股票代码:603268　股票简称:松发股份

广东松发陶瓷股份有限公司2026年度向特定对象发行股票募集说明书（注册稿）

（广东省潮州市潮安区枫溪镇财富中心B区2008室）

保荐机构（主承销商）：西南证券股份有限公司
SOUTHWEST SECURITIES COMPANY, LTD.
（重庆市江北区金沙门路32号）
二零二六年七月

声明

本公司及全体董事、高级管理人员承诺募集说明书及其他信息披露资料不存在任何虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性及完整性承担相应的法律责任。

公司负责人、主管会计工作负责人及会计机构负责人保证募集说明书中财务会计资料真实、完整。

中国证券监督管理委员会、上海证券交易所对本次发行所作的任何决定或意见，均不表明其对申请文件及所披露信息的真实性、准确性、完整性作出保证，也不表明其对发行人的盈利能力、投资价值或者对投资者的收益作出实质性判断或保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

根据《证券法》的规定，证券依法发行后，发行人经营与收益的变化，由发行人自行负责。投资者自主判断发行人的投资价值，自主作出投资决策，自行承担证券依法发行后因发行人经营与收益变化或者证券价格变动引致的投资风险。

重大事项提示

公司经营发展面临诸多风险。公司特别提请投资者注意，在作出投资决策之前，务必认真阅读本募集说明书正文内容，并特别关注以下重要事项及公司风险。

一、关于公司本次向特定对象发行股票的情况

（一）审批程序

本次向特定对象发行的相关议案已经2026年1月14日召开的公司第七届董事会第八次会议及2026年3月12日召开的2026 年第一次临时股东会审议通过，且已经上交所审核通过，中国证监会同意注册。

（二）发行对象及认购方式

本次向特定对象发行股票的发行对象为不超过35名（含35名）符合法律法规规定的特定投资者，包括证券投资基金管理公司、证券公司、信托公司、财务公司、保险机构投资者、合格境外机构投资者以及其他符合法律法规规定的法人、自然人或其他合格的投资者。其中，证券投资基金管理公司、证券公司、合格境外机构投资者、人民币合格境外机构投资者以其管理的两只以上产品认购的，视为一个发行对象；信托公司作为发行对象的，只能以自有资金认购。

本次向特定对象发行的最终发行对象由股东会授权董事会，在本次发行申请获得上海证券交易所审核通过并经中国证监会作出同意注册决定后，按照相关法律法规及规范性文件的规定，根据投资者申购报价情况与本次发行的保荐机构（主承销商）协商确定。若国家法律、法规对向特定对象发行股票的发行对象有新的规定，公司将按新的规定进行调整。

本次发行的所有发行对象均以人民币现金方式并按同一价格认购本次发行的股票。

（三）发行价格及定价原则

本次向特定对象发行股票的定价基准日为发行期首日，本次向特定对象发行股票采取竞价方式。发行价格不低于定价基准日前20个交易日公司股票交易均价的80%（定价基准日前20个交易日公司股票交易均价=定价基准日前20个交易日股票交易总额/定价基准日前20个交易日股票交易总量）。最终发行价格将在本次发行获得上海证券交易所审核通过并经中国证监会作出予以注册决定后，由董事会根据股东会授权，与保荐机构按照相关法律法规及发行竞价情况协商确定。

如公司股票在本次发行的定价基准日至发行日期间发生派息、送股、资本公积金转增股本等除权、除息事项，则本次向特定对象发行的发行底价将进行相应调整。调整公式如下：

派发现金股利：$P1=P0-D$

送红股或转增股本：$P1=P0/(1+N)$

两项同时进行：$P1=(P0-D)/(1+N)$

其中，P1为调整后发行价格，P0为调整前发行价格，每股派发现金股利为D，每股送红股或转增股本数为N。

（四）发行数量

本次向特定对象发行股票的数量按照募集资金总额除以最终确定的发行价格计算得出，且发行数量不超过本次向特定对象发行股份前公司总股本的30%，即不超过291,233,490股（含本数）。最终发行数量将在本次发行经上海证券交易所审核通过并经中国证监会同意注册后，由公司董事会根据公司股东会的授权和发行时的实际情况，与本次发行的保荐机构（主承销商）协商确定。

若公司股票在本次发行董事会决议公告日至发行日期间发生送股、资本公积金转增股本、可转债转股、注销库存股或因其他原因导致本次发行前公司总股本发生变动的，本次发行的股票数量上限将作相应调整。如本次向特定对象发行股份的总数因监管政策变化或中国证监会予以注册的决定要求调整的，则本次发行的股票数量届时将相应调整。

（五）限售期

本次发行完成后，发行对象所认购的本次向特定对象发行的股票自发行结束之日起6个月内不得转让。本次发行完成后至限售期届满之日止，发行对象所取得公司本次向特定对象发行的股票因公司分配股票股利、资本公积转增股本等情形所取得的股份，亦应遵守上述限售安排。

上述限售期届满后，该等股份的转让和交易将根据届时有效的法律法规及中国证监会、上海证券交易所的有关规定执行。法律、法规对限售期另有规定的，依其规定。

（六）募集资金用途

公司本次向特定对象发行A 股股票募集资金总额不超过700,000.00万元（含本数），扣除发行费用后的净额拟投资以下项目：

单位：万元

序号	募集资金用途	拟投资金额	拟投入募集资金金额
1	绿色智能高端船舶制造一体化项目	1,006,497.68	500,000.00
1.1	恒力造船（大连）有限公司绿色智能装备制造项目	728,590.80	500,000.00
1.2	恒力造船（大连）有限公司绿色高端船舶建造项目配套设施	277,906.88	
2	恒力造船（大连）有限公司绿色船舶制造曲组配套升级项目	212,615.30	150,000.00
3	绿色高端船舶制造项目配套3号-6号码头项目	131,752.98	50,000.00
合计		1,350,865.96	700,000.00

在本次发行募集资金到位之前，公司将根据募集资金投资项目进度的实际情况以自有或自筹资金先行投入，并在募集资金到位后按照相关法规规定的程序予以置换。募集资金到位后，若扣除发行费用后的实际募集资金净额少于拟投入募集资金总额，在本次发行募集资金投资项目范围内，公司将根据实际募集资金数额，按照项目的轻重缓急等情况，调整并最终决定募集资金的具体投资项目、顺序及各项目的具体投资额，募集资金不足部分由公司自有或自筹资金解决。

（七）滚存未分配利润的安排

本次向特定对象发行股票完成后，公司滚存的未分配利润将由本次发行完成后新老股东按各自持有的公司股份比例共享。

（八）本次发行股票决议有效期

本次发行决议的有效期为自公司股东会审议通过之日起12个月。若公司已于该有效期内取得中国证监会对本次发行予以注册的决定，则该有效期自动延长至本次发行完成之日。

（九）本次发行不会导致公司控制权发生变化

本次发行完成后，陈建华、范红卫仍为公司的实际控制人。因此，本次发行不会导致公司的控制权发生变化。

二、特别风险提示

本公司特别提醒投资者注意公司及本次发行的以下事项，并请投资者认真阅读本募集说明书“第五章 与本次发行相关的风险因素”的全部内容。

（一）市场竞争风险

造船行业是一个充分竞争的行业，公司既要面对国内同行业企业的竞争，还要与国外船厂进行竞争。在技术变革的时代，公司面临的竞争环境也在不断变化。未来，造船行业将向高端化、绿色化、智能化等方向发展，公司如果不能及时顺应行业发展趋势，将逐渐失去原有的竞争优势，提请投资者注意该风险。

（二）产业政策变动风险

船舶制造业是船舶工业的重要细分行业，也是国民经济的基础性行业之一，其发展与国民经济的景气程度有较强的相关性，也受国家及地方政府产业政策影响较大。如未来国家及地方政府产业政策出现重大不利变化，将可能对公司主要产品的研发、生产和销售等方面产生不利影响。提请投资者注意相关风险。

（三）原材料价格波动风险

公司主要产品的原材料为船用板材、船用型材等金属材料。受宏观经济、市场供求关系及其他因素的影响，主要原材料价格会产生波动。原材料的价格波动直接影响产品的采购成本，公司会通过加强成本控制等手段缓解原材料价格波动的影响。如果公司无法完全在原材料价格上涨时，通过价格调整、与客户协商收款进度等方式消化原材料价格波动的影响，将可能对公司的经营生产及业绩产生不利影响。

（四）偿债能力财务指标较低的风险

造船行业由于船舶造价较高，建造周期较长，船东一般采用分期预付建造款的方式，因此船舶建造企业的负债主要包括合同负债等项目，资产负债率普遍较高，流动比率和速动比率普遍较低。由于偿债能力财务指标水平相对较低，公司存在一定的偿债风险。

（五）募集资金投资项目的实施风险

本次募集资金投资项目的实施进度和实施效果存在一定的不确定性。本次募投项目是结合行业发展趋势以及公司发展战略，在公司现有主营业务基础上制定的。公司在募投项目效益测算阶段开展了充分的调研和审慎的可行性方案论证，但募投项目投入至产生效益需要一定时间，且易受未来市场环境、行业政策和需求结构等诸多不确定因素影响。如外部因素出现不利变化，公司存在无法按照既定计划实现经济效益目标的风险。

释义

本报告中，除非文义另有所指，下列词语或简称具有如下含义：

一、基本术语

本公司、公司、松发股份、发行人	指	广东松发陶瓷股份有限公司
本次发行、本次向特定对象发行股票、本次向特定对象发行	指	广东松发陶瓷股份有限公司2026年度向特定对象发行A 股股票的行为
中国证监会	指	中国证券监督管理委员会
上交所	指	上海证券交易所
《公司法》	指	《中华人民共和国公司法》
《证券法》	指	《中华人民共和国证券法》
《注册管理办法》	指	《上市公司证券发行注册管理办法》
《证券期货法律适用意见第18号》	指	《〈上市公司证券发行注册管理办法〉第九条、第十条、第十一条、第十三条、第四十条、第五十七条、第六十条有关规定的适用意见——证券期货法律适用意见第18号》
《公司章程》	指	《广东松发陶瓷股份有限公司章程》
保荐人、保荐机构、主承销商、西南证券	指	西南证券股份有限公司
发行人会计师、中汇会计师	指	中汇会计师事务所（特殊普通合伙）
发行人律师、康达律师	指	北京市康达律师事务所
定价基准日	指	本次向特定对象发行股票的发行期首日
元、万元、亿元	指	人民币元、人民币万元、人民币亿元
实际控制人	指	陈建华、范红卫夫妇
控股股东、中坤投资	指	苏州中坤投资有限公司，公司控股股东，实际控制人控制的企业
苏州恒能、恒能供应链	指	苏州恒能供应链管理有限公司，公司股东，实际控制人控制的企业，中坤投资一致行动人
恒能投资	指	恒能投资（大连）有限公司，公司股东，实际控制人控制的企业，中坤投资一致行动人
恒力集团	指	恒力集团有限公司，公司股东，实际控制人控制的企业，中坤投资一致行动人
恒力重工	指	恒力重工集团有限公司，上市公司子公司
恒力造船	指	恒力造船（大连）有限公司，恒力重工子公司
恒力海洋工程	指	恒力海洋工程（大连）有限公司，恒力重工子公司
恒力综合服务	指	恒力综合服务（大连）有限公司，恒力重工子公司
恒力装备制造	指	恒力装备制造（大连）有限公司，恒力重工子公司
恒力精密铸造	指	恒力精密铸造（大连）有限公司，恒力重工子公司
恒力发动机	指	恒力发动机（大连）有限公司，恒力重工子公司
恒力绿色建材	指	恒力绿色建材（大连）有限公司，恒力重工子公司
恒力船舶舾装	指	恒力船舶舾装（大连）有限公司，恒力重工子公司
恒力船舶电气	指	恒力船舶电气（大连）有限公司，恒力重工子公司
恒能科技	指	苏州恒能智能科技有限公司，恒力重工子公司
新加坡造船	指	Hengli Shipbuilding (Singapore) Pte. Ltd. ，恒力重工孙公司
报告期	指	2023年、2024年、2025年

二、专业术语

VLCC	指	超大型油轮
VLOC	指	超大型矿砂船
VLGC	指	超大型液化气运输船
VLAC	指	超大型液氨运输船
VLEC	指	超大型乙烷运输船
FLNG	指	浮式液化天然气生产储卸装置
FPSO	指	海上浮式生产储油轮
IMO	指	International Maritime Organization，国际海事组织，联合国负责海上航行安全和防止船舶造成海洋污染的机构，负责制定和推动国际海事安全标准，监督海事安全措施的执行，并提供相关培训和指导。
船级社	指	建立和维护船舶和离岸设施的建造和操作的相关技术标准的机构
CCS	指	China Classification Society，中国船级社
DNV	指	DET NORSKE VERITAS，挪威船级社
NK	指	Class NK，日本船级社
LR	指	Lloyd’s Register，英国劳氏船级社
BV	指	Bureau Veritas，法国船级社
RINA	指	Registro Italiano Navale，意大利船级社
LNG	指	液化天然气
LPG	指	液化石油气
载重量	指	Deadweight，船舶装载总重量，是船舶载重能力的标准，用吨位表示。
DWT/载重吨	指	Dead Weight Tonnage，即在一定水域和季节里，运输船舶所允许装载的最大重量，又称总载重吨。
总吨/GT	指	Gross Tonnage，是国际通行的船舶计量单位之一，用于衡量民用船舶的大小（容积）。
修正总吨/CGT	指	Compensated Gross Tonnage，船舶修正总吨，国际通行的船舶计量单位之一，在船舶总吨基础上考虑进船舶复杂度而算出的船舶度量单位。

注：本募集说明书所涉数据的尾数差异或不符系四舍五入所致。

第一章 发行人基本情况

一、发行人概况

发行人	广东松发陶瓷股份有限公司
英文名称	Guangdong Songfa Ceramics Co., Ltd.
股票上市地点	上海证券交易所
股票简称	松发股份
股票代码	603268
注册资本	97,077.8303万元
法定代表人	陈建华
董事会秘书	徐慧敏
成立日期	2002年7月11日
股份公司成立日期	2011年6月18日
经营范围	一般项目：日用陶瓷制品制造；日用陶瓷制品销售；卫生洁具制造；卫生洁具销售；非金属矿物制品制造；非金属矿及制品销售；颜料制造；颜料销售；新型陶瓷材料销售；合成材料制造（不含危险化学品）；合成材料销售；化工产品销售（不含许可类化工产品）；纸制品制造；纸制品销售；包装材料及制品销售；金属制品销售；塑料制品销售；藤制品销售；日用木制品销售；竹制品销售；日用玻璃制品销售；家具销售；家居用品销售；工艺美术品及收藏品零售（象牙及其制品除外）；日用百货销售；针纺织品及原料销售；货物进出口；技术进出口；会议及展览服务；专业设计服务；互联网销售（除销售需要许可的商品）。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）许可项目：第二类增值电信业务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）
公司住所	广东省潮州市潮安区枫溪镇财富中心B区2008室
办公地址	辽宁省大连市中山区人民路街道港兴路52号维多利亚广场B楼27层
电话	0768-2922603
传真	0768-2922603
公司网址	www.henglihi.com
电子信箱	sfzqb@songfa.com

二、股权结构、控股股东及实际控制人情况

（一）主要股东情况

截至2025年12月31日，发行人前十大股东情况如下：

序号	股东名称	股份数量（股）	持股比例（%）
1	苏州中坤投资有限公司	343,513,041	35.39
2	陈建华	131,338,490	13.53
3	恒能投资（大连）有限公司	131,338,490	13.53
4	苏州恒能供应链管理有限公司	131,338,490	13.53
5	恒力集团有限公司	37,428,000	3.86
6	UBS AG	16,256,486	1.67
7	广州广资智造投资咨询中心（有限合伙）	13,635,124	1.40
8	林道藩	11,510,500	1.19
9	徐群华	7,700,042	0.79
10	中国中信金融资产管理股份有限公司	7,635,669	0.79
合计		831,694,332	85.67

（二）控股股东及实际控制人

截至本募集说明书出具日，中坤投资直接持有发行人34,351.30万股股份，占本次发行前发行人股本总额的35.39%，为公司的控股股东，中坤投资及其一致行动人陈建华、苏州恒能、恒能投资、恒力集团持股情况如下：

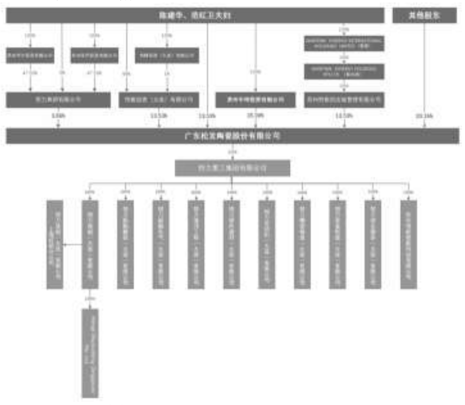
单位：万股

序号	股东名称	持股数量	持股比例
1	中坤投资	34,351.30	35.39%
2	陈建华	13,133.85	13.53%
3	苏州恒能	13,133.85	13.53%
4	恒能投资	13,133.85	13.53%
5	恒力集团	3,742.80	3.86%
合计		77,495.65	79.83%

陈建华、范红卫夫妇通过上述主体或自行持有合计持有发行人77,495.65万股股份，占本次发行前发行人股本总额的79.83%，为发行人实际控制人。

（三）股权结构

截至2025年12月31日，公司股权结构如下图所示：



三、所处行业的主要特点及行业竞争情况

（一）公司所处行业

公司主营业务为船舶及高端装备的研发、生产及销售，根据国家统计局公布的《国民经济行业分类》（GB/T 4754—2017），公司所处行业类别为“C37 铁路、船舶、航空航天和其他运输设备制造业”中的“C373 船舶及相关装置制造”；根据中国证监会发布的《上市公司行业统计分类与代码》（JR/T 0020-2024），公司所处行业类别为“C373 船舶及相关装置制造”。

（二）行业的主管部门、监管体制、主要法律法规及政策

1、行业主管部门与监管体系

机构名称	职能简介
工业和信息化部	拟定并组织实施工业行业规划、产业政策和标准，监测工业行业日常运行，推动重大技术装备发展和自主创新，管理通信业，指导推进信息化建设，协调维护国家信息安全等。

2、行业自律组织

机构名称	职能简介
中国船舶工业行业协会	中国船舶工业行业协会是按平等自愿的原则组成的非营利性的全国性船舶工业行业自律组织，成立于1995年4月。中国船舶工业行业协会在政府的宏观指导下，以服务、自律、维权、协调和监督为基本职能，其主要任务是受政府委托，组织和实施行业调查，向政府部门提出行业发展规划、经济技术政策和经济立法等方面的建议，协助工业和信息化部、国家国防科技工业局对船舶工业实施行业管理；参与制定、修订有关国家标准、行业标准，组织贯彻实施并进行监督。

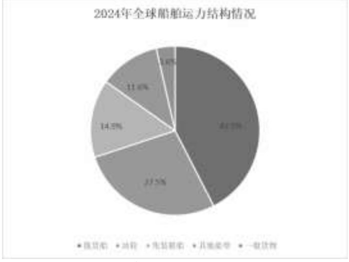
3、行业主要法律法规及政策

序号	法律法规及规划名称	出具部门	发布时间	相关内容
1	《深入推动服务型制造创新发展实施方案（2025—2028年）》	工业和信息化部等七部门	2025年9月	加大重点行业服务型制造发展力度，推动巩固提升新能源汽车、工程机械、通信设备等产业优势地位，促进钢铁、石化、医药、船舶等产业提质增效。
2	《工业互联网与船舶行业融合应用参考指南》	工业和信息化部	2025年6月	为加快推进工业互联网与船舶行业融合创新应用，促进行业转型升级与高质量发展，为工业互联网与船舶行业融合过程中的需求场景识别、应用模式打造、关键系统构建和组织实施方法提供参考借鉴。
3	《首台（套）重大技术装备推广应用指导目录（2024年版）》	工信部	2024年9月	将“船舶与海洋工程装备”列为重大技术装备领域。具体包括符合一定核心技术指标的“大中型邮轮、大型液化天然气运输船、大型滚装船、甲醇燃料动力船舶（含油船、集装箱船、散货船、矿砂船）、氨燃料动力船舶、纯电动船舶、液态二氧化碳运输船、高耐波性地效翼船”。
4	《交通运输老旧营运船舶报废更新补贴实施细则》	交通运输部、国家发改委	2024年8月	为更好实施老旧营运船舶报废更新补贴政策，推动新一轮老旧营运船舶更新换代，船舶拆解、新建燃油动力（含生物柴油动力）船舶、新建新能源清洁能源船舶符合一定条件的，船舶所有人可以申请补贴资金。
5	《关于加力支持大规模设备更新和消费品以旧换新的若干措施》	国家发改委、财政部	2024年7月	支持老旧营运船舶报废更新。加快高能耗高排放老旧船舶报废更新，推动新能源清洁能源船舶发展。
6	《交通运输大规模设备更新行动方案》	交通运输部、国家发改委、工信部等九部门	2024年5月	一是加快高能耗高排放老旧运输船舶报废更新；二是大力支持新能源清洁能源动力运输船舶发展；三是完善新能源清洁能源动力运输船舶配套基础设施。
7	《工业重点行业领域设备更新和技术改造指南》	工信部	2024年5月	将“船舶行业”列为重点行业，设备更新目标主要包括“以智能化绿色化改造为主线，重点推动智能制造装备、绿色制造装备在船舶制造业的推广应用；加快高端船舶与海洋工程装备生产建造设备升级”。
8	《推动工业领域设备更新实施方案》	工信部、国家发改委、财政部等七部门	2024年4月	更新升级试验检测设备。在船舶等重点行业，围绕设计验证、测试验证、工艺验证等中试验证和检验检测环节，更新一批先进设备，提升工程化和产业化能力。
9	《2024年国务院政府工作报告》	国务院	2024年3月	提出我国应“大力发展海洋经济，建设海洋强国”。
10	《产业结构调整指导目录（2024年本）》	国家发改委	2023年12月	将“绿色智能运输船舶、清洁能源和新能源船舶、特种船舶和特殊用途船舶、高性能船舶、海洋工程装备、邮轮游艇开发制造及配套产业、配套设备及材料、绿色智能制造技术与装备”列为鼓励类。
11	《船舶制造业绿色发展行动纲要（2024—2030年）》	工信部、国家发改委、财政部、生态环境部、交通运输部等五部门	2023年12月	坚持创新驱动，加快新一代信息技术与船舶工业深度融合，推动船舶制造业高端化、智能化、绿色化发展。到2030年，船舶制造业绿色发展体系基本建成。绿色船舶产品形成完整谱系供应能力，形成一批具有国际先进水平的绿色示范企业，全面建成绿色供应链管理体系。
12	《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》	全国人大四次会议表决通过	2021年3月	深入实施智能制造和绿色制造工程，发展服务型制造新模式，推动制造业高端化智能化绿色化。培育先进制造业集群，推动船舶与海洋工程装备等产业创新发展。推进大型LNG船舶等研发应用，制造业核心竞争力提升。

（三）行业基本发展概况

1、船舶分类情况

依据应用场景，船舶可划分为民用及军用船舶。依据船型，船舶可主要划分为散货船、油轮、集装箱船、气体运输船等。其中，散货船主要运输矿石、煤炭、粮食、小宗散货等货物；油轮主要运输原油、成品油；集装箱船主要运输工业及日用品等；气体运输船主要运输气态物质，如液化天然气、液化石油气等。造船行业的三大主力船型为散货船、油轮和集装箱船。据United Nations发布的《Review of Maritime Transport 2025》报告数据，2024年散货船、油轮、集装箱船三大船型的运力占比分别为42.5%、27.5%及14.9%，合计占比为84.8%。



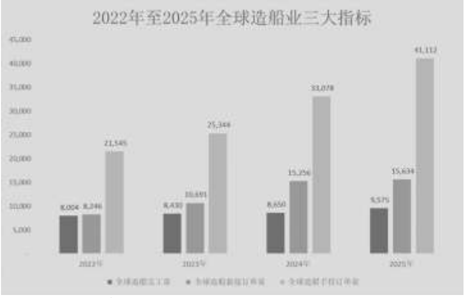
数据来源：《Review of Maritime Transport 2025》，United Nations

2、全球及中国船舶行业发展现状

（1）造船行业正处于需求景气上行的早期阶段，船企市场空间广阔

近年来，全球造船业的三大指标整体呈现增长趋势，造船行业正处于需求景气上行的早期阶段，船舶制造企业迎来广阔的市场空间。目前，全球船舶老龄化问题日益严峻、环保立法及政策趋严、全球海运贸易量稳步增长、国际经济政治事件频发，在多重有利因素推动下，船舶需求快速增长并持续扩大。根据中国船舶工业行业协会数据，全球造船新接订单量从2022年的8,246万载重吨增长至2025年的 15,634万载重吨，增长89.59%。船舶新接订单量增长势头强劲，全球船舶行业正处于需求景气上行阶段。

单位：万载重吨

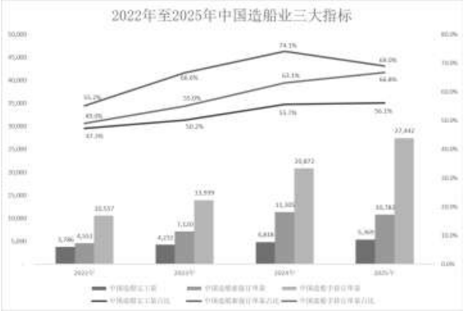


数据来源：中国船舶工业行业协会

（2）中国船舶制造业在全球遥遥领先，在需求景气上行背景下最为受益

中国为全球第一造船大国，造船业三大核心指标均位居世界首位，在需求景气上行背景下，中国船舶制造企业将率先受益。多年来的工业发展强化了我国船舶制造配套产业链的实力，持续性的技术创新提高了我国船舶制造企业的自主研发能力和船舶建造水平，近年来钢材等原材料价格下行、劳动力优势显著、本土市场需求增加强化了中国船企的比较优势，不断出台的鼓励政策也为船舶行业的转型升级提供了有力支持，在多重有利因素推动下，中国船舶制造业在全球遥遥领先。根据中国船舶工业行业协会的统计数据，2025年，我国造船完工量、新接订单量、手持订单量分别为5,369万载重吨、10,782万载重吨及27,442万载重吨，分别占世界总量的56.1%、69.0%和66.8%。目前造船行业正处于需求景气上行的早期阶段，中国作为全球第一造船大国将率先受益，我国造船业三大核心指标有望持续提升。

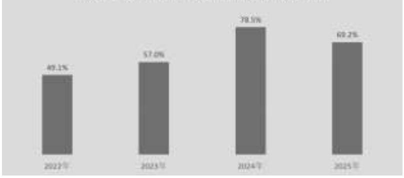
单位：万载重吨



数据来源：中国船舶工业行业协会

（3）鼓励政策不断出台，为中国迈向造船强国提供坚实支撑力量

船舶制造能力是国家综合实力的重要象征之一，在“两重两新”政策背景下，国家专门出台政策支持船舶等重点领域的重大战略实施和安全能力建设，并支持船舶行业转型升级，为中国迈向“造船强国”提供坚实的支撑力量。2024年3月，国务院印发《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》，提出要加快老旧船舶报废更新，大力支持新能源动力船舶发展，船舶附加值将持续提升。2024年9月，工信部印发《首台（套）重大技术装备推广应用指导目录（2024年版）》，将“船舶与海洋工程装备”列为重大技术装备领域。近年来，中国船舶工业屡屡登上行业发展高点，在大型LNG船、航空母舰、大型邮轮三大造船“明珠”实现重大突破，发展成就举世瞩目。摘得“三颗明珠”是中国船舶工业实现由大到强跨越发展的生动缩影。在全球18种主要船型中，中国有多用途船、汽车运输船、集装箱船等14种新接订单居世界首位。头部企业竞争优势加快显现，根据Clarksons（克拉克森）数据统计，在全球手持订单30强造船集团榜单中，中国企业占比一半有余，超过韩国、日本、欧洲入选企业之和。我国积极出台一系列政策支持船舶行业转型升级，为中国迈向“造船强国”提供坚实的支撑力量。

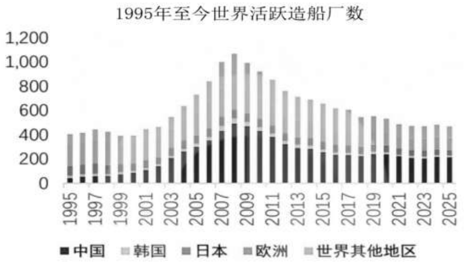


数据来源：工业和信息化部装备工业二司等

3、船舶行业供求情况及变动原因

（1）目前造船市场供不应求，大型船企将优先享受需求上行的产能红利

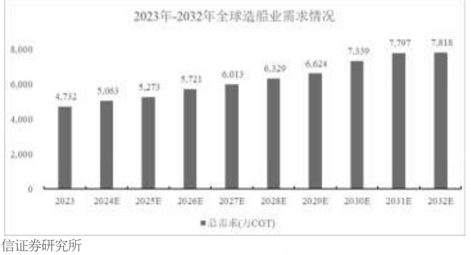
全球船舶产能已大幅出清，当前船舶市场处于供不应求状态，大型造船企业将优先享受需求景气上行阶段的产能红利。2008年金融危机以来，全球经济增长降速，造船企业加速整合并逐步消化过剩产能，小型造船企业关停倒闭，造船产能向大型造船企业集中。根据克拉克森数据显示，全球活跃船厂数量已从2008年峰值时的1,069家下降至2025年的469家，下降幅度为56%。在上一轮行业周期下行调整阶段，中小型船厂出清比例较高，大型船企竞争优势更为突出，行业资源向优势企业集中趋势明显，未来行业集中度有望进一步提升。



数据来源：Clarksons（克拉克森），中金公司研究部

（2）多重因素叠加影响下，船舶需求正处于景气上行阶段并预计持续释放

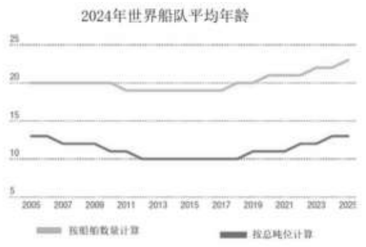
船舶老龄化问题日益严峻、环保立法及政策趋严、全球海运贸易量稳步增长、VLCC市场景气度抬升、国际政治经济事件频发等多重有利因素推动下，船舶需求快速增长并持续扩大。第一，目前船队平均船龄已超过历史最高水平，为避免安全隐患并维持船队的正常运营，大量老龄化船舶亟须更新替换。第二，2023年IMO制定2050年净零排放目标，国际海运船舶需满足IMO新规，一系列环保立法及政策制定进一步推动船东购置新船速度和力度。第三，全球海运贸易量的稳步增长为造船行业带来持续稳定的增量需求。第四，VLCC供给侧面临船舶日趋老龄化的问题，有望持续支撑VLCC市场景气度。当前全球VLCC船队平均交付船龄较长，而未来每年交付量或仅能满足更新需要。这或将导致VLCC市场在全球原油需求持续增长的趋势下面临持续供给不足的问题，VLCC运价有望中长期向好，对VLCC需求提升提供支撑。第五，如苏伊士运河关闭、红海危机、中东地区冲突等突发事件导致船运距离增加，运力不足问题进一步催化新船需求。据中信证券研究报告预计，全球造船业需求量将从2023年的4,732万CGT增长至2032年的7,818万CGT，复合增长率将达5.74%。在多重有利因素推动下，船舶需求持续释放，目前造船行业正处于需求景气上行的早期阶段，船舶制造企业迎来广阔的市场空间。



数据来源：中信证券研究所

①全球船舶老龄化问题日益严峻，更新替换需求迫切且将持续多年

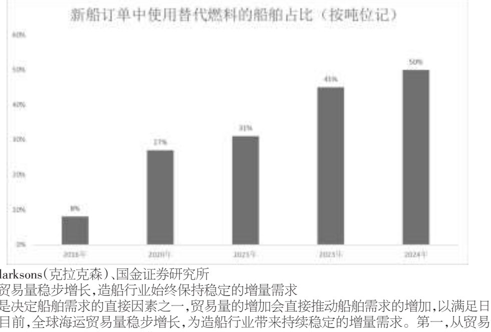
目前，全球船舶老龄化问题日益严峻，船队平均船龄已超过历史最高水平，船舶亟需更新替换。船舶在使用过程中会经历各种磨损、腐蚀和老化，严重影响船舶航行安全、大幅降低运输效率，船东需支付高额的维修及运营费用。为避免安全隐患并维持船队的正常运营，船东需对老龄船舶进行更新替换。根据United Nations发布的《Review of Maritime Transport 2025》报告，全球船队正日趋老化。按总吨位计算，2024年全球船队平均使用年限为12.6年，较2023年增长3.2%。按船舶数量计算，船队平均使用年限为22.2年，较上年同期增长1.8%。通常情况下，船舶的平均使用寿命为20年至25年，大量船舶将在未来五年至十五年内逐步更换。因此，日益严峻的船舶老龄化问题带来的船舶更新替换需求庞大且持续多年。



数据来源：《Review of Maritime Transport 2025》，United Nations

②全球环保政策趋严，清洁燃料船舶需求持续释放

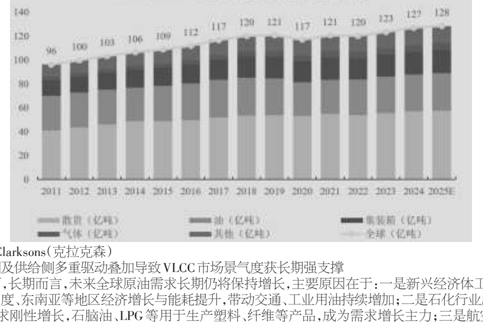
近年来，全球环保立法及政策趋严，清洁燃料船舶替代潜力巨大。2023年，IMO在MEPC 80会议上通过《2023年IMO船舶温室气体（GHG）减排战略》，提出最新减排目标，航运业到2030年将温室气体排放总量较2008年减少20%，力争减少30%；到2040年减少70%，力争减少80%；到2050年前后实现净零排放。根据Clarksons（克拉克森）《绿色技术跟踪报告》，2023年全球约有539艘替代燃料船舶的新船订单，按吨位计占比达45%。2024年全球约有820艘替代燃料船舶的新船订单，按吨位计占比达50%。目前，全球船舶以传统燃料为主，在环保立法及政策推动下，清洁燃料动力船对传统燃料动力船存在大量替换需求。



数据来源：Clarksons（克拉克森）、国金证券研究所

③全球海运贸易量稳步增长，造船行业始终保持稳定的增量需求

海运贸易量是决定船舶需求的直接因素之一，贸易量的增加会直接推动船舶需求的增加，以满足日益增长的货物运输需求。目前，全球海运贸易量稳步增长，为造船行业带来持续稳定的增量需求。第一，从贸易量变化趋势来看，据UNCTAD预测，在2025-2029年期间，全球海运贸易量将保持2.4%的年均增速，为全球造船业带来持续稳定的增量需求。第二，从海运贸易结构来看，全球海运贸易长期以干散货运、油运和集运为主，三者的总贸易量合计占比约为85%，拥有绝大部分市场份额。此外，近年来，以LNG运输船为代表的气体运输船需求在全球“碳中和”战略快速推进、地缘局势紧张等因素的影响下出现明显增长，为全球造船业带来新的增长机遇。因此，全球贸易的稳步增长将推动三大主力船型需求持续增长，LNG运输船等气体运输船将迎来新的增长机遇。

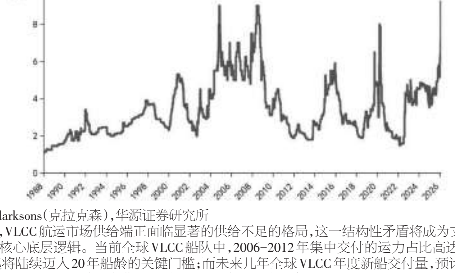


数据来源：Clarksons（克拉克森）

④受需求侧及供给侧多重驱动叠加导致VLCC市场景气度获长期强支撑

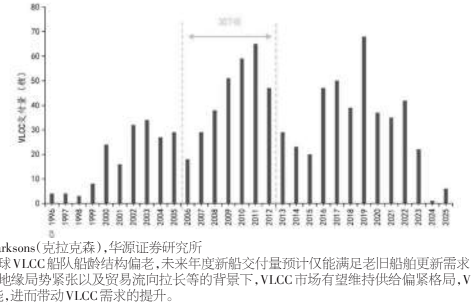
需求侧方面，长期而言，未来全球原油需求长期仍将保持增长，主要原因在于：一是新兴经济体工业化、城镇化推进，中国、印度、东南亚等地区经济增长与能耗提升，带动交通、工业用油持续增加；二是石化行业成为核心增量，化工原料需求刚性增长，石脑油、LPG等用于生产塑料、纤维等产品，成为需求增长主力；三是航空业稳步复苏，国际出行与货运需求回升，消费持续恢复；四是新能源替代节奏偏缓，重卡、航运、发电等领域难以快速替代，传统油品需求保持韧性。根据晨星发布的《2050年的石油未来》报告显示，全球石油需求未来5-10年仍将保持良好增长，预计将从2024年的1.04亿桶/日增长至2032年的峰值1.08亿桶/日。

中长期而言，在地缘局势紧张，以及贸易流向拉长等多重因素的驱动下，VLCC运价在2026年初大幅增长。2026年中东地缘风险上升，推高航运费用与市场避险情绪，租家集中锁定运力；OPEC原油出口量回升，叠加中东、俄罗斯原油贸易流向拉长，运距增加带动吨海里需求上升，VLCC供需格局阶段性偏紧。以上因素共同推动VLCC运价上行。2026年春节期间，VLCC运价高位大涨。2月20日，VLCC中东线、西非/拉美线、美湾线运价分别为15.7万、13.7万、10.1万美元/日，超过2025年11月时最高水平，创下2020年4月以来的新高。VLCC一年期期租租金在基本面和“长锦因素”催化下，大涨至9.3万美元/日，创1988年以来历史新高。1988年以来，VLCC期租租金运价情况如下图所示：



数据来源：Clarksons（克拉克森），华源证券研究所

供给侧方面，VLCC航运市场供给端正面临显著的供给不足的格局，这一结构性矛盾将成为支撑市场景气度持续高位运行的核心底层逻辑。当前全球VLCC船队中，2006-2012年集中交付的运力占比高达33.8%，该批次船舶自2026年起将陆续迈入20年船龄的关键门槛；而未来几年全球VLCC年度新船交付量，预计仅能覆盖老旧运力的基础更新需求，市场景气度获长期强支撑。VLCC交付量分年度情况如下图所示：



数据来源：Clarksons（克拉克森），华源证券研究所

因此，当前全球VLCC船队船龄结构偏老，未来年度新船交付量预计仅能满足老旧船舶更新需求。在全球原油需求长期增长、地缘局势紧张以及贸易流向拉长等的背景下，VLCC市场有望维持供给偏紧格局，VLCC运价中长期具备向上动能，进而带动VLCC需求的提升。

⑤运输距离拉长，推动船东的船队扩张意愿

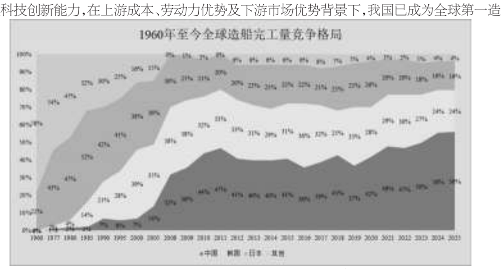
全球政治或经济事件频发，地缘政治冲突重塑国际贸易路线，进一步刺激船舶需求。巴拿马运河和苏伊士运河是全球贸易的重要动脉，分别占全球海运贸易量的10%和3%左右，运河通航受阻导致船舶绕行，进一步刺激船舶需求。红海地区爆发的冲突影响苏伊士运河通航，航运公司需绕道好望角，大幅增加航线运距和航行天数，导致船东运输效率下滑，刺激船舶需求上行。此外，巴拿马运河干旱导致船舶通行受阻，船舶需求进一步释放。俄乌冲突后，欧洲通过向美洲进口天然气来替代俄罗斯管道天然气，推动船运天然气数量持续增长，从而刺激LNG气体运输船的市场需求。因此，近年来地缘政治冲突频发，在海运需求稳定增长趋势下，全球船舶需求有望进一步增长。

（四）市场格局

1、成本、劳动力及市场优势背景下，船舶产业链已向中国转移

近现代全球造船工业发展格局的演变与全球产业转移基本一致，经历了从英国到日本、韩国再到中国的转移。我国船舶制造企业不断加强自身研发生产能力，并凭借成本优势、劳动力优势及市场优势成为全球第一造船大国。

第一，我国不断出台政策支持船舶产业转型升级，船舶制造企业凭借持续的研发投入、科技创新，持续提升三大主力船型建造的领先水平，并不断攻克大型LNG气体运输船、超大型集装箱船、大型汽车运输船等高技术难度船舶的关键技术难点并掌握生产建造能力，在高技术难度船舶领域逐步赶超日韩。第二，船舶建造中，主船体钢材是影响造船成本的关键因素之一。中国钢材产量在全球范围内具有绝对优势，且造船钢板价格低于日本和韩国，成本优势显著。第三，劳动力密集是造船行业的最主要特征，我国作为人口大国具备良好的基础。随着近年来接单量的快速增长，日韩造船业人力缺口较大，劳动力短缺的窘境开始制约日韩船舶行业发展。我国作为人口大国具备良好基础，为船舶制造提供充足的劳动力支撑。第四，我国是世界上最大的船东国，拥有全球最为庞大的船队规模。过去10年间，中国船舶总运力增长逾2倍。据Clarksons（克拉克森）研究数据，截至2014年底，中国船舶总运力为1.313亿总吨；至2024年底，中国船舶总运力已增至2.926亿总吨，增幅达123%，年均增长率8.4%。在“国船国造”背景下，中国船队的发展需求为我国船舶建造产业提供强有力支撑。因此，我国船舶制造企业持续加强自主研发及科技创新能力，在上游成本、劳动力优势及下游市场优势背景下，我国已成为全球第一造船大国。



数据来源：Clarksons（克拉克森）、国投证券研究所、中国船舶工业行业协会

2、全球船舶制造业主要集中于亚洲，中日韩合计份额已超90%

目前，全球船舶制造业主要集中于亚洲，中国、韩国、日本三国占全球造船业份额已超90%。根据中国船舶工业行业协会数据，2025年中国、韩国及日本造船完工量分别为5,369万载重吨、2,263万载重吨及1,561万载重吨，占全球比例分别为56.1%、23.6%及16.3%，合计占比96.0%；新接订单量合计占比96.8%，手持订单量合计占比95.9%，中国、韩国及日本为全球主要的造船大国。2025年，世界造船三大指标市场份额如下表所示：

指标		中国	韩国	日本
造船完工量	万载重吨	5,369	2,263	1,561
	占比	56.1%	23.6%	16.3%
	万修正总吨	2,301	1,222	527
	占比	50.3%	26.7%	11.5%
新接订单量	万载重吨	10,782	3,372	974
	占比	69.0%	21.6%	6.2%
	万修正总吨	3,787	1,178	330
	占比	63.0%	19.6%	5.5%
手持订单量	万载重吨	27,442	7,809	4,166
	占比	66.8%	19.0%	10.1%
	万修正总吨	10,239	3,618	1,346
	占比	59.4%	21.0%	7.8%

数据来源：中国船舶工业行业协会

3、行业集中度不断提高，新船订单向大型造船企业集中

全球船舶产能已大幅出清，造船企业数量显著下降，小型造船企业关停倒闭，造船产能向大型造船企业集中。接单能力较强的大型造船企业通常需要在船厂面积、地理位置、基础设施配置、研发设计能力等多方面具备一定优势，因此大型造船企业建设及扩张的壁垒较高。大型造船企业凭借其在资金实力、技术研发、客户服务等方面的综合优势，不断提高新接订单数量，进一步加剧船舶行业的集中化趋势。根据民生证券研究所和国际船舶网的报告，全球前十大造船集团新船订单市场份额由2010年的58.7%上升至2025年的62.2%，头部大型造船企业持续保持较快的接单节奏。目前，造船行业正处于需求景气上行的早期阶段，船舶制造企业市场空间广阔，具备接单能力的大型造船企业将优先享受产能红利。

4、行业内的主要企业

（1）船舶行业主要企业及基本情况如下：

公司简称	基本情况介绍
现代重工集团	韩国现代重工集团（HD Hyundai）系韩国最大的造船公司，2021年在韩国证券期货交易所上市，股票代码329180.KS。主营业务包括船舶建造、海洋工程装备、军船及发动机机械制造等。其中，民用船舶产品主要包括油轮、散货船、集装箱船、汽车运输船、客滚船、滚装船、气体运输船、钻井船等。
三星重工	韩国三星重工（SAMSUNGHEAVYINDUSTRIESCO.,LTD.）是一家从事制造和销售船舶和平台公司，1994年在韩国证券期货交易所上市，股票代码010140.KS。主营业务包括造船和工程建筑业务，船舶产品包括液化天然气运输船、油轮、集装箱船、钻船、悬浮式原油生产储存装卸设备船舶等。
今治造船株式会社	日本今治造船株式会社（ImabariSB）为日本第一大造船集团，主营业务为船舶制造，主要船舶产品包括散货船、油轮、集装箱船、汽车运输船、滚装船等。
常石造船株式会社	日本常石造船株式会社（Tsuneishi Holdings）主要从事造船业务，主要船舶产品包括散货船、集装箱船和油轮等。
中国船舶	我国造修船龙头企业，系国内规模最大、技术最先进、产品结构最全的造船旗舰上市公司，股票代码600150.SH。主营业务包括造船业务（军、民）、修船业务、海洋工程及机电设备等。其中，民用船舶产品主要包括散货船、超大型矿砂船、油轮、豪华邮轮、特种舰船等各类船舶。
中远海运重工有限公司	中远海运重工有限公司系中国远洋海运集团有限公司旗下的装备制造产业集群，主营业务包括船舶和海洋工程装备建造、修理改装及配套服务。其中，民用船舶产品主要包括集装箱船、油轮、散货船等各类主流船型，以及汽车滚装船、液化天然气（LNG）船、VLOC、特种船、工程船、科考船等。
扬子江	以造船及海洋工程制造为主业，以船舶研发、航运、新能源发展为补充的大型企业集团，2007年在新加坡上市，股票代码BS6。民用船舶产品主要包括大中型集装箱船、散货船、油轮、化学品等液货船、LNG、LEG、LPG等清洁能源船、各种多用途船。
江苏新时代造船有限公司	江苏新时代造船有限公司系全球最具规模化、专业化、现代化和影响力的总装造船企业之一，主营业务为船舶建造，民用船舶产品主要包括散货船、集装箱船、油轮和化学品船等。
中船防务	我国大型骨干造船企业和国家核心军工生产企业，上交所上市公司，股票代码600685.SH。主营业务包括海洋防务装备、海洋运输装备、海洋开发装备和海洋科技应用装备四大板块。民用船舶产品主要包括散货船、集装箱船、公务船、科考船等。
天海防务	我国行业内独具特色的集船舶设计与建造为一体的综合解决方案提供商、先进的研发与制造供应商、新能源综合服务运营商，股票代码300008.SZ。主营业务包括船海工程建造、船海工程设计、防务装备及产品、能源业务。船舶产品主要包括干散货运输船、油化船、支线集装箱船、滚装船等运输船舶；公务船舶、科考船舶等特种船舶；LNG、甲醇、电等新能源船舶。
江龙船艇	国内同时具备钢质、铝合金及复合材质船艇研发生产能力的中小型高性能船艇细分领域的骨干企业，股票代码300589.SZ。主要产品按照用途可分为公务执法船艇、旅游休闲船艇和特种作业船艇产品。
江苏韩通船舶重工有限公司	江苏韩通船舶重工有限公司是一家大型船舶及海洋平台（FPSO）制造企业，公司位于江苏省南通市，主要建造8万载重吨以下各类船舶和海工产品。民用船舶主要产品包括散货船、油轮和化学品船等。

（五）行业发展趋势

1、绿色化发展势在必行

IMO作为负责全球海上安全和环保事务的权威机构，已制定一系列严格的环保法规和标准；我国亦出台一系列政策加快船舶制造业绿色转型，绿色化已成为造船行业的必然趋势。2023年，IMO在MEPC 80会议上通过《2023年IMO船舶温室气体（GHG）减排战略》，提出最新减排目标，航运业到2030年将温室气体排放总量较2008年减少20%，力争减少30%；到2040年减少70%，力争减少80%；到2050年前后实现净零排放。目前，各造船大国均着手制定国家级绿色船舶发展规划和措施，船舶企业不断加强自主研发能力，通过优化船舶设计与构造、采用先进的节能技术、安装环保装置、建造替代燃料或LNG、甲醇等清洁燃料船舶，提升绿色船舶供应能力，为赢得新一轮造船市场机遇抢占先机。

2、高附加值船舶成为竞争焦点

船舶工业属于技术密集型产业，技术创新是推动行业发展的重要动力。目前，船舶的设计、制造等环节逐步实现技术升级，技术难度相对较高的高附加值船舶已成为新的市场需求热点。船舶制造企业需在船舶的设计和建造过程中，应用数字化设计、智能化制造、自动化控制、绿色节能等先进技术，优化船舶结构，提高航行效率、安全性能和环保属性，研发并建造清洁燃料动力船舶、大型LNG气体运输船、大型滚装船等高性能船舶，提升高端船舶的国际竞争力。因此，在技术不断进步背景下，船舶的高技术、高附加值转变是船舶工业技术创新和产业升级的必然结果。

3、智能化建设加速进行中

智能船舶是船舶行业未来的发展方向之一，是建设造船强国的必然途径。中国船舶工业将在科技革命和产业变革的机遇背景下，以智能化改造为主线，重点推动智能制造装备在船舶制造业的推广应用。为支持造船强国建设，我国船舶制造企业需深化信息技术与造船技术的融合，实现船舶建造模式先进、流程标准化、资源管理精益化、物流生产高效化、产品个性化，从而提高产品质量，降低成本，提升效率，改善环境，增强企业竞争力。应用新一代信息技术，推进智能船企建设，是全球造船业发展的主要趋势，也是行业发展的必然选择。

（六）行业技术水平

目前，中国船舶制造企业的建造能力已达到国际领先水平。在船舶建造能力方面，中国已经成为世界主要的造船大国之一。中国能够承接世界几乎所有主力船型，包括散货船、油轮、集装箱船等传统船型。在高端船型上也实现了重大突破，例如大型LNG气体运输船的建造技术日益成熟，多艘LNG气体运输船成功交付意味着我国造船业已经向高端船舶制造领域进军。然而，中国造船业在大型化、高端化船舶的建造成本控制、设计水平与国际先进水平仍存在一定的差距，部分关键技术的成熟度和项目经验仍有较大的提升空间。展望未来，中国造船业将朝着高端化、智能化、绿色化、数字化的方向大力发展。我国船舶制造企业将持续加大对高端船舶的研发投入，研发绿色制造技术、攻克高端船舶的制造技术，进一步提升高端绿色船舶的技术水平和制造能力。

（七）行业地位

公司专注于船舶的研发、生产及销售，新接订单量位居行业前列。根据Clarksons（克拉克森）和国际船舶网的报告，2025年公司新签订单量位居中国第二、全球第二。

单位：吨

序号	造船集团	载重吨
1	中国船舶集团	32,337,882
2	松发股份	20,097,200
3	HD现代	16,037,778
4	韩华海洋	10,595,000
5	中远海运重工	10,309,480

数据来源：Clarksons（克拉克森）、国际船舶网、公司统计

（八）竞争优势

1、基础设施优势

公司致力于打造世界一流的船舶及高端装备制造企业，目前已建成一个高端化、绿色化、智能化、数字化的船舶与海工装备制造产业基地，并重点聚焦超大型油轮、超大型矿砂船、超大型液化气运输船、超大型集装箱船、液化天然气船、浮式液化天然气生产储卸装置、浮式生产储卸油装置及半潜式钻井平台等高附加值船舶及高端装备生产制造业务。公司拥有现代化船坞/船台，具备世界级船舶建造能力；公司拥有的超大船坞可同步建造4艘30万吨级VLCC，2026年1月实现4艘VLCC同日出坞，创造了全球造船行业新纪录。公司在起重装备方面配套900吨、1,000吨、1,500吨、2,000吨级龙门吊组成的重型起重装备群，联吊最大起重能力达3,200吨，为巨型船体分段快速搭载、空中翻身及总段合拢提供强劲支撑，大幅提升总装效率。公司发动机总装车间可年生产发动机180台，可实现LNG、LPG、甲醇、氨四种低碳零碳双燃料发动机全覆盖，使公司一跃成为中国单体最大的船用发动机制造企业之一。公司钢加厂房、曲组厂房及平组厂房等基础设施完备，并大规模应用自动焊接机器人、自动切割、钢板动态自动化印字等先进装备与技术，智能化水平业内领先。公司目前已构建了一体化的生产体系，为公司高效承接全球批量订单、稳定兑现交付承诺提供坚实的硬件支撑。未来，公司将持续加强现代化的顶尖生产设备投入，通过绿色生产方式、提高资源利用效率等措施，提高船舶的制造精度、性能和环保水平，实现高端绿色船舶的全生命周期管理，满足市场对高端、绿色船舶的需求。

2、地理位置优势

公司造船业务生产基地位于辽宁省大连长兴岛，属于中国三大造船基地之一，也处于全球最适合造船的地理位置之一。船舶建造生产过程复杂，建造期长，且露天作业时间长，造船厂不宜分布在炎热、酷寒、多雨、过湿地区，以避免因恶劣天气导致的生产延误和质量问题。因此，船舶制造对水域条件、地质条件、水运交通条件、气候适宜性等要求极高。公司造船基地具有天然的港口条件及深水岸线优势，适合建造和停靠大型船舶，现代化码头及泊位充足，整个港湾处于防波堤保护下的避风港，全年不冻、少雨，无极端高温及低温天气，气候及水文条件优异，可保障全年开工时间，有利于提升船舶建造效率，缩短造船周期。此外，大连造船业历史悠久，技术实力雄厚，多年来在船舶制造领域积累了丰富的经验和技术储备，能够应对各种复杂和高端的造船需求。未来，公司将充分发挥地理位置优势，打造世界级船厂。

3、研发设计优势

公司研发团队经验丰富，设计能力行业领先。公司专门设立船舶设计研究中心进行船舶的研发及设计工作，研究中心拥有多名国际一流设计专家，引领设计团队对标国际先进设计理念和设计技术，各专业室主任牵头把关设计质量，船舶性能指标均处于行业领先水平。公司对标国际先进设计理念及技术，自主研发的绿色环保超大型油轮（VLCC）。该船型采用减阻型线和节能型艉楼设计，可以降低船舶在风浪中的阻力，提高船舶营运航速；该船在国内首次采用上层建筑及尾部甲板整体下沉式设计方案，减少了结构重量。该船遵从以人为本的设计理念，按邮轮标准进行生活区设计建造，大大提高了船员生活的舒适性，打造了一型具有“绿色、环保、安全、舒适”特点的VLCC。未来，公司紧跟国家政策导向及船舶行业发展趋势，积极开发低碳、零碳船舶及低温和超低温气体运输船等高附加值船舶，不断满足高端绿色船舶研发及建造需求，助力船舶行业实现高质量发展及转型升级。

4、发动机自供优势

公司具备船用发动机自主生产能力，可保证发动机的稳定供应与船舶的交货及时性。发动机视为船舶的“心脏”，为船舶提供动力，确保其正常航行及各项功能的实现。发动机作为船舶采购周期最长的原材料之一，其供货稳定性直接影响船舶的建造进度。如果发动机不能按时到货，可能会导致船舶建造过程中的停工待料，从而延误整个船舶的交付时间。通过发动机自供，公司可实现产业链整合，增强对供应链的控制力，确保关键部件的稳定供应，降低供应链风险，从而保障船舶供应稳定性和交付及时性，优化整船的成本结构，提高公司竞争力和盈利能力。目前，公司成功交付的发动机满足IMO最新排放标准，且与传统机型相比，该机型冲程更长，推进效率更高，更加节能环保，有利于公司船舶产品逐步向绿色高端发展趋势转变。

5、新接订单优势

公司新接订单量已位居全球前列，接单优势明显，逐步发展为世界一流的船舶及高端装备制造企业。新接订单数量代表船舶制造企业的订单承接能力，是造船行业重要的考量指标之一，而上述指标受船厂地理位置、船厂面积、基础设施配置、研发设计能力等综合因素影响，因此拥有海岸线及港口优势、船厂面积较大、具备大型船舶接单能力、接单数量较高、基础设施配备完善、研发设计能力领先的造船企业将具备成为头部造船企业的潜力。公司虽然为造船行业的新进入者，但在市场需求景气上行背景下，凭借原有资产及后续修缮投入形成的基础设施优势、国内领先的造船厂面积、坐落于大连的天然地理位置优势、发动机自主生产建造能力及研发设计优势等，新接订单量快速提升，2025年公司新签订单量位居全球第二，快速成为世界领先的船舶制造企业。未来，公司将持续发挥自有优势，提升船舶建造品质、提高接单数量，进一步提升行业地位，为中国由“造船大国”迈向“造船强国”提供支撑力量。

6、管理优势

公司实际控制人具备成熟的大型集团化管理经验，可助力公司快速成为国际一流企业。公司践行“恒力速度”与“恒力品质”企业文化，建设一流的管理团队和人才生态，通过优化管理流程、提高管理效率、为各个部门制定“世界一流”目标，持续提高设计、采购、生产、销售等方面的决策速度和执行效率，快速发展壮大并跃居为全球前列的船舶制造企业。公司坚持质量优先、兼顾效率，不断提升船舶建造品质，缩短船舶建造周期，并在追求经济效益的同时，注重环保和安全生产，积极履行社会责任，致力于打造世界级船厂，成为全球造船行业的标杆企业。

四、主要业务模式、产品或服务的主要内容

（一）公司主要业务模式

1、盈利模式

公司主要通过制造和销售船舶产品取得收入并实现盈利。公司生产基地位于辽宁省大连长兴岛，依托良好的造船地理优势不断提升生产水平。在上游领域，公司与供应商建立良好合作关系，保证船用板材等原材料稳定供应；在生产方面，公司采用先进的设备和工艺进行船舶生产制造，并不断缩短造船周期。同时，公司积极研发和改进产品，持续满足下游客户需求，提高企业整体盈利水平。

2、研发模式

公司研发活动以技术引领、创新驱动为宗旨，以“建造一代、储备一代、研发一代”为技术路线，持续进行新产品设计和技术储备。公司高度重视工艺创新，专门设立船舶设计研究中心进行船舶的研发及设计工作，研发团队结合企业设备优势，不断推动数字化、自动化建造。公司研发团队主要以船舶行业最新的高端化、绿色化发展趋势为导向，进行高技术难度船舶、绿色船舶的开发，并持续开发应用模块化建造、巨型总段建造、标准流程建造等先进建造方式，大幅提升建造效率与质量；与此同时，公司不断深入研究并应用数字化制造、智能制造等前沿技术，助力企业向世界一流数智化绿色造船基地迈进。

3、采购模式

（下转B66版）