 年起实施	
事件	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 11 月 15 日，交通运输部发布公告，宣布国际海事组织（IMO）《在国际防止船舶造成污染公约附则 VI “防止船舶造成空气污染规则” 中纳入船舶能效新规则的修正案》等 7 个公约（规则）修正案将于 2013 年 1 月 1 日起开始实施。</li> <li>· 这 7 个修正案分别涉及将船舶能效新规则纳入防止船舶污染规则、生活污水处理与排放、防止船舶垃圾污染、救生设备和装置、海运固体散货明细与特性、救生艇筏、美国加勒比海排放控制区等。</li> </ul>
影响	这 7 个修正案是全球造船业及航运业从环保标准向绿色标准的转变，旨在实现低排放、低污染、安全健康的功能目标，它的发展无疑会起到保护全球环境、推动船舶制造业和航运业良性发展的作用。

## 五、“十二五”后三年船舶工业计划正制定

“十二五”后三年船舶工业计划正制定	
来源	中国证券报，2012 年 12 月 29 日
事件	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 为帮助中国船舶企业摆脱国际金融危机带来的困境，多部委正研究制定“十二五”后三年(2013~2015)船舶工业行动计划，拟对重点船舶企业给予政策倾斜，在财政、税收和金融等方面给予必要支持。目前，多部委正对我国船舶行业相关企业进行调研。</li> <li>· 今年发布的《船舶工业“十二五”发展规划》显示，在 2015 年船舶工业销售收入预计达 1.2 万亿元，出口总额超过 800 亿美元。但受国际船舶市场持续低迷影响，我国船舶工业面临手持订单继续减少、履约交船难度加大、企业生产经营困难等情况，产业发展受到严峻挑战。</li> </ul>
影响	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 业内认为，目前来看，实现“十二五”船舶发展目标的难度很大，有必要对发展规划进行适当调整。由于船舶行业对经济和国防的重要意义，所以未来有必要加大对船舶行业的政策支持力度，加快造船行业结构调整。</li> <li>· 正研究制定的行动计划旨在提升船舶业效益效率，推进优质企业加快技术开发，使其有能力承接高附加值的船舶制造。</li> </ul>

## V 上市公司

目前，沪深股市共有 8 家船舶制造上市公司。截至发稿日，船舶上市公司 2012 年度财务报告未对外披露。因此，本部分沿用前三季度的财务数据，对这些上市公司的经营效益、盈利能力、偿债能力、运营能力、现金流量等财务指标进行深入分析，从微观层面反映船舶制造企业经营状况，供读者决策参考。

## 一、经营绩效：利润指标降幅显著，大部分企业面临亏损

当前，我国船舶工业正面临市场需求不足、企业经营困难、结构性产能过剩等问题，船舶工业步入调整发展的低谷期。前三季度，8家船舶制造上市公司实现营业收入730.19亿元，同比微增0.37%；营业利润45.39亿元，同比下降40.13%；净利润43.09亿元，同比下降38.94%，可以看出，上市公司经营状况明显下滑。

具体来看，受益于复合材料船艇产业需求的迅速扩大，太阳鸟游艇公司为行业内唯一一家实现业绩增长的企业，前三季度其营业利润、净利润分别同比增长25.85%、26.16%。太阳鸟为行业内表现最好的公司，而其余企业的利润指标则不同程度下滑。其中，中船集团的广船国际与中船股份两企业因受行业背景冲击较大，营业利润同比降幅均超一倍；中国船舶、舜天船舶、亚星锚链及上海佳豪等骨干企业的利润指标降幅也均超30%。

图表 15 2012 年前三季度沪深股市船舶制造上市公司经营绩效指标

单位：亿元，%

上市公司	营业收入	同比增速	营业利润	同比增速	净利润	同比增速
中国重工	450.99	9.99	38.32	-14.67	35.98	-17.92
中国船舶	188.51	-9.73	6.79	-69.49	4.92	-74.03
广船国际	48.33	-20.82	-1.67	-138.16	0.48	-88.34
舜天船舶	16.59	-15.05	0.58	-70.18	0.56	-65.16
亚星锚链	13.28	-1.75	0.66	-37.46	0.55	-39.13
中船股份	7.13	-29.85	-0.10	-128.22	-0.11	-139.09
太阳鸟	3.31	47.35	0.40	25.85	0.36	26.16
上海佳豪	2.05	-2.34	0.41	-31.24	0.34	-37.42
合计	730.19	0.37	45.39	-40.13	43.09	-38.94

注：（1）按营业总收入从高到低排序；（2）利润降幅超过100%，均指2011年同期利润为正，2012年前三季度利润为负。数据来源：WIND，中经网整理

## 二、盈利能力：销售毛利率、净利率及营业利润率均小幅下滑

2012年前三季度，受船舶市场持续低迷、主流船型船价继续下跌影响，船价与成本费用倒挂的矛盾突出，行业盈利能力有所下降。8家船舶制造上市公司销售毛利率均值16.66%，较上年同期下降4.01个百分点，销售净利率、营业利润率、净资产收益率的均值分别为5.65%、5.96%、3.65%，较上年同期分别下降4.75个、5.59个、4.67个百分点。



具体来看，行业内主要上市公司的盈利能力指标均较上年同期小幅下滑。其中，受益于完整的产业链模式，上海佳豪、太阳鸟的销售毛利率依然高于 30%、销售净利率与营业利润率均高于 10%，而中国船舶、广船国际、舜天船舶、亚星锚链及中船股份的销售净利率及营业利润率均低于 5%。

**图表 16 2012 年前三季度沪深股市船舶制造上市公司盈利能力指标**

单位：%

上市公司	销售 毛利率	上年 同期	销售 净利率	上年 同期	营业 利润率	上年 同期	净资产 收益率	上年 同期
中国重工	15.13	16.43	7.98	10.69	8.50	10.95	8.92	14.01
中国船舶	12.86	20.08	2.61	9.08	3.60	10.66	3.05	11.03
广船国际	4.43	12.31	1.00	6.77	-3.45	7.17	1.05	10.69
舜天船舶	8.55	13.39	3.40	8.30	3.51	10.00	2.84	10.89
亚星锚链	17.23	19.18	4.14	6.68	4.96	7.79	2.06	3.11
中船股份	5.67	9.83	-1.56	2.79	-1.38	3.43	-0.18	2.01
太阳鸟	30.52	33.55	10.95	12.80	12.00	14.05	4.37	3.62
上海佳豪	38.90	40.61	16.71	26.08	19.95	28.33	7.08	11.24
平均*	16.66	20.67	5.65	10.40	5.96	11.55	3.65	8.32

注：（1）按营业总收入从高到低排序；（2）“平均”为算术平均值。数据来源：WIND，中经网整理

### 三、偿债能力：各指标变化幅度较小，但部分企业负债率较高

2012 年前三季度，8 家船舶制造上市公司流动比率、速动比率、资产负债率的均值分别为 2.60 倍、1.98 倍、46.72%，较上年同期分别下降 0.02 倍、下降 0.07 倍、提高 0.39 个百分点，行业偿债能力指标变化幅度较小。

与行业均值变化趋势相似的是，8 家船舶制造上市公司流动比率、速动比率、资产负债率 3 个指标仅出现小幅变化。从具体数值看，亚星锚链、上海佳豪的流动比率分别为 4.90 倍、4.89 倍，速度比率分别为 3.84 倍、4.03 倍，均处于行业较高水平；资产负债率方面，中国重工、舜天船舶、广船国际的资产负债率均超过 60%，企业面临着较大还本付息的压力。

图表 17 2012 年前三季度沪深股市船舶制造上市公司偿债能力指标

单位：倍，%

上市公司	流动比率	上年同期	速动比率	上年同期	资产负债率	上年同期
中国重工	1.60	1.61	1.28	1.35	74.80	74.20
中国船舶	1.86	1.62	1.65	1.52	58.31	62.33
广船国际	2.03	1.53	1.82	1.32	60.54	66.83
舜天船舶	1.46	1.38	0.85	0.60	66.95	59.89
亚星锚链	4.90	5.50	3.84	4.27	24.89	23.95
中船股份	2.20	1.99	1.27	1.21	40.34	38.76
太阳鸟	1.83	2.66	1.06	1.90	33.70	28.32
上海佳豪	4.89	4.66	4.03	4.27	14.27	16.38
平均*	2.60	2.62	1.98	2.05	46.72	46.33

注：（1）按营业总收入从高到低排序；（2）“平均”为算术平均值。数据来源：WIND，中经网整理

#### 四、营运能力：应收账款、存货、流动资产周转率均有所下降

2012 年前三季度，8 家船舶制造上市公司应收账款周转率、存货周转率、流动资产周转率的均值分别为 6.95 次、2.11 次、0.47 次，较上年同期分别下降 3.83 次、0.71 次、0.06 次。在营业收入减少、企业交船难、回款难等因素的共同影响下，主要上市公司资金周转效率有所下降。

具体来看，除太阳鸟外，其他上市公司应收账款周转率均有不同程度的下降，8 家企业中，中国船舶、广船国际、舜天船舶、太阳鸟、上海佳豪的应收账款周转率高于 3 次。除广船国际外，其他上市公司存货周转率均有不同程度的下降，其中仅中国船舶、广船国际的存货周转率高于 3 次。流动资产周转率方面，除亚星锚链外，其他上市公司流动资产周转率均有不同程度的下降，且 8 家企业的流动资产周转率水平均小于 1 次。

图表 18 2012 年前三季度沪深股市船舶制造上市公司营运能力指标

单位：次

上市公司	应收账款 周转率	上年同期	存货 周转率	上年同期	流动资产 周转率	上年同期
中国重工	1.72	3.12	1.51	2.67	0.35	0.52
中国船舶	20.65	34.27	4.75	7.84	0.60	0.61
广船国际	5.86	10.27	3.85	3.55	0.54	0.61



上市公司	应收账款 周转率	上年同期	存货 周转率	上年同期	流动资产 周转率	上年同期
舜天船舶	13.75	19.03	0.75	0.77	0.39	0.53
亚星锚链	2.96	3.20	1.66	1.76	0.45	0.40
中船股份	1.96	2.62	1.37	1.92	0.57	0.83
太阳鸟	4.54	3.95	0.83	0.96	0.41	0.28
上海佳豪	4.13	9.77	2.12	3.07	0.44	0.44
平均*	6.95	10.78	2.11	2.82	0.47	0.53

注：(1) 按营业总收入从高到低排序；(2) “平均”为算术平均值；(3) 应收账款周转率、存货周转率的标准值为 3，流动资产周转率的标准值为 1。数据来源：WIND，中经网整理

## 五、现金流量：行业内大多上市公司筹资需求快速增长

2012 年前三季度，8 家船舶制造上市公司期末货币资金合计 960.57 亿元，同比下降 9.93%；经营活动现金流入 552.96 亿元，同比下降 18.89%；筹资活动现金流入 404.23 亿元，同比增长 35.24%。不难看出，在船企生产流动资金不足情况日益严重的背景下，主要上市公司筹资需求快速增长。

具体来看，受新接订单困难、船东预付金比例下降等因素影响，除亚星锚链外，其余 7 家船舶上市公司经营活动现金流入量均出现不同程度的下降，其中，中船股份前三季度经营活动现金流入 7.66 亿元，同比下降 27.44%，降幅居首；其次为中国船舶与中国重工，经营活动现金流入量分别为 160.53 亿、298.79 亿元，同比分别下降 21.53%、19.15%。筹资方面，中国重工、舜天船舶及太阳鸟现金流入量增长明显，而广船国际筹资活动现金流入量显著下降。

图表 19 2012 年前三季度沪深股市船舶制造上市公司现金流量指标

单位：亿元，%

上市公司	货币资金	同比增速	经营活动 现金流入	同比增速	筹资活动 现金流入	同比增速
中国重工	646.64	-7.62	298.79	-19.15	266.65	70.28
中国船舶	216.73	-18.32	160.53	-21.53	78.95	-14.38
广船国际	59.12	-15.50	49.86	-17.18	19.91	-25.49
舜天船舶	17.34	101.94	14.79	-4.26	32.50	87.79
亚星锚链	12.73	3.83	15.74	4.15	3.42	-17.49
中船股份	3.10	31.38	7.66	-27.44	1.50	11.11
太阳鸟	2.36	-45.80	3.73	-12.86	0.80	705.05

上市公司	货币资金	同比增速	经营活动 现金流入	同比增速	筹资活动 现金流入	同比增速
上海佳豪	2.53	-30.51	1.86	-7.54	0.50	7.02
合计	960.57	-9.93	552.96	-18.89	404.23	35.24

注：按营业总收入从高到低排序。数据来源：WIND，中经网整理

## 六、代表性上市公司

本部分选取 5 家代表性上市公司，详细分析其经营业绩及发展前景。这些公司包括国内最大两家造船集团旗下的上市公司——中国重工、中国船舶，以生产海洋系泊链等海工产品为主的亚星锚链，成长最快的复合材料船艇企业太阳鸟游艇以及以完整技术服务链见长的船舶设计类公司上海佳豪。

### （一）中国船舶重工股份有限公司

2012 年前三季度，受船舶市场低迷影响，整个民船领域处于低谷，船舶产品价格较上年同期有所下降，公司业绩也下降。1~9 月，中国重工实现营业总收入、利润总额和净利润分别为 450.99 亿、43.10 亿、35.98 亿元，同比分别下降 4.26%、19.74%和 19.88%。

在未来，高端装备资产逐步壮大是中国重工结构转型的方向。我们认为到“十二五”末，随着后续重点军工和非船资产的持续注入，公司将逐步提升其高端装备产业的比重，其业务结构占比将改变为：能源交通设备超过 50%，军品 7%，海工 12%~15%，船舶造修 31%。公司在高端装备制造、节能环保、新能源、新材料等领域都将是领头羊。

图表 20 2012 年前三季度中国船舶重工股份有限公司经营效益<sup>1</sup>

单位：亿元，%

报告期	2011-9-30	2011-12-31	2012-3-31	2012-6-30	2012-9-30	同比增长
营业总收入	410.04	580.45	123.24	291.85	450.99	-4.26
营业总成本	365.88	532.36	111.65	265.17	413.28	-3.05
营业利润	44.90	48.89	11.65	26.97	38.32	-16.04
利润总额	51.96	56.45	12.32	29.96	43.10	-19.74
净利润	43.83	47.50	10.27	25.30	35.98	-19.88

<sup>1</sup>2011 年 2 月，中国重工完成了重大资产重组，交易后持有大连船舶重工集团有限公司 100%、渤海船舶重工有限责任公司 100%、山海关船舶重工有限责任公司 100%和青岛北海船舶重工有限责任公司 94.85%的股权，公司经营数据也进行相应调整。

报告期	2011-9-30	2011-12-31	2012-3-31	2012-6-30	2012-9-30	同比增长
基本每股收益(元/股)	0.47	0.32	0.07	0.18	0.25	-19.28

数据来源：公司季报，中经网整理

## （二）中国船舶工业股份有限公司

2012 年前三季度，由于完工交付量下降和船价下跌，中国船舶工业股份有限公司经营业绩继续下行。1~9 月，公司实现营业总收入 188.51 亿元，同比下降 9.73%；实现营业利润 6.79 亿元，同比减少 69.49%，利润总额同比减少 66.33%，净利润同比降低 74.03%。

在未来，随着子公司对国际海事标准及生产流程的日益熟络，船舶建造效率将不断提高，产品结构有望进一步优化。陆续完成的收购龙穴造船基地、投资海上风力发电塔、低速发动机等业务，将有利于公司培育新的业务增长点，抵御行业周期性风险。

**图表 21 2012 年前三季度中国船舶工业股份有限公司经营效益**

单位：亿元，%

报告期	2011-9-30	2011-12-31	2012-3-31	2012-6-30	2012-9-30	同比增长
营业总收入	208.83	286.99	62.38	131.43	188.51	-9.73
营业总成本	185.83	258.71	58.95	124.53	180.52	-2.85
营业利润	22.26	27.10	3.28	6.43	6.79	-69.49
利润总额	23.01	28.72	3.38	7.01	7.75	-66.33
净利润	18.96	23.30	2.71	4.64	4.92	-74.03
基本每股收益(元/股)	1.74	2.12	0.25	0.35	0.40	-87.34

数据来源：公司季报，中经网整理

## （三）江苏亚星锚链股份有限公司

2012 年前三季度，船用链产品毛利率下降和销售费用上升共同导致企业经营显著下滑。1~9 月，公司实现营业总收入 13.28 亿元，同比略降 1.75%；营业利润 0.66 亿元，同比下降 37.46%；利润总额 0.71 亿元，同比下降 37.27%；净利润 0.55 亿元，同比下降 39.13%。

海洋工程设备已进入我国“十二五”新兴产业规划，“十二五”期间我国海工投资将有望达 2500 亿~3000 亿元。由于系泊链是海洋工程装备中的重要配套装备，作为国内系泊链龙头企业，亚星锚链将从中收益，有望在未来 2 年内赢取 25% 以上的市场份额。

**图表 22 2012 年前三季度江苏亚星锚链股份有限公司经营效益**

单位：亿元，%

报告期	2011-9-30	2011-12-31	2012-3-31	2012-6-30	2012-9-30	同比增长
营业总收入	13.52	19.42	4.86	9.68	13.28	-1.75
营业总成本	12.46	18.20	4.45	9.13	12.63	1.38
营业利润	1.05	1.22	0.41	0.53	0.66	-37.46
利润总额	1.13	1.26	0.41	0.53	0.71	-37.27
净利润	0.90	1.03	0.34	0.42	0.55	-39.13
基本每股收益(元/股)	0.18	0.21	0.07	0.09	0.12	-33.33

数据来源：公司季报，中经网整理

#### （四）太阳鸟游艇股份有限公司

2012 年前三季度，公司能够克服当前船舶市场的不利影响，稳妥推进并购扩张，使公司业绩逆市而上，保持了快速发展的良好态势。1~9 月，公司实现营业收入 3.31 亿元，较上年同期增长 47.35%；完成净利润 0.36 亿元，较上年同期增长了 26.16%，成为国内同行中少数几个业绩保持快速增长的企业之一。

**图表 23 2012 年前三季度太阳鸟游艇股份有限公司经营效益**

单位：亿元，%

报告期	2011-9-30	2011-12-31	2012-3-31	2012-6-30	2012-9-30	同比增长
营业总收入	2.25	3.96	0.86	1.94	3.31	47.35
营业总成本	1.93	3.49	0.76	1.63	2.91	50.83
营业利润	0.32	0.47	0.10	0.31	0.40	25.85
利润总额	0.35	0.52	0.11	0.32	0.43	23.56
净利润	0.29	0.44	0.10	0.27	0.36	26.16
基本每股收益(元/股)	0.21	0.32	0.07	0.19	0.26	23.81

数据来源：公司季报，中经网整理

#### （五）上海佳豪船舶工程设计股份有限公司

2012 年前三季度，全球性经济持续低迷，国内外造船业造船完工量、新接单量、手持订单量也相应下滑，公司的工程业务（包括船舶工程总承包项目和其他工程类项目）受行业影响较大，新增订单减少，给公司业务带来了严峻挑战。1~9 月，公司实现营业总收入 2.05 亿元，比上年同期减少 2.34%；营业利润 0.41 亿

元，比上年同期下降 31.24%；实现利润总额 0.44 亿元，比上年同期下降 32.35%；实现净利润 0.34 亿元，比上年同期下降 37.42%。

目前，公司已基本形成设计、游艇、工程、服务和贸易四大业务板块。2012 年，公司将着力开发高附加值绿色环保船型并加强海工和工程船领域拓展力度，做大做强设计业务；全力打造佳豪游艇品牌；积极开展工程和监理业务，延伸服务范围向行业全面技术服务商转型。

**图表 24 2012 年前三季度上海佳豪船舶工程设计股份有限公司经营效益**

单位：亿元，%

报告期	2011-9-30	2011-12-31	2012-3-31	2012-6-30	2012-9-30	同比增长
营业总收入	2.10	3.31	0.66	1.55	2.05	-2.34
营业总成本	1.51	2.47	0.50	1.15	1.64	8.99
营业利润	0.60	0.84	0.16	0.40	0.41	-31.24
利润总额	0.65	0.91	0.18	0.42	0.44	-32.35
净利润	0.55	0.75	0.14	0.33	0.34	-37.42
基本每股收益(元/股)	0.38	0.53	0.11	0.16	0.17	-55.26

数据来源：公司季报，中经网整理

www.cei.gov.cn

## VI 关键指标

图表 25 2012 年 4 季度船舶制造行业关键指标

指标	单位	10 月		11 月		12 月		1~12 月	
		实际值	增长率 (%)	实际值	增长率 (%)	实际值	增长率 (%)	累计值	增长率 (%)
一、中国造船指标①									
造船完工量（累计）	万载重吨	4667	-15.5	5055	-18.2	6021	-21.4	6021	-21.4
新接订单量（累计）	万载重吨	1642	-44.8	1704	-49.4	2041	-43.6	2041	-43.6
手持订单量（累计）	万载重吨	11663	-22.2	11335	-30.3	10695	-28.7	10695	-28.7
二、进出口②									
船舶工业进口额	亿美元	0.53	-	0.59	-	0.20	-	17.84	-1.50
船舶工业出口额	亿美元	33.69	-	32.08	-	23.39	-	388.2	-11.0
其中：船舶进口数量	艘	2471	-	200	-	212	-	5792	-8.8
船舶进口额	亿美元	0.30	-	0.38	-	0.36	-	6.01	-23.2
船舶出口数量	万艘	24.57	-	24.48	-	22.8	-	274.19	-3.6
船舶出口额	亿美元	26.64	-	31.81	-	20.71	-	361.2	-13.5
三、全球新船价格③									
新船价格指数（实点）		127	-9.29	125.9	-9.42	126	-9.35		
四、经营绩效④									
产品销售收入	亿元							6740.77	-1.01
产品销售成本	亿元							5889.12	0.02
销售费用	亿元							63.63	0.91
管理费用	亿元							283.83	1.94
财务费用	亿元							36.24	79.27
利润总额	亿元							335.3	-31.29
资产总额	亿元							9313.87	0.78
负债总额	亿元							6666.27	-0.70
行业企业数	个							1499	-
亏损企业数	个							247	-
亏损企业亏损总额	亿元							104.57	231.22
销售利润率	%							4.97	-
成本费用利润率	%							5.35	-
资产负债率	%							71.57	-

注: ①数据来源于中船协, 因统计口径不同, 与克拉克松数据稍有偏差; ②数据来源于海关总署; ③数据来源于英国克拉克松研究公司; ④行业指船舶及浮动装置制造业 (C373), 数据来源国家统计局。