证券代码：603268 证券简称：*ST松发 公告编号：2026-051

广东松发陶瓷股份有限公司 关于撤销退市风险警示暨停牌的公告

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。

重要内容提示：

● 证券停复牌情况：适用

因广东松发陶瓷股份有限公司（以下简称“公司”）撤销退市风险警示，本公司的相关证券停复牌情况如下：

证券代码	证券简称	停复牌类型	停牌起始日	停牌期间	停牌终止日	复牌日
603268	*ST松发	A股 停牌	2026/4/17	全天	2026/4/17	2026/4/20

● 停牌日期为2026年4月17日。

● 撤销起始日为2026年4月20日。

● 撤销后A股简称为松发股份。

● 撤销退市风险警示后，公司股票价格的日涨跌幅限制由5%变为10%。

一、股票种类简称、证券代码以及撤销退市风险警示的起始日

1、股票种类：人民币普通股A股

2、证券简称：证券简称由“*ST松发”变更为“松发股份”

3、证券代码：603268

4、撤销退市风险警示的起始日：2026年4月20日

二、撤销退市风险警示的适用情形

（一）公司股票被实施退市风险警示的情况

公司于2025年4月28日披露了《关于实施退市风险警示暨停牌的公告》（公告编号：2025临-040），公司因2024年度经审计的利润总额、净利润、扣除非经常性损益后的净利润孰低者为负值，且扣除与主营业务无关的业务收入和不具备商业实质的收入后的营业收入低于3亿元，触及《上海证券交易所股票上市规则》（以下简称“《股票上市规则》”）第9.3.2条第一款第（一）项规定，上海证券交易所于2025年4月29日起对公司股票实施“退市风险警示”。

（二）公司申请撤销股票退市风险警示的情况

公司已于2026年3月10日披露了《2025年年度报告》，公司全体董事保证《2025年年度报告》内容的真实性、准确性、完整性。中汇会计师事务所（特殊普通合伙）对公司2025年度财务报告及内部控制进行审计并出具了标准无保留意见的审计报告。经审计，公司2025年度实现营业收入2,163,915.28万元；2025年度实现利润总额318,126.22万元，归属于母公司所有者的净利润为265,460.77万元，归属于母公司所有者的扣除非经常性损益后的净利润为203,293.21万元；2025年年末归属于上市公司股东的净资产为945,212.91万元。

公司根据《股票上市规则》第9.3.7条所列情形进行逐项对照，公司股票触及退市风险警示的情形已消除，符合申请撤销股票退市风险警示的条件，且不存在触及其他退市风险警示和其他风险警示的情形，公司已向上海证券交易所提交撤销公司股票退市风险警示的申请。具体内容详见公司于2026年3月10日、2026年3月31日在上海证券交易所网站（www.sse.com.cn）上披露的《关于申请撤销公司股票退市风险警示的公告》（公告编号：2026-037）、《关于申请撤销股票退市风险警示的进展公告》（公告编号：2026-048）。

上海证券交易所于2026年4月16日同意公司撤销退市风险警示。

三、撤销退市风险警示的有关事项提示

根据《股票上市规则》的相关规定，公司股票将于2026年4月17日停牌一天，自2026年4月20日起复牌交易，公司股票将撤销退市风险警示，公司证券简称由“*ST松发”变更为“松发股份”，证券代码仍为“603268”，股票价格的日涨跌幅限制由5%变为10%。

四、其他风险提示或者需要提醒投资者重点关注的事项

公司指定的信息披露媒体为《中国证券报》《上海证券报》《证券日报》《证券时报》及上海证券交易所网站（www.sse.com.cn），敬请广大投资者理性投资，注意投资风险。

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

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。	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。 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。 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。
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	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。 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%。
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
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约情况进行跟踪。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约情况，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%
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上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 Management Ltd.	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。
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在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。

（下转D64版）