江苏舜天船舶股份有限公司

Sainty Marine Corporation Ltd.

（住所：南京市雨花台区软件大道 21 号）

SAINTY MARINE

舜天船舶

首次公开发行股票招股说明书

（申报稿）

保荐人（主承销商）

国信证券股份有限公司

GUOSEN SECURITIES CO., LTD.

（住所：深圳市红岭中路 1012 号国信证券大厦 16-26 层）

声明：公司的发行申请尚未得到中国证监会核准。本招股说明书（申报稿）不具有据以发行股票的法律效力，仅供预先披露之用。投资者应当以正式公告的招股说明书全文作为作出投资决定的依据。

发行概况

发行股票类型：	人民币普通股（A）股
发行股数：	不超过 3,700 万股
每股面值：	人民币 1.00 元
每股发行价格：	[ ]元
预计发行日期：	2011 年 月 日
拟上市的证券交易所：	深圳证券交易所
发行后总股本：	不超过14,700万股

本次发行前，股东所持股份的流通限制、股东对所持股份自愿锁定的承诺：

公司股东舜天集团和舜天机械承诺：自公司股票上市之日起三十六个月内，不转让或者委托他人管理其所持有的公司股份，也不由公司回购其所持有的股份。根据《境内证券市场转持部分国有股充实全国社会保障基金实施办法》财企（2009）94 号文和江苏省国资委《关于同意江苏舜天船舶股份有限公司国有股转持的批复》苏国资复（2009）57 号文，本公司首次公开发行股票并上市后，舜天集团划转由全国社会保障基金理事会持有的本公司国有股190.2857万股，全国社会保障基金理事会将承继原股东的禁售期义务。

公司其他股东王军民、李玖、翁俊、刘新宇、冯琪、余波、钱永飞和宗小建承诺：自公司股票上市之日起十二个月内，不转让或者委托他人管理其所持有的公司股份，也不由公司回购其所持有的股份。

同时作为担任公司董事、监事、高级管理人员的王军民、李玖、翁俊和冯琪还承诺：除前述锁定期外，在其任职期间每年转让所持有的公司股份数量不超过其所持有公司股份总数的百分之二十五；离职后半年内，不转让其所持有的公司股份；在申报离任六个月后的十二个月内通过证券交易所挂牌交易出售本公司股票数量占其所持有本公司股票总数的比例不超过百分之五十。

保荐人（主承销商）：	国信证券股份有限公司
招股说明书签署日期：	2011年6月10日

发行人声明

发行人及全体董事、监事、高级管理人员承诺招股说明书及其摘要不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

公司负责人和主管会计工作的负责人、会计机构负责人保证招股说明书及其摘要中财务会计资料真实、完整。

中国证监会、其他政府部门对本次发行所做的任何决定或意见，均不表明其对发行人股票的价值或投资者的收益作出实质性判断或者保证。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，股票依法发行后，发行人经营与收益的变化，由发行人自行负责，由此变化引致的投资风险，由投资者自行负责。

投资者若对本招股说明书及其摘要存在任何疑问，应咨询自己的股票经纪人、律师、会计师或其他专业顾问。

重大事项提示

一、本次发行前公司总股本 11,000 万股，本次拟公开发行不超过 3,700 万股，发行后总股本不超过 14,700 万股，14,700 万股均为流通股。

公司股东舜天集团和舜天机械承诺：自公司股票上市之日起三十六个月内，不转让或者委托他人管理其所持有的公司股份，也不由公司回购其所持有的股份。

公司其他股东王军民、李玖、翁俊、刘新宇、冯琪、余波、钱永飞和宗小建承诺：自公司股票上市之日起十二个月内，不转让或者委托他人管理其所持有的公司股份，也不由公司回购其所持有的股份。

同时作为担任公司董事、监事、高级管理人员的王军民、李玖、翁俊和冯琪还承诺：除前述锁定期外，在其任职期间每年转让所持有的公司股份数量不超过其所持有公司股份总数的百分之二十五；离职后半年内，不转让其所持有的公司股份；在申报离任六个月后的十二个月内通过证券交易所挂牌交易出售本公司股票数量占其所持有本公司股票总数的比例不超过百分之五十。

二、经公司 2010 年年度股东大会决议：本次发行前滚存的未分配利润在公司股票公开发行后由发行后的新老股东按持股比例共享。

三、根据《境内证券市场转持部分国有股充实全国社会保障基金实施办法》财企（2009）94 号文的有关规定，经江苏省国资委《关于同意江苏舜天船舶股份有限公司国有股转持的批复》苏国资复（2009）57 号文批准，在本公司发行 A 股并上市后，公司股东舜天集团将持有的本公司 190.2857 万股划转给全国社会保障基金理事会；本公司股东舜天机械应转持的国有股由其国有出资人舜天集团按照 143.8478 万股乘以股份公司首次发行价的等额现金上缴全国社会保障基金理事会。

四、公司特别提醒投资者注意“风险因素”中的以下投资风险

（一）行业周期性风险

1、新接订单的周期性风险

船舶是国际贸易主要的运输工具，船舶需求量随着国际化分工和世界经济的不断增长在不断扩大。全球新接订单从 1990 年 0.3 亿载重吨增长到 2007 年度的 2.41 亿载重吨，年复合增长率为 13.04%；年投资规模从 1990 年的 120 亿美元增

长到 2007 年 2,615 亿美元的最高值，年复合增长率为 19.87%。从订单及投资规模等方面来看，船舶需求的增长速度较快。

但是正因为造船行业与世界经济的高度相关性，全球经济爆发的每一次危机在造船行业产能周期性过剩的放大作用下都会引起造船行业新接订单的剧烈波动，由此引发造船行业新接订单周期性波动的风险。

从 1990 年以来，造船行业受经济危机影响已经调整了四次，调整期一般为两年，第三年开始全球新接订单逐步恢复。

以 2008 年度金融危机为例：由于金融危机引发的欧美经济衰退，致使全球经济贸易受到较大冲击，因此国际造船业也受到较大影响，2008 年下半年开始全球新接订单开始下降，2009 年全球新船订单量仅为 2007 年水平的 17.51%；2010 年度全球新船订单量较 2009 年度大幅度增长 185.8%，达到 12,060 万载重吨，仅次于造船行业史上最景气的 2006~2008 这三年，复苏态势明显。

公司历来重视新船订单波动对公司经营的影响，为防止新船订单周期性波动对公司的影响，公司 2007 年加大了新接订单力度，当年新接订单 541,095 载重吨，可使得公司满负荷生产到 2012 年。因此 2008 年金融危机虽然导致公司 2008 年度和 2009 年度新接订单量大幅度下降，但是对于 2008 年和 2009 年的生产没有较大影响，公司总体产能利用率保持在 90%以上。2010 年公司利用行业恢复的机会，针对性加大接单力度，全年新接订单 635,560 载重吨，包括 7 艘 82,000DWT 散货船、2 艘 25,000DWT 重吊船、1 艘 10,000DWT 机动甲板货轮、1 艘多用途海洋工程船、2 艘拖船，共 13 艘机动船订单。

2、行业产能周期性过剩的风险

从经济周期角度来看，在世界经济向好阶段，国际贸易量不断增长，造船行业的新接订单量与船舶价格不断上升；在世界经济下滑阶段，国际贸易量增长放缓或下滑，新船订单下降，同时船舶价格下跌。在世界经济向好、新接订单量和船舶价格上升阶段，造船行业产能不断扩张；当进入世界经济下滑、新船订单下降、船舶价格下跌的阶段时，由于造船行业资金密集型特点，原有产能或在建产能无法及时调整、退出，使造船行业出现产能过剩的情况。之后，随着新一轮世界经济周期的开始，造船行业产能过剩局面逐步缓解，并随世界经济的向好，开始新一轮产能投资，周而复始。因此，世界宏观经济周期性波动使得造船行业具有产能周期性过剩的风险。

在现实情况中，贸易量的下降和新接订单的波动与世界经济危机总是联系在一起，因此每次经济危机过后，新接订单的下降，都会引发造船行业 1-2 年的产

能过剩，之后随新接订单量的上涨，产能过剩局面开始缓解到解除，周而复始。

针对造船行业周期性风险，公司采取的应对策略主要有：

①利用公司竞争优势，不断技术革新，推出高附加值的产品，扩大产品种类，加强公司的竞争实力。公司近几年集装箱船产品从 700TEU 船型扩展到 900TEU、1,000TEU、1,350TEU 等多种船型；多用途船产品从 5,650DWT 船型，扩展到 12,000DWT、25,000DWT 等船型；2010 年推出 82,000DWT 新型散货船产品；进入海洋工程装备领域，2009 年交付两艘海洋工程辅助平台。

②以销定产，不盲目扩大产能，而是通过技术改造提高公司生产效率和现有生产设施对新增产品的适应能力，使得公司产能利用率保持在 90%以上，从而降低产能过剩的风险。

造船行业的周期性波动，有助于造船行业淘汰弱小，加速造船行业的重组或洗牌，从根本上有利于具备竞争优势的造船企业巩固市场地位，形成强者恒强的产业发展局面。

宏观经济的周期性波动是客观规律，造船行业无法完全平滑因宏观经济周期性波动引起新船市场需求和产能匹配的起伏变化。因此公司面临因世界经济周期性波动导致造船行业的周期性变化，进而导致公司面临经营业绩波动的风险。

（二）外汇风险

1、外汇风险

公司产品目前全部出口，销售货款均以美元或欧元来结算；机动船舶主要机器设备也是从国外采购，采购货款以美元或欧元来结算，另外部分设计、船检等费用也以美元结算支付，报告期内各年度支付外汇占收取外汇的平均比例约为 30%。公司外汇头寸的变化由财务部门监管，财务部门按公司相关制度规定运用远期外汇合约、外汇融资等方法部分化解外汇汇率变动引发的风险。

受金融危机影响，近年来国际美元市场和欧元市场汇率大幅波动，波动幅度较以往更加剧烈；同时受人民币汇率机制改革影响，人民币兑美元汇率不断升值，从 2005 年 5 月汇改开始到 2010 年底，人民币兑美元升值幅度约为 20%，报告期内年均升值幅度为 3.11%左右。为了规避或降低人民币升值和美元、欧元汇率大幅波动给公司经营业绩带来的风险，公司采取的应对措施有：（1）在洽谈新船订单合约价格时，尽可能的考虑未来人民币升值的影响；（2）按进度分期预收造船款降低外汇汇率波动的影响；（3）采用远期外汇合约规避部分外汇敞口汇率波动的影响；（4）与部分船东共同承担汇兑损失等方法降低外汇汇率波动的影响；（5）按资金需求加大外汇融资比例，分享人民币升值益处。在采取以上措施后，公司

2008 年度、2009 年度和 2010 年度的汇兑损失分别为 2,971.95 万元、-284.38 万元和-2,865.34 万元，占当期公司合并净利润的比例分别为 10.27%、-1.32%和-12.97%，在一定程度上抵消了人民币升值带来的不利影响。其中 2008 年度、2009 年度和 2010 年度的远期外汇合约实现的汇兑损失为 2,180.59 万元、-435.04 万元、-502.26 万元，占当期公司合并净利润的比例分别为 7.53%、-2.02%和-2.27%。

由于公司产品全部出口，未来随人民币升值等因素的影响，公司若不能采取有效应对汇率波动的措施，汇率变化可能对公司营业收入与经营业绩产生一定的不利影响。

（三）税收优惠政策变动的风险

公司子公司扬州舜天和江都舜天均为中外合资企业，外资的出资比例均为注册资本的 25%。根据原《中华人民共和国外商投资企业和外国企业所得税法》、《中华人民共和国企业所得税法》和《关于实施企业所得税过渡优惠政策的通知》（国发[2007]39 号）等文件的规定，经仪征市国家税务局批准，扬州舜天 2008 年度、2009 年度和 2010 年度享受 12.5%的企业所得税率优惠，自 2011 年起企业所得税率为 25%；经江都市国家税务局批准，江都舜天 2008 年度、2009 年度享受 12.5%的企业所得税率优惠，自 2010 年起企业所得税率为 25%。2008 年度、2009 年度和 2010 年度企业所得税税收优惠金额占公司合并净利润的比例分别为 12.29%、12.04%和 8.46%。

报告期内，公司出口产品享受 17%增值税出口退税的税收优惠政策。

若税收优惠政策发生变动或结束，公司经营业绩将受到一定的影响。

（四）泄洪产生的风险

为方便船舶的建造、下水和舾装，船舶生产企业的选址一般在江河沿岸，如果发生特大洪涝灾害，船舶生产企业可能因为国家防汛的需要而进行搬迁，公司也不能例外。公司子公司扬州舜天的生产场所位于长江沿岸的仪征市经济开发区船舶工业园内，属于江苏省的长江泄洪区域。按现有的水文资料统计，虽然未发生过泄洪的记录，但目前公司仍按照国家有关管理部门的规定，在生产场所使用的建筑物主要为活动厂房，可以随时进行搬迁。公司有可能面临因泄洪而产生损失的风险。

目 录

第一节 释义 1
第二节 概览 4
一、发行人概况 4
二、控股股东及实际控制人 8
三、发行人主要财务数据 9
四、本次发行概况 10
五、募集资金投资项目 11
第三节 本次发行概况 12
一、本次发行的基本情况 12
二、本次发行的有关当事人 13
三、发行人与本次发行有关中介机构关系等情况 14
四、本次发行有关的重要日期 14
第四节 风险因素 15
一、市场竞争风险 15
二、行业风险 15
三、经营风险 17
四、募投项目风险 19
五、管理风险 20
六、财务风险 20
七、政策风险 21
八、泄洪产生的风险 23
第五节 发行人基本情况 24
一、发行人概况 24
二、发行人改制重组情况 24
三、发行人股本形成及其变化和重大资产重组情况 28
四、历次验资情况及发起人投入资产的计量属性 32
五、发行人组织机构 32
六、发行人子公司和分公司情况 34
七、主要发起人、持有发行人 5%以上股份的主要股东、实际控制人情况 43
八、发行人有关股本的情况 56
九、发行人员工及其社会保障情况 59
十、主要股东和国信集团作出的重要承诺 60
第六节 业务和技术 61
一、发行人的主营业务及其变化情况 61
二、发行人所处行业基本情况 63
三、发行人在行业中的竞争地位 92
四、发行人主营业务情况 96
五、主要固定资产及无形资产 107
六、特许经营权 112

七、发行人技术水平 112
八、境外经营情况 115
九、质量控制情况 115
第七节 同业竞争与关联交易 117
一、同业竞争 117
二、关联交易 118
三、规范关联交易的制度安排 123
四、报告期内关联交易执行情况及独立董事意见 127
第八节 董事、监事、高级管理人员与核心技术人员 128
一、公司董事、监事、高级管理人员与核心技术人员简介 128
二、公司董事、监事、高级管理人员与核心技术人员持股情况 130
三、公司董事、监事、高级管理人员与核心技术人员的对外投资情况 130
四、公司董事、监事、高级管理人员与核心技术人员的薪酬情况 130
五、公司董事、监事、高级管理人员与核心技术人员兼职情况 131
六、公司董事、监事、高级管理人员与核心技术人员相互之间存在的亲属关系 132
七、公司与董事、监事、高级管理人员、核心技术人员的协议和作出的重要承诺及履行情况 132
八、公司设立以来董事、监事和高级管理人员的变动情况 132
九、董事、监事、高级管理人员任职资格 133
第九节 公司治理 134
一、发行人法人治理结构建立健全情况 134
二、发行人报告期内违法违规行为情况 142
三、发行人报告期内资金占用和对外担保情况 143
四、发行人内部控制制度情况 143
第十节 财务会计信息 144
一、财务报表 144
二、注册会计师意见 154
三、会计报表编制基础、合并财务报表范围及变化情况 154
四、主要会计政策与会计估计 156
五、分部报告 179
六、非经常性损益明细表 181
七、报告期末存货情况 182
八、报告期末主要固定资产情况 183
九、报告期末主要无形资产情况 185
十、报告期末主要负债情况 186
十一、股东权益变动情况 187
十二、收入与成本情况 188
十三、现金流量 188
十四、期后事项、或有事项及其他重要事项 188
十五、财务指标 188
十六、发行人历次验资情况 190

十七、发行人历次评估情况 190
第十一节 管理层讨论与分析 192
一、财务状况分析 192
二、公司盈利能力分析 206
三、现金流量分析 229
四、同行业公司比较与分析 231
五、重大会计政策或会计估计与可比上市公司的较大差异比较 237
六、资本性支出的分析 237
七、公司持续经营能力及财务状况未来趋势分析 237
八、关于适用新会计准则政策对公司财务信息影响的分析 240
九、重大或有事项或重大期后事项 241
第十二节 业务发展目标 242
一、公司发行当年及未来两年的发展计划 242
二、公司经营理念 243
三、拟定上述计划依据的假设条件和实施上述计划可能面临的主要困难 243
四、上述业务发展计划与现有业务的关系 244
第十三节 募集资金运用 245
一、募集资金运用计划基本情况 245
二、募集资金投资项目与现有业务的关系 247
三、募集资金投资项目建成投产后公司产能变化情况 249
四、本次募集资金投资项目的可行性和必要性 250
五、拟投资项目市场容量与前景分析 252
六、募集资金投资项目固定资产投资情况 257
七、募集资金运用对公司的影响 258
八、募集资金投资项目具体情况 260
第十四节 股利分配政策 274
一、股利分配政策 274
二、近三年的股利分配情况 275
三、本次发行前未分配利润的分配政策 275
第十五节 其他重要事项 276
一、信息披露制度和为投资者服务计划 276
二、重要合同 276
三、对外担保、重大诉讼和仲裁事项 280
第十六节 董事、监事、高级管理人员及有关中介机构声明 281
第十七节 备查文件 289

第一节 释义

在本招股说明书中，除非另有说明，下列简称具有如下特定含义：

单位简称：

发行人、公司、本公司、舜天船舶、股份公司	指	江苏舜天船舶股份有限公司
有限公司	指	江苏舜天船舶有限公司
舜天集团、控股股东	指	江苏舜天国际集团有限公司
舜天机械、机械公司	指	江苏舜天国际集团机械进出口股份有限公司
国信集团	指	江苏省国信资产管理集团有限公司
顺高船务	指	顺高船务有限公司
扬州舜天	指	舜天造船（扬州）有限公司
江都舜天	指	舜天造船（江都）有限公司
仪征舜天	指	仪征舜天造船有限公司
扬州舜天龙川	指	扬州舜天龙川船业有限公司，江都舜天的前身
舜天技术	指	江苏舜天船舶技术有限公司
舜天发展	指	江苏舜天船舶发展有限公司
新加坡舜天	指	舜天船舶（新加坡）有限公司
龙川舜天	指	江都舜天龙川造船有限公司
舜天瑞隆	指	江苏舜天瑞隆贸易有限公司
中国船舶	指	中国船舶工业股份有限公司
广船国际	指	广州广船国际股份有限公司
中国证监会、证监会	指	中国证券监督管理委员会
国务院国资委	指	国务院国有资产监督管理委员会
国防科工委	指	原国防科学技术工业委员会，现工业与信息化部国防科技工业局
江苏省国资委	指	江苏省人民政府国有资产监督管理委员会
江苏省经贸委	指	江苏省经济贸易和信息化委员会
深交所	指	深圳证券交易所
保荐人、国信证券	指	国信证券股份有限公司
发行人会计师、中瑞岳华会计所	指	中瑞岳华会计师事务所有限公司
天衡会计所	指	江苏天衡会计师事务所有限公司
发行人律师	指	江苏金鼎英杰律师事务所
中国银行	指	中国银行股份有限公司

建设银行	指	中国建设银行股份有限公司
民生银行	指	中国民生银行股份有限公司
交通银行	指	交通银行股份有限公司
招商银行	指	招商银行股份有限公司
华夏银行	指	华夏银行股份有限公司
南京银行	指	原南京市商业银行，现南京银行股份有限公司
进出口银行	指	中国进出口银行
IMO	指	国际海事组织
IMF	指	国际货币基金组织
元	指	人民币元

一般用语：

本次发行	指	舜天船舶本次向社会公开发行人民币普通股（A股）的行为
公司章程或章程	指	江苏舜天船舶股份有限公司章程
《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》
《管理办法》	指	《首次公开发行股票并上市管理办法》
SS	指	国家股股东State-own shareholder的缩写
元	指	人民币元

专业用语：

TEU、集装箱	指	英文Twenty Equivalent Unit的缩写。是以长度为20英尺的集装箱为国际计量单位，也称国际标准箱单位。通常用来表示船舶装载集装箱的能力，也是集装箱和港口吞吐量的重要统计、换算单位。
DWT、载重吨	指	是货船可用于装载货物的最大营运吨位。一般指货船在结构吃水或满载吃水时装载的货物、淡水、燃料润滑油、炉水、备品、供应品及人员、行李等吨位之和。
CGT	指	修正总吨，用来表示船舶建造的工作量。
cbm	指	立方米
支线船舶	指	巴拿马型以下的机动船舶
机动船	指	用机器推动的船舶，如油轮、散货船和集装箱船等，在本招股说明书中还包括多用途船、重吊船和渔船。
非机动船	指	驳船、囤船等本身没有动力推动的船，即非自航船，在本招股说明书还包括海洋工程辅助平台。
油船	指	主要用于运输原油、原油的提炼成品、石油化工产品的船，也可以用来运输其它液体比如水等。

散货船	指	用以装载无包装的大宗货物的船舶。
集装箱船	指	专门用于集装箱运输的船舶。
海洋工程船	指	为海上作业平台提供设备安装、人员和物资运送等多种服务的船舶
LNG船	指	液化天然气船
LPG船	指	液化石油气船
VLCC	指	超大型油船
CSR	指	共同结构规范
LIBOR	指	伦敦银行同业拆借利率
船级社	指	从事船舶检验的机构，通常为民间组织。
船台	指	置有移船下水或曳船上墩设备、专供修造船舶用的岸边造船设施。
舾装	指	船体主要结构完成后，从造船平台下水，然后安装锚、桅杆、吊杆、绞缆机、部分管路、电路等，这些装置统称舾装
舾装码头	指	船舶下水后进行舾装作业所靠泊的码头
涂装	指	根据要求进行船体油漆的过程
合拢	指	也称船台装配，即将制成的分段在船台拼合焊接成完整船体
下水	指	船舶在陆地上建成以后下到水里的动作或过程
新涂层标准	指	国际海事组织海上安全委员会第82届会议通过的《船舶专用海水压载舱和散货船双舷侧处所保护涂层性能标准》
保函	指	预付款保函，在收取客户预付款前，由卖方银行向客户开立的，担保如卖方不能履行合同且不退还客户预付款，将由银行退还相应预付款的担保函
厂商表	指	由买卖双方商定的船舶主要采用设备的型号、品牌等的清单

第二节　概览

本概览仅对招股说明书全文做扼要提示。投资者作出投资决策前，应认真阅读招股说明书全文。

一、发行人概况

（一）基本情况

发行人名称：江苏舜天船舶股份有限公司

英文名称：Sainty Marine Corporation Ltd.

注册资本：11,000 万元

法定代表人：王军民

成立日期：2003 年 6 月 16 日

改制日期：2007 年 10 月 19 日

公司住所：南京市雨花台区软件大道 21 号

设立方式：有限公司整体变更

经营范围：船舶、船用品及配件、汽车（不含小轿车）及配件、电动工具和机电产品销售；船舶委托加工业务；自营和代理各类商品和技术的进出口，但国家限定公司经营或禁止进出口的商品和技术除外。

公司是由江苏舜天船舶有限公司整体变更设立的股份有限公司。2007 年 10 月 19 日，公司在江苏省工商行政管理局登记注册，企业法人营业执照编号为 320000000200710190001，注册号为 3200001106343。2008 年 1 月，江苏省工商行政管理局对在江苏省工商行政管理局注册的公司进行了统一编号，公司营业执照编号变更为 32000000020080122006N，注册号变更为 320000000022880。

（二）主营业务

公司自成立以来，致力于远洋支线机动船舶建造业务和非机动船舶建造业务，现已发展成为江苏省省属最大的国有造船企业。公司建造的远洋支线机动船舶产品包括 700TEU—2,000TEU 系列集装箱船、30,000DWT 以下多用途船和重吊船等。公司建造的非机动船舶产品包括欧洲内河船、大型海洋运输驳船、海洋工程辅助平台和驳船等。公司船舶产品全部外销，主要销往欧洲、美洲、非洲、东南亚等地区。

截至本招股说明书签署日，公司机动船手持订单为 34 艘，总吨位为 932,360

载重吨，合同总金额约为 54 亿元；非机动船手持订单 42 艘，总吨位为 62,059 吨，合同总金额约为 6 亿元。

公司的经营战略是以机动船舶产品和非机动船舶产品共同发展，并根据两种产品业务的特性，制定不同的发展策略：机动船舶产品通过提升建造效率和技术水平来增强自身竞争力；非机动船舶产品通过提供延伸服务（含远洋运输等方面）和提高产品质量来增强自身竞争力。

公司的业务模式包括自建模式（含自行建造、外协建造）与贸易模式（即外购）。公司机动船舶产品业务模式包括自行建造模式和外购模式；非机动船舶产品业务模式包括自行建造模式、外协建造模式和外购模式。

2008 年，公司按照 ISO9001：2000 标准建立的质量管理体系通过挪威船级社的认证，并获得该认证机构颁发的 ISO9001：2000 管理体系认证证书。根据《船舶生产企业生产条件基本要求和评价方法》，经苏国防科工（2008）93 号文批准，公司子公司扬州舜天取得了（苏经贸）CBSCTJ0002 船舶生产企业生产条件认可证书，达到二级 I 类钢质一般船舶生产企业标准。

造船行业作为国家的战略性行业和基础性重工业，《国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要》首次将船舶工业明确列入国家五年发展规划纲要，《船舶工业调整与振兴规划》也明确指出将我国打造为世界造船强国，这为公司主营业务的发展提供了较好的政策环境。

（三）竞争地位

公司手持集装箱船订单均为 3,500TEU 以下的远洋支线集装箱船。根据克拉克松的统计，截至 2011 年 1 月底，公司手持集装箱船订单的载重吨总量在全球造船企业中排名第 19 位，在持有支线集装箱船订单的国内造船企业中排名第 2 位。

近三年，公司钢制非机动船出口数量和出口金额占全国总量的比例较高，见下表：

年份	出口量（艘）			出口金额（百万美元）		
	全国	公司	比例（%）	全国	公司	比例（%）
2008 年	644	75	11.65	664.85	150.60	22.65
2009 年	484	63	13.02	680.21	119.48	17.57
2010 年	373	41	10.99	484.36	92.08	19.01

数据来源：海关综合信息网

（四）竞争优势

1、远洋支线机动船舶的技术水平较高

公司主要生产远洋支线集装箱船、多用途船、重吊船等。通过多年的积累，公司拥有良好的机动船建造技术和生产管理经验。公司建造的集装箱船、重吊船等船型均能满足无限航区和高等级的 E3 级冰区加强的要求，即适合在普通船舶无法航行的寒冷水域航行。

公司建造的 1,350TEU 集装箱船规范要求高、技术复杂。该船型同时满足了德国标准化协会、德国海员事故预防和保险协会规则、美国职业安全与健康管理局标准的要求。该船型的集装箱装载能力较全面，同时拥有固定导轨和活动导轨，可满足 EURO 标准箱和 ISO 标准箱的安装要求；其设备、通道、照明、通风、振动和噪音等各方面的人性化程度高。

公司建造的 12,000DWT 重吊船装卸货能力、设备配置和自动化水平等性能指标均较高，是一艘集散货船、集装箱船、起重船等多种船型的诸多功能于一体的多用途船。该船安装了 2 台 400 吨克令吊和 1 台 80 吨克令吊，具备联吊 800 吨货物的能力；拥有超长超宽超高船舱，主甲板上可装载超长超重的大件；率先设计安装了浮筒平衡装置，大大提高了货物起吊的平衡能力；装载了运输所有等级危险品所需的通风、防爆设备。该船满足 GL 冰区 E3、SBG、GL 环保证书、压载水管理、澳大利亚海事安全等规范规则的最新要求。

2、拥有独立的生产设计能力

船舶设计过程分为基本设计、详细设计和生产设计三个步骤。船舶基本设计、详细设计一般由船东提供给造船企业，具备生产设计能力的造船企业则依据基本设计和详细设计方案，并结合自身的制造能力和资源来完成生产设计。独立的生产设计能力可有效避免延误、缩短船舶建造周期，并可强化造船企业的成本控制能力。目前，国内大多数造船企业的设计能力较弱，船舶的生产设计依赖外包。

公司于 2008 年 4 月组建舜天技术，专门从事船舶设计。经过三年的发展，公司成为国内少数拥有独立、完善、全面的生产设计系统的造船企业之一。

舜天技术目前已拥有经验丰富、专业结构较为合理的设计队伍；引进了专门用于船舶设计的“三维建模平台”。该平台提高了船舶设计质量和速度，降低了船舶的设计成本；提高了船台、原材料等各种资源的利用效率，降低了船舶的建造成本。舜天技术设立后，介入了公司船舶建造的全过程，先后参与并独立完成了 1,000TEU 集装箱船、1,350TEU 集装箱船、61 米海洋工程住宿平台、12,000 吨重吊船及 82,000DWT 散货船等船型的生产设计，并且正逐步进入详细设计领域。

舜天技术的设立和发展，结束了公司船舶生产设计长期主要依赖外包的状况，也为公司今后自主开发新船型打下了坚实基础。

3、初步具备建立现代造船模式的基础条件

在造船模式的转变过程中，公司紧扣区域化制造、以中间产品为导向的现代造船模式这一发展方向。公司通过技术改造和生产数据积累，扩大了总组数量和质量，发展了单元组装、预舾装和模块化技术；同时推进上层建筑预舾装和整体吊装，使预舾装率大大提高，极大地增强了中间产品的完善程度，充分发挥了船台等核心生产资源的作用。

标准化是船舶制造这一传统行业实现现代化的重要基石。公司通过多方学习和大量研究，建立了符合现代化造船模式的基础编码体系和规范，包括船体编码、区域编码、专业代码等基础数据和编码、WBS 编码（生产主流程编码）、物料编码、成本区分码、中间产品编码（含工序、工位和流向）、资源代码等。上述编码体系的建立为公司推行现代造船模式以及在计划、物流、项目、成本等管理方面推行信息化管理奠定了基础。

信息化是现代造船模式主要特点之一。公司聘请世界最大的数据库软件供应商 Oracel（甲骨文）为公司设计了符合现代造船模式要求的“造船信息化管理系统”。该管理系统以造船项目为主线，贯穿了从销售开始，到项目计划、设计出图、采购配套、检验、库管、分道建造、分段总装、交付的造船全过程。公司借助信息系统在辅助资源配置方面的优势，深入推广造船精度管理理念与控制技术，以补偿量代替余量，逐步实现了船台无余量搭载和基于单船的多地点、跨组织项目管理。

4、非机动船超远程运输技术水平较高

公司非机动船包括海洋工程辅助船、大中型海洋驳船、内河的各类驳船、以及内河各类货船和油船，主要出口地为西欧地区、中东地区和东南亚地区。非机动船由于其功能和特性的限制，无法远洋航行，且单船运输成本高，因此非机动船的远洋运输成为限制这项业务开展的瓶颈。

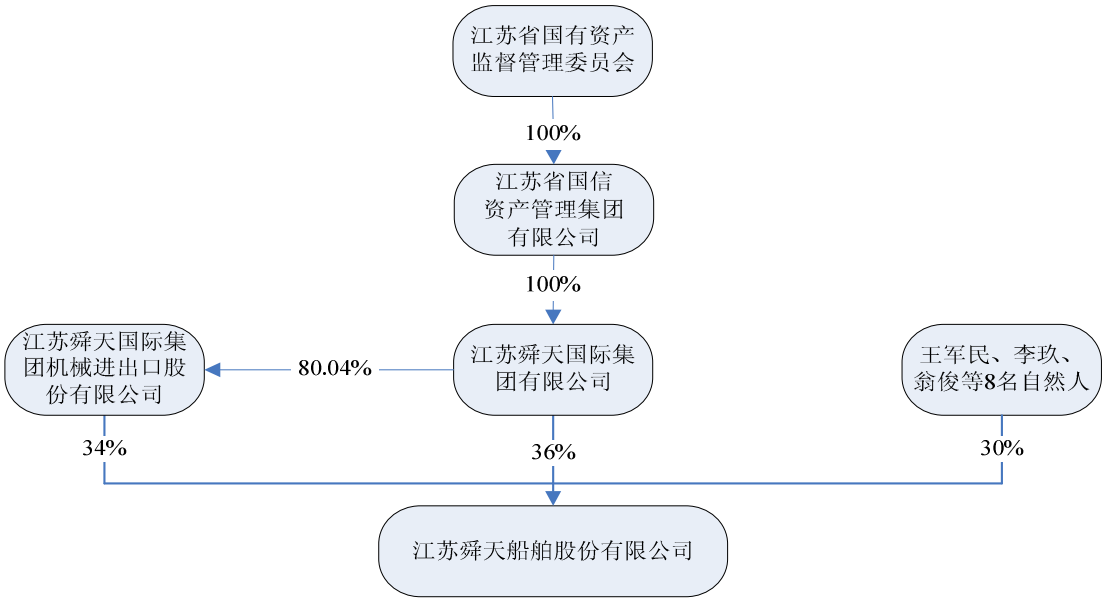
非机动船的大批量远洋运输是一项系统工程，涉及的领域众多，主要包括从建造地到船舶交船地的运输方案设计和优化、海上大件运输的绑扎设计、水上浮动状态的特大型设施的吊装和卸载技术、海上超远程运输设计保险和全程气象服务方案、全程卫星定位技术等。目前，公司在非机动船大批量、一次性、超远程海上运输环节上掌握了一系列的核心技术，并拥有 10 个批次的成功运输经验，其中第十批次按 4 层堆放捆绑（水面以上高度达 33 米），一次性搭载非机动船

22 艘。

5、焊接工艺认证范围较广

公司的焊接工艺认可范围较广，目前已通过德国 GL、法国 BV、美国 ABS、挪威 DNV 等国际主要船级社的焊接工艺认可，认可范围涵盖了 A 等级至 EH 等级。公司还取得了 E690 级超高强度钢、铜镍合金管等高水平的焊接工艺认可，该焊接工艺认可使得公司具备建造满足无限航区和高等级的 E3 级冰区加强型船舶的能力，为公司开拓海洋工程装备等高附加值船型市场打下了基础。

二、控股股东及实际控制人



舜天集团和舜天机械分别持有公司 36%和 34%的股份，分别为公司第一大股东和第二大股东。舜天集团同时持有舜天机械 80.04%的股份，从而控制公司 70%的股份，为公司的控股股东。

舜天集团是经江苏省人民政府苏政复（1996）115 号文及中华人民共和国对外贸易经济合作部（1996）外经贸政审函字第 2809 号文批准，由原江苏省服装进出口（集团）股份有限公司和江苏省机械进出口（集团）股份有限公司联合组建的国有独资的省级外贸企业集团，注册资本为 44,241 万元，法定代表人为董启彬。2010 年 7 月 2 日，江苏省国资委以苏国资复（2010）73 号文《关于省国信集团舜天集团重组方案的批复》，将舜天集团的国有股权整体无偿划拨给国有独资企业国信集团，舜天集团成为国信集团的全资子公司。国信集团是江苏省政府授权的国有资产投资主体和经营主体，因此江苏省国资委仍为舜天集团的实际控制人。

作为江苏省最大的国有外贸集团之一，舜天集团在开展进出口贸易的同时，

还积极实施多元化发展战略，经营业务涉及生产制造业、宾馆旅游、仓储运输、国内贸易、房地产开发、汽车销售以及信息产业等多个行业。目前除拥有一家上市公司江苏舜天股份有限公司（600287.SH）外，还拥有十多个全资的专业生产基地，8 个海外机构，几十个控股和参股的地区子公司和生产企业。

截至 2010 年 12 月 31 日，舜天集团未经审计的总资产为 1,371,093.54 万元，净资产为 225,349.21 万元，2010 年度实现净利润 20,872.38 万元。

国信集团持有舜天集团 100%的股权，是公司的间接控股股东。国信集团是江苏省政府授权的国有资产投资主体和经营主体，2002 年 8 月正式挂牌成立。目前，国信集团已发展成为以能源基础产业、金融服务业、不动产业三大支柱产业为主，涉足资产管理、旅游业、医药经销、实业投资及文化业等多个业务领域的集团公司。

截至 2010 年 12 月 31 日，国信集团未经审计的总资产为 8,887,672.02 万元，净资产为 4,083,823.98 万元，2010 年度实现净利润 340,567.14 万元。

公司实际控制人为江苏省国资委。

三、发行人主要财务数据

经中瑞岳华会计所审计，公司近三年的主要财务数据如下：

1、合并资产负债表主要数据

单位：元

项　目	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日	2008 年 12 月 31 日
流动资产	3,414,622,238.91	3,873,488,752.48	3,164,148,272.69
非流动资产	645,825,591.14	366,990,519.65	337,004,595.03
总资产	4,060,447,830.05	4,240,479,272.13	3,501,152,867.72
流动负债	2,733,380,961.22	3,393,104,072.26	2,833,449,721.46
非流动负债	293,428,690.09	13,361,833.17	20,439,184.04
所有者权益	1,033,638,178.74	834,013,366.70	647,263,962.22

2、合并利润表主要数据

单位：元

项　目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
营业总收入	3,081,509,718.92	1,677,475,097.56	1,981,088,477.14
营业总成本	2,837,394,840.07	1,445,441,166.50	1,659,907,841.26
营业利润	249,238,034.85	232,033,931.06	334,516,320.07
利润总额	265,336,438.64	256,417,365.80	336,372,224.25
净利润	220,900,022.00	215,349,404.48	289,379,786.98
归属于母公司的净利润	221,001,879.12	215,013,875.96	289,568,648.37

项　目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
少数股东损益	-101,857.12	335,528.52	-188,861.39

3、合并现金流量表主要数据

单位：元

项　目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
经营活动产生的现金流量净额	2,576,475.96	97,251,783.40	61,209,500.88
投资活动产生的现金流量净额	-330,661,453.89	-59,192,675.29	-30,399,740.90
筹资活动产生的现金流量净额	251,713,716.75	70,667,445.89	-127,608,657.52
现金及现金等价物净增加额	-76,371,261.18	108,726,554.00	-96,798,897.54

4、主要财务指标

项　　目	2010.12.31	2009.12.31	2008.12.31
流动比率	1.25	1.14	1.12
速动比率	0.45	0.39	0.39
资产负债率（母公司）（%）	87.13	89.05	92.38
资产负债率（合并）（%）	74.54	80.33	81.51
每股净资产（元）	9.38	7.57	5.88
项　　目	**2010年度**	**2009年度**	**2008年度**
应收账款周转率（次）	149.54	386.89	58.20
存货周转率（次）	1.13	0.57	0.89
息税折旧摊销前利润(万元)	30,625.90	29,673.73	36,425.61
利息保障倍数	15.82	14.35	41.77
每股经营活动现金流量（元）	0.02	0.88	0.56
每股净现金流量（元）	-0.69	0.99	-0.88
扣除非经常性损益前每股收益（元） 基本每股收益	2.01	1.95	2.63
扣除非经常性损益前每股收益（元） 稀释每股收益	2.01	1.95	2.63
扣除非经常性损益前加权平均净资产收益率（%）	23.79	29.07	57.57
扣除非经常性损益后每股收益（元） 基本每股收益	1.88	1.77	2.59
扣除非经常性损益后每股收益（元） 稀释每股收益	1.88	1.77	2.59
扣除非经常性损益后加权平均净资产收益率（%）	22.32	26.25	56.61

四、本次发行概况

1、股票种类：人民币普通股（A）股

2、每股面值： 1.00 元

3、发行股数： 不超过 3,700 万股，不超过发行后总股本的 25.17%

4、发行价格：通过向询价对象初步询价后，根据初步询价结果和市场情况直接确定发行价格，如中国证监会或证券交易所出台新规定，则从其规定要求

5、发行前每股净资产：9.38 元（以 2010 年 12 月 31 日经审计净资产值和 2010 年 12 月 31 日总股本全面摊薄计算）

6、发行方式：采用网下向询价对象配售与网上资金申购定价发行相结合的方式

7、发行对象：符合资格的询价对象和在深圳证券交易所开户的境内自然人、法人等投资者（国家法律、法规禁止购买者除外）

8、承销方式：主承销商余额包销

9、预计募集资金净额：扣除发行费用，本次发行预计募集资金净额为[ ]万元

五、募集资金投资项目

经公司 2010 年年度股东大会审议批准，公司本次向社会公众公开发行不超过 3,700 万股人民币普通股（A 股）股票，募集资金数额将根据市场情况和向投资者询价情况确定。

公司本次发行所募集资金拟用于以下项目（按项目轻重缓急程度排列）：

序号	项目名称	投资总额（万元）	核准单位	核准项目编号
1	船体生产线技术改造项目	36,334	江苏省经贸委	苏经贸投资（2008）463 号
2	船台改造项目	33,107	江苏省经贸委	苏经贸投资（2008）462 号
3	造船设施综合改造项目	61,674	江苏省经贸委	苏经贸投资（2008）461 号
	合　计	**131,115**	**—**	**—**

本次发行募集资金到位后，公司将采用专款专用、专户存储的方式来管理募集资金，并根据项目的轻重缓急，按前述排列顺序及项目投资计划投入资金。若本次发行的实际募集资金不能满足上述项目的投资需求，资金缺口将由公司自筹解决；若实际募集资金满足上述项目投资后尚有剩余，则剩余资金将用于补充公司业务营运资金。

第三节　本次发行概况

一、本次发行的基本情况

（一）本次发行的基本情况

1、股票种类：	人民币普通股（A）股
2、每股面值：	1.00 元
3、发行股数：	不超过3,700万股，不超过发行后总股本的25.17%
4、发行价格：	通过向询价对象初步询价后，根据初步询价结果和市场情况直接确定发行价格，如中国证监会或证券交易所出台新规定，则从其规定要求
5、发行市盈率：	[　　]倍（以 2010 年 12 月 31 日经审计的扣除非经常性损益前后孰低的净利润除以本次发行后总股本计算）
6、发行前每股净资产：	9.38 元（以 2010 年 12 月 31 日经审计的净资产除以本次发行前总股本计算）
7、发行后每股净资产：	[　　]元（按照 2010 年 12 月 31 日经审计的净资产加上本次发行筹资净额之和除以本次发行后总股本计算）
8、发行市净率：	[　　]倍（每股发行价格除以发行后每股净资产计算）
9、发行方式：	采用向参与网下配售的询价对象配售与网上资金申购定价发行相结合的方式
10、发行对象：	符合资格的询价对象和在深圳证券交易所开户的境内自然人、法人等投资者（国家法律、法规禁止购买者除外）
11、承销方式：	主承销商余额包销
12、预计募集资金总额：	[　　]万元
13、预计募集资金净额：	[　　]万元

（二）发行费用概算

本次发行费用总额预计为[　　]万元，其中：

1、承销费用：[　　]万元

2、保荐费用：200 万元

3、审计费用：150 万元

4、律师费用：80 万元

5、上网发行手续费：[　　]万元

二、本次发行的有关当事人

1、发 行 人	**江苏舜天船舶股份有限公司**
住　　所：	南京市雨花台区软件大道 21 号
法定代表人：	王军民
电　　话：	025-52876100
传　　真：	025-52251600-6100
联 系 人：	冯　琪
2、保荐人（主承销商）	**国信证券股份有限公司**
住　　所：	深圳市红岭中路 1012 号国信证券大厦 16－26 层
法定代表人：	何　如
电　　话：	0755-82130457
传　　真：	0755-82133423
保荐代表人：	王鸿远　杜　畅
项目协办人：	曲颜芳
项目经办人：	朱　宁　袁功鑫
3、发行人律师	**江苏金鼎英杰律师事务所**
住　　所：	南京市中山北路 223 号建达大厦六楼
负 责 人：	车　捷
电　　话：	025-83346580
传　　真：	025-83346590
经办律师：	刘向明　沈　玮

4、财务审计机构　　中瑞岳华会计师事务所有限公司

住　　所：北京市西城区金融大街 35 号国际企业大厦 A 座 8F

负 责 人：刘贵彬

电　　话：010-88091188

传　　真：010-88901190

经办会计师：刘雪松　张　力

5、股票登记机构　　中国证券登记结算有限责任公司深圳分公司

住　　所：深圳市深南中路 1093 号中信大厦 18 楼

负 责 人：戴文华

电　　话：0755-25938000

传　　真：0755-25988122

6、收款银行　　中国工商银行股份有限公司深圳市分行深港支行

户　　名：国信证券股份有限公司

账　　号：4000029119200021817

7、申请上市交易所　　深圳证券交易所

负 责 人：宋丽萍

住　　所：深圳市深南东路 5045 号

电　　话：0755-82083333

三、发行人与本次发行有关中介机构关系等情况

发行人与本次发行有关中介机构及其负责人、高级管理人员及经办人员之间不存在直接或间接的股权关系或其他权益关系。

四、本次发行有关的重要日期

事　　项	日　　期
1、询价推介时间	2011 年　月　日—2011 年　月　日
2、定价公告刊登日期	2011 年　月　日
3、申购日期和缴款日期	2011 年　月　日
4、股票上市日期	2011 年　月　日

第四节　风险因素

投资者在评价本公司本次发行的股票时，除本招股说明书提供的其他各项资料外，应特别认真地考虑下述各项风险因素。下述风险是根据重要性原则或可能影响投资者决策的程度大小排序，但该排序并不表示风险因素会依次发生。

一、市场竞争风险

船舶作为海洋文明的基础，是目前国际间贸易的主要运输工具，其需求与供给范围均具有全球性特点。某一造船企业在面对全球客户的同时，也面临世界其他造船企业的竞争。

几经变迁，世界造船中心从西欧到日、韩，目前正在向我国转移，2010 年度，我国已经成为世界最大的造船国家，而我国长三角也成为世界最大的造船区域。但是我国造船行业目前处于大而不强的局面，表现为我国造船企业多数建造低附加值的散货船、油轮等品种，集装箱、特种船等多在日韩建造。

公司主要产品为远洋支线集装箱船、多用途船和重吊船等，这面临着国际和国内众多大型造船企业的竞争。虽然公司拥有一定的竞争优势，产品类别与大型造船企业不同，但是如果公司不能迅速扩大经营规模，增强资金实力和技术实力，则存在较大的市场竞争风险。

二、行业风险

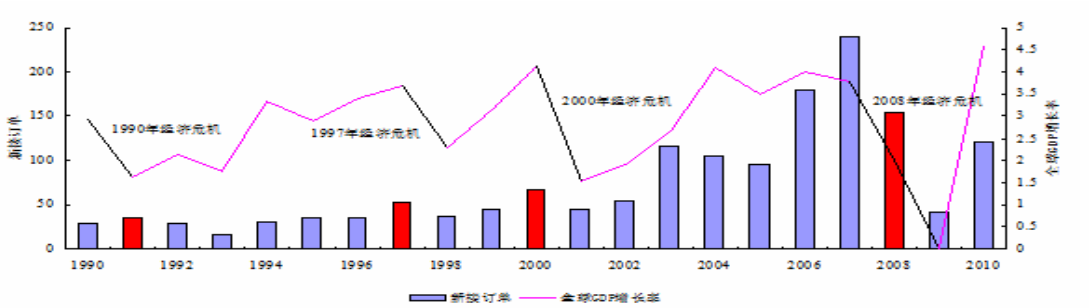
1、造船行业的周期性风险

（1）新接订单的周期性风险

船舶是国际贸易主要的运输工具，船舶需求量随着国际化分工和世界经济的不断增长在不断扩大。全球新接订单从 1990 年 0.3 亿载重吨增长到 2007 年度的 2.41 亿载重吨，年复合增长率为 13.04%；年投资规模从 1990 年的 120 亿美元增长到 2007 年 2,615 亿美元的最高值，年复合增长率为 19.87%。从订单及投资规模等方面来看，船舶需求的增长速度较快。

但是正因为造船行业与世界经济的高度相关性，全球经济爆发的每一次危机在造船行业产能周期性过剩的放大作用下都会引起造船行业新接订单的剧烈波动，由此引发造船行业新接订单周期性波动的风险。

从 1990 年以来，造船行业受经济危机影响已经调整了四次，调整期一般为两年，第三年开始全球新接订单逐步恢复。见下图：



数据来源：英国克拉克松公司，世界银行

以 2008 年度金融危机为例：由于金融危机引发的欧美经济衰退，致使全球经济贸易受到较大冲击，因此国际造船业也受到较大影响，2008 年下半年开始全球新接订单开始下降，2009 年全球新船订单量仅为 2007 年水平的 17.51%；2010 年度全球新船订单量较 2009 年度大幅度增长 185.8%，达到 12,060 万载重吨，仅次于造船行业史上最景气的 2006~2008 这三年，复苏态势明显。

公司历来重视新船订单波动对公司经营的影响，为防止新船订单周期性波动对公司的影响，公司 2007 年加大了新接订单力度，当年新接订单 541,095 载重吨，可使得公司满负荷生产到 2012 年。因此 2008 年金融危机虽然导致公司 2008 年度和 2009 年度新接订单量大幅度下降，但是对于 2008 年和 2009 年的生产没有较大影响，公司总体产能利用率保持在 90%以上。2010 年公司利用行业恢复的机会，针对性加大接单力度，全年新接订单 635,560 载重吨，包括 7 艘 82,000DWT 散货船、2 艘 25,000DWT 重吊船、1 艘 10,000DWT 机动甲板货轮、1 艘多用途海洋工程船、2 艘拖船，共 13 艘机动船订单。

（2）行业产能周期性过剩的风险

从经济周期角度来看，在世界经济向好阶段，国际贸易量不断增长，造船行业的新接订单量与船舶价格不断上升；在世界经济下滑阶段，国际贸易量增长放缓或下滑，新船订单下降，同时船舶价格下跌。在世界经济向好、新接订单量和船舶价格上升阶段，造船行业产能不断扩张；当进入世界经济下滑、新船订单下降、船舶价格下跌的阶段时，由于造船行业资金密集型特点，原有产能或在建产能无法及时调整、退出，使造船行业出现产能过剩的情况。之后，随着新一轮世界经济周期的开始，造船行业产能过剩局面逐步缓解，并随世界经济的向好，开始新一轮产能投资，周而复始。因此，世界宏观经济周期性波动使得造船行业具有产能周期性过剩的风险。

在现实情况中，贸易量的下降和新接订单的波动与世界经济危机总是联系在一起，因此每次经济危机过后，新接订单的下降，都会引发造船行业 1-2 年的产能过剩，之后随新接订单量的上涨，产能过剩局面开始缓解到解除，周而复始。

针对造船行业周期性风险，公司采取的应对策略主要有：

①利用公司竞争优势，不断技术革新，推出高附加值的产品，扩大产品种类，加强公司的竞争实力。公司近几年集装箱船产品从 700TEU 船型扩展到 900TEU、1,000TEU、1,350TEU 等多种船型；多用途船产品从 5,650DWT 船型，扩展到 12,000DWT、25,000DWT 等船型；2010 年推出 82,000DWT 新型散货船产品；进入海洋工程装备领域，2009 年交付两艘海洋工程辅助平台。

②以销定产，不盲目扩大产能，而是通过技术改造提高公司生产效率和现有生产设施对新增产品的适应能力，使得公司产能利用率保持在 90%以上，从而降低产能过剩的风险。

造船行业的周期性波动，有助于造船行业淘汰弱小，加速造船行业的重组或洗牌，从根本上有利于具备竞争优势的造船企业巩固市场地位，形成强者恒强的产业发展局面。

宏观经济的周期性波动是客观规律，造船行业无法完全平滑因宏观经济周期性波动引起新船市场需求和产能匹配的起伏变化。因此公司面临因世界经济周期性波动导致造船行业的周期性变化，进而导致公司面临经营业绩波动的风险。

2、行业标准提高的风险

随着船舶监管机构不断重视船舶安全和海洋环保，国际船舶规则在不断的更新和升级。每出台一项新规则，往往会对造船行业提出更高的要求，需要造船企业不断提高技术水平，以满足新规则的要求，这就会增加固定资产投入、设计投入与生产成本。新规则的出台，增加了造船成本，并且延长造船周期。虽然公司已针对目前的新规则做好了准备，但未来船舶建造行业将制定出更多更高要求的规则，这将会对公司经营产生一定的风险。

三、经营风险

1、外汇风险

公司产品目前全部出口，销售货款均以美元或欧元来结算；机动船舶主要机器设备也是从国外采购，采购货款以美元或欧元来结算，另外部分设计、船检等费用也以美元结算支付，报告期内各年度支付外汇占收取外汇的平均比例约为 30%。公司外汇头寸的变化由财务部门监管，财务部门按公司相关制度规定运用远期外汇合约、外汇融资等方法部分化解外汇汇率变动引发的风险。

受金融危机影响，近年来国际美元市场和欧元市场汇率大幅波动，波动幅度较以往更加剧烈；同时受人民币汇率机制改革影响，人民币兑美元汇率不断升值，

从 2005 年 5 月汇改开始到 2010 年底，人民币兑美元升值幅度约为 20%，报告期内年均升值幅度为 3.11%左右。为了规避或降低人民币升值和美元、欧元汇率大幅波动给公司经营业绩带来的风险，公司采取的应对措施有：（1）在洽谈新船订单合约价格时，尽可能的考虑未来人民币升值的影响；（2）按进度分期预收造船款降低外汇汇率波动的影响；（3）采用远期外汇合约规避部分外汇敞口汇率波动的影响；（4）与部分船东共同承担汇兑损失等方法降低外汇汇率波动的影响；（5）按资金需求加大外汇融资比例，分享人民币升值益处。在采取以上措施后，公司 2008 年度、2009 年度和 2010 年度的汇兑损失分别为 2,971.95 万元、-284.38 万元和-2,865.34 万元，占当期公司合并净利润的比例分别为 10.27%、-1.32%和-12.97%，在一定程度上抵消了人民币升值带来的不利影响。其中 2008 年度、2009 年度和 2010 年度的远期外汇合约实现的汇兑损失为 2,180.59 万元、-435.04 万元、-502.26 万元，占当期公司合并净利润的比例分别为 7.53%、-2.02%和-2.27%。

由于公司产品全部出口，未来随人民币升值等因素的影响，公司若不能采取有效应对汇率波动的措施，汇率变化可能对公司营业收入与经营业绩产生一定的不利影响。

2、钢材价格波动的风险

钢材是船舶建造的主要原材料之一，占机动船舶建造成本的 15%~30%，占非机动船舶建造成本的 40%~60%。近年来，由于国际铁矿石价格不断上涨及受金融危机的影响，钢材价格大幅波动，导致了造船企业的成本波动。新余钢铁股份有限公司、南京钢铁联合有限公司、马鞍山钢铁股份有限公司和重庆钢铁股份有限公司等是公司长期钢材供应商，基本保证了公司日常生产所需钢材的供给。但若钢材市场价格发生波动，将对公司的经营造成一定的影响。

3、船用设备价格波动的风险

船用设备是机动船舶的核心部件，其成本占到机动船舶建造成本的 40%左右。受金融危机的影响，船用设备的价格出现了波动。虽然目前公司的手持机动船舶订单在合同签订的同时签订了船用设备采购合同，锁定了船用设备的价格，但随着船用设备价格与船价的波动，公司未来新接订单的单船毛利可能将受到一定的影响。同时，由于大量设备依赖进口，若国家对进口设备的政策发生变动，也将对公司的经营造成一定的影响。

4、劳动力不足的风险

船舶产业作为劳动密集型产业，一般通过发包工作量给工程施工单位来解决企业自有劳动力不足的矛盾。截至 2010 年 12 月 31 日，公司自有生产人员为 723

人，在公司生产厂区工作的工程施工单位工人约 3,250 人。公司与现有的工程施工单位已建立了良好的合作关系，但随着产能的扩大，公司对劳动力的需求也将进一步增加。如果目前的生产人员发生变动或届时工程施工单位不能增加相应人手，公司将会因劳动力不足而造成产能下降的风险。

5、客户集中度高的风险

公司 2008 年度、2009 年度和 2010 年度前五名客户合计的销售金额占同期销售收入的比重分别为 46.06%、41.17%和 52.66%，占比较大。这种情况是由于公司规模有限，非机动船产品单批次和机动船产品单艘金额较大形成的。虽然每年前五名客户都会有所变化，但就每年度而言，依然存在客户集中度高的风险。

在本次募集资金投向项目建成后，随生产效率的提高，公司的经营规模将有较大增长，客户群将会逐步增加，这样将在一定程度上降低客户集中度高的风险。

四、募投项目风险

本次募集资金拟投资项目为船体生产线技术改造项目、船台改造项目和造船设施综合改造项目，这三项技术改造项目是对公司主营业务的技术提升和产品延伸。项目完成后，公司将进一步推行现代造船模式，进而提升生产效率和扩大船型承接范围，公司集装箱船产品范围将拓展至 3,000 箱，散货船或特种多用途船产品范围将拓展至 7 万吨左右。通过提升生产效率，公司年产能将自目前的 9 万载重吨扩大到 33 万载重吨（按集装箱船口径）左右。

截至本招股书签署日，公司手持机动船订单 1,000TEU~1,350TEU 集装箱船共 18 艘、12,000DWT 重吊船 2 艘、25,000DWT 重吊船 2 艘、82,000DWT 散货船 7 艘、万吨机动甲板货船 2 艘、多用途海洋工程船 1 艘和拖轮 2 艘，合计 34 艘机动船，交船期在 2011 年至 2013 年之间。预计 2011 年和 2012 年公司将分别完工 15 万载重吨和 28 万载重吨左右（按集装箱船口径），因此公司未来两年的机动船生产任务已经超出现有机动船产能，公司亟须进行技术改造，通过提高生产效率来扩大机动船造船能力，从而保证现有手持机动船船舶订单的完成。按照投资计划，如募集资金投资项目加速建设，将于 2012 年初建成投产，届时将解决公司目前的生产瓶颈，满足手持机动船订单的建设需要。根据公司的交船计划，2012 年度新增产能也基本将满负荷生产。

虽然募集资金投资项目已经公司的充分论证，并且符合国家产业政策和《船舶工业调整与振兴规划》的要求，同时也有部分订单基础，但是由于新接订单市场受未来世界经济变动影响的可能性较大，目前世界经济形势虽然已有所好转，但仍不能排除世界经济再次出现危机的可能，进而影响公司 2011 年以后的订单

承接。如果 2011 年以后承接新船订单减少，则公司 2013 年开始将出现募集资金项目产能过剩的风险，进而影响募集资金项目的经济效益。因此，公司也存在募集资金投资项目效益低于预期的风险。

五、管理风险

1、内部控制风险

本次募集资金到位后，公司的经营规模将迅速扩大，不排除因内部控制制度执行力度不足、现有人员数量和素质难以适应公司迅速发展的需要以及内部和外部监督机制不够完善等原因，给公司带来内部失控的风险。目前公司将进一步细化内部控制制度并严格执行，建立相应的奖惩制度；加强对现有高管人员的业务和风险防范培训；采用定期检查和临时抽查相结合的方式强化内部监督、核查，进一步完善监督内控管理机制。

2、控股股东控制的风险

舜天集团在本次发行前持有公司 36%的股份，同时持有公司第二大股东舜天机械 80.04%的股份，从而控制公司 70%的股份，为公司的控股股东。本次发行完成后，舜天集团在划转 190.2857 万股至全国社会保障基金理事会会后，仍控制公司 51.09%的股份，依然为公司的控股股东。因此，公司存在大股东利用其控股地位，通过行使表决权等形式对公司的生产、经营、管理、人事安排进行控制和干预的风险。

六、财务风险

1、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主要负债为预收款项，资产负债率普遍较高，流动比率和速动比率普遍较低。截至 2010 年 12 月 31 日公司资产负债率为 74.54%，流动比率为 1.25，速动比率为 0.45。由于偿债能力财务指标水平相对较低，所以公司存在一定的偿债风险。

2、存货较大的风险

截至 2010 年 12 月 31 日，公司存货金额为 21.83 亿元，占流动资产总额的 63.93%，占资产总额的 53.76%，是公司最大的资产项目；在存货中原材料、在产品、库存商品的金额分别为 3.90 亿元、15.74 亿元、2.18 亿元，分别占存货的比重为 17.88%、72.11%、10.01%。在产品—在建船舶是存货的主要项目。从资产质量角度来看，公司存货资产质量较高，具体分析可详见本招股说明书“第十

一节 管理层讨论与分析之一、财务状况分析之（一）资产分析之 2、资产具体分析之⑤存货分析”部分。

公司存货金额较大，与船舶产品生产周期时间较长、造价较高的行业特征相符，若发生客户违约等情形，将给公司生产经营带来一定的不利影响。

3、非经常性损益的风险

公司的非经常性损益主要来自于政府补助、诉讼赔偿款。2008 年度、2009 年度和2010年度非经常性损益金额分别为420.09万元和2,081.77万元和1,372.64万元，合计 3,874.50 万元，对近三年累计净利润的影响为 5.34%，对当期净利润的影响分别为 1.45%、9.67%和 6.21%。由于非经常性损益对公司的净利润存在一定的影响，因此公司面临因非经常性损益波动对公司经营业绩带来影响的风险。

4、净资产收益率大幅下降的风险

2008 年度、2009 年度和 2010 年度公司扣除非经常性损益后的加权平均净资产收益率分别为 56.61%、26.25%和 22.32%。截至 2010 年 12 月 31 日，公司合并净资产为 103,201.47 万元。公司报告期内各期净资产收益率大幅度下降的主要原因为报告期内公司留存利润较多，净资产扩大迅速所致。本次新股发行完成后，公司净资产将大幅增长，但募集资金投资项目产生效益需要一段时间。因此，预计公司净资产收益率与过去年度相比将出现较大幅度的下降，公司存在因净资产大幅增长而导致的净资产收益率下降的风险。

七、政策风险

1、税收优惠政策变动的风险

公司子公司扬州舜天和江都舜天均为中外合资企业，外资的出资比例均为注册资本的 25%。根据原《中华人民共和国外商投资企业和外国企业所得税法》、《中华人民共和国企业所得税法》和《关于实施企业所得税过渡优惠政策的通知》（国发[2007]39 号）等文件的规定，经仪征市国家税务局批准，扬州舜天 2008 年度、2009 年度和 2010 年度享受 12.5%的企业所得税率优惠，自 2011 年起企业所得税率为 25%；经江都市国家税务局批准，江都舜天 2008 年度、2009 年度享受 12.5%的企业所得税率优惠，自 2010 年起企业所得税率为 25%。2008 年度、2009 年度和 2010 年度企业所得税税收优惠金额占公司合并净利润的比例分别为 12.29%、12.04%和 8.46%。

报告期内，公司出口产品享受 17%增值税出口退税的税收优惠政策。

若税收优惠政策发生变动或结束，公司经营业绩将受到一定的影响。

2、国家宏观政策调控的风险

造船行业是国家战略性行业，近年来发展迅速，但也出现了产能增长过快、产品结构不合理等现象。2009 年度，为了引导造船行业的健康发展，尽快走出金融危机的影响，国家相继出台了《船舶工业调整和振兴规划》及实施细则、《关于抑制部分行业产能过剩和重复建设引导产业健康发展的若干意见》等政策。上述宏观调控政策可能带来的风险主要有：

第一，未来新增项目的审批风险

《船舶工业调整和振兴规划》及实施细则要求严格控制新增产能，即除《船舶工业中长期发展规划（2006-2015 年）》内的造船项目外，各级土地、海洋、环保、金融等相关部门不再受理其他新建船坞、船台项目的申请；新建大型海洋工程装备专用基础设施项目需报国家核准；今后三年，暂停审批现有造船企业船坞、船台的扩建项目；支持高技术新型船舶、海洋工程装备及重点配套设备研发；支持海洋工程装备以及特种船舶制造专业化设施设备等方面的技术改造。

公司本次募集资金拟投资项目为船体生产线技术改造项目、船台改造项目和造船设施综合改造项目，这三项技术改造项目是对公司主营业务的技术提升和产品延伸，符合国家宏观调控产业政策的扶持方向，也符合《船舶工业调整振兴规划》的要求，且已得到国家有权部门的获准批复。但是如果公司未来再提出新建船台或船坞的申请，宏观调控政策将可能加大新增项目的审批难度。

第二、金融政策风险

《船舶工业调整和振兴规划》及实施细则、《关于抑制部分行业产能过剩和重复建设引导产业健康发展的若干意见》中要求实行有保有控的金融政策，即一方面支持符合条件的船舶企业上市和发行债券；另一方面对不符合重点产业调整和振兴规划以及相关产业政策要求，或未按规定程序审批或核准的项目一律不得发放贷款，不得通过企业债等方式进行融资。上述金融政策从一定程度上有利于优化公司外部环境，但宏观调控的广泛性影响所导致的金融政策风险仍可能对公司未来的融资带来一定不确定性。

国家出台一系列有关造船行业的产业政策的目的是促进造船行业的结构调整，淘汰落后产能，引导造船行业健康持续发展。宏观调控有利于改变造船行业无序竞争的局面，加速行业重组和洗牌，这从根本上有利于公司的持续发展，进一步巩固行业地位。但此次宏观调控仍可能给公司未来发展带来一定风险。

3、环保风险

国家对环保问题十分重视，制定并颁布了一系列环保法规和条例，对违反环保法规或条例者予以处罚。如果公司在生产过程中产生的废水、废气、噪声和固体废弃物等排放不能达到国家规定标准，将受到相关部门的处罚，影响公司的生产经营活动。如果国家有关环保要求进一步提高，公司将为达到新的环保标准而支付更多的环保费用，承担更大的环保责任。

八、泄洪产生的风险

为方便船舶的建造、下水和舾装，船舶生产企业的选址一般在江河沿岸，如果发生特大洪涝灾害，船舶生产企业可能因为国家防汛的需要而进行搬迁，公司也不能例外。公司子公司扬州舜天的生产场所位于长江沿岸的仪征市经济开发区船舶工业园内，属于江苏省的长江泄洪区域。按现有的水文资料统计，虽然未发生过泄洪的记录，但目前公司仍按照国家有关管理部门的规定，在生产场所使用的建筑物主要为活动厂房，可以随时进行搬迁。公司有可能面临因泄洪而产生损失的风险。

第五节　发行人基本情况

一、发行人概况

1、中文名称：江苏舜天船舶股份有限公司

英文名称：Sainty Marine Corporation Ltd.

2、注册资本：11,000 万元

3、法定代表人：王军民

4、成立日期：2003 年 6 月 16 日

改制日期：2007 年 10 月 19 日

5、公司住所：南京市雨花台区软件大道 21 号

邮编：210012

6、电话号码：（025）52876100

传真号码：（025）52251600-6100

7、互联网址：www.saintymarine.com.cn

8、电子信箱：info@saintymarine.com.cn

二、发行人改制重组情况

（一）设立方式

2007 年 10 月 16 日，江苏舜天船舶有限公司全体股东签订了《关于变更设立江苏舜天船舶股份有限公司的发起人协议》，江苏舜天船舶有限公司以 2007 年 8 月 31 日经天衡会计所审计后的净资产 134,154,234.44 元，向股东分配 24,154,234.44 元后，按照 1:1 的折股比例整体变更为江苏舜天船舶股份有限公司。发起人出资已经天衡会计所以天衡验字（2007）88 号《验资报告》确认。2007 年 10 月 19 日，公司在江苏省工商行政管理局登记注册，注册资本为 11,000 万元，法定代表人为王军民，企业法人营业执照编号为 320000000200710190001，注册号为 3200001106343。2008 年 1 月，江苏省工商行政管理局对在江苏省工商行政管理局注册的公司进行了统一编号，公司营业执照编号变更为 320000000200801220006N，注册号变更为 320000000022880。

（二）发起人

公司发起人为江苏舜天国际集团有限公司、江苏舜天国际集团机械进出口股

份有限公司和王军民、李玖、翁俊、刘新宇、冯琪、余波、殷坚、钱永飞、宗小建九名自然人。

公司设立时，发起人的持股比例如下：

股东名称	股份（万股）	股权比例（%）
舜天集团	3,960.00	36.00
舜天机械	3,740.00	34.00
王军民	1,267.20	11.52
李　玖	1,056.00	9.60
翁　俊	316.80	2.88
刘新宇	165.00	1.50
冯　琪	165.00	1.50
余　波	110.00	1.00
殷　坚	110.00	1.00
钱永飞	55.00	0.50
宗小建	55.00	0.50
合　计	**11,000.00**	**100.00**

（三）改制设立前，主要发起人拥有的主要资产和实际从事的主要业务

公司的主要发起人为舜天集团、舜天机械、王军民和李玖，其在公司改制设立前拥有的主要资产和实际从事的主要业务如下：

1、舜天集团

舜天集团作为国有资产的授权经营部门主要从事国有资产投资运作和产权经营业务。舜天集团是江苏省最大的国有外贸集团，主要从事进出口贸易、生产制造业、宾馆旅游、仓储运输、国内贸易、房地产开发、汽车销售以及信息产业等多个行业。舜天集团拥有的资产主要是长期股权投资，其下属公司的主要情况详见本节“七、主要发起人、持有发行人 5%以上股份的主要股东、实际控制人情况之（一）直接持有发行人 5%以上股份的股东情况之 1、舜天集团”部分。

2、舜天机械

舜天机械是舜天集团的子公司，主要从事手动、电动工具等机械产品的外贸经营业务和各类大型工程和项目的承包业务，拥有的资产是与上述业务有关的机器设备、厂房固定资产等，具体情况详见本节“七、主要发起人、持有发行人 5%以上股份的主要股东、实际控制人情况之（一）直接持有发行人 5%以上股份的股东情况之 2、舜天机械”部分。

3、王军民和李玖

公司改制设立前，自然人王军民和李玖除持有本公司前身江苏舜天船舶有限公司的出资并参与公司的经营管理外，无投资和参与经营其他经营性实体的情形。

公司改制设立前后，主要发起人拥有的主要资产和实际从事的主要业务未发生变化。

（四）发行人成立时拥有的主要资产和实际从事的主要业务

1、发行人成立时拥有的主要资产

股份公司设立时承继了江苏舜天船舶有限公司全部的资产。根据天衡会计所天衡验字〔2007〕88 号《验资报告》，股份公司设立时拥有的资产总额为 169,748.37 万元，净资产为 13,415.42 万元，长期股权投资为 11,393.81 万元，长期股权投资为对顺高船务、江都舜天和仪征舜天三个子公司的投资。

2、发行人实际从事的主要业务

公司设立时承继了江苏舜天船舶有限公司全部的业务，主要从事机动船舶和非机动船舶的制造、销售和船舶代理出口业务。公司经营范围为：船舶、船用品及配件、汽车（不含小轿车）及配件、电动工具和机电产品销售；船舶委托加工业务；自营和代理各类商品和技术的进出口，但国家限定公司经营或禁止进出口的商品和技术除外。

（五）发行人成立之后，主要发起人拥有的主要资产和实际从事的主要业务

本公司改制设立后，主要发起人拥有的主要资产和实际从事的主要业务与本公司改制设立前相比未发生变化。

（六）改制前后发行人的业务流程及与原企业业务流程间的联系

公司是以有限公司整体变更设立，改制前后的业务流程没有发生变化。公司的主要业务流程见第六节“四、（二）主要产品工艺流程”。

（七）发行人成立后在生产经营方面与主要发起人的关联关系及演变情况

公司成立之后，公司与主要发起人舜天集团和舜天机械在生产经营方面的关联交易主要涉及舜天集团和舜天机械为公司开具银行保函、向银行借款提供担保和办公用房的租赁。公司已经制定了《关联交易决策制度》来规范公司与关联方

之间的关联交易。

（八）发起人出资资产的产权变更

公司是依据《公司法》及有关法律法规的规定，于 2007 年 10 月 19 日由江苏舜天船舶有限公司整体变更设立的股份公司。公司承继了原有限公司所有的资产、负债及权益，资产权属及负债的变更均已履行必要的法律手续。公司已合法拥有土地使用权、河道占用权、船舶建造专用设施及设备的所有权等相关权利。

（九）发行人独立运行情况

公司在资产、人员、财务、机构、业务等方面与控股股东及其投资的企业完全分开，具有完整的业务体系和面向市场独立经营的能力。

1、业务独立情况及产、供、销系统的完整性

公司主要从事机动船舶和非机动船舶的制造、销售和船舶代理出口业务。公司拥有独立完整的采购、生产、销售等系统，具有面向市场独立开展业务的能力，与股东单位不存在竞争关系或业务上依赖其他股东或关联方的情况。

2、资产独立完整

公司系江苏舜天船舶有限公司以整体变更方式设立，拥有独立完整的资产结构。股份公司设立后，公司依法办理了相关资产变更登记。股份公司的设立出资均经过审计机构的验资，办理了相关批准和登记手续。公司拥有的资产产权清晰，拥有独立的经营场所，具有完整的采购、生产、销售及售后服务等运行系统。

3、人员独立

公司在劳动、人事及工资管理方面已形成自己独立、完整的体系，制定了《劳动人事管理制度》、《薪酬管理制度》。公司员工均专职在公司工作，公司与所有正式员工签订了《劳动合同书》。公司独立为员工发放工资、缴纳养老保险、医疗保险、工伤保险和失业保险等。董事长、总经理、副总经理等高级管理人员及财务人员、技术人员、销售人员均没有在股东单位和关联公司担任行政职务的情况。董事、监事及高级管理人员严格按照《公司法》、《公司章程》等有关规定产生，不存在法律、法规禁止的兼职情况。

4、机构独立

公司的生产经营和办公机构均与股东单位完全分开，不存在与股东单位混合经营、合署办公的情形，不存在股东单位和其他关联单位或个人干预公司机构设置的情况。公司下属机动船一部、机动船二部、业务管理部、财务部、公司办公室等职能部门，与股东及其他关联企业的相关部门不存在上下级关系。公司已建

立起适合自身经营的组织机构。

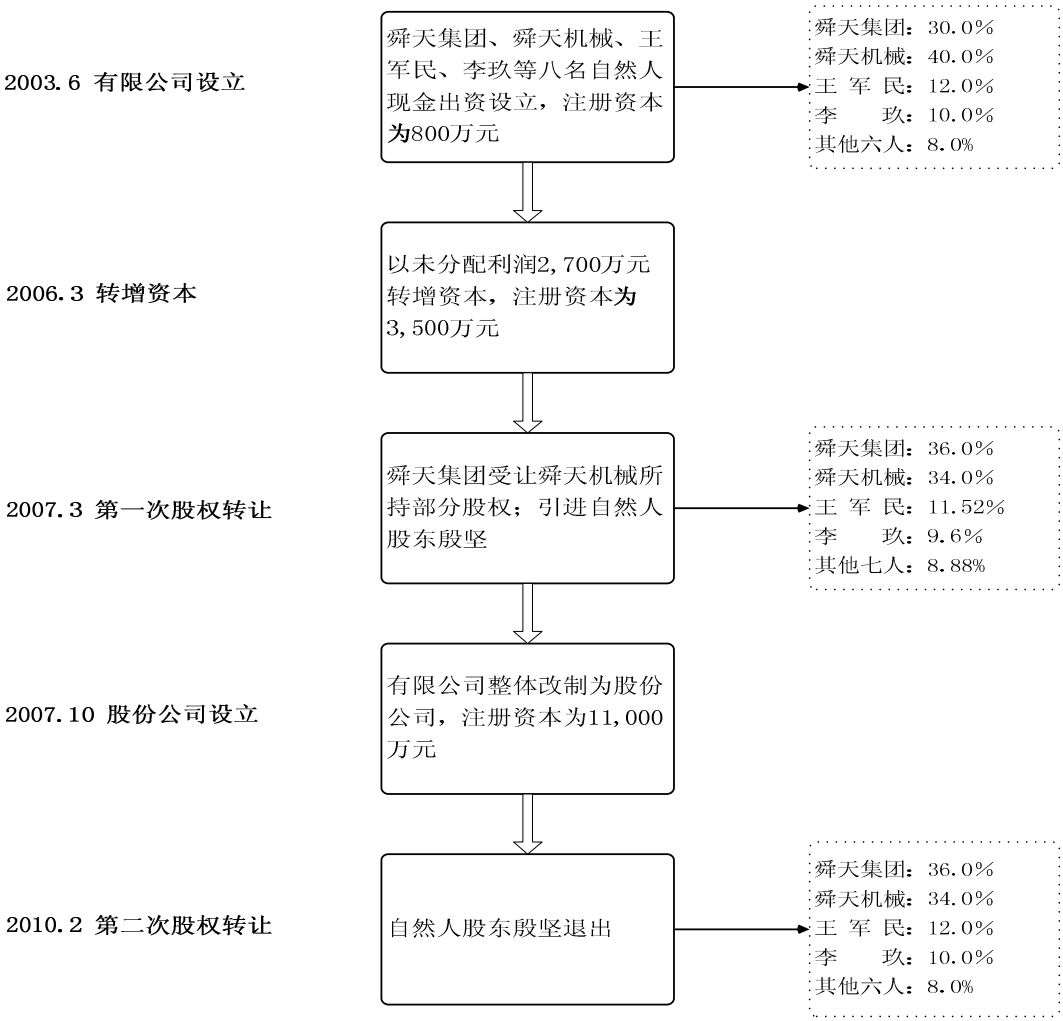
5、财务独立

公司拥有独立的财务部门，设财务总监 1 名、配备 18 名专职财务会计人员和 4 名内部审计人员。公司已按照《企业会计准则》、《企业会计制度》及其他财务会计法规、条例，结合自身实际情况，制定了《财务管理制度》、《货币资金管理制度》、《存货管理制度》、《对外投资管理制度》、《成本管理制度》、《会计电算化管理制度》、《内部审计制度》等内部财务会计制度，完善了财务核算体系，并对子公司实施严格统一的财务监督管理制度。公司拥有独立的银行账户，有独立的税务登记并作为独立纳税主体履行纳税义务。公司独立作出财务决策，自主决定资金使用事项，不存在股东干预公司资金使用安排的情况。

三、发行人股本形成及其变化和重大资产重组情况

（一）发行人设立以来的股权变化情况

公司自成立以来的股本形成和变化图示如下：



1、2003 年设立江苏舜天船舶有限公司

公司前身江苏舜天船舶有限公司成立于 2003 年 6 月 16 日，注册资本为 800 万元，法定代表人为王静华。公司股东全部以现金出资并经江苏华信会计师事务所以华会业（2003）第 211 号《验资报告》确认，公司法人营业执照编号为 32010000020060413001l，注册号为 3201001014219。有限公司设立时股权结构如下：

股东名称	出资额（万元）	出资比例（%）
舜天机械	320.00	40.00
舜天集团	240.00	30.00
王军民	96.00	12.00
李　玖	80.00	10.00
翁　俊	24.00	3.00
刘新宇	12.00	1.50
冯　琪	12.00	1.50
余　波	8.00	1.00
钱永飞	4.00	0.50
宗小建	4.00	0.50
合　计	**800.00**	**100.00**

2、2006 年增资

2006 年 3 月 18 日，经有限公司股东会审议通过，有限公司以未分配利润 2,700 万元转增注册资本，江苏众天信会计师事务所以众天信会验字（2006）20 号《验资报告》对本次增资予以确认。有限公司于 2006 年 4 月 18 日办理了工商变更登记，注册资本变更为 3,500 万元。增资完成后，有限公司股权结构如下：

股东名称	出资额（万元）	出资比例（%）
舜天机械	1,400.00	40.00
舜天集团	1,050.00	30.00
王军民	420.00	12.00
李　玖	350.00	10.00
翁　俊	105.00	3.00
刘新宇	52.50	1.50
冯　琪	52.50	1.50
余　波	35.00	1.00
钱永飞	17.50	0.50
宗小建	17.50	0.50
合　计	**3,500.00**	**100.00**

3、2007 年股权转让和董事长变更

经有限公司 2007 年 3 月 25 日召开的股东会审议通过，2007 年 3 月 28 日，自然人股东王军民、李玖、翁俊分别将各自持有的 0.48%、0.40%和 0.12%的股权转让给自然人殷坚，转让价款合计为 100 万元，其中王军民获得 48 万元，李玖获得 40 万元，翁俊获得 12 万元，该转让价格以经天衡会计所评估（天衡评报字（2007）45 号《资产评估报告书》）且经江苏省国资委备案的公司 2006 年 12 月 31 日净资产评估值 92,760,000.00 元为基础；为重点发展船舶业务、减少舜天集团对公司的管理层级、提升公司在集团的地位、理顺舜天集团内部的责权利关系，经江苏省国资委苏国资复（2007）32 号文批准、有限公司 2007 年 3 月 25 日召开的股东会审议通过，舜天集团于 2007 年 8 月 8 日协议受让了舜天机械所持公司 6%的股权。协议转让价格为：12,332,729.87 元，该协议价格以经天衡会计所评估（天衡评报字（2007）45 号《资产评估报告书》）且经江苏省国资委备案的公司 2006 年 12 月 31 日净资产评估值 92,760,000.00 元加计 2007 年上半年公司实现的净利润 108,837,540.64 元的合计数 201,597,540.64 元为基础。

2007 年 8 月 10 日，经有限公司董事会审议通过，选举王军民为公司董事长。有限公司于 2007 年 8 月 20 日办理了工商变更登记。

转让完成后，有限公司股权结构如下：

股东名称	出资额（万元）	出资比例（%）
舜天集团	1,260.00	36.00
舜天机械	1,190.00	34.00
王军民	403.20	11.52
李　玖	336.00	9.60
翁　俊	100.80	2.88
刘新宇	52.50	1.50
冯　琪	52.50	1.50
余　波	35.00	1.00
殷　坚	35.00	1.00
钱永飞	17.50	0.50
宗小建	17.50	0.50
合　计	**3,500.00**	**100.00**

4、2007 年股份公司设立

2007 年 10 月 16 日，有限公司全体股东签订了《关于变更设立江苏舜天船舶股份有限公司的发起人协议》，江苏舜天船舶有限公司以 2007 年 8 月 31 日经天衡会计所审计后的净资产人民币 134,154,234.44 元，向股东分配人民币 24,154,234.44 元后，按照 1:1 的折股比例整体变更为江苏舜天船舶股份有限公司，发起人出资已经天衡会计所以天衡验字（2007）88 号《验资报告》确认。2007

年 10 月 19 日，公司在江苏省工商行政管理局登记注册，注册资本 11,000 万元，企业法人营业执照编号为 320000000200710190001，注册号为 3200001106343。股份公司设立时的股权结构如下：

股东名称	股份（万股）	股权比例（%）
舜天集团	3,960.00	36.00
舜天机械	3,740.00	34.00
王军民	1,267.20	11.52
李　玖	1,056.00	9.60
翁　俊	316.80	2.88
刘新宇	165.00	1.50
冯　琪	165.00	1.50
余　波	110.00	1.00
殷　坚	110.00	1.00
钱永飞	55.00	0.50
宗小建	55.00	0.50
合　计	**11,000.00**	**100.00**

5、2010 年股权转让

2010 年 2 月 28 日，自然人股东殷坚将其持有的 110 万股股份分别转让给自然人股东王军民、李玖和翁俊，以股份公司经审计的 2009 年 12 月 31 日的净资产为依据，转让价格为每股 7.58 元。自然人股东王军民、李玖和翁俊分别向殷坚支付 400.32 万元、333.60 万元和 100.08 万元，分别受让 52.80 万股、44.00 万股和 13.20 万股。转让完成后，股份公司的股权结构如下：

股东名称	股份（万股）	股权比例（%）
舜天集团	3,960.00	36.00
舜天机械	3,740.00	34.00
王军民	1,320.00	12.00
李　玖	1,100.00	10.00
翁　俊	330.00	3.00
刘新宇	165.00	1.50
冯　琪	165.00	1.50
余　波	110.00	1.00
钱永飞	55.00	0.50
宗小建	55.00	0.50
合　计	**11,000.00**	**100.00**

（二）发行人设立以来的重大资产重组情况

报告期内，公司未发生重大资产重组情况。

四、历次验资情况及发起人投入资产的计量属性

（一）历次验资情况

1、2003 年 6 月 11 日，江苏华信会计师事务所接受江苏舜天船舶有限公司（筹）的委托，对有限公司实收资本进行了验证，验证注册资本 800 万元已经缴齐，并出具了华会业（2003）第 211 号《验资报告》。

2、2006 年 4 月 4 日，江苏众天信会计师事务所接受有限公司的委托，对有限公司以未分配利润 2,700 万元转增注册资本进行了验证，并出具了众天信会验字（2006）20 号《验资报告》。

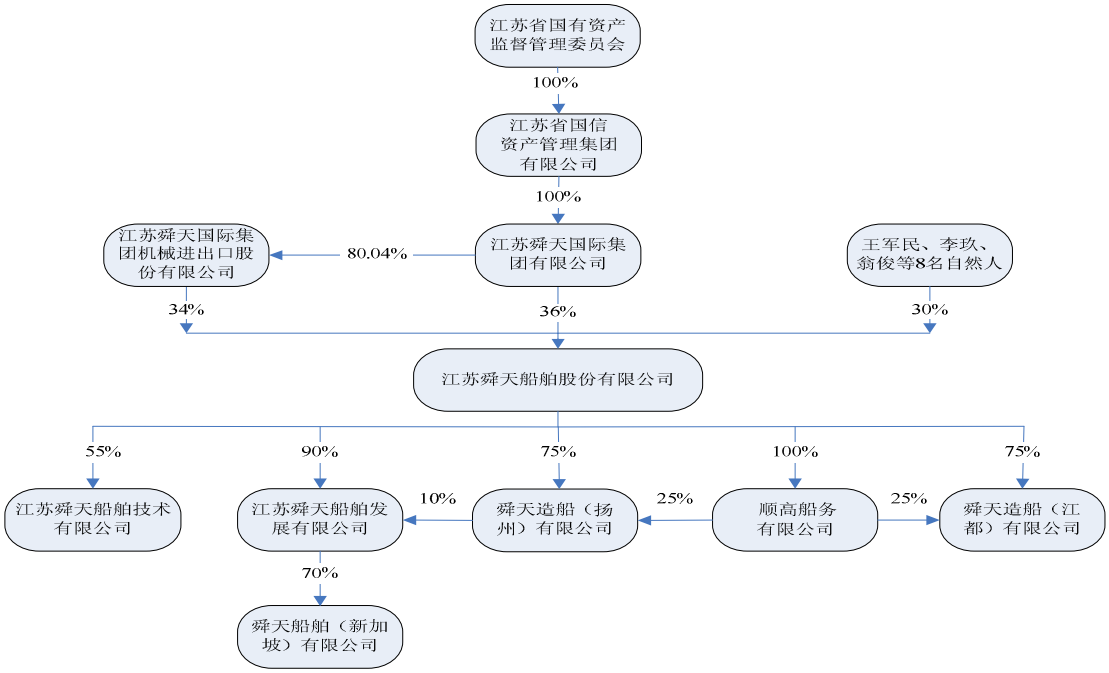
3、2007 年 10 月 16 日，天衡会计所接受江苏舜天船舶股份有限公司（筹）的委托，对股份公司实收资本进行了验证，验证注册资本 11,000 万元已经缴齐，并出具了天衡验字（2007）88 号《验资报告》。

（二）发起人投入资产的计量属性

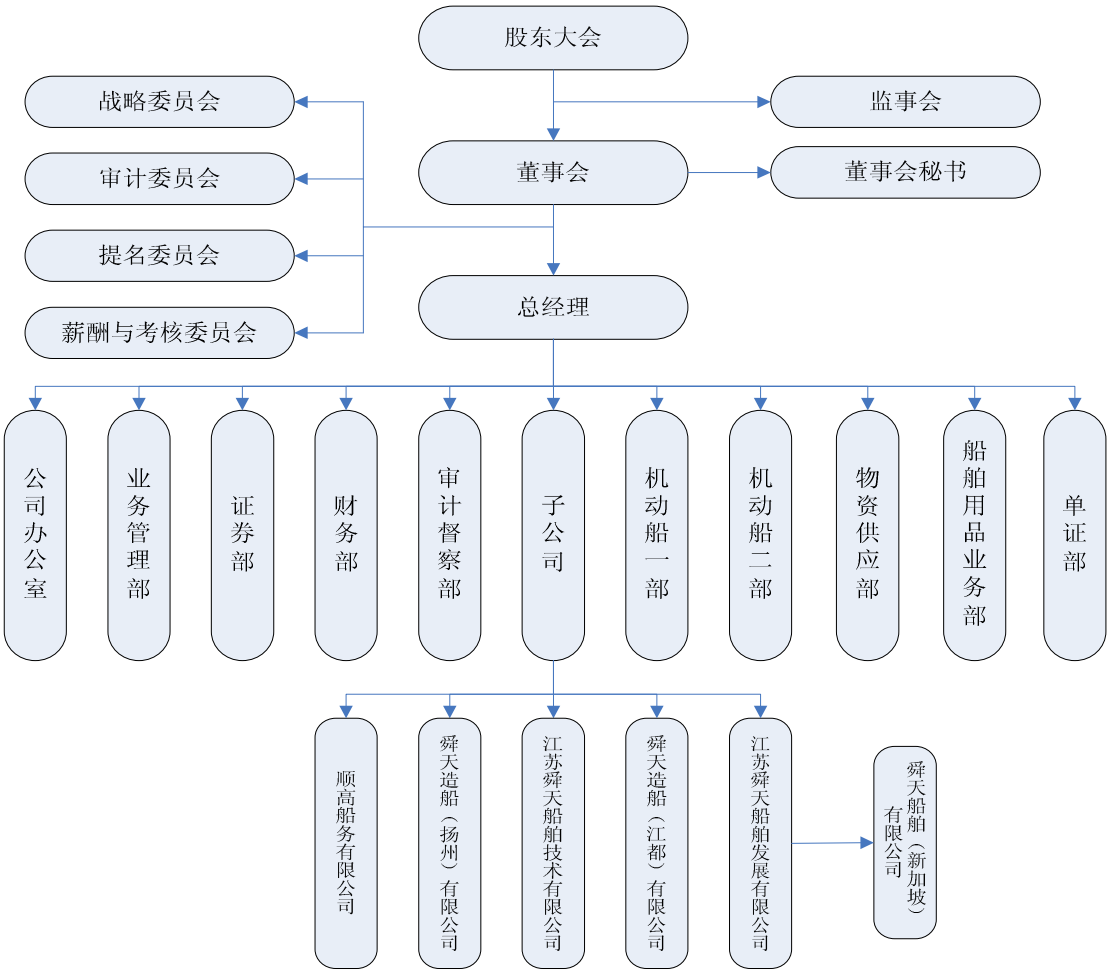
公司以有限公司截至 2007 年 8 月 31 日经天衡会计所天衡审字（2007）907 号《审计报告》审定的净资产人民币 134,154,234.44 元，向股东分配人民币 24,154,234.44 元后，按照 1:1 的折股比例折为公司股份 11,000 万股，由全体发起人按在有限公司所占出资比例分别持有，整体变更为江苏舜天船舶股份有限公司，发起人投入资产的计量属性未发生变化。

五、发行人组织机构

（一）发行人股权结构图


江苏省国有资产监督管理委员会
100%
江苏省国信资产管理集团有限公司
100%
江苏舜天国际集团机械进出口股份有限公司
80.04%
江苏舜天国际集团有限公司
王军民、李玖、翁俊等8名自然人
34%
36%
30%
江苏舜天船舶股份有限公司
55%
90%
75%
100%
75%
江苏舜天船舶技术有限公司
江苏舜天船舶发展有限公司
10%
舜天造船（扬州）有限公司
25%
顺高船务有限公司
25%
舜天造船（江都）有限公司
70%
舜天船舶（新加坡）有限公司

（二）发行人组织结构图


股东大会
战略委员会
审计委员会
提名委员会
薪酬与考核委员会
监事会
董事会
董事会秘书
总经理
公司办公室
业务管理部
证券部
财务部
审计督察部
子公司
机动船一部
机动船二部
物资供应部
船舶用品业务部
单证部
顺高船务有限公司
舜天造船（扬州）有限公司
江苏舜天船舶技术有限公司
舜天造船（江都）有限公司
江苏舜天船舶发展有限公司
舜天船舶（新加坡）有限公司

（三）发行人内部机构设置

目前公司下设 10 个职能部门，各部门主要职能如下：

1、公司办公室：负责行政、人事、办公制度在公司的贯彻执行，负责党务、工会工作，对公司行政、人事、办公事务的管理；为公司营造良好的内、外部环境。

2、业务管理部：代表董事会、总经理室对公司各项业务进行管理，负责业务合同的登记和保管，负责处理法律纠纷和保险事宜。

3、证券部：负责证券市场的政策研究、资本市场分析、证券信息收集等工作；负责股权管理、信息披露等工作。

4、财务部：负责本企业的财务会计工作，及时编制报表、财务报告和预算报告，按照国家税收政策，积极筹划、缴纳各项税金，建设、维护企业财务融资平台，为企业发展提供必要支持。

5、审计督察部：代表董事会、总经理室对公司下属工厂进行管理，负责组织对公司及公司所属工厂的财务审计，负责对公司所属工厂的各项经济行为进行监督、检查。

6、机动船一部：负责公司机动船舶产品的接单、交船、商务谈判、进口设备采购等工作。

7、机动船二部：负责项目管理，船舶建造跟踪；配合机动船一部接单、进口设备技术谈判等配合工作。

8、物资供应部：负责造船所需的主要材料，钢材、管材、型材的采购。

9、船舶用品业务部：负责船舶配套用品及其他产品的进出口业务。

10、单证部：负责公司进出口货物的清关、单证的办理、核销等工作。

六、发行人子公司和分公司情况

截至本招股书签署日，公司拥有顺高船务、江都舜天、扬州舜天、舜天技术、舜天发展、新加坡舜天等 6 家子公司。公司历史上还曾拥有仪征舜天、龙川舜天两家子公司，仪征舜天已于 2008 年 7 月被扬州舜天吸收合并，龙川舜天已于 2007 年 6 月依法注销，具体情况如下：

（一）顺高船务

公司名称：顺高船务有限公司

董事长：王军民

注册资本：0.13 万美元

注册地址：香港九龙旺角花园街 2-16 号好景商业中心 1007 室

顺高船务是公司全资控股的境外投资企业，该公司原由 GNL LIMITED 和 GSL LIMITED 于 2002 年 12 月在香港注册成立的有限公司，双方各持有 50%的股权。2003 年 4 月 GNL LIMITED 和 GSL LIMITED 分别将顺高船务的股权转让给舜天机械和江苏舜天机械船舶有限公司，转让价格为港币 2 元。2004 年 1 月，舜天机械和江苏舜天机械船舶有限公司将持有的顺高船务的全部股权无偿转让给有限公司，转让完成后，有限公司持有顺高船务 100%的股权。2007 年 5 月，江苏省对外贸易经济合作厅以《关于同意为顺高船务有限公司补办核准手续的批复》苏外经贸境外（2007）373 号文同意为顺高船务补办设立核准手续，商务部以商合境外投资证字（2007）第 000668 号批准证书同意有限公司在香港投资设立顺高船务有限公司，顺高船务总投资额为 50 万美元，注册资本为 0.13 万美元。国家外汇管理局江苏省分局以《关于江苏舜天船舶有限公司在香港投资设立顺高船务有限公司外汇资金来源审查的批复》苏汇复（2007）60 号文批准，有限公司取得了《境外投资外汇登记证书》，证号 32000007007。2008 年以前顺高船务的经营业务主要为对扬州舜天和江都舜天的股权投资管理，2009 年开始从事船舶租赁业务。

经中瑞岳华会计所审计，顺高船务近三年主要财务数据如下：

单位：元

项　目	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日	2008 年 12 月 31 日
流动资产	35,958,256.96	39,107,452.80	1,921.48
长期股权投资	242,062,718.20	205,796,939.95	162,376,882.13
总资产	278,020,975.16	244,904,392.75	162,378,803.61
流动负债	28,724,621.44	37,973,559.60	—
股东权益	249,296,353.72	206,930,833.15	162,378,803.61
项　目	**2010 年度**	**2009 年度**	**2008 年度**
营业收入	7,478,579.90	8,645,012.60	—
营业利润	42,365,520.57	46,311,315.12	73,161,729.03
利润总额	42,365,520.57	46,311,315.12	73,161,729.03
净利润	42,365,520.57	44,552,029.54	73,161,729.03

（二）江都舜天

公司名称：舜天造船（江都）有限公司

法定代表人：王军民

注册资本：100 万美元

注册地址：江都市江都镇镇西村

江都舜天前身为扬州舜天龙川船业有限公司，是经江都市对外贸易与经济合作局江外经贸（2003）141 号文批准，由江都舜天龙川造船有限公司与顺高船务于 2004 年 1 月约定以现金出资设立的中外合资企业，注册资本 160 万美元，其中江都舜天龙川造船有限公司持有其 37.5%的股权，顺高船务持有其 62.5%的股权，主要从事各种钢质船舶的生产。

2004 年 1 月 9 日，扬州舜天龙川收到顺高船务缴纳的注册资本 20 万美元，江苏苏中会计师事务所有限公司对股东出资进行了审验并出具了苏中江验字（2003）216 号《验资报告》。

2004 年 7 月，经江都市对外贸易与经济合作局江外经贸（2003）126 号批准，江都舜天龙川造船有限公司和顺高船务分别将其持有的 37.5%的股权转让给有限公司，转让完成后，有限公司持有江都舜天 75%的股权，顺高船务持有江都舜天 25%的股权。

2004 年 8 月 10 日，扬州舜天龙川收到有限公司缴纳的第 2 期注册资本人民币 622.50 万元（折合 75 万美元），连同第 1 期出资共收到投资各方缴纳的注册资本 95 万美元，江苏苏中会计师事务所有限公司对股东出资进行了审验并出具了苏中江服验字（2004）117 号《验资报告》。

2004 年 10 月 9 日，扬州舜天龙川收到顺高船务缴纳的第 3 期注册资本约为 5 万美元，连同第 1、2 期出资共收到投资各方缴纳的注册资本 100 万美元，江苏苏中会计师事务所有限公司对股东出资进行了审验并出具了苏中江服验（2004）150 号《验资报告》。

2005 年 10 月 24 日，扬州舜天龙川董事会决定将注册资本由 160 万美元调减至 100 万美元，江都市对外贸易与经济合作局以江外经贸（2006）67 号文批准了本次调整，扬州弘瑞会计师事务所有限公司对股东出资进行了审验并出具了扬弘瑞江检（2005）第 658 号《审计报告》；扬州舜天龙川船业有限公司于 2006 年 3 月 27 日办理了工商变更登记。2006 年 10 月 16 日，扬州舜天龙川船业有限公司更为现名。

经中瑞岳华会计所审计，江都舜天近三年主要财务数据如下：

单位：元

项　目	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日	2008 年 12 月 31 日
流动资产	226,895,623.53	204,232,711.00	251,618,856.59

项　目	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日	2008 年 12 月 31 日
固定资产	19,861,679.42	21,690,691.51	22,872,477.67
总资产	246,893,828.62	226,002,603.30	274,632,817.67
流动负债	36,846,726.26	30,168,732.03	117,437,232.84
股东权益	210,047,102.36	195,833,871.27	157,195,584.83
项　目	**2010 年度**	**2009 年度**	**2008 年度**
营业收入	118,770,701.62	167,659,277.76	205,585,628.76
营业利润	19,053,870.39	44,245,449.05	66,843,100.32
利润总额	18,968,339.66	44,199,970.80	66,213,475.78
净利润	14,213,231.09	38,638,286.44	57,904,274.57

（三）扬州舜天

公司名称：舜天造船（扬州）有限公司

法定代表人：王军民

注册资本：6,280 万美元

注册地址：仪征市朴席镇三益村

扬州舜天是经仪征市对外贸易经济合作局仪外经贸资字（2005）40 号文批准，由仪征舜天造船有限公司和顺高船务于 2005 年 4 月以现金出资设立的中外合资企业，注册资本 100 万美元，其中仪征舜天持有其 75%的股权，顺高船务持有其 25%的股权，主要从事钢制普通船舶、特种船舶、高性能船舶的制造、修理。扬州弘瑞会计师事务所有限公司对股东出资进行了审验并出具了扬弘瑞江验（2005）第 18 号《验资报告》。

2007 年 10 月，经扬州舜天董事会审议通过并经仪征市对外贸易经济合作局仪对外经贸资字（2007）170 号文批准，扬州舜天以未分配利润和盈余公积转增资本，注册资本增加至 2,280 万美元，天衡会计所对本次增资进行了审验并出具了天衡验字（2007）111 号《验资报告》；同时，仪征舜天将其持有的 75%的股权转让给舜天船舶，转让完成后，舜天船舶持有扬州舜天 75%的股权，顺高船务持有 25%的股权。

2009 年 9 月，经扬州舜天董事会审议通过并经江苏省对外贸易经济合作厅苏外经贸资审字（2009）第 10110 号文批准，扬州舜天股东顺高船务和舜天船舶分别以已分配的应付股利和盈余公积出资 1,000 万美元和 3,000 万美元，对扬州舜天进行增资。增资完成后，扬州舜天的注册资本变更为 6,280 万美元，扬州苏瑞会计师事务所对本资增资进行了审验并出具了扬苏瑞验（2009）141 号《验资报告》。

经中瑞岳华会计所审计，扬州舜天近三年主要财务数据如下：

单位：元

项　目	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日	2008 年 12 月 31 日
流动资产	1,224,131,648.45	1,264,906,782.26	1,488,288,014.22
非流动资产	608,440,929.59	338,244,190.56	302,806,375.97
总资产	1,832,572,578.04	1,603,150,972.82	1,791,094,390.19
流动负债	1,074,335,856.20	975,764,132.90	1,298,749,495.12
股东权益	758,236,721.84	627,386,839.92	492,344,895.07
项　目	**2010 年度**	**2009 年度**	**2008 年度**
营业收入	1,108,740,828.28	989,326,393.60	1,194,129,373.14
营业利润	135,528,669.79	160,561,400.02	217,088,908.99
利润总额	149,454,033.97	162,795,825.35	216,752,323.68
净利润	130,849,881.92	142,079,087.15	189,886,322.13

（四）舜天技术

公司名称：江苏舜天船舶技术有限公司

法定代表人：李玖

注册资本：200 万元

注册地址：南京市软件大道 21 号

舜天技术是由公司和上海恒波船舶技术有限公司于 2008 年 4 月设立的有限责任公司，注册资本 200 万元，其中公司以现金出资 110 万元，占舜天技术出资总额的 55%，上海恒波船舶技术有限公司以非专利技术作价出资 90 万元，该项非专利技术已经江苏天仁资产评估事务所有限公司以 2008 年 1 月 31 日为评估基准日评估并出具苏天评报字（2008）第 0806 号《资产评估报告书》，占舜天技术出资总额的 45%，江苏众天信会计师事务所有限公司对股东出资出具了众天信会验字（2008）12 号《验资报告》。

2010 年 8 月 20 日，经舜天技术临时股东会批准，上海恒波船舶技术有限公司与王绍迅先生签订《股权转让协议》，以 2010 年 6 月 30 日经审计净资产 133.85 万元为基础作价，将持有舜天技术的 20%股权转让给王绍迅先生，转让价款为 36 万元。本次股权转让的目的为激励舜天技术核心技术人员王绍迅先生。转让完成后，舜天技术股权结构为：舜天船舶持有 55%的股权，上海恒波船舶技术有限公司持有 25%的股权，王绍迅先生持有 20%的股权。

王绍迅先生简历：中国国籍，41 岁，本科学历，高级工程师，历任南京金陵船厂设计公司总经理助理，本公司机动船业务二部项目经理、副经理，现任舜天技术副总经理。

舜天技术主要从事船舶技术的研发、设计、咨询与服务。

经中瑞岳华会计所审计，舜天技术近二年主要财务数据如下：

单位：元

项　目	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日
流动资产	1,610,530.15	1,342,800.12
非流动资产	961,606.09	1,091,629.30
总资产	2,572,136.24	2,434,429.42
流动负债	273,256.74	108,502.46
股东权益	2,298,879.50	2,325,926.96
项　目	**2010 年度**	**2009 年度**
营业收入	5,473,000.00	5,255,000.00
营业利润	-32,563.41	994,243.93
利润总额	-32,563.41	994,243.93
净利润	-27,047.46	745,618.94

舜天技术的股东上海恒波船舶技术有限公司与公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员不存在关联关系。

（五）舜天发展

公司名称：江苏舜天船舶发展有限公司

法定代表人：王军民

注册资本：2,000 万元

注册地址：南京市软件大道 21 号

舜天发展是由公司和扬州舜天于 2009 年 6 月设立的有限责任公司，注册资本 2,000 万元，其中公司以现金出资 1,800 万元，占舜天发展出资总额的 90%，扬州舜天以现金出资 200 万元，占舜天发展出资总额的 10%，江苏众天信会计师事务所有限公司对股东出资出具了众天信会验字（2009）35 号《验资报告》。舜天发展主要从事船舶、船用品及其配件的销售。

经中瑞岳华会计所审计，舜天发展近二年主要财务数据如下：

单位：元

项　目	2010 年 12 月 31 日	2009 年 12 月 31 日
流动资产	318,355,250.78	136,122,356.21
非流动资产	3,776,946.48	—
总资产	322,132,197.26	136,122,356.21
流动负债	288,525,195.62	114,953,594.80
股东权益	33,454,837.64	21,168,761.41

项　目	2010 年度	2009 年度
营业收入	144,873,797.55	19,175,208.93
营业利润	16,363,291.50	1,580,088.56
利润总额	16,363,291.50	1,580,088.56
净利润	12,286,076.23	1,168,761.41

（六）新加坡舜天

公司名称：舜天船舶（新加坡）有限公司

负责人：翁俊

注册资本：20 万新加坡元

注册地址：10 Jalan Kilang #07-06 Sime Darby Enterprise Centre Singapore

经营范围：主要从事船舶和船用产品的销售、适当介入船舶租赁、二手船买卖、船舶中介服务、兼营船舶航运。

2010 年 7 月 21 日，舜天发展与新加坡籍人陈鸿傑、白海进共同出资设立新加坡舜天，注册号：201015462Z；投资总额 100 万美元，初始投资额 20 万元新加坡币，其中舜天发展出资 10.20 万元新加坡币，出资比例为 51%，陈鸿傑、白海进各出资 4.90 万元新加坡币，出资比例各为 24.5%。

2010 年 8 月 2 日，新加坡舜天召开董事会，同意白海进将其持有的新加坡舜天的 24.5%的股份转让给陈鸿傑。转让后舜天发展出资比例为 51%，陈鸿傑出资比例为 49%。2010 年 8 月 4 日，舜天发展取得了中华人民共和国商务部核发的《企业境外投资证书》（商境外投资证第 3200201000284 号）。

2010 年 12 月 9 日，舜天发展与陈鸿傑签订一份《协议》，约定陈鸿傑将其持有的新加坡舜天 19%股权转让给舜天发展。转让后舜天发展出资比例为 70%，陈鸿傑出资比例为 30%。截至本招股书签署日，此次股权转让正在履行报批和工商变更手续。

经中瑞岳华会计所审计，截至 2010 年 12 月 31 日，新加坡舜天资产总额为 347.84 万元，净资产为 347.84 万元，2010 年度实现净利润-52.96 万元。

（七）仪征舜天

公司名称：仪征舜天造船有限公司

法定代表人：李玖

注册资本：1,500 万元

注册地址：仪征市朴席镇三益江滩

仪征舜天是 2004 年 9 月由有限公司和王军民、戴苏业两名自然人以现金出资设立的有限责任公司，法定代表人为王军民，注册资本 1,500 万元，其中有限公司以现金出资 930 万元，占仪征舜天出资总额的 62%，王军民以现金出资 285 万元，占仪征舜天出资总额的 19%，戴苏业以现金出资 285 万元，占仪征舜天出资总额的 19%，仪征扬子会计师事务所有限公司对股东出资进行了审验并出具了仪扬会验（2004）第 255 号《验资报告》。仪征舜天主要从事钢制船舶制造、销售和修理。

经有限公司董事会审议通过，2006 年 8 月和 2007 年 7 月，戴苏业与有限公司分别签订《股权转让协议书》和《关于仪征舜天造船有限公司股权转让的补充协议》，以 2006 年 12 月 31 日经评估且备案的净资产评估值 5,367.95 万元减去仪征舜天 2006 年下半年度实现的未经审计的净利润 2,490.70 万元为基准折价，经双方协商，戴苏业将其持有的仪征舜天 19%的股权作价 434.6875 万元转让给有限公司；2007 年 3 月和 2007 年 7 月，王军民与有限公司分别签订《股权转让协议书》和《关于仪征舜天造船有限公司股权转让的补充协议》，以 2006 年 12 月 31 日经评估且备案的净资产评估值 5,367.95 万元为基准折价，经双方协商，王军民将其持有的仪征舜天 19%的股权作价 680.625 万元转让给有限公司。

2007 年 4 月，经仪征舜天董事会会议审议通过，选举李玖为仪征舜天董事长，同时仪征舜天法定代表人变更为李玖。仪征舜天于 2007 年 5 月办理了工商变更登记。2007 年 12 月，公司将持有的仪征舜天 100%的出资额转让给扬州舜天。2008 年 3 月 28 日，经仪征舜天股东同意，由扬州舜天吸收合并仪征舜天。2008 年 7 月 11 日，扬州舜天完成对仪征舜天的吸收合并。

经中瑞岳华会计所审计，截至 2008 年 3 月 31 日，仪征舜天资产总额为 15,270.92 万元，净资产为 15,266.21 万元，2008 年一季度实现净利润-27.39 万元。

（八）龙川舜天

公司名称：江都舜天龙川造船有限公司

法定代表人：王军民

注册资本：50 万元

注册地址：江都市江都镇张纲九龙

龙川舜天是有限公司与舜天机械于 2003 年 10 月设立的有限责任公司，注册资本 50 万元，其中有限公司以现金出资 45 万元，占龙川舜天出资总额的 90%，

舜天机械以现金出资 5 万元，占龙川舜天出资总额的 10%。龙川舜天主要从事钢制船舶的制造、销售和修理。龙川舜天于 2007 年 6 月注销。

龙川舜天的历史沿革如下：

①2003 年 9 月 9 日，有限公司召开董事会并通过决议，决定投资人民币 45 万元成立“江都舜天龙川造船有限公司”；2003 年 9 月 10 日，舜天机械召开董事会并通过决议，决定投资人民币 5 万元成立“江都舜天龙川造船有限公司”。

②2003 年 9 月 18 日，有限公司与舜天机械签订《江都舜天龙川造船有限公司章程》，约定有限公司和舜天机械共同投资人民币 50 万元设立龙川舜天，其中有限公司以现金出资 45 万元，占龙川舜天出资总额的 90%；舜天机械以现金出资 5 万元，占龙川舜天出资总额的 10%。

③龙川舜天于 2003 年 10 月 15 日获得扬州市江都工商行政管理局核发的注册号为 3210881400117 的《企业法人营业执照》，龙川舜天成立时住所为江都市江都镇张纲九龙，法定代表人为王军民，注册资本为人民币 50 万元，企业类型为有限责任公司，经营范围是：钢质船舶的制造、销售、修理，金属结构件的加工、制造、安装、销售，船舶配套物资经营；经营期限自 2003 年 10 月 15 日至 2013 年 10 月 12 日。

④江苏苏中会计师事务所于 2003 年 9 月 24 日出具苏中江服验（2003）104 号《验资报告》验证：“截至 2003 年 9 月 19 日止，龙川舜天（筹）已收到全体股东缴纳的注册资本合计人民币伍拾万元整。各股东以货币方式出资。”

⑤龙川舜天于 2007 年 3 月 30 日召开股东会并通过决议，决定解散龙川舜天，同日成立清算组。2007 年 4 月 19 日，龙川舜天清算组在《扬州日报》上刊登了龙川舜天解散的公告。2007 年 6 月 10 日，龙川舜天清算完毕，清算组出具了《江都舜天龙川造船有限公司清算报告》。

⑥龙川舜天于 2007 年 6 月 14 日获得扬州市江都工商行政管理局核发的（10880204）[2007]第 06110001 号《公司准予注销登记通知书》，龙川舜天注销已经该局登记。

⑦2008 年 1 月 22 日，江都市国家税务局第二税务分局出具《证明》，证明龙川舜天于 2004 年 12 月已在该局办理完毕税务登记的注销手续，增值税及所得税已清算完毕，无遗留涉税事项。

（九）扬州舜天吸收合并仪征舜天的具体情况

仪征舜天自 2004 年 9 月成立以后，除对扬州舜天的股权投资外，并未从事

生产经营业务，其主要资产为 2006 年以出让方式取得的土地两宗，该两宗土地自取得以来一直由扬州舜天使用。为简化内部管理环节，降低管理成本，2007 年 10 月公司决定进行内部重组并注销仪征舜天，即先由公司受让仪征舜天持有扬州舜天的全部股权，然后公司将持有的仪征舜天的全部股权转让给扬州舜天，最后由扬州舜天吸收合并仪征舜天。

2007 年 10 月，经扬州舜天股东会审议通过并经仪征市对外贸易经济合作局仪对外经贸资字（2007）170 号文批准，扬州舜天以未分配利润和盈余公积转增资本，注册资本增加至 2,280 万美元，天衡会计所对本次增资进行了审验并出具了天衡验字（2007）111 号《验资报告》；同时，仪征舜天将其持有的 75%的股权转让给舜天船舶，转让完成后，舜天船舶持有扬州舜天 75%的股权，顺高船务持有 25%的股权，仪征舜天于 2007 年 12 月 4 日办理了工商变更登记。

2007 年 11 月 5 日，舜天集团以苏舜（2007）149 号文批准了公司收购扬州舜天股权并进行内部重组的事宜。

2007 年 12 月，公司将持有的仪征舜天 100%的出资额转让给扬州舜天，仪征舜天于 2007 年 12 月 18 日办理了工商变更登记。

2008 年 3 月 28 日，经仪征舜天股东同意，由扬州舜天吸收合并仪征舜天。2008 年 4 月 15 日，扬州舜天和仪征舜天分别在《扬州日报》上刊登了合并公告。2008 年 5 月 30 日和 2008 年 6 月 25 日，仪征舜天分别在江苏省仪征市国家税务局和仪征市地方税务局办理了税务注销手续。

2008 年 6 月 20 日，仪征市对外贸易经济合作局以仪外经贸资字（2008）88 号文批准了扬州舜天吸收合并仪征舜天事宜。

2008 年 7 月 11 日，仪征舜天在扬州市仪征工商行政管理局办理了公司注销手续，在扬州市仪征质量技术监督局办理了代码注销手续。

2008 年 9 月 2 日，扬州新扬会计师事务所有限公司出具了新扬会验（2008）第 404 号《验资报告》，对合并完成后扬州舜天的注册资本及实收资本进行了审验。

2008 年 9 月 16 日，江苏省扬州市工商行政管理局以扬工商外函（2008）9 号文确认了扬州舜天吸收合并仪征舜天在公司登记机关应履行的手续已经完成。

七、主要发起人、持有发行人 5%以上股份的主要股东、实际控制人情况

主要发起人和直接持有发行人 5%以上股份的股东为舜天集团、舜天机械、

王军民和李玖。舜天集团为公司直接控股股东，国信集团持有舜天集团 100%股权，为公司间接控股股东。

公司实际控制人为江苏省国资委。

（一）直接持有发行人 5%以上股份的股东情况

1、舜天集团

公司名称：江苏舜天国际集团有限公司

法定代表人：董启彬

注册地址：南京市软件大道 21 号

注册资本：44,241 万元

企业类型：有限责任公司（国有独资）

经营范围：自营和代理除国家组织统一联合经营的 16 种出口商品和国家实行核定公司经营的 14 种进口商品以外的其他商品及技术的进出口业务，经营或代理按规定经批准的国家组织统一联合经营的 16 种出口商品和经批准的国家实行核定公司经营的 14 种进口商品；承办中外合资经营、合作生产业务；开展“三来一补”业务。仓储，咨询服务，国内贸易（上述范围中国家有专项规定的办理审批手续后经营）。房地产开发，室内外装饰。利用国内资金采购机电产品的国际招标业务，房屋租赁、汽车租赁及其他实物租赁，物业管理。

舜天集团是经江苏省人民政府苏政复（1996）115 号文及中华人民共和国对外贸易经济合作部（1996）外经贸政审函字第 2809 号文批准，由原江苏省服装进出口（集团）股份有限公司和江苏省机械进出口（集团）股份有限公司联合组建的省级外贸企业集团。经江苏省人民政府苏政复（2001）177 号文批复，授权舜天集团为国有资产投资主体。

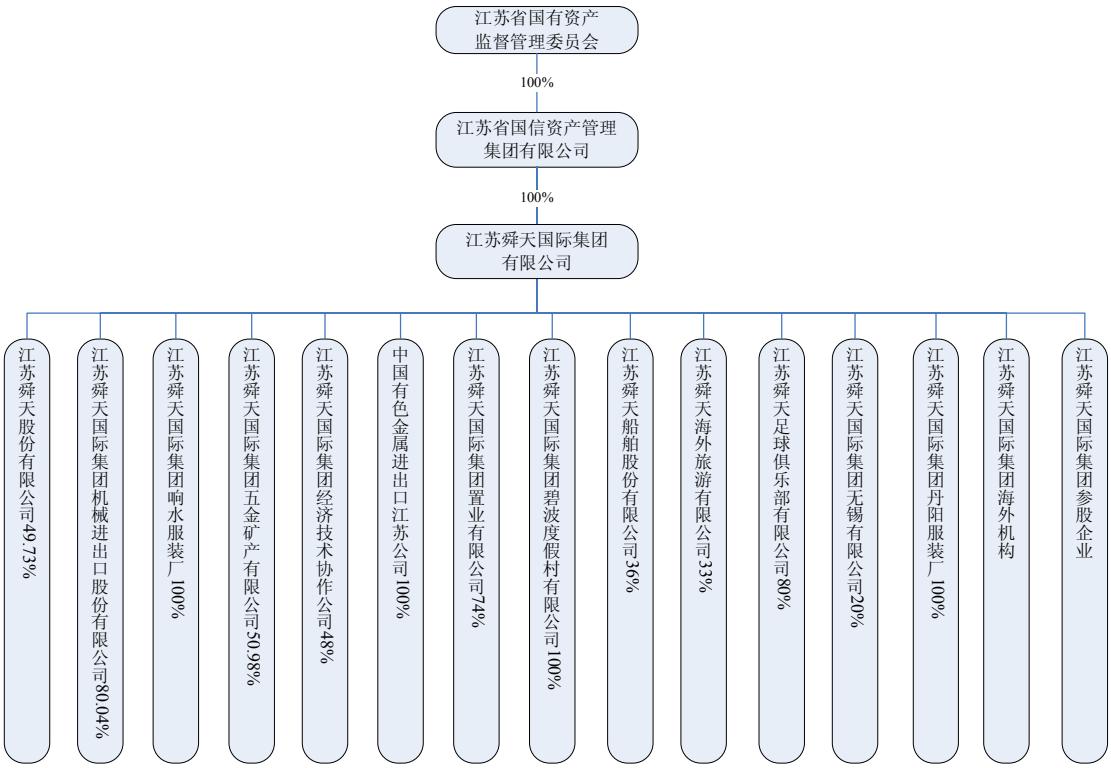
2010 年 7 月 2 日，江苏省国资委以苏国资复（2010）73 号文《关于省国信集团舜天集团重组方案的批复》，将舜天集团的国有股权整体无偿划拨给国信集团，舜天集团成为国信集团的全资子公司。本次股权划拨完成后，舜天集团仍为公司的控股股东。国信集团为国有独资公司，公司的实际控制人仍为江苏省国资委。

截至 2010 年 12 月 31 日，舜天集团未经审计的总资产为 1,371,093.54 万元，净资产为 225,349.21 万元，2010 年度实现净利润 20,872.38 万元。

作为江苏省最大的国有外贸集团之一，舜天集团在开展进出口贸易的同时，

还积极实施多元化发展战略，经营业务涉及生产制造业、宾馆旅游、仓储运输、国内贸易、房地产开发、汽车销售以及信息产业等多个行业。目前除拥有一家上市公司江苏舜天股份有限公司（600287.SH）外，还拥有十多个专业生产基地，8个海外机构，几十个控股和参股的地区子公司和生产企业。

舜天集团的股东为国信集团，持有其 100%的股权。舜天集团的股权结构图如下：



舜天集团作为发起人持有本公司 36%的股份，该等股份不存在质押或其他有争议的情况。

除舜天船舶外，舜天集团直接控股的主要子公司如下：

（1）江苏舜天股份有限公司

成立时间：1993 年 12 月

注册资本：43,679.61 万元

注册地址：南京市建邺路 98 号

2000 年 8 月 14 日，江苏舜天股份有限公司经中国证监会证监发字（2000）109 号文批准完成首发上市，证券代码：600287。江苏舜天股份有限公司主要从事各类服装、面料、辅料及相关纺织产品的生产、加工和进出口贸易。舜天集团持有其 49.73%的股权。

（2）江苏舜天国际集团机械进出口股份有限公司

参见本节“七、主要发起人、持有发行人 5%以上股份的主要股东、实际控制人情况之（一）直接持有发行人 5%以上股份的股东情况之 2、舜天机械”。

（3）江苏舜天国际集团响水服装厂

成立时间：1992 年 7 月

注册资本：1,057.66 万元

注册地址：响水县城黄海路 238 号

江苏舜天国际集团响水服装厂主要从事服装自产自销和出口业务，目前舜天集团持有其 100%的出资额。

（4）江苏舜天国际集团五金矿产有限公司

成立时间：2004 年 7 月

注册资本：3,000 万元

注册地址：南京市中华路 50 号 15~16 层

江苏舜天国际集团五金矿产有限公司主要从事金属制品制造、自营和代理各类商品的进出口业务，目前舜天集团持有其 50.98%的出资。

（5）江苏舜天国际集团经济协作有限公司

成立时间：2006 年

注册资本：2,000 万元

注册地址：南京中山北路 168 号

江苏舜天国际集团经济协作有限公司主要从事为开展省际间技术、人才、企业管理协作提供服务和自营、代理各类商品和技术的进出口业务，目前舜天集团持有其 48%的出资。

（6）中国有色金属进出口江苏公司

成立时间：1985 年 1 月

注册资本：6,000 万元

注册地址：南京市中山路 412 号十五楼

中国有色金属进出口江苏公司舜天集团下属的国有企业，主要从事以有色金属为主及其他金属产品的进出口业务，目前舜天集团持有其 100%的出资。

（7）江苏舜天国际集团置业有限公司

成立时间：2002 年

注册资本：25,000 万元

注册地址：南京市雨花台区雨花南路 2 号

江苏舜天国际集团置业有限公司主要从事房地产开发、销售、租赁业务，目前舜天集团合并持有其 74%的出资。

（8）江苏舜天国际集团碧波度假村有限公司

成立时间：1992 年 4 月

注册资本：3,000 万元

注册地址：无锡市滨湖区马山碧波支路 9 号

江苏舜天国际集团碧波度假村有限公司江苏舜天国际集团有限公司碧波宾馆主要从事住宿、餐饮服务业，经 2009 年 10 月整体改制后舜天集团持有其 100%的出资额。

（9）江苏舜天国际集团无锡有限公司

成立时间：1999 年 4 月

注册资本：300 万元

注册地址：无锡市新区旺庄路 156 号（二校内）

江苏舜天国际集团无锡有限公司主要从事机电、纺织产品的自营和代理业务，目前舜天集团持有其 20%的出资额。

（10）江苏舜天海外旅游有限公司

成立时间：1998 年 2 月

注册资本：300 万元

注册地址：南京市中华路 50 号 16 楼

江苏舜天海外旅游有限公司主要从事出、入境、国内旅游业务，目前舜天集团持有其 33%的出资额。

（11）江苏舜天足球俱乐部有限公司

成立时间：2000 年 2 月

注册资本：3,000 万元

注册地址：南京市建邺路 98 号

江苏舜天足球俱乐部有限公司主要从事组织体育比赛和足球人才培训业务，目前舜天集团持有其 80%的出资额。

（12）江苏舜天国际集团丹阳服装厂

成立时间：1992 年 1 月

注册资本：512.1 万元

注册地址：丹阳市新民西路 204 号

江苏舜天国际集团丹阳服装厂主要从事服装制造和销售业务，目前舜天集团持有其 100%的出资额。

舜天集团控股的上述子公司最近一年的主要财务数据如下（除江苏舜天股份有限公司外，其余数据未经审计）：

单位：万元

序号	公司名称	2010.12.31/2010 年度		
		总资产	净资产	净利润
1	江苏舜天股份有限公司	494,066.55	121,285.03	192.00
2	舜天机械	251,061.64	37,752.82	9,109.07
3	响水服装厂	916.14	35.66	-84.82
4	五金矿产有限公司	64,930.79	3,912.61	1,691.21
5	经济协作有限公司	27,072.36	4,880.41	293.95
6	中国有色金属进出口江苏公司	31,591.05	14,871.70	1,225.02
7	置业有限公司	80,528.38	28,927.29	893.14
8	碧波度假村有限公司	6,349.05	5,831.26	-161.46
9	无锡有限公司	2,990.50	353.10	33.77
10	江苏舜天海外旅游有限公司	9,647.41	934.78	825.11
11	江苏舜天足球俱乐部有限公司	3,459.16	3,256.90	0.91
12	丹阳服装厂	1,239.34	-1,855.43	-166.54

2、舜天机械

公司名称：江苏舜天国际集团机械进出口股份有限公司

法定代表人：高海宁

注册地址：江苏省南京市雨花台区软件大道 21 号 C 座

注册资本：5,418.4 万元

经营范围：自营和代理除国家组织统一联合经营的 16 种出口商品和国家实

行核定经营的 14 种进口商品以外的其他商品及技术的进出口业务，经营或代理国家组织统一联合经营的16种出口商品和国家实行核定公司经营的14种进口商品按有关规定另行申请核批；承办中外合资经营、合作生产业务；开展“三来一补”业务。国内贸易、工程设备安装（国家有专项规定的，办理许可证后经营），仓储（危险品除外），室内外装饰，咨询服务。

舜天机械前身为江苏省机械进出口（集团）公司，成立于 1992 年 10 月 16 日。1994 年 3 月，经江苏省经济体制改革委员会苏体改生（1994）274 号文批准，由江苏省机械进出口（集团）公司改制组建江苏省机械进出口（集团）股份有限公司，股本总额为人民币 4,168 万股，其中原江苏省对外经济贸易委员会以江苏省机械进出口（集团）公司全部经营性净资产出资，折股 3,336.17 万股，占股本总额的 80.04%，该公司职工以现金认购 831.83 万股，占股本总额的 19.96%。1996 年，原江苏省对外经济贸易委员会所持有的股权全部划归江苏舜天国际集团有限公司。此次划转后，该公司名称变更为江苏舜天国际集团机械进出口股份有限公司，股本总额为人民币 4,168 万股，其中江苏舜天国际集团有限公司持有 3,336.17 万股，占股本总额的 80.04%，职工持股 831.83 万股，占股本总额的 19.96%。舜天机械已根据 1995 年 7 月 3 日国发[1995]17 号《国务院关于原有有限责任公司和股份有限公司依照<中华人民共和国公司法>进行规范的通知》等文件的规定，在 1996 年 12 月 31 日前完成了规范工作，并经江苏省经济体制改革委员会确认，依法于 1996 年 12 月 31 日进行重新登记。2007 年 12 月，舜天机械通过未分配利润转增股本，股本总额增至 5,418.4 万元。

截至 2010 年 12 月 31 日，舜天机械股东 150 名，法人股东为舜天集团，其他为自然人股东。舜天机械股东持股情况如下：

序号	姓名	身份证号码	持股数量（股）	持股比例（%）	在舜天机械任职情况	在关联方任职情况
1	舜天集团	—	43,370,210	80.0425		
2	马玉涛	32010368071****	13,000	0.024		瑞隆业务员
3	刘　澎	32010570070****	13,000	0.024		工具业务员
4	甘　莉	32010672052****	13,000	0.024		货运业务员
5	陆志芳	32010772103****	13,000	0.024		货运业务员
6	陈　云	32010329081****	18,200	0.0336	离休	
7	鲁荣昀	32010336110****	18,200	0.0336	退休	
8	任际民	32010332042****	18,200	0.0336	退休	
9	谢荣山	3201143607****	18,200	0.0336	退休	
10	徐兆甫	32010331100****	18,200	0.0336	退休	
11	杨舜英	32010229110****	18,200	0.0336	退休	

序号	姓名	身份证号码	持股数量（股）	持股比例（%）	在舜天机械任职情况	在关联方任职情况
12	杨振林	32010529090****	18,200	0.0336	退休	
13	虞宝玉	32016527121****	18,200	0.0336	退休	
14	陈又新	32010370110****	18,200	0.0336		包装公司业务员
15	何宗济	32010230100****	27,300	0.0504	退休	
16	孔利颖	32010535090****	27,300	0.0504	退休	
17	刘兴太	32010329101****	27,300	0.0504	离休	
18	闵立鹤	32010531120****	27,300	0.0504	退休	
19	杨永强	32010327081****	27,300	0.0504	离休	
20	张光真	32010333082****	27,300	0.0504	离休	
21	张仁庆	32010329090****	27,300	0.0504	退休	
22	张秀琴	32010233090****	27,300	0.0504	退休	
23	俞晓晓	32010619830409****	35,100	0.0648		工具业务员
24	桓回春	32010648090****	36,400	0.0672	退休	
25	孙金风	32010354120****	36,400	0.0672		退休
26	张东健	32010664012****	36,400	0.0672		瑞隆业务员
27	程裕顺	32011345090****	36,400	0.0672	退休	
28	候　斌	32010661042****	36,400	0.0672		瑞隆业务员
29	裴　飞	32010470122****	36,400	0.0672		瑞隆业务员
30	邵新风	32062574071****	36,400	0.0672		离职
31	朱连春	32010361021****	36,400	0.0672		瑞隆部副经理
32	梁南宁	32010358071****	36,400	0.0672		瑞隆业务员
33	张　勇	32010465121****	36,400	0.0672		瑞隆部经理
34	孙　蓓	32011463022****	36,400	0.0672		瑞隆业务员
35	朱海燕	32062373042****	36,400	0.0672		瑞隆业务员
36	陈万泉	11010567041****	36,400	0.0672		瑞隆副总经理
37	罗　承	32011457070****	36,400	0.0672		瑞隆业务员
38	张美华	32010355121****	36,400	0.0672		瑞隆部门副经理
39	王淮生	32010348120****	36,400	0.0672	退休	
40	钱永飞	32010363090****	36,400	0.0672		
41	何文生	23010319680224****	36,400	0.0672		舜天船舶经理
42	沈桂良	42010619660610****	36,400	0.0672		舜天船舶经理
43	余　波	32010671091****	36,400	0.0672		舜天船舶副经理
44	冯　洁	32010260071****	36,400	0.0672	退休	
45	魏月霞	32010652021****	36,400	0.0672	退休	
46	龚小泉	32010360111****	36,400	0.0672	下岗	
47	孙　红	32010355123****	36,400	0.0672	下岗	
48	肖小平	32010259102****	36,400	0.0672	辞职	

序号	姓名	身份证号码	持股数量（股）	持股比例（%）	在舜天机械任职情况	在关联方任职情况
49	于江宁	32010657090****	36,400	0.0672	下岗	
50	陈安银	32010244030****	36,400	0.0672	退休	
51	高福兴	32010746090****	36,400	0.0672	退休	
52	黄楞因	32010245120****	36,400	0.0672	退休	
53	黄明淑	32010845681****	36,400	0.0672	退休	
54	刘方莉	32011445021****	36,400	0.0672	退休	
55	彭东英	32010546112****	36,400	0.0672	退休	
56	沈芷英	32010646041****	36,400	0.0672	退休	
57	汤云仙	32010342112****	36,400	0.0672	退休	
58	王冬云	32010346040****	36,400	0.0672	退休	
59	王惠琴	32010338111****	36,400	0.0672	退休	
60	王润姣	32010350061****	36,400	0.0672	退休	
61	王宇萍	32010345012****	36,400	0.0672	退休	
62	喜　钻	32010349121****	36,400	0.0672	退休	
63	夏志英	32010338111****	36,400	0.0672	退休	
64	杨百骅	32010343011****	36,400	0.0672	退休	
65	俞雪雄	32010337010****	36,400	0.0672	退休	
66	张期云	32010334111****	36,400	0.0672	退休	
67	张仰正	32010347082****	36,400	0.0672	退休	
68	周巧迎	32010351050****	36,400	0.0672	下岗	
69	刘濮南	32010346050****	36,400	0.0672	退休	
70	王晓莉	32010656110****	36,400	0.0672		工具业务员
71	张援朝	32010250112****	36,400	0.0672	退休	
72	周　晶	32010461042****	36,400	0.0672		工具业务员
73	周　力	32010673101****	36,400	0.0672		工具总经理
74	丁明娣	32010668070****	36,400	0.0672		工具业务员
75	李航程	32010576081****	36,400	0.0672		工具业务员
76	陈建军	32102819790609****	36,400	0.0672		工具业务员
77	吕志鹏	21030419781003****	36,400	0.0672		工具业务员
78	唐云峰	32050219770330****	36,400	0.0672		工具业务员
79	张　鑫	32022382031****	36,400	0.0672		工具业务员
80	崔冰秋	32010656010****	36,400	0.0672		货运内退
81	王志杰	32010358012****	36,400	0.0672		货运业务员
82	薛海燕	32010319760131****	36,400	0.0672		货运业务员
83	陆富林	32091970123****	36,400	0.0672		集团财务部经理
84	张　坚	32010350021****	36,400	0.0672		退休
85	姜志强	32110262101****	39,000	0.072		舜天船舶副总经理

序号	姓名	身份证号码	持股数量（股）	持股比例（%）	在舜天机械任职情况	在关联方任职情况
86	陈斌仁	32010351072****	48,100	0.0888	企管办	
87	钱海英	32010554061****	48,100	0.0888		退休
88	李继明	32010457112****	48,100	0.0888		内退
89	许庆原	32010264101****	48,100	0.0888		瑞隆业务员
90	朱　军	32010370102****	48,100	0.0888	业务员	
91	郑新秋	32010248010****	48,100	0.0888	退休	
92	王绍迅	42010669020****	48,100	0.0888		舜天船舶副经理
93	陈　慧	32010357010****	48,100	0.0888		工具业务员
94	陈秋萍	32010363090****	48,100	0.0888		工具业务员
95	陈玉霞	32010555011****	48,100	0.0888		工具业务员
96	董文林	32011472111****	48,100	0.0888		工具业务员
97	赵　赛	32010674081****	48,100	0.0888		工具业务员
98	周　慧	32010372040****	48,100	0.0888		工具业务员
99	任　激	32010366082****	48,100	0.0888		工具业务员
100	傅　晶	32010382112****	48,100	0.0888		工具业务员
101	刘晓鹏	37070219760224****	48,100	0.0888		工具部门副经理
102	冷　洁	32010379122****	48,100	0.0888		离职
103	王　军	32010576123****	48,100	0.0888		工具业务员
104	王　俊	32108878111****	48,100	0.0888		工具业务员
105	徐　扬	32092672102****	48,100	0.0888		货运副总经理
106	朱锡华	32010257092****	48,100	0.0888		工具业务员
107	姚　鹭	32010363102****	48,100	0.0888		货运部门经理
108	支　明	32010664101****	48,100	0.0888		货运办公室主任
109	李　援	32010351031****	52,000	0.096	工会	
110	王跃明	32010358052****	54,600	0.1008		瑞隆副总经理
111	高　鹏	32010364021****	54,600	0.1008		瑞隆部门经理
112	郭灏舟	32011469102****	54,600	0.1008		瑞隆总经理
113	颜建平	32010265062****	54,600	0.1008		瑞隆部门副经理
114	王登安	32010650110****	54,600	0.1008		瑞隆副总经理
115	夏培俊	32011249050****	54,600	0.1008		退休
116	孙雁翔	32010261030****	54,600	0.1008	辞职	
117	顾立生	K636****	54,600	0.1008	退休	
118	顾天一	32010341080****	54,600	0.1008	退休	
119	胡守成	32010636062****	54,600	0.1008	退休	
120	解玉成	32011438081****	54,600	0.1008	退休	
121	孟舒寿	32010636040****	54,600	0.1008	退休	
122	沈协炯	32010540122****	54,600	0.1008	退休	

序号	姓名	身份证号码	持股数量（股）	持股比例（%）	在舜天机械任职情况	在关联方任职情况
123	孙树声	32010236112****	54,600	0.1008	退休	
124	王德荣	32010636021****	54,600	0.1008	退休	
125	蒋顺民	32010363101****	54,600	0.1008		工具部门经理
126	胡　俊	32010569102****	54,600	0.1008		货运总经理
127	薛　萌	32010363061****	54,600	0.1008		货运董事长
128	郭德川	32010342011****	54,600	0.1008	退休	
129	陆新明	32010351010****	54,600	0.1008	退休	
130	乔秀兰	32010449013****	54,600	0.1008	退休	
131	张嘉雪	32010355010****	59,800	0.1104		瑞隆业务员
132	梁　俊	32010669031****	71,500	0.132		瑞隆部副经理
133	曾晓军	32010262120****	71,500	0.132		瑞隆部经理助理
134	蒋风鸣	32010349020****	71,500	0.132	退休	
135	曹双平	32011471101****	71,500	0.132		离职
136	邓云松	32011468070****	71,500	0.132		工具部门副经理
137	刘德宝	32010649011****	71,500	0.132		退休
138	聂树人	32010365101****	71,500	0.132		工具部门副经理
139	王坚石	32010552041****	71,500	0.132		工具部门副经理
140	张永宁	32010464022****	71,500	0.132		工具副总经理
141	周　宁	65010367011****	71,500	0.132		工具部门副经理
142	周怀庆	32010749081****	71,500	0.132		工具业务员
143	白金良	32010346042****	72,800	0.1344		集团顾问
144	祝纪莲	32010346072****	72,800	0.1344	离职	
145	张毓义	32010542021****	72,800	0.1344	退休	
146	高海宁	32010263070****	96,200	0.1775	董事长/总经理	工具董事长
147	刘新宇	32010367110****	458,900	0.8469		舜天船舶副经理
148	陆明	32010255091****	478,400	0.8829		进口公司总经理
149	徐远良	32010619531215****	1,154,400	2.1305	副总经理	
150	戴苏业	32010355041****	2,527,590	4.6648	退休	
	总计		**54,184,000**	**100.0000**		

注：集团指舜天集团，为公司控股股东。

工具指江苏舜天国际集团苏迈克斯工具有限公司，为舜天机械子公司。

瑞隆指江苏舜天瑞隆贸易有限公司，为舜天机械子公司。

包装指江苏苏迈克斯包装有限公司，为舜天机械子公司。

进口指江苏舜天机械进口有限责任公司，为舜天机械子公司。

货运指江苏苏迈克斯国际货运有限公司，为舜天机械子公司。

舜天机械作为发起人持有本公司 34%的股份，该等股份不存在质押或其他有

争议的情况。

舜天机械的自然人股东均已全部作出了书面申明：“本人没有受他人委托持有、信托或管理舜天机械其他股份，本人亦没有委托他人代本人持有、信托或管理舜天机械的其他股份。”

经核查，保荐人认为：舜天机械的股东人数符合《公司法》的规定，不存在代持和间接持股的情况。

3、王军民先生：中国国籍，身份证号码 32010219650409****，住所为南京市玄武区成贤街，未拥有永久境外居留权。

王军民先生作为发起人持有本公司 12.00%的股份，该等股份不存在质押或其他有争议的情况。

4、李玖先生：中国国籍，身份证号码 32010219570811****，住所为南京市玄武区花红园，未拥有永久境外居留权。

李玖先生作为发起人持有本公司 10.00%的股份，该等股份不存在质押或其他有争议的情况。

（二）间接持有发行人 5%以上股份股东情况

公司名称：江苏省国信资产管理集团有限公司

住　　所：南京市玄武区长江路 88 号

法定代表人：董启彬

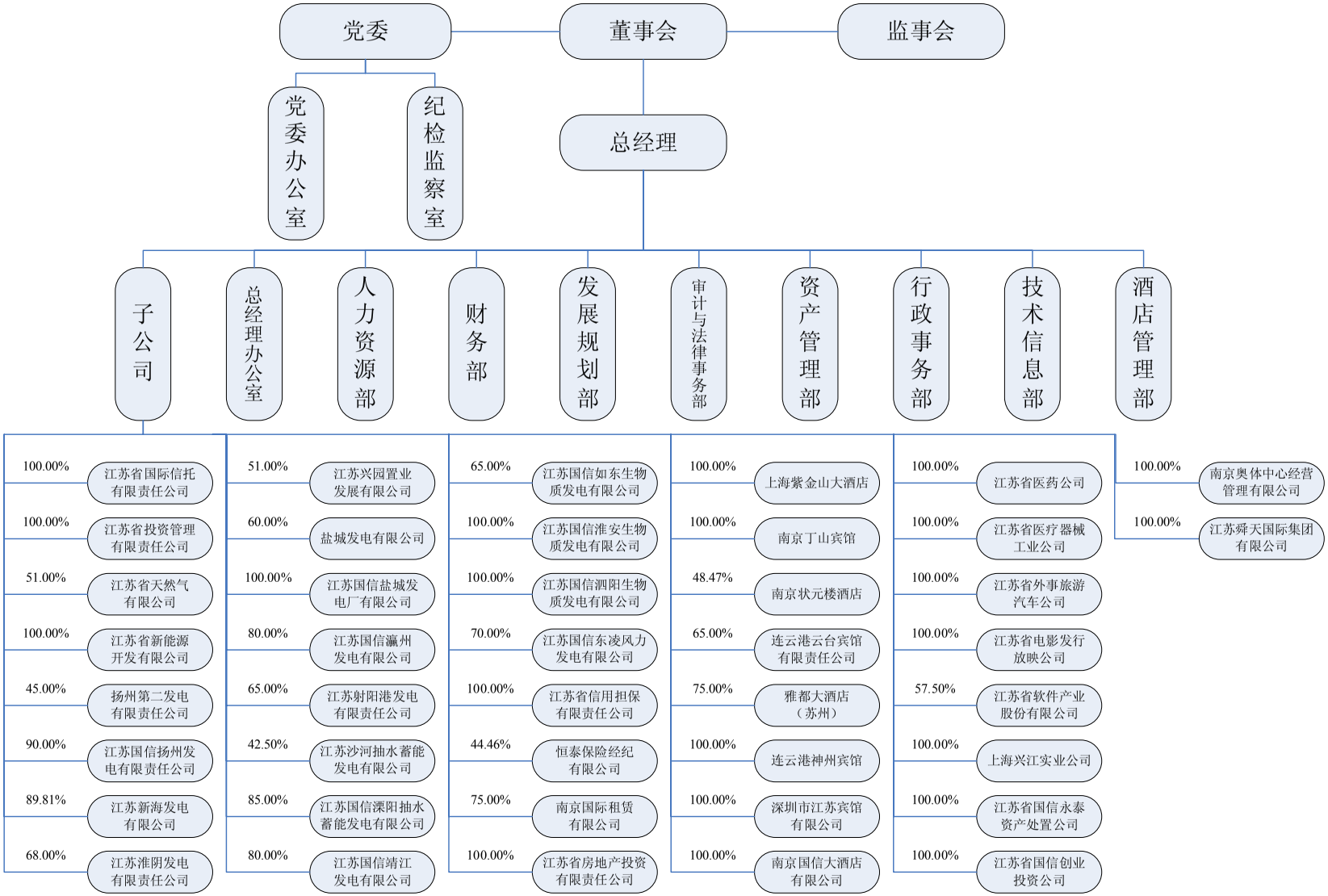
公司类型：有限责任公司（国有独资）

注册资本：1,000,000 万元人民币

经营范围：省政府授权范围内的国有资产经营、管理、转让、投资、企业托管、资产重组以及经批准的其他业务、房屋租赁

国信集团是江苏省政府授权的国有资产投资主体和经营主体，2002 年 8 月正式挂牌成立。目前，国信集团已发展成为以能源基础产业、金融服务业、不动产业三大支柱产业为主，涉足资产管理、旅游业、医药经销、实业投资及文化业等多个业务领域的集团公司。

国信集团组织结构图如下：


党委
董事会
监事会
党委办公室
纪检监察室
总经理
子公司
总经理办公室
人力资源部
财务部
发展规划部
审计与法律事务部
资产管理部
行政事务部
技术信息部
酒店管理部
100.00% 江苏省国际信托有限责任公司
100.00% 江苏省投资管理有限责任公司
51.00% 江苏省天然气有限公司
100.00% 江苏省新能源开发有限公司
45.00% 扬州第二发电有限责任公司
90.00% 江苏国信扬州发电有限责任公司
89.81% 江苏新海发电有限公司
68.00% 江苏淮阴发电有限责任公司
51.00% 江苏兴园置业发展有限公司
60.00% 盐城发电有限公司
100.00% 江苏国信盐城发电厂有限公司
80.00% 江苏国信瀛州发电有限公司
65.00% 江苏射阳港发电有限责任公司
42.50% 江苏沙河抽水蓄能发电有限公司
85.00% 江苏国信溧阳抽水蓄能发电有限公司
80.00% 江苏国信靖江发电有限公司
65.00% 江苏国信如东生物质发电有限公司
100.00% 江苏国信淮安生物质发电有限公司
100.00% 江苏国信泗阳生物质发电有限公司
70.00% 江苏国信东凌风力发电有限公司
100.00% 江苏省信用担保有限责任公司
44.46% 恒泰保险经纪有限公司
75.00% 南京国际租赁有限公司
100.00% 江苏省房地产投资有限责任公司
100.00% 上海紫金山大酒店
100.00% 南京丁山宾馆
48.47% 南京状元楼酒店
65.00% 连云港云台宾馆有限责任公司
75.00% 雅都大酒店（苏州）
100.00% 连云港神州宾馆
100.00% 深圳市江苏宾馆有限公司
100.00% 南京国信大酒店有限公司
100.00% 江苏省医药公司
100.00% 江苏省医疗器械工业公司
100.00% 江苏省外事旅游汽车公司
100.00% 江苏省电影发行放映公司
57.50% 江苏省软件产业股份有限公司
100.00% 上海兴江实业公司
100.00% 江苏省国信永泰资产处置公司
100.00% 江苏省国信创业投资公司
100.00% 南京奥体中心经营管理有限公司
100.00% 江苏舜天国际集团有限公司

国信集团下属子公司主要从事能源、金融、酒店、医疗器械等行业，除舜天船舶外，其他子公司不从事船舶业务。

截至 2010 年 12 月 31 日，国信集团未经审计的总资产为 8,887,672.02 万元，净资产为 4,083,823.98 万元，2010 年度实现净利润 340,567.14 万元。

（三）实际控制人情况

公司实际控制人为江苏省国资委。

八、发行人有关股本的情况

（一）本次发行前后股本情况

本次发行前，公司总股本为 11,000 万股，本次拟公开发行不超过 3,700 万股，本次发行股份占发行后总股本的比例不超过 25.17%。

（二）发行前后股东情况

本次发行前后，公司股东持股情况如下：

股东名称	本次发行前		本次发行后	
	持股数（万股）	持股比例（%）	持股数（万股）	持股比例（%）
舜天集团	3,960.00	36.00	3,769.71	25.64
舜天机械	3,740.00	34.00	3,740.00	25.44
王军民	1,320.00	12.00	1,320.00	8.98
李　玖	1,100.00	10.00	1,100.00	7.48
翁　俊	330.00	3.00	330.00	2.24
刘新宇	165.00	1.50	165.00	1.12
冯　琪	165.00	1.50	165.00	1.12
余　波	110.00	1.00	110.00	0.75
钱永飞	55.00	0.50	55.00	0.37
宗小建	55.00	0.50	55.00	0.37
全国社保基金理事会	—	—	190.29	1.29
社会公众股东	—	—	3,700.00	25.17
合计	**11,000.00**	**100.00**	**14,700.00**	**100.00**

（三）发行人前十名股东

本次发行前，公司有 10 名股东，具体如下：

序号	股东名称	股份（万股）	持股比例（%）
1	舜天集团	3,960.00	36.00
2	舜天机械	3,740.00	34.00
3	王军民	1,320.00	12.00

序号	股东名称	股份（万股）	持股比例（%）
4	李　玖	1,100.00	10.00
5	翁　俊	330.00	3.00
6	刘新宇	165.00	1.50
7	冯　琪	165.00	1.50
8	余　波	110.00	1.00
9	钱永飞	55.00	0.50
10	宗小建	55.00	0.50
合　计		**11,000.00**	**100.00**

（四）前十名自然人股东及其在发行人处担任的职务

序号	自然人股东姓名	在公司任职情况	在控股股东任职情况
1	王军民	董事长	无
2	李玖	董事、总经理	无
3	翁俊	副总经理	无
4	刘新宇	船舶用品业务部副经理	无
5	冯琪	董事会秘书	无
6	余波	单证部副经理	无
7	钱永飞	无	无
8	宗小建	舜天发展副总经理	无

（五）国有股权设置

根据江苏省国资委《关于江苏舜天船舶股份有限公司国有股权管理有关问题的批复》苏国资复（2007）58 号文，公司设立时，江苏舜天国际集团有限公司为国有股东（SS）持有 3,960 万股，占总股本的 36%，江苏舜天国际集团机械进出口股份有限公司为国有股东（SS）持有 3,740 万股，占总股本的 34%。

（六）国有股转持

根据《境内证券市场转持部分国有股充实全国社会保障基金实施办法》（财企[2009]94 号）的有关规定，经江苏省国资委《关于同意江苏舜天船舶股份有限公司国有股转持的批复》苏国资复（2009）57 号文批准，在本公司发行 A 股并上市后，将公司股东舜天集团持有的本公司 190.2857 万股（按本次发行上限 3700 万股乘以舜天集团持股比例占国有股东合并持股比例的权重 51.43%计算），划转给全国社会保障基金理事会；本公司股东舜天机械应转持的国有股由其国有出资人舜天集团按照 143.8478 万股（按本次发行上限 3700 万股乘以 48.57%再乘以 80.0425%计算），乘以股份公司首次发行价的等额现金上缴全国社会保障基金理事会。

（七）本次发行前各股东间的关联关系及关联股东的各自持股比例

发行人股东中，舜天集团持有舜天机械 80.04%的股份，是舜天机械的控股股东，两者合并持有公司 70%的股份。除刘新宇、余波和钱永飞持有舜天机械的股权外，发行人自然人股东与舜天集团、舜天机械以及自然人股东之间不存在关联关系。

（八）本次发行前股东所持股份的流通限制和自愿锁定股份的承诺

发行人股东舜天集团和舜天机械承诺：自公司股票上市之日起三十六个月内，不转让或者委托他人管理其所持有的本公司股份，也不由公司回购其所持有的股份。

根据《境内证券市场转持部分国有股充实全国社会保障基金实施办法》财企（2009）94 号文和江苏省国资委《关于同意江苏舜天船舶股份有限公司国有股转持的批复》苏国资复（2009）57 号文，本公司首次公开发行股票并上市后，舜天集团划转由全国社会保障基金理事会持有的本公司国有股 190.2857 万股，全国社会保障基金理事会将承继原股东的禁售期义务。

发行人其他股东王军民、李玖、翁俊、刘新宇、冯琪、余波、钱永飞和宗小建承诺：自公司股票上市之日起十二个月内，不转让或者委托他人管理其所持有的本公司股份，也不由公司回购其所持有的股份。

同时作为担任公司董事、监事、高级管理人员的王军民、李玖、翁俊和冯琪还承诺：除前述锁定期外，在其任职期间每年转让所持有的公司股份数量不超过其所持有公司股份总数的百分之二十五；离职后半年内，不转让其所持有的本公司股份；在申报离任六个月后的十二个月内通过证券交易所挂牌交易出售本公司股票数量占其所持有本公司股票总数的比例不超过百分之五十。

（九）发行人内部职工股、工会持股、职工持股会持股、信托持股、委托持股或股东数量超过二百人的情况

截至本招股书签署日，发行人没有发行过内部职工股，发行人未曾有工会持股、职工持股会持股、信托持股、委托持股或股东数量超过二百人的情况。

九、发行人员工及其社会保障情况

（一）员工结构

截至 2010 年 12 月 31 日，本公司及子公司在册员工 1,072 人，员工按专业结构、受教育程度和年龄结构分布如下：

1、员工专业结构

专业结构	人数（人）	占员工总数比例（%）
管理人员	234	21.83
技术人员	115	10.73
生产人员	723	67.44
合　　计	**1,072**	**100.00**

2、员工受教育程度

受教育程度	人数（人）	占员工总数比例（%）
高中及以下	668	62.31
大专	287	26.77
本科及以上	117	10.92
合　计	**1,072**	**100.00**

3、员工年龄结构

年龄区间	人数（人）	占员工总数比例（%）
30 岁以下	550	51.30
31～50 岁	456	42.54
51 岁以上	66	6.16
合　计	**1,072**	**100.00**

截至 2010 年 12 月 31 日，在公司生产厂区作业的工程施工单位人数为 3,250 人。

（二）员工社会保障制度、住房及医疗保险制度情况

公司实行全员劳动合同制，员工按照劳动合同承担义务和享受权利。按照国家有关规定，公司已为员工办理了养老保险、失业保险、工伤保险、基本医疗保险、生育保险和住房公积金。南京市社会保险费征缴管理中心、仪征市劳动和社会保障局和江都市劳动保障监察大队分别出具了《证明》，公司及公司子公司足额缴纳了职工养老、失业、医疗和工伤等社会保险，无欠缴行为。

十、主要股东和国信集团作出的重要承诺

（一）股份锁定承诺

公司全部股东均已作出自愿锁定股份的承诺，具体情况见本节“八、发行人有关股本的情况”。

（二）避免同业竞争的承诺

国信集团、舜天集团和舜天机械出具的《避免同业竞争的承诺》详见“第七节 同业竞争与关联交易之一、同业竞争”部分。

（三）关于关联交易的承诺

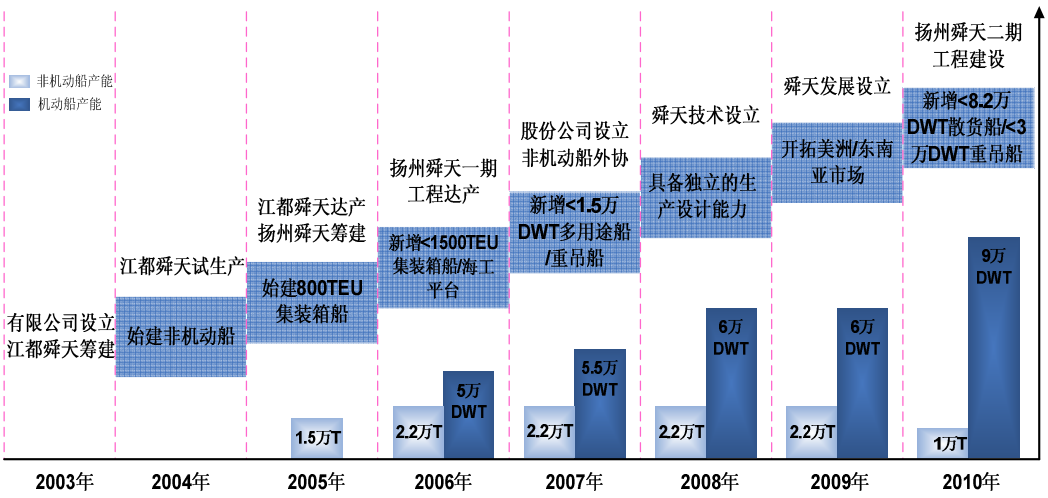
国信集团、舜天集团和舜天机械出具的规范关联交易的承诺详见本招股说明书“第七节 同业竞争与关联交易之三、规范关联交易的制度安排之（三）规范关联交易的承诺”。

第六节　业务和技术

一、发行人的主营业务及其变化情况

（一）主营业务及变化情况

公司主要从事机动船舶和非机动船舶的制造、销售和船舶贸易业务。公司设立至今，未进行过重大的资产和业务重组，保持了业务的连续性。公司及前身成立以来的主营业务发展轨迹如下：



（二）主要产品介绍

1、机动船产品

船　型：E3 冰区加强型 700 箱集装箱船
主尺寸：129.62m × 20.6m × 10.80m
载重吨：8,181 载重吨
入　级：德国劳式船级社

船　型：5,650 吨多用途船
主尺寸：119.3m × 16.5m × 8.30m
载重吨：5,650 载重吨
入　级：德国劳氏船级社

船　型：1,000 箱集装箱船
主尺寸：151.72m × 23.4m × 11.75m
载重吨：13,000 载重吨
入　级：法国船级社

船　型：12,000 吨重吊船
主尺寸：153.8m × 23.2m × 12.8m
载重吨：12,000 载重吨
入　级：德国劳氏船级社

船　型：900 箱集装箱船
主尺寸：154.85m × 21.5m × 9.3m
载重吨：10,600 载重吨
入　级：法国船级社

船　型：1,350 箱集装箱船
主尺寸：168.1m × 25.6m × 15.2m
载重吨：20,200 载重吨
入　级：德国劳氏船级社

2、非机动船产品

船　型：欧洲内河货船
主尺度：135m × 17.35m × 5m
入　级：英国劳氏船级社

船　型：欧洲内河油船
主尺度：135m × 13.5m × 5.32m
入　级：法国船级社

3、海洋工程辅助平台产品

船　型：海洋工程辅助平台
主尺度：53.7m×34.8m×4.1m
入　级：美国船级社

船　型：海洋工程辅助平台
主尺度：61m×31m×6m
入　级：美国船级社

公司产品的主要用途如下：

船舶	用途
集装箱船	支线集装箱运输
多用途船	支线干散货、集装箱运输
重吊船	支线干散货、集装箱运输
驳船	近海（或内河）支线干散货、集装箱、石油运输
欧洲内河船	内河干散货、集装箱、石油运输
海洋工程辅助平台	海洋工程辅助作业（如生活平台等）

二、发行人所处行业基本情况

（一）行业管理体制和产业政策

1、行业主管部门

（1）国内行业主管部门

根据中国证监会颁布的《上市公司行业分类指引》的规定，公司属于普通机械制造业中的交通运输设备制造业，行业细分为船舶制造业（C7525）。

1998 年，国防科学技术工业委员会对船舶工业行使行业管理职能。按照“统一法规、统一标准、统一归口管理”的管理模式，国防科工委接手船舶行业管理工作后，逐渐加强船舶工业标准化的推进工作，在法规、规划、标准、管理体制和日常管理工作等方面制定了相应的规章和制度。

2008 年，根据《关于国务院机构改革的决定》，不再保留“国防科学技术工业委员会”的机构设置，将国防科学技术工业委员会除核电管理以外的职责，划入工业和信息化部。因此，中国船舶行业的监管机构已变成新组建的工业和信息

化部。

中国船舶工业协会是我国船舶行业的自律组织，其在政府的宏观指导下，发挥协会的桥梁与纽带作用，沟通政府与船舶行业企事业单位的联系。

（2）国际行业主管部门

船级是表示船舶技术状态的一种指标。在国际航运界，凡注册总吨在 100 吨以上的水运船舶，必须在某船级社或船舶检验机构监督之下进行建造。在船舶开始建造之前，船舶各部分的规格须经船级社或船舶检验机构批准。在船舶建造过程中，船级社或船舶检验机构全程参与监理。每艘船建造完毕，由船级社或船舶检验局对船体、船上机器设备、吃水标志等项目和性能进行鉴定，发给船级证书。证书有效期一般为 4 年，期满后需重新予以鉴定。

在国际上作为民间组织的船级社主要通过制定有关船舶、集装箱等的技术规范、标准和对船舶进行检验的方式对船舶和航运业发挥规范作用。船级社经政府授权，可代表授权国对悬挂该国旗帜的船舶实施法定检验。

世界上比较著名的船级社有：英国劳氏船级社（Lloyd's Register of Shipping），德国劳氏船级社（Germanischer Lloyd），挪威船级社（Det Norske Veritas），法国船级社（Bureau Veritas），日本海事协会（Nippon Kaiji Kyokai），美国船级社（American Bureau of Shipping），中国船级社（China Classification Society）。

国际海事组织（IMO）是联合国负责海上航行安全和防止船舶造成海洋污染的一个专门机构，现有 167 个正式成员。作为联合国的专门机构，国际海事组织的宗旨是促进各国间的航运技术合作，鼓励各国在促进海上安全、提高船舶航行效率、防止和控制船舶污染海洋环境方面采取统一的标准，处理有关的法律问题。

中国于 1973 年恢复在国际海事组织中的成员国地位，在该组织第九届至第十五届大会上当选为 B 类理事，自 1989 年第十六届大会起至今一直当选为 A 类理事。

2、产业支持政策

船舶制造业是我国国民经济的重要组成部分，不但能为水运交通、能源运输和海洋开发等行业提供装备，而且又是国民经济和国防建设的战略性产业。因此，国家制定了一系列的产业支持政策：

文件名称	颁发机构	颁发时间	主要支持政策
船舶工业调整与振兴规划	国务院	2009.2	支持符合条件的船企上市 加大金融支持

文件名称	颁发机构	颁发时间	主要支持政策
			扩大内需、增加研发投入
船舶配套业发展“十一五”规划纲要	国防科工委	2007.11	培育具有国际竞争力的专业公司 鼓励配套企业引进来、走出去 鼓励开展技术引进、消化和再创新
船舶科技发展“十一五”规划纲要	国防科工委	2007.7	建立多元化、多渠道科技投入体系 加强科研基础条件建设 加强科技人才队伍建设
全面建立现代造船模式行动纲要（2006~2010 年）	国防科工委	2007.7	完善工作机制，成立工作小组 加大经费投入 加强监测评估与考核
船舶工业中长期发展规划（2006-2015 年）	国家发改委 国防科工委	2006.9	支持大型船企上市、定向募股 建立和完善支持性的产业政策 建立和完善全面的金融支持政策 加大自主创新的支持力度
国家“十一五”发展规划	国务院	2006.3	船舶工业作为“振兴装备制造业”的重要组成部分被单独提及

3、行业规范

为规范船舶行业的发展，我国已制定一个专业配套、门类齐全、水平较为先进的国防科技工业船舶行业标准体系，各项标准共计 3,600 多项，其中国家标准 500 余项、国家军用标准 1,100 余项、行业标准 1,900 余项。我国船舶工业标准的国际接轨程度较高，80%以上的标准达到或接近国际标准水平，标准的整体水平达到 20 世纪 90 年代中后期的国际水平。

（二）行业市场情况

1、行业概览

船舶制造业是为水上交通、海洋开发和国防建设等行业提供技术装备的现代综合性产业，也是劳动、资金、技术密集型产业，对机电、钢铁、化工、航运、海洋资源勘采等上、下游产业发展具有较强带动作用。

（1）船型分类

船舶根据不同的用途可以分成不同的类型，世界上的船舶大致可以分为以下几类：

大类	船型	主要用途
货船	油轮	原油和精炼石油产品
	化学品船	散装液体化学品，植物油和脂肪
	液化石油气船（LPG）	液化石油气和化学气体
	液化天然气船（LNG ）	液化天然气
	混装船	原油和干散货商品
	干散货船	干散货商品，如煤、铁矿
	杂货船	各种包装或成件货物

大类	船型	主要用途
	多用途船	集装箱和大件运输
	集装箱船	集装箱，包括冷藏集装箱
	冷藏船	肉类，鱼类，水果和蔬菜
	汽车运输船	轿车，面包车和卡车
客船	滚装船	卡车和轿车
	客运渡轮	轿车和乘客
	游轮	乘客
其他船	海底钻探船	钻探平台，浮式生产系统，工程船，支援船
	其他	港作船，挖泥船，渔船

资料来源：Drewry

目前国际市场使用和建造的三大主力货船为干散货船、集装箱船和油轮，具体船型如下：

①干散货船及其分类

散装运输谷物、煤、矿砂、盐、粮食、化肥、水泥等大宗干散货物的船舶，都可以称为干散货船，或简称散货船。根据船舶大小的不同和航行区域的要求，散货船一般可以分成以下四类：

好望角型散货船（Capesize bulk carrier）：指载重量在 10 万吨以上的散货船，由于尺度限制不能通过巴拿马运河和苏伊士运河，而需绕行好望角和合恩角，所以称为好望角型散货船。

巴拿马型散货船（Panamax bulk carrier）：该型船是指在满载情况下可以通过巴拿马运河的最大型散货船，载重量一般在 6~10 万吨之间。

灵便型散货船（Handysize bulk carrier）：指载重量在 1~6 万吨左右的散货船，这些吨位相对较小的船舶具有较强的对航道、运河及港口的适应性，载重吨量适中，且多配有起卸货设备，营运方便灵活，因而被称之为“灵便型”。

大湖型散货船（Lake bulk carrier）：该船型是指经由圣劳伦斯水道航行于美国、加拿大交界处五大湖区的散货船，该型船一般在 3 万吨左右，大多配有起卸货设备。

②集装箱船及其分类

集装箱船是用以装载集装箱的专用船舶。集装箱船按载箱量可分为：

超巴拿马型集装箱船（Post-Panamax containership），指最大载箱量在 5,000TEU～12,000TEU 的集装箱船，其又可划分为：5,000TEU～6,500TEU 为小型超巴拿马型集装箱船，7,000TEU～8,000TEU 为中型超巴拿马型，9,000TEU～12,000TEU 为大型超巴拿马型集装箱船。

巴拿马型集装箱船（Panamax containership），指最大载箱量在 3,500TEU～5,000TEU 的集装箱船。

支线型集装箱船（Feeder containership），指最大载箱量在 500TEU～3,500TEU 的集装箱船。

③油轮及其分类

油轮是主要用来运输原油、原油的提炼成品（如动力油、燃料油等）、石油化工产品的船，油轮也可以用来运输其他液体比如水等。

超级油轮，是指载重量超过 20 万吨的特大型油船，习惯上分为 VLCC（Very Large Crude Carriers，巨型油轮）和 ULCC （Ultra Large Crude Carriers，超大型油轮）两个级别、型号的原油运输船，其中 VLCC 型油轮载重吨超过 20 万吨，而且 VLCC 型油轮是世界原油运输的主要船型，ULCC 型油轮载重吨一般在 32 万吨以上。

苏伊士型油轮（Suezmax tankers），指载重吨在 12 万吨至 20 万吨之间的油轮，通常指的是通过苏伊士运河最大型号的油轮。

阿芙拉型油轮（Aframax tankers），指载重吨在 8 万吨至 12 万吨之间的油轮，该船型可以在北美的大部分港口停靠，而且与其他油轮相比，可获得更佳的经济性，因此又被称为“美国油轮船”或“运费型船”。

巴拿马型油轮（Panamax tankers），指载重吨在 5 万吨至 8 万吨之间的油轮。

灵便型油轮（Handy tankers），指载重吨在 1 万吨至 5 万吨之间的油轮。

通用型油轮一般是指载重量在 1 万吨以下的油轮。

（2）船舶的度量单位

主要衡量船舶大小的计量单位是用吨位表示，这比用船长、船宽等尺度表示更加直观。目前主要在用的船舶吨位表示方法有以下主要四种：①排水量吨，用来表示船舶的重量；②总吨（GT）或净吨（NT），用来表示船舶的容积；③载重吨（DWT），用来表示装载货物的重量；④修正总吨（CGT），用来表示船舶建造的工作量。

一般而言，由于集装箱船的建造难度和设计难度更高、技术更复杂、工作量更大。因此，在载重吨相同的情况下，集装箱船的修正总吨和附加值要高于散货船和油轮。在国际上，修正总吨被较多地用于船舶大小的计量；我国由于使用习惯的原因，载重吨的使用频率更高。

（3）造船行业的主要指标

造船行业主要指标是指造船完工量、新接订单量和手持订单量，这三大指标在国际上被广泛用来描述造船行业的发展状况，可直接反映造船业的景气程度。造船完工量是期间数，反映的是期间内船舶产量情况；新接订单量也是期间数，反映的是期间内船舶需求情况，是造船市场走势的晴雨表；手持订单量是时点数，反映的是造船行业的可持续发展情况。

2、造船行业的发展情况

在全球化、国际化分工不断深入的背景下，船舶运输业正以前所未有的速度在发展，船舶需求量不断扩大，新接订单从 1990 年 0.3 亿载重吨增长到 2007 年度的 2.41 亿载重吨，年复合增长率为 13.04%；年投资规模从 1990 年的 120 亿美元增长到 2007 年 2,615 亿美元的最高值，年复合增长率为 19.87%，船舶需求的增长速度较快。截至 2010 年 1 月，世界船队规模已达到 12.76 亿载重吨。

（1）三大造船指标的发展情况

三大造船指标在经历了 2009 年的低谷之后，已经明显复苏。报告期内，世界三大造船指标如下：

2008 年-2010 年世界造船主要指标

单位：万载重吨

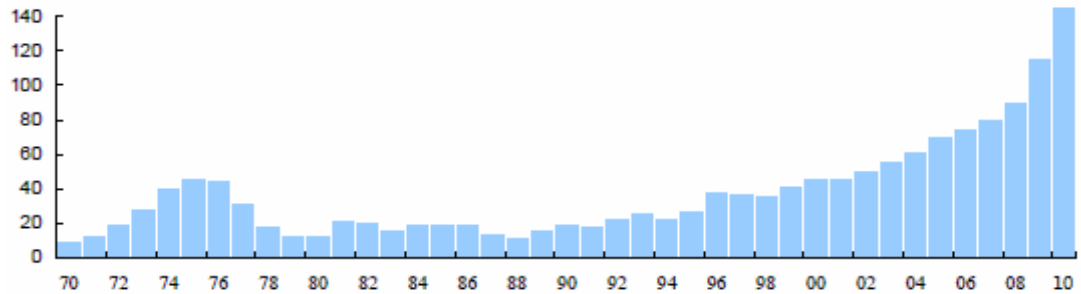
年份	造船完工量	新接订单量	手持订单量
2008 年	9,771	15,438	57,710
2009 年	12,203	4,219	48,884
2010 年	14,607	12,060	47,260

数据来源：英国克拉克松公司

①造船完工量

随着经济和技术的进步，人类的造船技术水平和工作效率不断提高。在过去 15 年中，世界主要造船国家进行了大量的投资，造船产能和产量均实现了稳步增长。自上世纪 70 年代至 2010 年，世界造船完工量情况如下：

1970 年-2010 年世界造船完工量（百万载重吨）



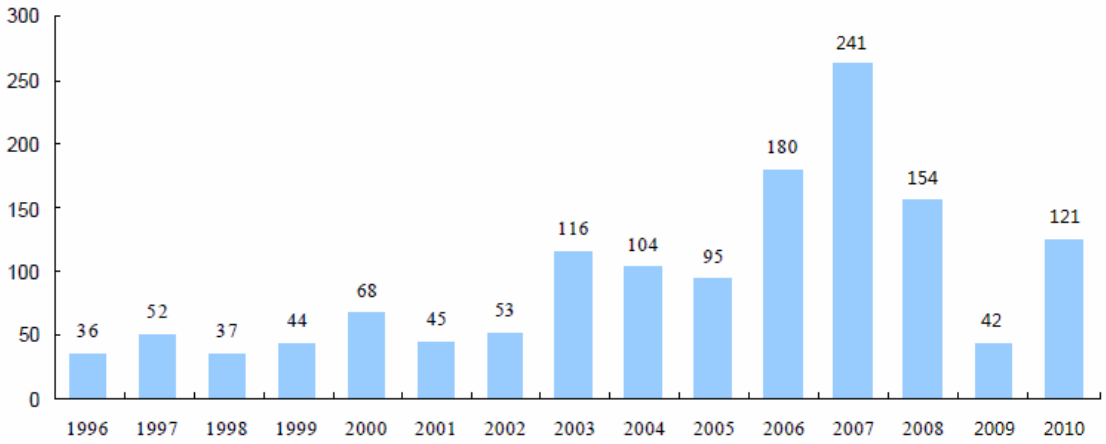
数据来源：英国克拉克松公司

从上图可知，世界造船完工量的周期性波动幅度较小。1978 年至 1995 年间，世界造船完工量在一个较低水平运行；从 1998 年开始，世界造船完工量进入快速增长阶段。即使受到 2008 年金融危机的影响，2009 年世界造船完工量依然同比大幅增长，2010 年世界造船完工量同比增长 19.70%。造成上述情况的主要原因是在全球化不断深入的背景下，全球对海运运力的刚性需求很大，造船企业的手持订单充足，产能利用率较高。

②新接订单量

新接订单量被看作是造船市场以及国际海运市场的先行指标。因为，新船的建造周期较长，船东主要是基于对未来宏观经济走势和未来海运运力需求的判断来下新船订单的。新接订单量的周期性波动幅度较大，见下图：

1996 年-2010 年世界新接订单量（百万载重吨）



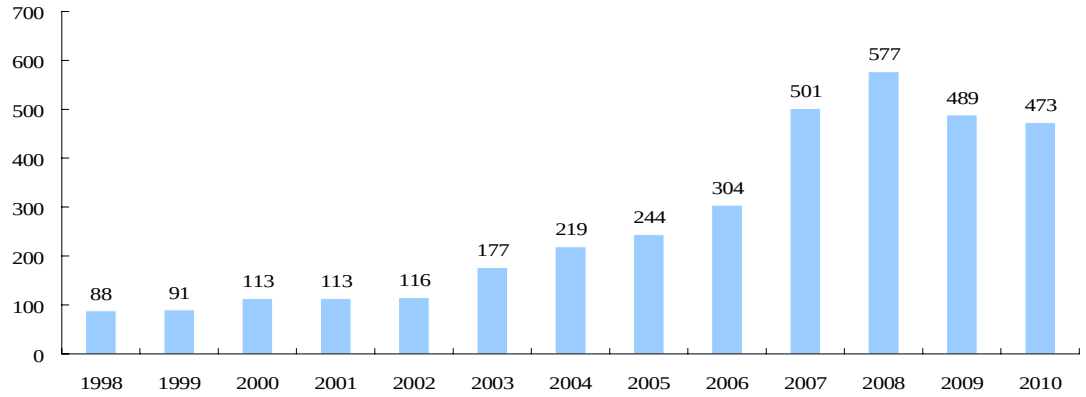
数据来源：英国克拉克松公司

本世纪以来，随着中国等新兴工业国家的快速发展，全球海运运力趋紧，海运价格也持续高涨。船东纷纷下单建造新船，扩充运力，2007 年度世界新接订单成交量达到顶峰，为 2.41 亿载重吨。2008 年发生的金融危机使得全球经济陷入衰退，2008 年度和 2009 年度的新接订单量也因此急剧下降。自 2009 年下半年开始，船东对未来经济走势逐步恢复信心，加快了在当下较低价格水平下建造新船的步伐。2010 年度，世界新接订单量为 12,060 万载重吨，同比增长 188.10%，为历史上第四高位，复苏势头明显。

③手持订单量

三大指标具有内在的逻辑关系，期末手持订单量＝期初手持订单量－期间造船完工量－期间撤单量＋期间新接订单量。因此，手持订单量可以反映船舶企业的可持续发展能力。近几年，世界手持订单量情况如下图：

1998 年-2010 年世界手持订单（百万载重吨）



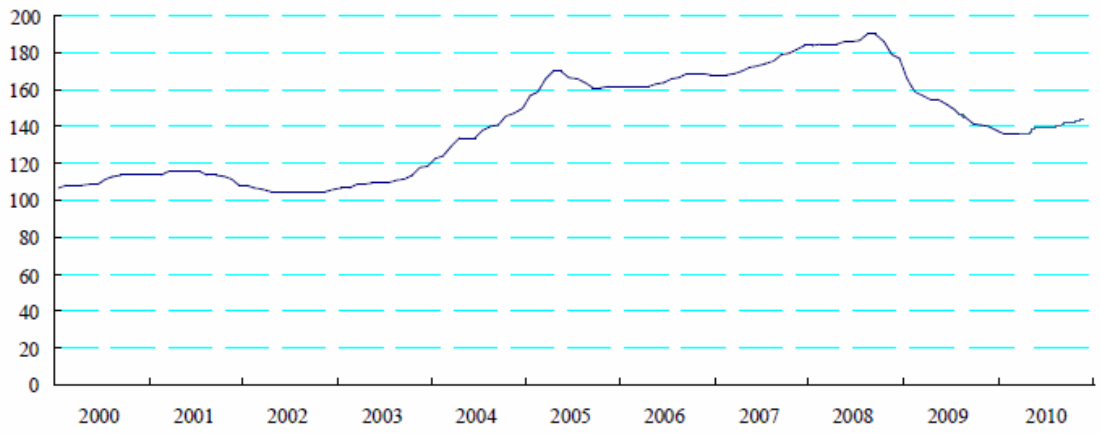
数据来源：英国克拉克松公司

进入二十一世纪，由于年度新接订单量远超过造船完工量，世界手持订单量逐年增长，2008 年达到历史高峰 57,710 万载重吨。2009 年，受金融危机的影响，世界新接订单量的大幅缩减，使得世界手持订单量同比下降。截至 2010 年底，世界手持订单为 47,260 万载重吨，较 2009 年底基本持平，而世界造船完工量则持续上升，这表明世界手持订单在经历了 2009 年的大幅下降后已经企稳复苏。

（2）新船价格指数

新船价格是由造船市场的供求关系决定的。钢材价格、主机价格、劳动力成本等因素也对新船价格产生影响。2000 年至 2010 年克拉克松新船价格指数如下：

2000 年-2010 年克拉克松新船价格指数



数据来源：英国克拉克松公司

克拉克松新船价格指数由 2007 年年初的 168 点上涨至 2007 年底的 184 点，创历史新高。2008 年至 2009 年，在金融危机的影响下，新船价格指数在 2009 年底降至 138 点，较 2008 年下降约 22%。2010 年，克拉克松新船价格指数保持

了上涨趋势，并在年底达到了年内最高点 142.4 点。分船型的新船价格变动情况如下表：

2005 年-2010 年世界主要船型新船价格变动情况表

单位：万美元

船型	级别	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年	2010 年
油船	30 万 DWT	12,000	12,900	15,500	15,000	10,100	10,500
	15 万 DWT	7,100	8,050	9,550	9,100	6,250	6,680
	11 万 DWT	5,850	6,550	7,700	7,500	4,900	5,700
散货船	17 万 DWT	5,900	6,800	9,700	8,800	5,600	5,700
	7.5 万 DWT	3,600	4,000	5,500	4,650	3,380	3,450
LPG 船	7.8 万 CBM	9,000	9,200	9,300	9,200	7,200	7,280
LNG 船	14.7 万 CBM	20,500	22,000	22,000	24,500	21,150	20,200
集装箱船	1100TEU	2,300	2,200	2,750	2,500	1,900	2,150
	3500TEU	5,250	5,700	6,300	6,000	3,600	4,950
	4500TEU	6,750	7,100	8,000	7,750	5,630	6,400
	6350TEU	8,900	10,100	10,650	10,000	6,650	7,950
克拉克松价格指数（期末数）		**162**	**168**	**184**	**177**	**138**	**142**

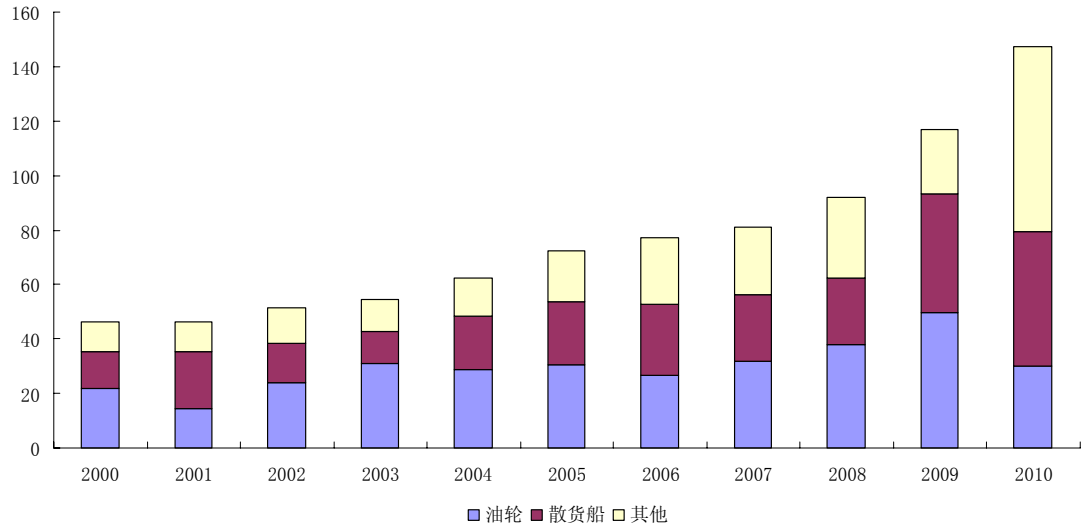
数据来源：英国克拉克松公司

2010 年度，集装箱船价格的涨幅位列各类船型之首，其中 3,000TEU 以下的支线集装箱船的价格涨幅最高。根据克拉克松的统计，2010 年 2,750TEU 集装箱船价格较 2009 年增长 40.7%，2,000TEU 集装箱船价格增长 23.5%，1,700TEU 集装箱船价格增长 28.3%。可见，集装箱船价格的持续走强是导致新船价格指数上涨的主要原因。

（3）船舶交付量

由于船舶建造周期较长，在造船企业产能不能满足市场需求和预期未来世界经济持续增长的情况下，船东和造船企业双方都乐于接受远期交付的新船订单。2008 年之前，由于海运价格的上涨，船东购船意愿上升，造船企业也纷纷扩产增能，这使得近年来世界船舶交付量也持续增长。2008 年，受金融危机的影响，船东出现融资困难而推迟了一部分新船的交付时间，这在一定程度上影响了船舶交付量。2010 年，世界船舶交付量达到 14,730 万载重吨，同比增长 25.90%。根据克拉克松的预测，2011 年世界船舶交付量将与 2010 年基本持平。

2000 年-2010 年世界船舶交付量（百万载重吨）



数据来源：英国克拉克松公司

3、市场容量

（1）全球造船市场容量

①总体情况

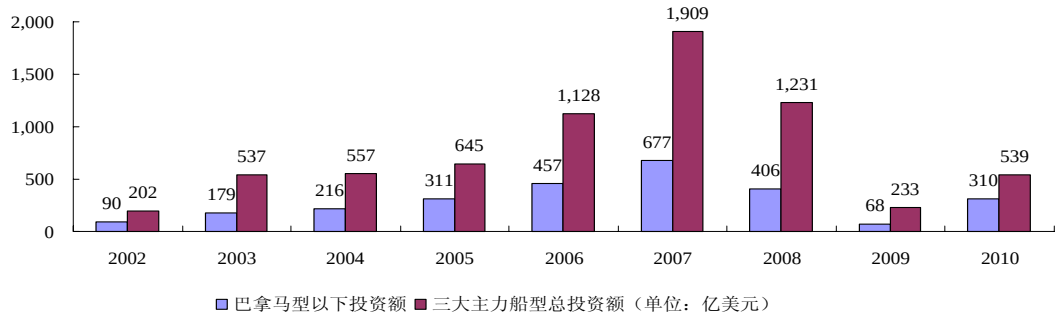
船舶作为国际贸易的主要运输工具，其市场容量巨大。造船订单量是反映造船市场容量的指标，其包括新接订单量和手持订单量。新接订单量反映的是船东对未来运力供给的预期，其受多种因素影响，无法准确反映造船市场的容量。由于船舶的建造周期较长，手持订单量更能反映某一时点造船市场容量。从 2000 年开始，以手持订单量反映的全球造船市场容量开始进入快速增长时期，目前仍保持在较高水平，具体详见前文近年来世界手持订单量数据。

二十一世纪前十年是造船行业发展迅速的时期。2002 年至 2010 年，全球对造船市场的年平均投资额约为 1,100 亿美元，2007 年更是达到历史最高值的 2,615 亿美元。在经历了 2009 年的低迷后，2010 年全球船舶建造市场复苏迅速，全年造船市场的投资额为 717 亿美元，同比增长 136.7%。

②支线船舶（巴拿马以下级别）建造市场容量情况

支线船舶运输是水路运输行业的重要组成部分。随着国际间贸易量的增长和对货物周转速度要求的提高，各大港口需要大量的支线船舶运力与之匹配，以实现港口货物的快速集散，降低货物的压港风险。可见，支线船舶的运力在一定程度上制约着港口的实际吞吐能力。从 2002 年到 2007 年，全球对巴拿马级以下支线船舶的投资额逐年上升。2010 年，全球对巴拿马级以下船舶的投资热情更是高涨，全年投资额为 310 亿美元，占三大船型总投资额之比为 57.51%，见下图：

2002 年-2010 年全球三大主力船型投资额



注：上图数据只包括集装箱船、散货船和油轮三大主力船型。

数据来源：英国克拉克松公司，国信证券研究所

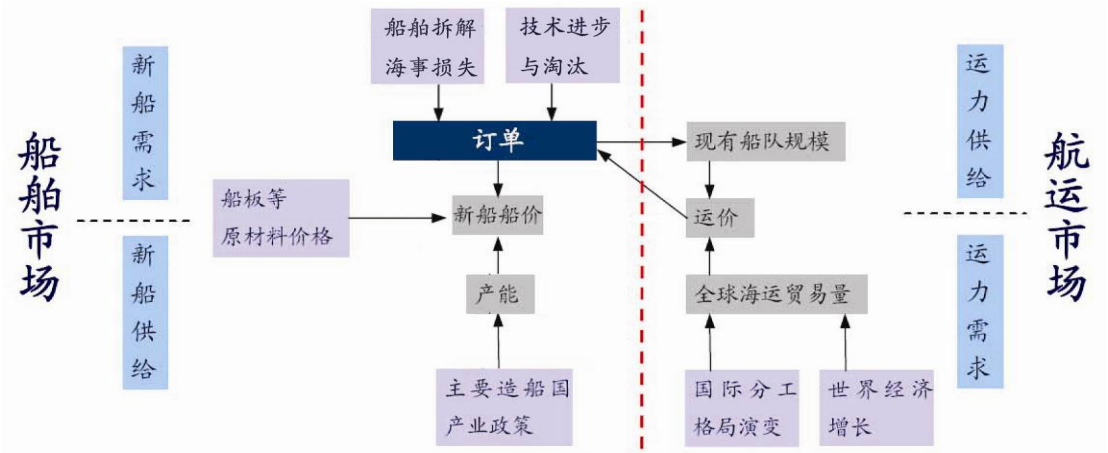
2002 年至 2010 年，全球对支线船舶建造市场的年均投资额约为 300 亿美元，占同期三大主力船型建造市场年均投资总额的三分之一强，市场份额较大。

造船市场容量与全球经济和海运贸易量密切相关。因此，随着全球经济和海运贸易量的持续增长，未来造船市场容量也将相应增长。

（2）影响造船市场容量的因素

对于新船的需求，直接取决于三个因素：一是全球海运贸易增量，这是由于全球海运贸易量的增加会相应要求现有船队提高运力；二是船舶拆解量，由于船龄或技术淘汰等原因导致船只的废弃，需要现有船队通过增加新船补充运力；三是现有船队规模。另外，造船行业市场容量也受到船舶海事损失、新船价格、运价、技术进步与淘汰和造船业的法律与法规的变化等因素的影响，如下图：

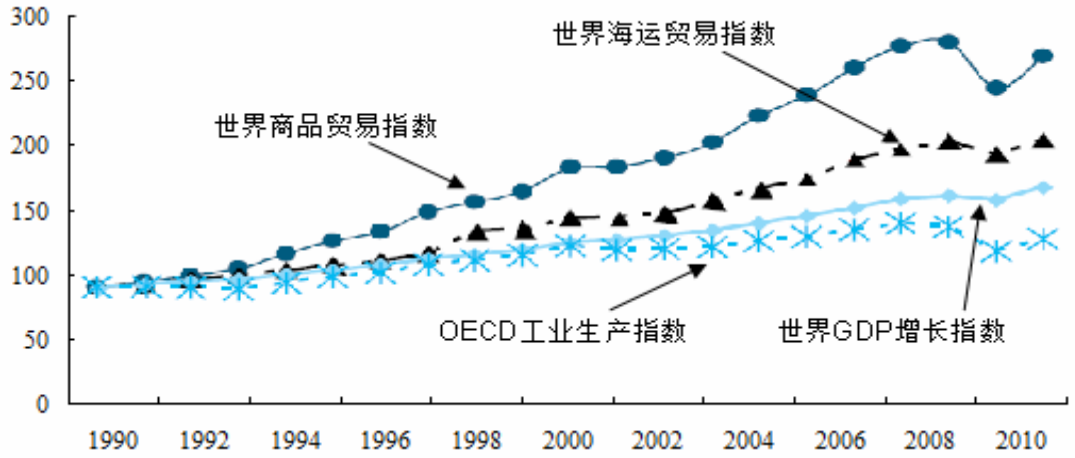
造船市场与航运市场关系示意图



①世界海运贸易情况

世界海运贸易量与世界经济发展状况密切相关，见下图：

1990-2010 年世界 GDP 增长指数、OECD 工业生产指数及世界海运贸易量指数走势图（1990 年=100）

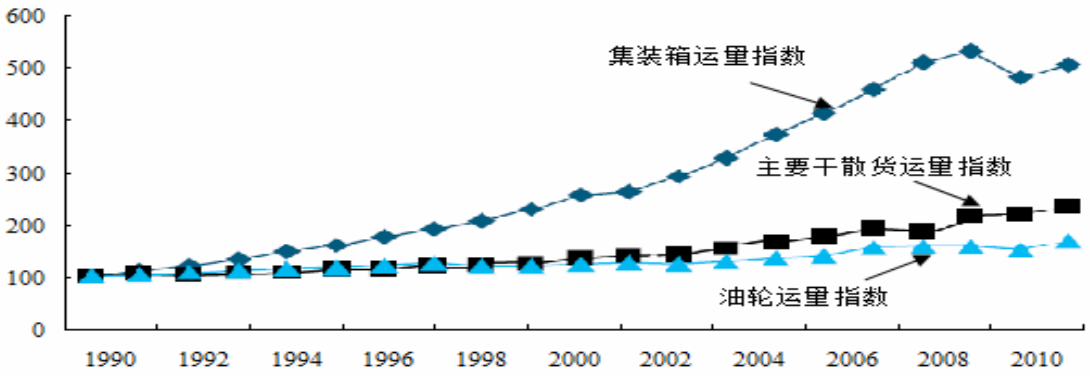


资料来源：联合国贸发会《2010 世界海运贸易回顾》

总体来看，世界经济在过去二十年间保持了良好的发展态势。伴随世界经济发展步伐的是依托各自比较优势而形成的国际分工格局不断强化。国际分工的强化进而导致了全球贸易依存度由战后初期的 7%上升到目前的 23%。与上世纪 90 年代不同的是，包括中国、印度、巴西等国在内的发展中国家经济强劲增长是二十一世纪世界经济发展的新动力。在 2000～2005 年，发展中国家在全球贸易的出口总量中已占到 66%，发达国家占 21%，而在此前 10 年（1990～2000 年），发达国家在全球贸易出口量中占到 70%，发展中国家约为 25%。

作为国际间货物流通的主要方式，世界海运贸易量也随着世界经济的持续增长而增长。在过去三十年中，除个别年份外，世界海运贸易量均保持了增长。在经历了 2009 年的下降后，2010 年世界海运贸易量达到 823,800 万吨，为历史新高。其中，世界海运贸易的集装箱化趋势也越发明显。在过去二十年中，全球集装箱运量年均增长约为 10%，增速要远超过其他海运贸易方式，见下图：

1990-2010 年全球集装箱、油轮和主要干散货运量指数（1990 年=100）

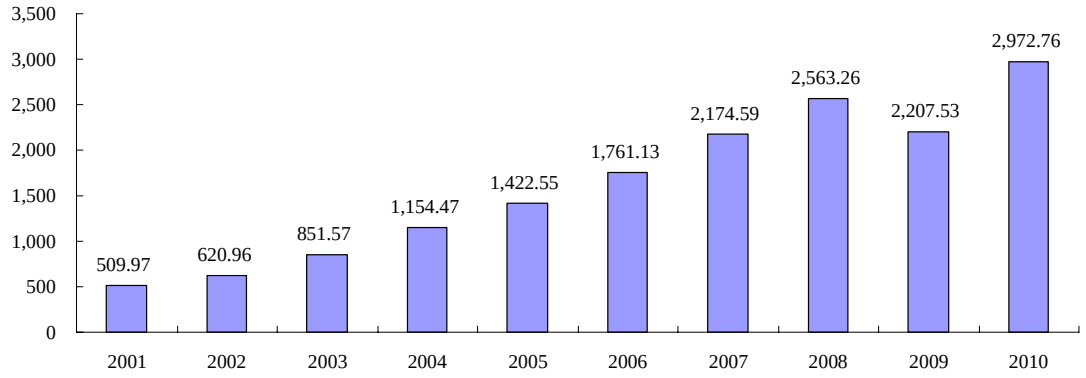


资料来源：联合国贸发会《2010 世界海运贸易回顾》

由于周期性波动的原因，2008 年全球 GDP 增长 2.0%，世界商品出口总量增

长 2.0%，世界海运贸易量增长 3.6%，均低于上年水平。全球 GDP 在经历了 2009 年的衰退后（增长－2.03%），2010 年全球经济逐步走向复苏。2010 年中期 IMF 调高了全年经济增长速度至 4.6%，并预测 2011 年增长 4.3%；与之相应的是，2010 年全球商品贸易总额强劲复苏，其中中国的进出口贸易总额达到历史最高值（见下图）。这充分反映了全球经济的复苏趋势，并为全球航运市场和造船市场的复苏提供了坚实基础。从长远来看，经济全球化依然是未来的发展趋势，并将进一步深化，全球海运贸易量也将随之保持增长。

2001 年-2010 年中国进出口贸易总额（单位：十亿美元）



数据来源：Wind

②拆船情况

每条船舶都有其使用寿命，船舶在服役一定年份后，由于性能老化和安全性降低的原因，都会被船东报废。一般而言，船舶从交付使用到报废的时间为 20~30 年左右，最长可以到达 33~35 年。另外，由于船队船龄分布的要求、货运市场的变化、法律法规的变化和技术进步，船东也会对没有达到报废船龄的船舶进行淘汰。国际海事组织（IMO）2003 年海环会（MEPC）第 50 次会议通过的《国际防止船舶造成污染公约》（MARPOL 公约）修正案于 2005 年 4 月 5 日开始生效，要求淘汰目前的单壳油轮，使用安全性和环保性更高的双壳体油轮。

从世界船队的船龄分布表中可以看出，截至 2010 年 1 月 1 日，平均船龄最小的船型是集装箱船，为 8.72 年，且有 38.9%吨位的集装箱船的船龄小于 5 年，只有 8.4%吨位的集装箱船的船龄在 20 年以上。杂货船的平均船龄是所有船型中最长的，达到 21.4 年，且超过 20 年的杂货船占有 50.8%。在船舶集装箱化的趋势下，未来部分杂货船和其他船型将被集装箱船替代。

世界船队的船龄分布（截至 2010 年 1 月 1 日，载重吨占比）

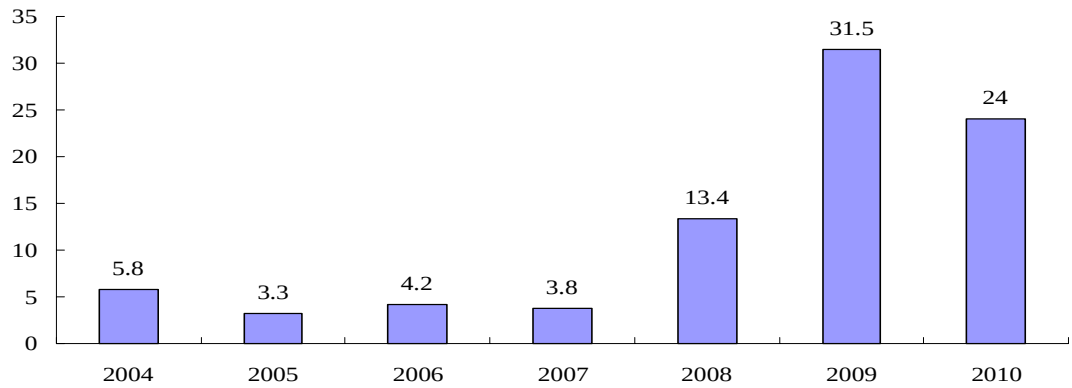
船型	0~4 年	5~9 年	10~14 年	15~19 年	20 年以上	平均船龄（年）
所有船型	28.8	22.2	15.8	11.7	21.5	13.35
油轮	31.8	28.2	16.7	13.0	10.2	10.13
散货船	25.2	19.4	15.7	12.4	27.4	13.77
杂货船	16.1	9.8	13.5	9.8	50.8	21.4
集装箱船	38.9	26.0	17.2	9.5	8.4	8.72
其他	28.3	14.1	11.3	8.4	37.9	17.47

注：1、统计对象为 100 总吨以上的船舶；2、假定船龄在每个船龄期之间平均分配，20 年以上船龄期的中点为 23.5 年。

数据来源：联合国贸发会《2010 世界海运贸易回顾》

据克拉克松的统计，截至 2007 年年底，全球有 3,500 万总吨的旧船因为船龄高和无法达到航运法规标准而等待被淘汰和送到拆船厂进行拆解。2008 年金融危机爆发后，出于船队更新的考虑，拆船量大幅度增长。2009 年度，全球拆船量为 3,150 万载重吨，是近 13 年来的新高。2010 年度，由于集装箱船和散货船运力需求大幅反弹，全年运费处于较高水平，船东报废旧船也较为谨慎，全年的拆船量下降。未来几年随着大批船只报废期的来临，船队更新速度将会加快，对新船的需求量也将随之增加。

2004 年-2010 年世界拆船量（百万载重吨）



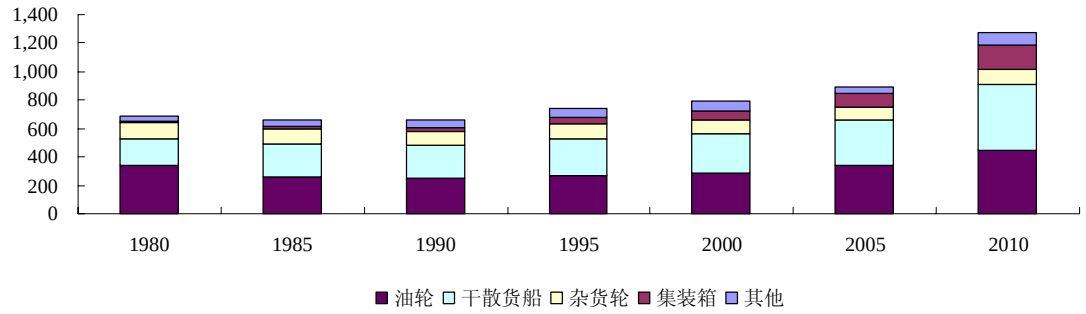
数据来源：英国克拉克松公司

③世界船队规模

自 2003 年以来，随着世界经济的不断向好，以及新兴国家的经济迅猛发展，世界海运贸易量持续增长，促使全世界的航运企业不断增加投入。由于新造船舶量大于拆船量，这直接促进了世界船队规模的迅速扩大，截至 2010 年 1 月，世界船队规模已达到 12.76 亿载重吨，较 2005 年，世界船队规模总吨位增长了

42.37%，其中集装箱船增长了 72.45%。

1980 年-2010 年世界船队规模（百万载重吨）



数据来源：联合国贸发会《2010 世界海运贸易回顾》

从上文分析可知，世界经济发展状况和世界海运贸易量是决定造船市场容量的根本因素。随着 2010 年-2011 年全球经济的逐步复苏，以及全球化分工的深入，未来造船市场容量将稳步增长。

（三）行业特点和发展趋势

1、行业特点

（1）全球性竞争特征

船舶作为国际贸易最主要的运输工具，其需求范围是全球性的；船舶建造工业则会因要素禀赋的比较优势不同而集中在少数国家。船舶的需求和供给特点使得船舶产品在全球范围内进行流通。因此，造船企业在分享全球市场的同时也将面临来自世界各地的竞争。

（2）产品结构复杂

船舶是一种定制化的产品。船东根据运输标的、通行航道、成本的不同来定制不同型号、不同技术水平的船舶。船舶可根据不同的用途分为 16 大类，每一类别又可根据载重吨分为多种种类，详见本节“二、发行人所处行业基本情况之（二）行业市场情况之 1、行业概览之（1）船型分类”。因此，单个造船企业无法生产也无需（从成本和收益角度考虑）生产所有类型的船舶，而是根据自身的生产规模、技术优势等条件来选择某一细分市场。

（3）单个造船企业所占市场份额较低

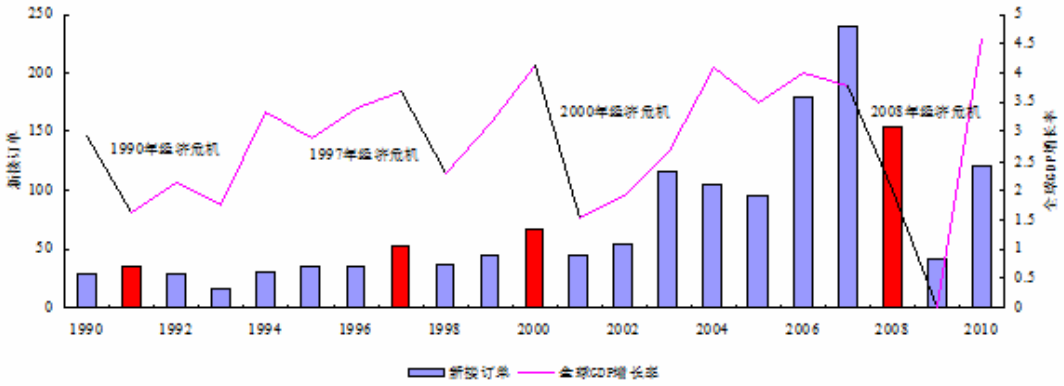
世界造船行业以向中国、韩国、日本集中，这三个国家手持订单量占世界的比重在 90%左右。上述三个国家前 10 名造船企业的手持订单量占各自国家的比重也都在 50%以上。然而，由于全球造船市场容量很大且船舶建造周期较长，从全球范围来看，单个造船企业的市场份额较低。以 2009 年 9 月底的手持订单量

来测算，手持订单量最大的现代重工（韩国）占全球份额为 6%，其余绝大多数造船企业的市场份额低于 1%。

（4）周期性特征

船舶具有较长的建造周期和使用周期，这使得下游航运业的运力增减无法根据市场需求灵活地做出调节。航运业主要承担大宗商品在全球范围内的流通，而大宗商品的供需状况与宏观经济的走势密切相关。因此，产业链上下游之间的传导机制使得造船行业具有明显的周期性特征。随着自身及下游航运业的金融属性加强，造船行业的周期性波动更为剧烈。

从历史上看，造船行业的周期性波动与全球经济走势是一致的，全球经济的每一次危机都会引起造船行业的波动。从 1990 年以来，造船行业受经济危机影响的调整期一般为两年，第三年开始全球新接订单逐步恢复，见下图：



数据来源：英国克拉克松公司，世界银行

宏观经济的周期性波动是客观规律，造船行业无法完全平滑因宏观经济周期性波动引起新船市场需求的起伏变化。2008 年度金融危机使得全球经济发展陷入低谷，全球造船行业也受到较大冲击。2009 年世界新船成交量月均成交量仅为 250 万载重吨左右，并且造船企业的手持订单出现了延期交付、降价、撤单的情况。全球船市自 2009 年下半年以来有了较明显的复苏，2010 年世界新接订单同比增长 185.8%。

2、行业发展趋势

（1）现代造船模式将被大范围推广

现代造船模式是以中间产品为导向的分道造船模式，其体现的是先进的工程技术和科学管理方法。在现代造船模式下，造船企业可以获得少品种大批量的生产效率。目前，韩日大型造船企业已采用现代造船模式，而我国大多数造船企业仍采用传统的造船模式，这使得我国造船行业的生产效率远低于日韩的水平。因

此，未来我国要从造船大国发展成造船强国，现代造船模式需在我国大范围推广。

（2）船舶产品将实现分化，即干线船舶大型化和支线船舶先进化

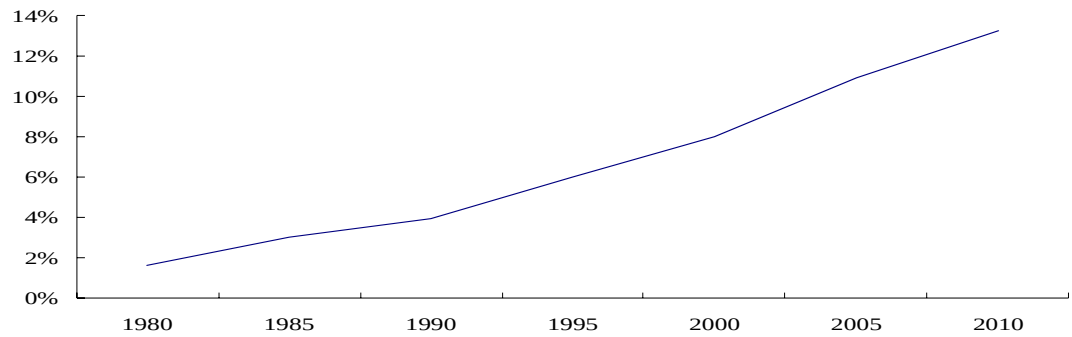
由于对港口码头尺寸、仓储容量、航道水深和集疏运能力的要求不同，干线船舶和支线船舶的发展将分化。干线船舶受航道和港口的影响较小，从经济性和运输效率角度考虑，并且随着各国主要港口的扩建和苏伊士运河、马六甲海峡两大国际通行水道的扩建，大型化发展是未来趋势。

支线船舶由于受航道和港口承受能力的限制，其大型化发展有一定极限。因此，支线船舶的发展趋势是优化内部设计、提升技术含量和节能环保等。船舶产品分化的发展趋势也使得造船企业出现分化，即以建造干线大型船舶为主的造船企业主要将进一步增加投资扩建船台、船坞以适应船舶大型化的发展趋势，而以建造支线船舶为主的造船企业则主要通过改进造船模式、提升建造工艺水平来强化自身优势。

（3）船舶集装箱化、多用途化

集装箱船自上世纪 60 年代出现，由于具有运输量大、装卸高效、货物耗损率低、水陆联运等优点，其船队规模增长迅速。在过去 20 年中，世界集装箱船队规模增长了 154%；与 1980 年相比，截至 2010 年 1 月份世界集装箱船队规模占世界船队规模的份额增长了 8 倍，为 13.24%，见下图：

1980 年-2010 年世界集装箱船队规模占比



数据来源：联合国贸发会《2010 世界海运贸易回顾》

随着集装箱和集装箱船建造技术的提高以及对集装箱运营管理水平的提升，众多原本用普通货轮或者用散货船装运的货物逐渐改用集装箱运输。根据克拉克松的统计，1980 年全球干货贸易量中仅 5.1%是用集装箱运输，2009 年该比例已上升至 24.3%。这极大提高了对集装箱船的需求。

此外，船东为了提高单条船舶的使用效率，倾向于订购通过简单改造便可用

于装载杂货、散货、集装箱等多种货物的多用途船舶。因此，除油轮和特殊商品运输船舶外，船舶的集装箱化或者多用途化是现代化运输发展的趋势。

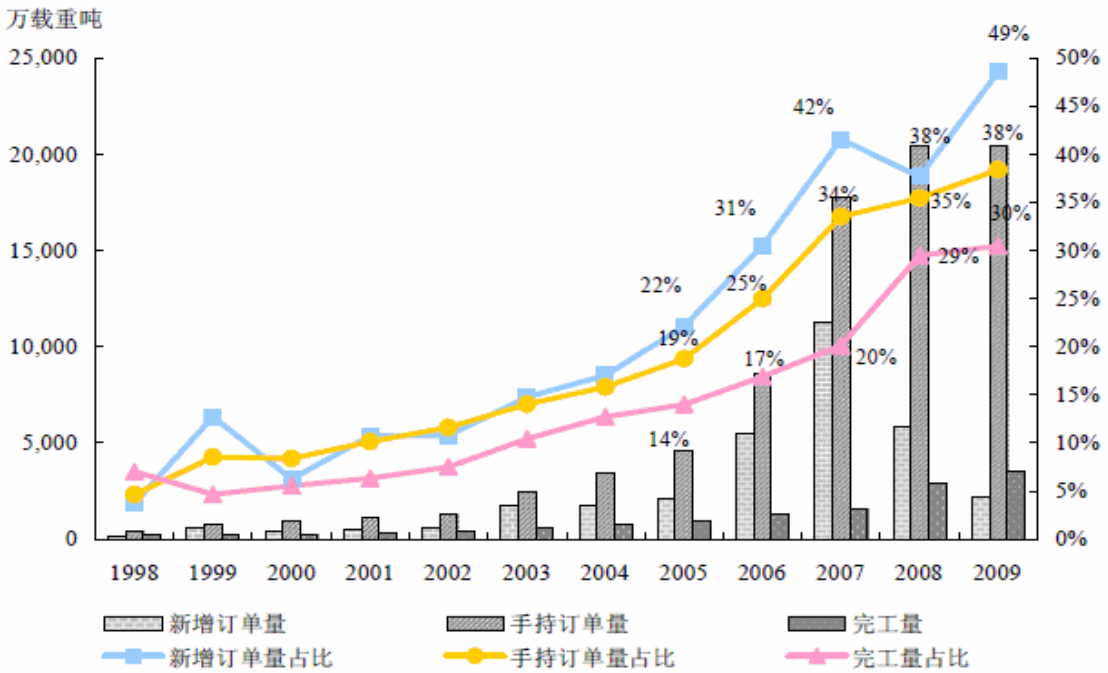
（四）我国造船行业的情况

1、我国造船行业的发展概况

（1）我国已成为造船业大国

我国是最早使用船舶并在历史上拥有先进造船技术和航海技术的国家之一。直到近代，由于闭关锁国，我国的造船工业开始落后于世界先进水平。从新中国成立到现在，我国的造船业实现了跨越式发展。改革开放之前，我国造船业是在苏联技术基础上的自我探索。改革开放之后，我国造船业开始逐步走向世界，向先进国家学习造船技术。进入二十一世纪，我国造船业逐步在成本、劳动力、产能等方面积累优势，并一举成为世界上最大的造船国家。

1998 年-2009 年我国三大造船指标发展示意图



数据来源：英国克拉克松公司、中国船舶工业协会、中国重工重组报告书

（2）世界造船中心向中国转移的趋势在加强

我国造船行业的发展史也是一部近代世界造船工业格局的变迁史。造船行业的转移与其他制造业的转移具有相似的轨迹。从区域来看，世界造船中心在 20 世纪 50 年代完成了由西欧到东亚的转移；从国家来看，世界造船中心在近百年的时间里经历从英国到日本然后到韩国再到中国的过程。

中国成为世界造船中心是趋势所向，其内在因素主要有：要素比较优势明显、装备制造能力提升和经济地位的强化。首先，我国具有庞大的技术工人数量，劳动力成本相比于欧美、日韩有明显优势；我国钢材供应量充足，价格也相对较低。其次，经过改革开放 30 多年的发展，我国的装备制造能力有了很大提升，这使得我国的造船行业可充分享受相关产业拥有的协同优势和规模优势。最后，我国作为全球最大的出口国，是全球各类商品的集散中心，并成为了世界经济增长的重要引擎，这是我国成为世界造船中心的根本所在。

造船行业具有明显的周期性特征，2008 年的金融危机使得全球造船行业陷入低谷。然而，此次造船行业的周期性调整有利于我国造船行业扩大市场份额、积蓄发展动力，进而加速世界造船中心向中国转移。在行业处于低谷时，我国造船业拥有的成本优势、岸线资源优势、内需潜力巨大的优势将更加突出。此外，我国政府从金融支持、扩大内需和技术升级等方面适时推出了船舶工业扶持政策。这使得我国船企相比于日韩船企拥有更强的抵御风险能力和发展动力。

2010 年度，我国三大指标所占份额全面超越韩国，均为世界第一，充分验证了上述趋势，见下表：

2010 年中国三大造船指标及市场份额

造船指标	数量（万载重吨）	占世界比重
造船完工量	6,121	44.9%
新订单量	5,845	48.5%
手持订单量	19,292	40.8%

数据来源：英国克拉克松公司

2、我国造船行业的竞争格局

我国造船企业众多，规模以上船舶工业企业有约 2000 家，这些企业均分布在沿江、沿海地区。我国造船企业的规模分化较为明显，企业性质各异，所选择的细分市场也不同。

（1）造船企业根据各自的市场定位选择不同的竞争战略

船舶产品的种类繁多，按用途的不同，船舶可分为 16 大类别，每一种类别又可按大小分为多种船型。一般而言，巴拿马型以上（含）的船舶为大中型船舶，主要用于干线运输；巴拿马型以下的船舶为中小型船舶，主要用于支线运输。

未来，船舶产品的发展将实现分化，即用于干线运输的船舶将向大型化发展，而用于支线运输的船舶将向先进化发展。由于这两类船舶在建造工艺、所需船台船坞规模、投资需求等方面存在较大差异，相应的造船企业也将选择不同的竞争

战略。定位于建造大型干线运输船舶的造船企业将采用高投入、大建设的竞争战略，以满足大型、超大型船舶开发与建造需要；而定位于建造中小型支线运输船舶的造船企业则采用改进造船模式、提升建造工艺的竞争战略，以强化自身在优势产品领域的竞争力。

我国大型造船企业由于投资规模大、单个船台产能高，从成本收益角度考虑主要建造巴拿马型以上的散货船、集装箱船和油轮，并开始建造超大型船舶。经过多年的发展，这些企业与日韩船企在建造大型船舶方面的差距逐步缩小。我国大型造船企业主要如下：

2009 年度，我国造船完工量前 10 名企业

序号	经营单位	造船完工量（万载重吨）	备注
1	上海外高桥造船有限公司	603.0	隶属中国船舶
2	大连船舶重工集团有限公司	388.7	隶属中国重工
3	江苏新时代造船有限公司	257.4	民企
4	江苏扬子江船厂有限公司	193.4	民企，新加坡上市
5	江苏熔盛重工集团有限公司	148.0	民企，香港上市
6	沪东中华造船（集团）有限公司	145.5	隶属中国船舶
7	舟山金海湾船业有限公司	127.6	隶属海航集团
8	南通中远川崎船舶工程有限公司	127.0	中外合资
9	渤海船舶重工有限责任公司	113.9	隶属中国重工
10	扬州大洋造船有限公司	113.1	民企

数据来源：中国船舶工业协会

我国中小型造船企业因受限于产能和造船设施则主要建造巴拿马型以下的散货船、集装箱船和油轮，这些企业通过在优势领域的深耕细作，逐渐形成了各自的优势产品。根据中国机电产品进出口商会船舶分会对 2008 年度我国船舶出口企业的统计来看，剔除其中的大中型造船企业后，我国主要的中小型造船企业（市场定位于中小型船舶的企业）有浙江造船有限公司、广州文冲船厂有限责任公司、浙江欧华造船有限公司、舜天船舶和福建省船舶工业集团公司等，具体如下：

2008 年度，我国船舶出口金额前 20 名企业

序号	经营单位	金额（美元）	市场定位	企业性质
1	大连船舶重工集团有限公司	1,650,846,855	大中型船舶	国企
2	上海外高桥造船有限公司	1,284,448,554	大中型船舶	国企
3	中国长江航运集团对外经济技术合作公司	926,842,258	船舶贸易	国企
4	沪东中华造船（集团）有限公司	700,163,905	大中型船舶	国企

序号	经营单位	金额（美元）	市场定位	企业性质
5	江苏新时代造船有限公司	693,958,293	大中型船舶	民企
6	广州广船国际股份有限公司	662,247,709	大中型船舶	国企
7	上船澄西船舶有限公司	526,887,000	大中型船舶	国企
8	江苏扬子江船厂有限公司	455,962,427	大中型船舶	民企
9	南通中远川崎船舶工程有限公司	442,560,800	大中型船舶	中外合资
10	广东省机械进出口股份有限公司	404,860,316	船舶贸易	国企
11	常石集团（舟山）大型船体有限公司	368,129,230	船体制造	外企
12	浙江造船有限公司	348,230,000	中小型船舶	国企
13	厦门船舶重工股份有限公司	319,405,637	大中型船舶	国企
14	江苏苏美达船舶工程有限公司	300,946,000	船舶贸易	国企
15	广州文冲船厂有限责任公司	299,261,375	中小型船舶	国企
16	浙江欧华造船有限公司	284,661,381	中小型船舶	民企
17	江南造船（集团）有限责任公司	275,032,374	大中型船舶	国企
18	江苏舜天船舶股份有限公司	253,795,500	中小型船舶	国企
19	福建省船舶工业集团公司	242,489,760	中小型船舶	国企
20	中国船舶工业贸易公司	213,028,559	船舶贸易	国企

数据来源：中国机电产品进出口商会船舶分会

综上分析，船舶市场容量巨大且是一个全球性的充分竞争行业，国内造船企业根据自身的竞争优势在不同的细分市场中参与市场竞争。国内大型的造船企业主要建造大中型船舶，与中小型造船企业在产品结构方面存在较少的直面竞争。因此，我国造船企业既是在各自细分市场中相互竞争又是相互补充的关系。

（2）国有造船企业是主导力量

我国造船行业中主要包括三类企业：国有船企、中外合资船企和民营船企。国有造船企业是我国造船行业的主导力量，占据较大市场份额；中外合资船企在造船技术和造船模式方面具有较强优势；少数大型民营造船企业作为后起之秀发展势头甚猛，而多数民营船企规模较小，竞争力较弱，详见“2009 年度，我国造船完工量前 10 名企业”和“2008 年度，我国船舶出口金额前 20 名企业”两张表格。

中国船舶工业集团公司和中国船舶重工集团公司我国两家最大的造船集团，其下属船厂具备较强的造船能力。江苏熔盛重工集团有限公司、扬子江船业（控股）有限公司和江苏新时代造船有限公司等大型民营船企近年来产能扩张迅速。

国有造船企业成为我国造船行业主导力量的原因主要有：一是造船历史悠久，在人才、技术和市场方面有了较深厚的积累；二是依托大型集团公司，具备良好的银行信用和融资渠道，适应了造船资本密集型特征。

（3）区域竞争情况

岸线资源是决定某一区域造船行业竞争优势的关键所在。我国东部沿海和长江沿岸是造船企业集中的区域，包括江苏、浙江、上海、辽宁、山东和福建等省份。

长三角地区是我国造船行业最为发达的地区，其中江苏是我国最大的造船省份。长三角地区作为我国经济最发达的区域，其在拥有天然岸线资源的同时，还具备较发达的装备制造工业、金融服务业、造船所需的技术人员（包括设计人员和熟练技工）和广阔的市场空间等软件和硬件优势。上述条件使得长三角地区的造船行业在全球范围内具有较强的竞争优势。

3、影响我国造船行业发展的有利和不利因素

（1）有利因素

①产业政策

近年来，我国制定了一系列支持船舶行业发展的产业政策，详见本节“二、发行人所处行业基本情况之（一）行业管理体制和产业政策之 2、产业支持政策”部分。

②世界造船中心向中国转移

世界造船中心向中国转让是必然趋势，2008 年的金融危机加速了这一趋势。中国成为世界造船中心体现了我国造船工业的整体竞争实力。未来，我国将实现从造船大国向造船强国的跨越式发展。国内的船舶配套工业和船舶设计行业都将逐步发展壮大，这将使我国造船行业的规模优势进一步深化，从而有利于我国船企参与全球竞争，获取更多订单。

③市场需求

2000 年以来，国内外造船市场需求旺盛，为中国船舶工业提供了广阔的发展空间。由于世界经济和海运量稳定增长，以及大量老龄船舶需要更新，国际造船市场受新增需求与更新需求的双重推动，在 2003~2007 年新造船成交量保持较高水平。同时，随着我国经济快速发展，对外贸易量大幅增加，中国远洋运输（集团）总公司、中国海运（集团）总公司、中国对外贸易运输（集团）总公司等国内主要船东对新船的需求也十分旺盛。此外，海洋渔业、海洋运输业、海洋油气业等传统海洋产业也得到了进一步发展，勘探平台、采油平台及浮式生产储油船（FPSO 船）等海洋工程船舶的市场需求十分强劲。

④劳动力、资金、技术方面的优势

船舶工业是劳动力、资金、技术密集型产业，其中劳动力成本的高低是决定一个国家造船产业竞争力强弱的重要因素之一。与发达国家相比，我国拥有丰富的劳动力资源，具有低劳动成本的明显优势。当前，我国工业化进程已进入中期阶段，既保持着发达国家所没有的劳动力资源和低劳动成本优势，又具有其他发展中国家尚不具备的技术、资金和工业基础等优势。

（2）不利因素

①造船模式落后日韩

世界船舶行业发展至今，包括流程管理、技术管理、成本管理和人员管理等各个方面的综合管理水平成为船舶企业之间竞争的关键所在。我国的大多数造船企业仍采用传统的造船模式，与日韩船企采用的现代造船模式在管理水平、生产效率方面有较大差距。目前，我国造船行业的劳动效率仅为韩国的 30%左右。

②船舶设计水平远远落后于发达国家

我国在船舶性能和结构数据库、船舶性能和结构的综合优化设计、船舶结构直接设计计算方法等船舶共性和基础技术方面，都与先进造船国家存在着巨大差距。我国还没有对高技术、高附加值船舶的性能和结构先进技术开展系统研究，设计图纸不得不从国外引进或与国外联合设计；有些新船型产品设计才刚起步，不具备独立参与市场竞争的能力；在船型开发和船舶设计技术方面，真正属于我国自行设计的船型较少；在设计技术、设计手段上也较为落后，设计周期长，自主创新能力低。国内大部分造船企业在船型的设计方面基本依赖于国内的一些设计院和国外的设计机构等。

③配套产品能力不足

随着我国造船业发展不断提速，船舶配套业严重滞后的问题更加凸显。近年来虽突破了一些重点船用配套设备关键制造技术，填补了一系列国内空白，但是大型船用配套设备和关键零部件生产能力不足，难以满足市场的需求。加上缺乏核心技术，无自主知识产权的船用设备品牌产品，没有建立完整的售前售后技术服务体系等问题都成为制约船舶本土化船用设备装船率提高的主要瓶颈，也制约了船舶建造企业的发展和产能的发挥。

④高级人才短缺

受船市兴旺和造船生产规模迅速扩大的影响，船舶工业全部从业人员平均人数逐年提高，但造船企业中高级管理人员和技术人员数量明显不足，有经验的技术工人严重短缺，高级人才的短缺问题已成为制约我国船舶工业的稳定发展的因素之一。

⑤高附加值产品较少

我国在建造高附加值和高技术含量船舶方面仍需进行较长时间的技术积累和经验积累。目前，我国船企的产品结构中主要以散货船、矿砂船、油轮等低附加值产品为主，而日韩船企主要以生产集装箱船、LPG 船、LNG 船等高附加值产品为主。

⑥人民币持续升值对船舶工业的冲击和影响

2005 年 7 月汇改以来，人民币升值幅度已超过 20%。虽然造船企业通过争取较高的船舶合同首付款比例提前结汇或采取汇率保值等措施降低了汇率风险，但是汇率变动对船舶工业影响仍然较大。目前我国手持船舶订单中 85%以上为出口船舶，绝大部分都是以美元计价的远期合同，而且人民币升值幅度有可能进一步扩大，对船舶工业的生产经营和经济效益将产生更大的冲击。

（五）行业技术水平

1、造船模式发展水平

（1）造船模式的发展

造船模式是指组织造船生产的基本原则和方式，这既反映对产品作业任务的分解原则，又反映作业任务分解后的组合方式。造船行业通过对历史上造船方式进行归纳，总结出 4 种造船模式，见下表：

发展时序	传统造船工业		现代造船工业	未来造船工业
造船模式	整体造船	分段造船	分道造船/集成造船	敏捷造船
主导技术	铆接技术	焊接技术	成组技术、信息技术	智能技术
工程状态	船体散装 船台舾装 全船涂装	分段建造 现行舾装 预先涂装	分道建造、区域舾装 区域涂装、壳舾涂一体化	动态组合 建造过程仿真 模块化、数字化

在整体造船模式下，船体构件连接依靠“铆接技术”，即船体零件在车间内完成加工后，集中在船台上把各零件铆接成为整艘船体；该模式是按系统导向分解造船工程，其特点是多工种混合作业，相互干扰大，船台使用周期长，生产水平低。

在分段造船模式下，船体构件是在船台之外的场地利用胎架来完成分段制造，即“分段”，然后各分段上船台利用焊接技术总组成为整艘船舶；该模式是按系统、区域导向分解造船工程，其特点是施工过程中各作业工种按专业、系统的先后顺序组织施工，同一分段或区域的不同作业内容由不同的施工组织完成，难以组织专业化、流水化生产。

（2）现代造船模式：分道造船/集成造船

分道造船模式在分段总组原理的基础上，利用成组技术和信息技术，将结构或工艺过程相似的部件模块化，并组织流水线来生产模块化构件。这将使得原本多品种、少批量的船舶制造按流水作业方式来组织生产成为可能，从而获得批量化的生产效益；同时也使得船舶制造在更大范围、更广泛的领域实现社会化协作生产成为可能，为船舶制造企业生产增长方式的转变提供了更为广阔的空间。因此，船舶作为最终产品，其合成前的各个模块则被视为标准化的中间产品。通过充分利用信息技术在任务分解、数据交换等方面的优势，分道造船实现了中间产品生产的“空间分道”和整船总装的“时间有序”。综上所述，现代造船主要包括以下两个方面：

①模块化的船舶设计和建造理念

现代造船模式下首先必须进行的是以模块化的建造理念来对船舶进行生产设计，即利用成组技术和相似性原理，从生产作业性质、作业对象所处的空间位置、生产作业过程的相似内容、生产过程的作业时序等方面将船舶部件进行分类成组，并采用流水线方式进行专业化、标准化制造。

船舶的模块化设计水平和模块的建造水平是一个不断积累的过程。船企可以利用信息技术来累积模块化设计和建造过程中产生的各项数据，并不断进行数据库的自我修正，最终实现模块的高度标准化。

②高度总装化的管理理念

船舶的各个模块在不同空间完成制造后需要在船台上进行总装。由于船舶的内部结构复杂、所涉领域众多，整船在总装过程中需要先进的统筹管理水平。船企需借助信息技术来科学制定原材料采购计划、安排各个模块的生产进度和总装进度，以实现各个模块在总装顺序上无缝对接。船台是船舶企业的核心资源，通过模块化生产和高度总装化来建造船舶可缩短每艘船舶在船台上的占用时间，进而提高船台的利用效率。

目前，日韩的大型造船企业已采用现代造船模式，并开始研究未来造船模式。我国造船行业的船舶设计思想、建造策略和管理理念整体上仍处于较落后的水平，多数船企仍采用传统造船模式。这造成了我国造船行业的生产效率不高、生产高附加值和高技术含量船舶的能力不强的局面。

2007 年 7 月，国防科工委出台了《全面建立现代造船模式行动纲要（2006-2010 年）》，明确了发展我国现代造船模式的工作目标，并提出了相应的保障措施。

2、船舶设计水平

船舶设计一般分为基本设计、详细设计和生产设计。基本设计和详细设计是要解决“造什么样的船”的问题；生产设计是要解决“怎样造船”的问题。船舶设计是造船行业的前端，其引领着造船工业的发展方向。船舶设计能力也是造船企业自主创新能力的集中体现。具备基本设计和详细设计的造船企业有能力根据船东的具体需求来开发新船型；具备自主进行生产设计的造船企业由于对自身的生产状况更加了解，其在调整和优化建造计划方面更具优势。

目前，国外专业的船舶设计机构具备基本设计、详细设计和生产设计能力。我国除少数国有大型造船企业外，多数造船企业的船舶设计基础薄弱、关键技术储备不足，自身不具备船舶设计能力，而是将船舶设计外包给专业机构。因此，国内船舶建造厂商承接的船舶大多为国外专业机构设计。国外设计公司根据船东要求制作详细描述船舶规格和船舶总体功能的规格书（即基本设计和详细设计），并将相关设计方案交送船级社审核。造船企业依据经审核的基本设计和详细设计方案，由自身或聘请设计公司依据工厂的生产状况（设备、工艺、加工能力等）进行生产设计。造船企业依据生产设计方案安排生产和采购计划、制定建造周期。

3、建造工艺技术水平

造船模式的改进需要有具体的先进建造技术作为支撑，具体包括：高效焊接技术；造船精度控制技术；壳舾涂一体化技术；计算机辅助造船集成系统技术。

焊接技术是造船业的基本技术之一，该技术的先进和高效在很大程度上决定产品制造质量和效率。自动化和信息化技术在焊接领域的应用不断深入。目前，先进造船企业主要采用单面焊、两面成型自动焊、埋弧自动焊、垂直自动焊、二氧化碳焊、熔化咀焊和机器人焊接。

切割技术的先进性对于造船工艺水平和建造成本起着重要作用。目前，先进的切割技术主要包括数控火焰切割、数控等离子切割、激光切割、水切割、三维轨道切割、高精度平行切割、数控多轴管道相贯线切割等。

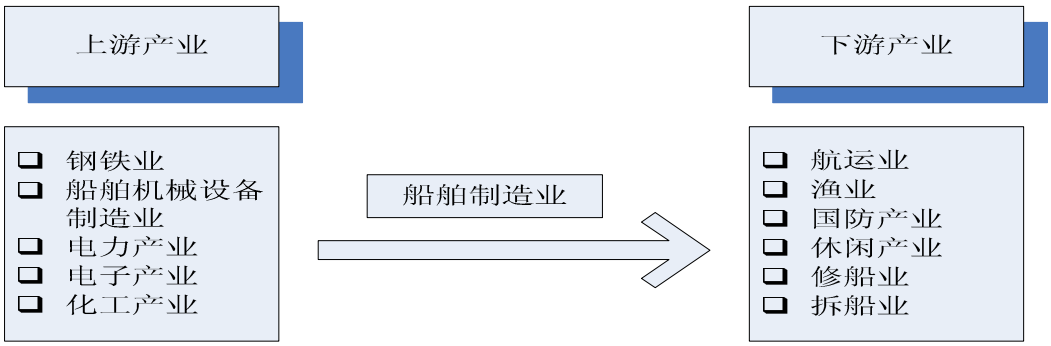
船舶涂装作业贯穿了造船的全过程，其通过阻止海水对船体的腐蚀可提高船舶的安全性、延长船舶的使用寿命。区域涂装技术和计算机辅助涂装技术被现代船厂广泛应用。

（六）造船行业与上、下游行业之间的关联性

船舶制造业具有极强的产业关联效应，它与钢铁、机械、化工、航运等数十种产业密切相关，由于其处于产业的中间状态，上游产业和下游产业尤其是钢铁业、船舶机械设备制造业和航运业的变动将对船舶制造业的发展产生一定的影

响。

上下游产业关系图



1、钢铁业

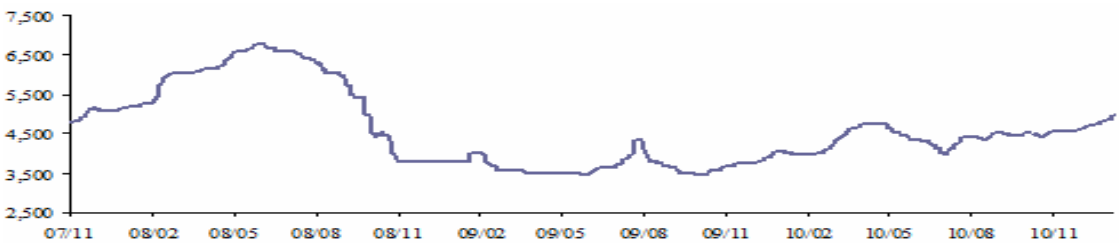
钢材是造船的主要原材料。由于造船技术存在差异，导致各国建造每修正总吨船舶所耗费的船板数量不同，而且不同船型的钢材消耗量也有差异，但平均算来，每建造 1 万修正总吨船舶需要的船板在 5,000~5,100 吨，钢材价格的变化将会直接影响船舶的价格以及船舶建造企业的经济效益。

一般来说，不管生产小船还是大船，船厂都愿意根据所造船舶的工艺要求，获得尽可能长和宽的船板，这主要是由于较长和较宽的船用钢板在满足相关船厂的建造工艺要求的前提下，可以将每个分段尽可能的建造的比较大，这样有利于减少焊缝，提高造船效率。随着造船生产组织高效化、船舶大型化、船舶生产高附加值化，为了减少焊接量，提高船体质量，船板的使用规格有大型化的趋势，板宽 3 米以上的用量将大幅上升。

目前，我国钢铁企业的船板供给已能基本满足国内造船企业的需求。近年来，我国钢铁企业通过改造原有中厚板生产线和新建了一批宽、中厚板轧机，使得我国船板产能大幅度提高，并且国内生产船板的骨干企业基本上能按船级社的有关规范要求，有能力生产一般强度的船体结构用钢。

从 2007 年以来，我国中厚板的价格经历的大幅波动。中厚板价格在 2008 年中期达到顶峰后开始下降，2010 年，中板价格处震荡上行阶段，见下图：

2007 年-2011 年 1 月上海市场 20mm 中板价格走势图（元/吨）



数据来源：Wind

2、船舶机械设备制造业

船舶机械设备制造业是现代造船工业的重要支撑和组成部分，对其起着举足轻重的作用，船舶设备配套价值占整个船舶交易额的 40%~60%左右。船用设备是影响船舶成本、性能、效益、质量的重要因素，其技术水平的高低，产品质量的优劣，直接关系到该国船舶工业综合实力和出口竞争力的强弱。

欧洲造船工业历史悠久，形成了强大的造船工业及船舶配套工业体系。近年来，虽然世界造船中心向中日韩转移，但欧洲仍具有很强的船舶配套工业实力，在技术和质量方面处于世界领先地位。全世界的主机几乎被欧洲的 MAN、瓦锡兰等公司垄断。日本和韩国的船舶配套业主要通过引进欧美国家先进技术，加以消化、吸收与创新，设备国产化率分别达到 98%和 85%左右，已经完全具备依靠自身发展的能力。

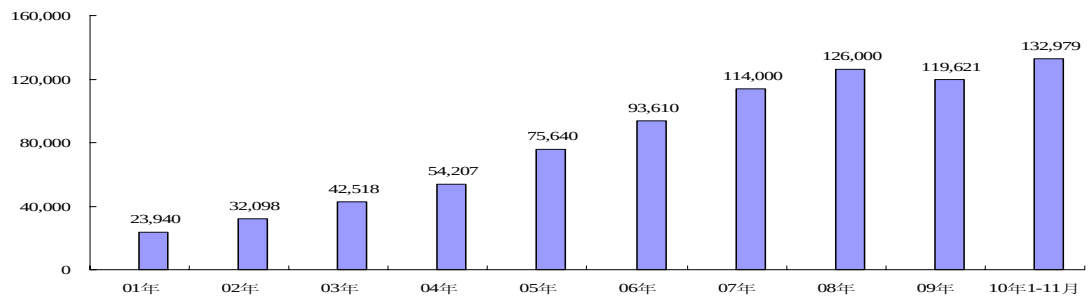
与国内快速发展的船舶制造业相比，我国船舶机械设备制造业的发展却较滞后，缺乏核心技术、品牌和完善及时的全球服务网络，综合配套能力低。我国船舶配套设备对外依赖程度非常高，目前自给率约为 30%，远低于日韩的水平，关键设备及部件受制于国外的一些企业。

《船舶配套业发展“十一五”规划纲要》制定了到 2010 年船用设备平均装船本土率达到 60%以上的目标，随着国家对发展船舶配套业的支持，将会使国内的造船企业直接受益。

3、航运业

航运市场对运力的需求状况直接影响上游造船行业的新接订单情况。因此，航运市场的景气度与造船行业的景气度直接相关。近年来，在经济全球化的带动下，航运市场发展迅速。公司的主要产品为集装箱船，以集装箱需求量为例，在经历了 2009 年的下降后，2010 年上半年开始复苏。2010 年 1-11 月，我国国内港口集装箱吞吐量已超过 2008 年全年水平，是历史同期最高值，见下图：

2001 年-2010 年 1-11 月国内港口集装箱吞吐量（千 TEU）



数据来源：Bloomberg

在集装箱运力需求大幅增长的作用下，我国出口集装箱运价自 2009 年中期开始经历了单边上扬的走势。截至 2010 年 8 月，我国出口集装箱运价指数已接近历史最高值，如下图：

2002 年-2010 年中国出口集装箱运价指数

数据来源：Bloomberg

下游集装箱运力需求增长和运价上涨也带动了对集装箱船的需求。2010 年，全球集装箱船新接订单 25.5 万 TEU，同比增长 169.27%。可见，航运市场的复苏为造船市场提供了坚实的保障。

（七）造船行业的进入门槛

1、政策门槛

2007 年 3 月 23 日，国防科工委正式颁布《船舶生产企业生产条件基本要求及评价方法》，并于 2007 年 10 月 1 日起实施。这部评价标准对我国目前的造船企业按照生产硬件、注册资本、技术和管理水平进行了资质划分，国防科工委将以此标准来规范行业管理、企业改造和新建船厂。

2007 年 8 月 24 日，国防科工委发布《船舶生产许可管理条例（草案）》征求意见的通告，这一制度实施在即。根据该生产许可管理条例规定，我国将实行船舶生产许可制度，未取得船舶生产许可的企业，不得从事船舶生产。同时，政府将支持发展先进船舶生产能力，促进船舶工业结构调整和产业升级。

2、资金门槛

造船行业是资金密集型行业。造船企业需要投入大量资金用于建设船台、船坞等基础设施和购置起重机、液压机等重型设备。由于船舶自身的价值很大，造船企业需要有足额的流动资金以保证建造过程的顺利推进。因此，足额的资金和良好的融资渠道是进入造船行业的门槛。

3、技术门槛

船舶不仅体积庞大，内部结构也异常复杂，其所涉及的技术领域包括机械、冶金、电子、电力、仪表、建材、石化等领域。造船企业一方面需要掌握上述各领域内的具体技术，另一方面还需掌握组织管理能力。

4、劳动力门槛

造船行业是劳动密集型行业。造船企业既需要大量机械、冶金、电子、电力等行业内的熟练及半熟练工人，还需要生产管理、信息管理等方面的管理人才。因此，熟练的技术工人和管理人才是进入造船行业的门槛之一。

5、资源禀赋—岸线资源门槛

造船企业均是建立在沿江、沿海区域。岸线资源是决定造船企业发展规模的主要因素。随着我国沿江、沿海地区的发展，优良的岸线资源日渐稀缺，这使得岸线资源成为进入造船行业的天然门槛。

（八）行业利润水平及变动情况

造船行业盈利状况的主要影响因素是新船价格和原材料成本。主机和钢材是造船行业最主要的原材料。根据中国船舶工业行业协会的统计，近三年来，我国造船行业的盈利情况如下：

年份	行业税前销售利润率	公司税前销售利润率
2008 年度	8.98%	16.98%
2009 年度	7.92%	15.29%
2010 年度	8.35%	8.61%

注：税前销售利润率=利润总额/营业收入

数据来源：中国船舶工业行业协会

从上表可知，公司 2008 年和 2009 年税前销售利润率均高于行业平均水平。2010 年度，公司税前销售利润率与行业水平基本相同的主要原因是当年度公司外购船舶实现的销售收入占比较大，扣除该因素后公司 2010 年税前销售利润率为 9.67%，仍高于行业平均水平。

三、发行人在行业中的竞争地位

（一）竞争地位

公司手持集装箱船订单均为 3,500TEU 以下的远洋支线集装箱船。根据克拉克松的统计，截至 2011 年 1 月底，公司手持集装箱船订单的载重吨总量在全球造船企业中排名第 19 位，在持有支线集装箱船订单的国内造船企业中排名第 2

位。

近三年，公司钢制非机动船出口数量和出口金额占全国总量的比例较高，见下表：

年份	出口量（艘）			出口金额（百万美元）		
	全国	公司	比例（%）	全国	公司	比例（%）
2008 年	644	75	11.65	664.85	150.60	22.65
2009 年	484	63	13.02	680.21	119.48	17.57
2010 年	373	41	10.99	484.36	92.08	19.01

数据来源：海关综合信息网

（二）竞争对手情况

公司主要生产巴拿马型以下的集装箱船、多用途船、重吊船和散货船，其主要竞争对手情况如下（以下内容根据公开资料整理）：

1、广州文冲船厂有限责任公司

广州文冲船厂有限责任公司始建于1955年，2001年改制成立有限责任公司，隶属于中国船舶工业集团公司，主要生产 6 万 DWT 以下集装箱船系列、挖泥船、成品油轮和多用途船等。该公司拥有 2.5 万吨船台一座，6 万吨、2.5 万吨船坞各一座。

2、浙江欧华造船有限公司

浙江欧华造船有限公司成立于 2004 年，主要 3,000TEU 以下集装箱船、8.2 万 DWT 以下散货船、重吊船等。该公司拥有加工车间 8 万多平方米，配套加工及堆场 14 万余平方米，10 万吨和 3 万吨船坞各一座，舾装码头 560 米。

3、福建省马尾造船股份有限公司

福建省马尾造船股份有限公司的前身马尾造船厂创办于 1866 年，是我国最先建立的造船企业，主要生产 3.5 万 DWT 以下的集装箱船、货轮等。该公司占地面积 334,000m2 拥有 3.5 万吨、1.5 万吨和 3000 吨船台各一座，2 万吨干船坞一座。

4、江苏扬子江船厂有限公司

江苏扬子江船厂有限公司成立于 1960 年代，隶属于扬子江船业（控股）有限公司，主要生产 5 万 DWT 级以下干散货船、3,000TEU 以下集装箱船等。该公司占地面积 20.25 万平方米，拥有 5 万吨级、3 万吨级和 1.5 万吨级船台各一座。

5、中国长航江东船厂

中国长航江东船厂位于安徽芜湖，隶属于长江航运集团船舶重工总公司，主要生产 5.7 万 DWT 散货船和 1,100TEU 集装箱等。该公司拥有 2 万吨级、7 万吨级船台各一座。

（三）竞争优势

1、远洋支线机动船舶的技术水平较高

公司主要生产远洋支线集装箱船、多用途船、重吊船等。通过多年的积累，公司拥有良好的机动船建造技术和生产管理经验。公司建造的集装箱船、重吊船等船型均能满足无限航区和高等级的 E3 级冰区加强的要求，即适合在普通船舶无法航行的寒冷水域航行。

公司建造的 1,350TEU 集装箱船规范要求高、技术复杂。该船型同时满足了德国标准化协会、德国海员事故预防和保险协会规则、美国职业安全与健康管理局标准的要求。该船型的集装箱装载能力较全面，同时拥有固定导轨和活动导轨，可满足 EURO 标准箱和 ISO 标准箱的安装要求；其设备、通道、照明、通风、振动和噪音等各方面的人性化程度高。

公司建造的 12,000DWT 重吊船装卸货能力、设备配置和自动化水平等性能指标均较高，是一艘集散货船、集装箱船、起重船等多种船型的诸多功能于一体的多用途船。该船安装了 2 台 400 吨克令吊和 1 台 80 吨克令吊，具备联吊 800 吨货物的能力；拥有超长超宽超高船舱，主甲板上可装载超长超重的大件；率先设计安装了浮筒平衡装置，大大提高了货物起吊的平衡能力；装载了运输所有等级危险品所需的通风、防爆设备。该船满足 GL 冰区 E3、SBG、GL 环保证书、压载水管理、澳大利亚海事安全等规范规则的最新要求。

2、拥有独立的生产设计能力

船舶设计过程分为基本设计、详细设计和生产设计三个步骤。船舶基本设计、详细设计一般由船东提供给造船企业，具备生产设计能力的造船企业则依据基本设计和详细设计方案，并结合自身的制造能力和资源来完成生产设计。独立的生产设计能力可有效避免延误、缩短船舶建造周期，并可强化造船企业的成本控制能力。目前，国内大多数造船企业的设计能力较弱，船舶的生产设计依赖外包。

公司于 2008 年 4 月组建舜天技术，专门从事船舶设计。经过三年的发展，公司成为国内少数拥有独立、完善、全面的生产设计系统的造船企业之一。

舜天技术目前已拥有经验丰富、专业结构较为合理的设计队伍；引进了专门

用于船舶设计的“三维建模平台”。该平台提高了船舶设计质量和速度，降低了船舶的设计成本；提高了船台、原材料等各种资源的利用效率，降低了船舶的建造成本。舜天技术设立后，介入了公司船舶建造的全过程，先后参与并独立完成了1,000TEU 集装箱船、1,350TEU 集装箱船、61 米海洋工程住宿平台、12,000 吨重吊船及 82,000DWT 散货船等船型的生产设计，并且正逐步进入详细设计领域。舜天技术的设立和发展，结束了公司船舶生产设计长期主要依赖外包的状况，也为公司今后自主开发新船型打下了坚实基础。

3、初步具备建立现代造船模式的基础条件

在造船模式的转变过程中，公司紧扣区域化制造、以中间产品为导向的现代造船模式这一发展方向。公司通过技术改造和生产数据积累，扩大了总组数量和质量，发展了单元组装、预舾装和模块化技术；同时推进上层建筑预舾装和整体吊装，使预舾装率大大提高，极大地增强了中间产品的完善程度，充分发挥了船台等核心生产资源的作用。

标准化是船舶制造这一传统行业实现现代化的重要基石。公司通过多方学习和大量研究，建立了符合现代化造船模式的基础编码体系和规范，包括船体编码、区域编码、专业代码等基础数据和编码、WBS 编码（生产主流程编码）、物料编码、成本区分码、中间产品编码（含工序、工位和流向）、资源代码等。上述编码体系的建立为公司推行现代造船模式以及在计划、物流、项目、成本等管理方面推行信息化管理奠定了基础。

信息化是现代造船模式主要特点之一。公司聘请世界最大的数据库软件供应商 Oracel（甲骨文）为公司设计了符合现代造船模式要求的“造船信息化管理系统”。该管理系统以造船项目为主线，贯穿了从销售开始，到项目计划、设计出图、采购配套、检验、库管、分道建造、分段总装、交付的造船全过程。公司借助信息系统在辅助资源配置方面的优势，深入推广造船精度管理理念与控制技术，以补偿量代替余量，逐步实现了船台无余量搭载和基于单船的多地点、跨组织项目管理。

4、非机动船超远程运输技术水平较高

公司非机动船包括海洋工程辅助船、大中型海洋驳船、内河的各类驳船、以及内河各类货船和油船，主要出口地为西欧地区、中东地区和东南亚地区。非机动船由于其功能和特性的限制，无法远洋航行，且单船运输成本高，因此非机动船的远洋运输成为限制这项业务开展的瓶颈。

非机动船的大批量远洋运输是一项系统工程，涉及的领域众多，主要包括从

建造地到船舶交船地的运输方案设计和优化、海上大件运输的绑扎设计、水上浮动状态的特大型设施的吊装和卸载技术、海上超远程运输设计保险和全程气象服务方案、全程卫星定位技术等。目前，公司在非机动船大批量、一次性、超远程海上运输环节上掌握了一系列的核心技术，并拥有 10 个批次的成功运输经验，其中第十批次按 4 层堆放捆绑（水面以上高度达 33 米），一次性搭载非机动船 22 艘。

5、焊接工艺认证范围较广

公司的焊接工艺认可范围较广，目前已通过德国 GL、法国 BV、美国 ABS、挪威 DNV 等国际主要船级社的焊接工艺认可，认可范围涵盖了 A 等级至 EH 等级。公司还取得了 E690 级超高强度钢、铜镍合金管等高水平的焊接工艺认可，该焊接工艺认可使得公司具备建造满足无限航区和高等级的 E3 级冰区加强型船舶的能力，为公司开拓海洋工程装备等高附加值船型市场打下了基础。

（四）竞争劣势

1、生产设施的瓶颈

随着造船市场对船舶要求的逐步提高和相应的新的规范的实施，虽然公司现有的造船设施和设备已能基本满足手持订单船舶的建造，但对公司未来承接可建造船舶的船型存在一定的制约，而且现代造船正朝区域化管理和模块化建造的方向发展，这两个方面都对船舶建造企业的生产工艺和生产设备设施提出了更高的要求，公司如不能及时对现有的生产设施设备和生产工艺进行技术改造，将直接影响公司未来承接船舶订单的能力以及现代造船模式的进一步推进。

2、造船生产数据的积累较为欠缺

在生产计划和成本控制方面，船舶生产企业生产数据的积累起着重要的作用。公司成立时间不长，从事船舶建造业务相对较短，与国内已经从事数十年经营的船舶建造企业相比，公司在人力资源管理、材料成本管理、场地使用率等方面的生产数据积累还有所欠缺。目前公司已经通过两个途径加强了这方面的工作，一是加强造船生产过程中对生产数据的统计工作，二是通过购买造船技术数据库并在此基础上通过公司自身的造船项目来进行扩充的方式加快对造船生产数据的积累工作。

四、发行人主营业务情况

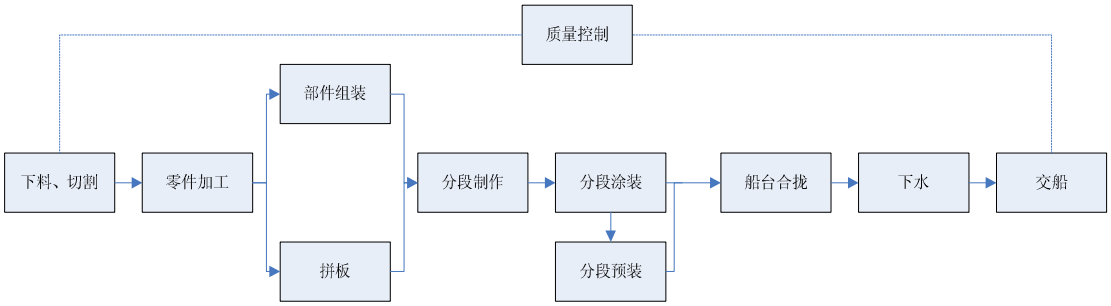
（一）主要产品

公司主要从事非机动船舶和机动船舶的制造与销售，非机动船舶主要产品为

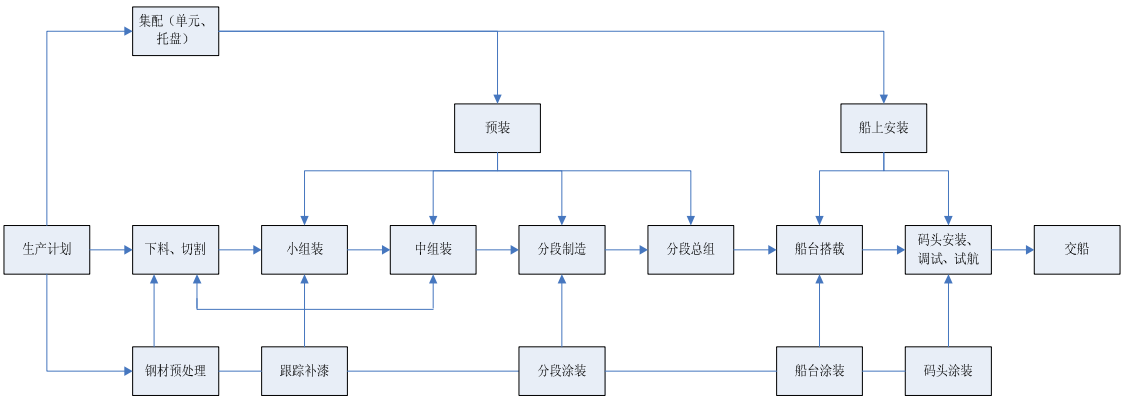
为欧洲和中东地区客户建造的大型海洋运输驳船、为欧洲客户提供的内河船、为中东客户提供的海洋工程辅助平台和为新加坡客户提供的驳船，机动船舶主要产品为为欧洲客户建造的 700~2,000TEU 集装箱船、30,000DWT 以下多用途船、30,000DWT 以下重吊船，详见本节“一、发行人的主营业务及其变化情况之（二）主要产品介绍”部分。

（二）主要产品工艺流程

1、非机动船舶工艺流程



2、机动船舶工艺流程



（三）经营模式

1、采购模式

公司每年根据手持订单的钢材需求量与大型钢厂签订直供协议，确定当年的采购总额并取得优惠的直供价格，然后由船厂根据生产进度提出钢材用量需求，按月或季度下单采购，采购价格依据当期市场情况进行调整。

公司设备采购分进口设备采购和国内设备采购，进口设备的采购主要依据和船东签订的技术规格书和厂商表进行，通常采购的设备有：推进系统（主机、齿轮箱、螺旋桨等）、发电机组、舱口盖设计和附件、通讯导航系统、空调冷藏风机、机舱相关设备等，或由船东直接提供相关设备。目前世界船用主机的供应商

主要为 MAN、瓦锡兰等，公司的主机采购也主要来自于上述两家主机供应商。对于厂商表以外的设备，公司采用招标的方式在国内进行相关设备采购。

2、生产模式

公司产品的生产方式有：自建生产（包括：自行生产和外协生产）和向其他船厂外购产品（成品）。

公司选择生产方式的方法为：公司在与客户洽谈订单的过程中，将根据执行订单的经济性在自建生产方式和外购方式中进行选择。签订订单前，订单的执行方式便已经确定。

在洽谈订单过程中，如已确定采用外购方式，公司就开始与其他船厂洽谈采购合同，在签订确定为外购方式的订单时，公司与其他船厂也确定了采购合同（包括价格、交付期等）。

在签订已确定自建生产方式的订单后，根据公司产能的排产情况，选择自行生产或外协生产。

（1）自建生产

公司自建的所有机动船产品均完全由公司自己生产，同时由于公司非机动船产能不足，公司部分非机动船产品由公司自己生产，其他部分非机动船产品需要利用外部船厂的产能生产，因此公司自建产品的生产模式可划分为自行生产和外协生产，具体如下：

①自行生产

公司自建的所有机动船产品和部分非机动船产品使用公司自己产能生产，生产组织模式为：公司在与客户签订船舶建造订单时就基本确定了船舶的交付时间段，公司在船舶建造过程中根据不同船舶交付时间和船台的生产能力安排手持船舶订单的建造时间，即根据手持订单安排生产任务和船台周期，将年度指标分解到每月每周，并细化落实到每个生产部门和负责部分船舶分段现场作业的外部工程施工单位。生产过程接受质检部严格的质检，以及船东现场代表和船级社现场检验人员的检验，对于生产进度情况和过程中发生的修改及生产进度的变化等，通过生产调度会进行设计、技术、建造、质检等各部门以及船东代表、船级社代表、供应商等各方面的协调，对生产任务进行及时调整，以确保手持订单的如期保质履行。

②外协生产

公司部分非机动船产品需要利用外部船厂的产能生产，因此部分非机动船产

品由外协厂商生产，公司承担整个建造过程的主要原材料供应、技术、质量、生产组织、资金等诸方面的项目管理工作。外协生产的生产组织模式与自行生产类似，区别在于将公司生产部门改为外协厂商。

公司外协厂商主要有仪征扬子船业有限公司、江都市新华船厂、江都市润江船厂等，均系公司生产基地周边的小型船舶制造企业。

公司对于外协生产的管理方式为：

a、主要原材料由公司采购，就各外协厂商所建船舶，发行人下属公司也在工厂建立建造编号，纳入成本核算范围，外协厂直接在仓库领用原材料，与其只计算加工费。

b、公司承担整个建造过程的技术、质量、生产组织、资金等诸方面的项目管理工作。

c、公司向外协厂商支付加工费。加工费的确定方式为：按市场行情，双方协商确定。

公司对于外协生产的核算模式为：

a、成本核算模式：原材料由公司采购，发行人下属公司就各外协加工厂所建船舶在工厂建立建造编号，纳入成本核算范围，采用单船核算，外协厂直接在仓库领用原材料，所领用的材料直接计入该船“生产成本—直接材料”，支付的委托加工费直接计入该船“生产成本—委托加工费”单独列科目核算，该船生产完毕交付公司后，将该船的生产成本列入“产成品”。

b、收入核算模式：与公司自建非机动船舶对外销售的核算模式相同。按单船在收入中核算。

③公司将外协生产模式纳入自建生产范围管理的原因

a、非机动船是大型非标产品，为有效控制产品质量和保证交船期，外协生产中公司负责生产设计、主要原材料供应、项目管理、技术支持、质量监控，公司对外协生产的生产组织行为的控制程度较高。

b、在生产环节，外协生产的非机动船与自行生产的非机动船是同一排产的；在销售环节，外协生产的非机动船与自行生产的非机动船是统一对外销售的。

c、报告期内外协的非机动船具有和自行生产的非机动船统一按批次交付的特点，公司发生的运费、部分制造费用等无法按生产模式区分，而是在最终产品之间按单船分摊。

由于以上特点，公司在管理中将外协生产模式纳入自建生产范围一并考虑。

④外协生产产品具体情况

报告期内，外协生产产品的生产数据和销售数据详见本节“四、发行人主营业务情况之（五）主要产品的生产情况和（六）主要产品销售情况”部分。

2008年度、2009年度和2010年度销售成本中发生委托加工费分别为8,593.67万元、7,685.42万元和6,809.58万元。

报告期内外协生产的船舶对外销售收入/成本及其占公司船舶业务收入/成本的比例情况如下：

单位：万元

年度	项目	收入	成本	毛利	毛利率（%）
2010年度	外协	24,897.62	22,263.59	2,634.03	10.58
	比例（%）	8.31	8.30	8.42	—
2009年度	外协	35,803.93	26,706.94	9,097.00	25.41
	比例（%）	22.30	20.42	30.59	—
2008年度	外协	55,885.84	38,767.48	17,118.36	30.63
	比例（%）	30.96	28.58	38.18	—

（2）向其他船厂外购产品（成品）

外购产品是指公司与客户签订订单时，公司根据订单的需求直接向其他船厂下单订制，公司仅监控质量。实际操作中，公司与客户洽谈订单过程中，即已开始与其他船厂洽谈采购订单，在公司与客户签订订单时，公司与其他船厂也确定了采购合同（包括价格、交付期等）。

公司外购产品的核算模式为：外购产品建造过程中，公司对其建造不进行核算，而是在购入时直接列入“产成品”。

3、销售模式

公司产品全部销往国外，经营模式主要分为自建产品的销售和船舶贸易两种。

自建产品的销售即根据自身的生产能力和船舶市场的需求量，通过市场开发或经纪公司介绍直接承接订单，产品由公司自行生产，或者提供材料和技术指导外协生产。产品价格主要是采用成本法和市场指导价相结合的方式定价，以公司建造和管理成本为基础，参考国际市场船价指数确定销售价格。

船舶贸易分为代理和外购两种操作模式。外购模式是公司根据客户的订单需求直接向其他船厂下单订制，在公司与客户签订订单时，公司与其他船厂也确定

了采购合同（包括价格、交付期等）。产品价格主要是采用成本法和市场指导价相结合的方式定价。代理模式是船舶的建造、技术、质量问题由被代理企业负责，公司为其开立保函或提供资金，并利用便利专业的进出口资源，办理船舶和设备的进出口业务，根据与被代理方签订的《合作协议》确定代理费用。

产品的销售模式根据不同船舶分别采用终端销售和渠道销售的模式，非机动船舶主要销售给中间商，通过中间商渠道供应给船东；机动船舶直接销售给终端用户。

4、销售货款结算模式

机动船舶一般按照建造节点分为 5 期收款，每期金额根据建造合同约定收取，相应节点分别为合同生效、开工、上船台、下水、交船，前 4 期在公司向船东开立银行预付款保函后，船东向公司支付预付款，交船时船东将尾款结清，其后由船东指示银行注销相应的预付款保函。

由于公司与非机动船舶的主要客户仁森造船和肯卡地亚造船建立了良好的合作关系和信用平台，收款方式的灵活度相对较强，预付款一般为船舶造价的5%~25%，其中合同生效船东支付约 1%~5%的预付款，约 4%~20%在建造过程中分期支付，余款在目的港签署交船协议后结清。

5、盈利模式

公司的盈利能力和主营业务密切相关，公司的主要利润来源于非机动船舶和机动船舶的生产、销售，2008 年度、2009 年度和 2010 年度的主要产品毛利占总体毛利的比例分别为 98.87%、97.67%和 98.51%。

（四）新接订单及手持订单情况

1、新接订单情况

近四年，公司新接订单情况如下：

单位：DWT/T

项目	2010 年度		2009 年度		2008 年度		2007 年度	
	艘数	吨位	艘数	吨位	艘数	吨位	艘数	吨位
新接订单	**42**	**681,100**	**33**	**52,399**	**38**	**49,914**	**119**	**543,178**
其中：机动船	13	635,560	1	10,000	—	—	32	460,000
非机动船	29	45,540	32	42,399	38	49,914	87	83,178

2008 年度，限于产能不足，为保证手持订单的按时交付公司未新接机动船订单；2009 年度，由于受金融危机的影响，全球新船建造市场严重萎缩，公司仅承接了 1 艘机动船订单。2010 年，公司加大了接单力度，新接 13 艘机动船和

29 艘非机动船订单。

2、手持订单情况

公司目前手持订单充足，已签合同船舶 76 艘，已签合同金额折合人民币合计约 60 亿元。截至 2010 年 12 月 31 日，公司手持订单情况如下：

项　　目	艘　数	载重吨（DWT/T）	已签合同金额	
			万美元	万欧元
手持订单	**76**	**994,419**	87,609	3,737
其中：机动船	34*	932,360	82,900	—
非机动船	42	62,059	4,709	3,737

*机动船手持订单中不含渔船、变更为待定项目的机动船。

（五）主要产品的生产情况

公司产品非机动船舶和机动船舶均是大型订制产品，建造周期较长，非机动船建造周期为 4～6 月，机动船建造周期为 14～18 月。虽然非机动船和机动船的部分建造环节相同，建造工艺类似，但是由于非机动船和机动船的使用区域不同，建造特点不同，国际上对这两类船的计量标准差异较大，因此公司两类产品的产能、产量、销量的统计口径不同：①非机动船按船舶自重计量；机动船舶按船舶载重吨计量。②由于建造周期不同，非机动船以成品完工统计产量；机动船按完工进度扣除前期的完工进度后统计产量。

1、最近三年产能情况（自行生产的产能，不含外协产能、外购产能）

造船企业由于生产产品—船舶为大型非标产品，其产能是依据船厂的生产设施综合情况及船厂所设定的目标产品所需的生产时间，根据全年法定劳动时间所计算出的理论造船生产能力。

公司最近三年非机动船产能如下（自行生产的产能，不含外协产能、外购产能）：

产品类型	生产能力		
	2010 年度	**2009 年度**	**2008 年度**
非机动船完工产品自重（吨）	10,000	22,000	22,000

注：公司 2010 年度将部分非机动船产能改造后用于机动船生产，因此 2010 年度非机动船产能较上年有所下降。

由于生产不同船型的机动船所需的工作量的不同，因此以船舶自身载重吨统计的产能在生产不同船型的船舶时有较大差别。分别以单一生产 1,000TEU 集装箱船或 30,000DWT 散货船为目标产品，公司近三年机动船产能情况如下：

项目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
以 1,000TEU 集装箱船为目标产品（DWT）	90,000	60,000	60,000
以 30,000DWT 散货船为目标产品（DWT）	210,000	140,000	140,000

以下数据如无特别说明，均以集装箱船作为目标产品。

2、最近三年产量与外购情况（自行生产的产量、外协产量、外购数量）

公司最近三年产量与外购如下：

项目	2010 年度		2009 年度		2008 年度	
	数量	占比（%）	数量	占比（%）	数量	占比（%）
一、非机动船（吨）						
（一）自建产品	**26,402**	**51.14**	**40,597**	**72.87**	**63,378**	**91.28**
其中：自行生产	9,272	17.96	20,720	37.19	17,897	25.78
外协生产	17,130	33.18	19,877	35.68	45,481	65.51
（二）外购产品	**25,226**	**48.86**	**15,113**	**27.13**	**6,052**	**8.72**
合计	**51,628**	**100.00**	**55,710**	**100.00**	**69,430**	**100.00**
二、机动船（载重吨）						
（一）自建产品	**108,200**	**91.71**	**53,296**	**96.92**	**62,097**	**100.00**
其中：自行生产	108,200	91.71	53,296	96.92	62,097	100.00
外协生产	—	—	—	—	—	—
（二）外购产品	**9,779**	**8.29**	**1,694**	**3.08**	**—**	**—**
合　计	**117,979**	**100.00**	**54,990**	**100.00**	**62,097**	**100.00**

公司船舶建造的产量的核算口径为：非机动船舶产量按船厂年度完工的船舶自重计算，单位：吨；机动船舶产量按在建船舶的完工进度扣除前期完工进度后相对应的船舶载重吨工作量计算，单位：载重吨。

3、产能利用率情况（公司自行生产的产量与自行生产的产能之比）

近三年，公司产能利用率情况：

产品类型	2010 年度	2009 年度	2008 年度
非机动船	92.72%	94.18%	81.35%
机动船	120.22%	88.83%	103.50%

造船企业的实际产量会由于实际产品与目标产品的不同、实际投入的劳动时间的变化、企业自身管理水平的高低、以及企业自身的技术工艺水平的变化而与理论产能发生正负偏差。

2010 年度机动船产能利用率高的主要原因是目标产品与实际产品不同，即测定前述产能的目标产品是 1,000TEU 集装箱船，而公司 2010 年度实际在建产品 1,350TEU 集装箱船完工量较大，其载重吨位高于 1,000TEU 集装箱船，导致

2010 年度机动船产能利用率较高。

4、报告期内，公司自行生产的机动船完工交付情况及在建情况

报告期内，公司自行生产的已完工交付机动船 19 艘，具体为 5 艘 700TEU 集装箱船、4 艘 900TEU 集装箱船、2 艘 1,000TEU 集装箱船、6 艘 5,650DWT 多用途船和 2 艘 12,000DWT 重吊船，总载重吨为 167,205DWT，累计合同金额美元 33,488.60 万元，欧元 2,520.00 万元。

截至 2010 年 12 月 31 日，公司自行生产的在建机动船 12 艘，具体为 6 艘 1,000TEU 集装箱船、4 艘 1,350TEU 集装箱船和 2 艘 12,000DWT 重吊船，总载重吨为 182,800DWT，累计合同金额美元 34,566.00 万元。

（六）主要产品销售情况

1、报告期内，公司船舶交船情况

近三年公司船舶交船总体情况如下：

项目	2010 年度			2009 年			2008 年		
	艘数	载重吨	占比（%）	艘数	载重吨	占比（%）	艘数	载重吨	占比（%）
机动船	**34**	**91,579**	**100.00**	**12**	**34,894**	**100.00**	**7**	**52,205**	**100.00**
自行生产交船	7	81,800	**89.32**	5	33,200	**95.15**	7	52,205	**100.00**
船舶贸易（外购）	27	9,779	**10.68**	7	1,694	**4.85**	—	—	—
项目	**艘数**	**自重（t）**		**艘数**	**自重（t）**		**艘数**	**自重（t）**	
非机动船	**58**	**67,156**	**100.00**	**58**	**56,764**	**100.00**	**64**	**57,503**	**100.00**
船舶自建交船	**39**	**41,930**	**62.44**	**47**	**41,651**	**73.38**	**56**	**51,451**	**89.48**
其中：自行生产	19	22,460	**33.44**	11	15,120	**26.64**	11	12,903	**22.44**
外协生产	20	19,470	**28.99**	36	26,531	**46.74**	45	38,548	**67.04**
船舶贸易（外购）	**19**	**25,226**	**37.56**	**11**	**15,113**	**26.62**	**8**	**6,052**	**10.52**

公司的自建机动船和自建非机动船主要销往欧洲市场，外购机动船（安哥拉项目）销往非洲，外购非机动船则主要销往东南亚市场。报告期内，公司机动船船舶贸易业务变化较大，详见本招股说明书“第十一节 管理层讨论与分析之二、公司盈利能力分析之（四）毛利及毛利率分析之 2、主营业务毛利率分析之（3）船舶贸易毛利及毛利率分析”部分。

2、报告期内，公司对前 5 名客户销售情况

（1）2008 年对前 5 位客户销售情况

客户名称	销售额（万元）	占当期销售的比例（%）
仁森造船	43,406.70	21.91
肯卡地亚造船	18,552.76	9.36

客户名称	销售额（万元）	占当期销售的比例（%）
罗地亚运输	10,340.43	5.22
尤利海运输	9,483.81	4.79
尤利天运输	9,473.83	4.78
合　计	**91,257.54**	**46.06**

（2）2009 年对前 5 位客户销售情况

客户名称	销售额（万元）	占当期销售的比例（%）
仁森造船	29,355.50	17.50
肯卡地亚造船	12,448.37	7.42
安哥拉渔业部	9,191.06	5.48
多拉多 J	9,113.06	5.43
李尔 J	8,957.34	5.34
合　计	**69,065.33**	**41.17**

（3）2010 年对前 5 位客户销售情况

客户名称	销售额（万元）	占当期销售的比例（%）
安哥拉渔业部	78,365.20	25.43
仁森造船	38,954.48	12.64
普洛托斯 J	16,183.69	5.25
李尔 J	14,856.46	4.82
阿莫迪克航运公司	13,913.11	4.52
合　计	**162,272.94**	**52.66**

3、公司近三年境内销售船舶情况

公司制造的机动船产品 700 箱 6 号系销售给江苏省东恒集团进出口有限公司，由该公司对外销售。

2008 年度境内销售收入为 15,785,218.58 元，占当年度营业收入的比例为 0.80%。

公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员，主要关联方或持有发行人 5%以上股份的股东没有在上述销售客户中占有权益。

（七）主要产品的原材料和能源及其供应情况

1、主要原材料供应情况

非机动船舶的主要原材料为钢材，包括中厚板、型材和管材等，占总成本的比例为 40%~60%。

机动船舶的主要原材料为钢材和船用设备，分别占总成本的比例为

15%~30%和 40%~60%。其中钢材品种与非机动船基本一致，船用设备主要包括主推进器、主发动机、应急发动机和电气通导等，为机动船的核心部件。

目前，我国有 30 多家主要生产船板的钢铁企业，船板产能较大，基本能够满足国内造船企业的需求。欧洲各国在主机等船用设备领域处于世界领先地位，主要的供应商有 MAN、瓦锡兰、马克公司等。我国船舶配套业行业发展较滞后，国内造船行业所需的主机大部分从上述供应商采购。

公司最近三年钢材采购情况如下：

年　份	采购量（吨）	金额（元）	平均单价（元/吨）
2008 年	131,188.58	708,742,489.55	5,402.47
2009 年	48,675.09	186,260,256.91	3,826.60
2010 年	58,935.39	256,362,182.97	4,349.88

注：以上金额不含增值税。

2、主要能源供应情况

本公司主要能源消耗为水和电，生产用电由仪征供电站和江都供电局供给，自来水由扬州市自来水给水管网和江都市城南自来水厂供给。

3、最近三年前 5 大供应商情况

（1）2008 年前 5 大供应商情况

客户名称	采购内容	采购额（万元）	占当期采购的比例（%）
南京钢铁股份有限公司	钢材	21,966.71	17.20
北京首钢公司	钢材	17,720.65	13.88
伏哈町造船有限公司	船用设备	16,835.55	13.18
马鞍山钢铁股份公司	钢材	12,135.52	9.50
新余钢铁厂	钢材	10,570.20	8.28
合　计	—	**79,228.63**	**62.04**

注：伏哈町造船有限公司是荷兰的造船企业，公司向其采购的船用设备均为马克公司生产。公司建造的 900TEU 系列集装箱船主机设备是由船东指定向该公司采购。

（2）2009 年前 5 大供应商情况

客户名称	采购内容	采购额（万元）	占当期采购的比例（%）
瓦锡兰有限公司	船用设备	12,266.04	13.51
南京钢铁股份有限公司	钢材	9,627.25	10.61
MAN	船用设备	7,897.76	8.70
伏哈町造船有限公司	船用设备	6,604.83	7.28
马鞍山钢铁股份公司	钢材	5,037.67	5.55
合　计	—	**41,433.55**	**45.65**

（3）2010 年前 5 大供应商情况

客户名称	采购内容	采购额（万元）	占当期采购的比例（%）
瓦锡兰有限公司	船用设备	19,384.29	17.08
南京钢铁股份有限公司	钢材	11,892.31	10.48
MAN	船用设备	10,547.37	9.29
NFM	船用设备	7,439.57	6.55
重庆钢铁股份有限公司	钢材	7,073.35	6.23
合　计	—	**56,336.89**	**49.63**

注：上表所列为公司报告期内前 5 大原材料供应商，外购船厂未包含其中。2010 年度，公司向中船西江造船有限公司、黄海造船有限公司采购船舶产品的金额分别为 17,761.11 万元、15,458.52 万元。

公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员，主要关联方或持有发行人5%以上股份的股东没有在上述供应商中占有权益。

（八）生产环保情况

公司生产过程中不存在重污染的情形，主要污染物来源于钢材加工及焊接工序、除锈与分段涂装、船台合拢、舾装工序产生的各种废气、废水和固体废物，经过环保处理后达标排放，具体情况如下：

污染源	污染工序	主要污染物	治理措施
废气	喷丸除锈	颗粒物	布袋除尘系统（2 套）
	涂装	二甲苯、苯	漆雾处理装置+活性碳吸附（3 套）
废水	生活、生产	COD 等	SBR 废水处理装置 1 套
固废	生活、生产	废活性碳、废乳化液	委托仪征福昌化工残渣处理有限公司处理

2011 年 1 月，南京市雨花台区环境保护局、江都市环境保护局和仪征市环境保护局分别出具了《证明》，证明公司及公司子公司舜天技术、舜天发展、扬州舜天和江都舜天“生产经营活动符合国家有关环境保护的法律和法规，近三年来没有因违反环境保护方面的法律、法规和规范性文件而被处罚的情形。”

五、主要固定资产及无形资产

公司主要固定资产包括：房屋、建筑物、机器设备、运输设备、其他设备等。公司固定资产质量良好，成新率较高，主要机器设备在近三年内均不存在报废的可能。

根据中瑞岳华会计所出具的审计报告，截至 2010 年 12 月 31 日，公司主要固定资产情况如下：

单位：元

项　　目	固定资产原值	累计折旧	减值准备	固定资产净额	成新率
房屋、建筑物	172,957,936.93	31,221,713.02	—	141,736,223.91	81.95%
机器设备	147,338,366.55	38,156,708.88	—	109,181,657.67	74.10%
运输工具	21,684,257.91	7,653,834.19	—	14,030,423.72	64.70%
其他设备	6,019,906.85	2,478,950.81	—	3,540,956.04	58.82%
合　计	**348,000,468.24**	**79,511,206.90**	**—**	**268,489,261.34**	**77.15%**

（一）主要固定资产

1、主要房屋建筑物情况

截至 2010 年 12 月 31 日，公司主要房屋建筑物为扬州舜天和江都舜天的活动厂房等临时建筑物。扬州舜天主要临时建筑物情况如下：

固定资产名称	原值（元）	剩余折旧年限（年）	成新率
机管电厂房	10,164,905.16	16.00	80.00%
喷砂房	6,252,885.56	16.83	84.15%
新办公楼	4,881,614.54	16.83	84.15%
钢结构内业厂房	2,039,110.00	14.08	70.40%
等离子切割厂房	1,552,756.13	16.00	80.00%
预处理厂房	1,429,774.00	16.17	80.85%
厂区食堂	1,362,999.48	16.42	82.10%
生活区 D 区 1#楼	870,171.00	17.67	88.35%
生活区 D 区 2#楼	870,171.00	17.67	88.35%
生活区 D 区 3#楼	870,170.91	17.67	88.35%
生活区 D 区 4#楼	860,954.00	17.67	88.35%
生活区 D 区 5#楼	860,953.87	17.67	88.35%
生活区 D 区 6#楼	824,153.76	17.50	87.50%
生活区 D 区 7#楼	808,542.00	17.50	87.50%

江都舜天主要临时建筑物如下：

固定资产名称	规格型号	原值（元）	剩余折旧年限（年）	成新率
准备车间	2065 ㎡	1,836,009.00	14.00	70.00%

根据《中华人民共和国水法》的有关规定和出让土地时签订的《土地出让合同》的有关约定，由于扬州舜天生产场所位于长江堤岸内，根据防洪和泄洪的需要，房屋建筑物可能需要临时搬迁，因此公司不能在该宗土地上建造永久性房屋建筑物。虽然公司对临时房屋建筑物均办理了《临时规划许可证》，但由于公司房屋建筑物非永久性建筑，不用办理《房屋产权证》。

2、主要生产设施

截至 2010 年 12 月 31 日，扬州舜天主要生产设施情况如下：

固定资产名称	规格型号	原值（元）	剩余折旧年限（年）	成新率
东艄装重件码头	340M×20M	37,574,426.42	17.00	85.00%
3#船台	192M×62M	13,131,730.78	16.83	84.15%
西艄装码头	140M×17M	11,935,567.42	16.00	80.00%
东区平台	25000 m^2	4,189,678.00	17.00	85.00%
东码头上层建筑总组平台		3,505,867.94	17.67	88.35%
主干道		3,470,747.00	14.42	72.10%
闸门		3,429,403.50	6.00	60.00%
厂北区场地	28000 m^2	3,304,323.00	16.42	82.10%
邗江总队工程（马桥河）		2,568,949.00	16.00	80.00%
2#船台	195M×41M	2,294,498.00	14.08	70.40%
1#船台	195M×38M	1,849,215.00	14.08	70.40%
厂大门周围及北侧地坪		1,606,002.00	17.50	87.50%
北 3#分段平台	162M×38M	1,560,468.00	14.33	71.65%
北六平台	162M×30M	1,555,316.00	17.00	85.00%
机管电北侧地坪		1,517,159.55	17.00	85.00%
二期供电工程电缆沟		1,499,407.35	6.67	66.70%
北 4#分段平台	162M×36M	1,491,906.00	14.33	71.65%
总组平台	150M×30M	1,317,501.11	16.00	80.00%
南 1#分段平台	162M×38M	1,296,964.00	14.33	71.65%
北 1#分段平台	162M×38M	1,296,964.00	14.33	71.65%
进厂道路改造工程		1,275,000.00	26.00	86.67%
钢材堆场	2500 m^2	1,199,043.00	14.08	70.40%
南 2#分段平台	150M×36M	1,189,975.00	14.33	71.65%
北 2#分段平台	162M×36M	1,189,975.00	14.33	71.65%
围墙		1,153,076.00	14.00	70.00%
3#船台东装焊平台	162M×30M	1,067,838.70	16.83	84.15%
东区新做砼地坪		906,099.00	19.50	97.50%

截至 2010 年 12 月 31 日，江都舜天主要生产设施情况如下：

固定资产名称	规格型号	原值（元）	剩余折旧年限（年）	成新率
1 号船台	200M×40M	2,856,566.00	13.25	66.25%
2 号船台	150M×38M	2,164,266.00	13.17	65.85%
3 号船台	150M×30M	1,983,068.00	13.42	67.10%
小码头		1,093,825.74	13.42	67.10%

3、主要生产设备情况

截至 2010 年 12 月 31 日，扬州舜天主要生产设备情况如下：

固定资产名称	规格型号	原值（元）	剩余折旧年限（年）	成新率
160*62m龙门式变频起重机		11,000,000.00	16.67	83.35%
变频起重机	40T 座式	6,470,000.00	6.58	65.80%
16T 门座式变频起重机		5,858,175.86	17.83	89.15%
门座式起重机	25T	5,500,000.00	16.33	81.65%
二期供电工程		5,462,543.27	18.25	91.25%
二次供电一期工程	2500KVA	5,022,903.00	16.50	82.50%
龙门式起重机	100T*41M*40M	4,382,969.84	15.75	78.75%
龙门式起重机	100T*38M*40M	4,142,969.84	15.58	77.90%
配电工程设施一套		3,141,883.14	5.25	52.50%
70T 龙门起重机	70T*38M*32M	3,134,032.52	4.42	44.20%
100T 双梁门式起重机		3,064,102.56	18.92	94.60%
150T 桥式起重机		2,650,000.00	16.92	84.60%
100T 门式起重机		2,632,478.00	19.83	99.15%
200T 动力平板车	DCY200	2,520,000.00	5.50	68.75%
喷砂房设备		2,345,942.57	7.00	70.00%
门式起重机	70T*30M*22M	2,080,000.00	6.58	65.80%
800T 浮箱		1,422,222.22	20.00	100.00%
1000T 液压机	YJ32-1000	1,397,765.44	6.67	66.70%
400T 肋骨冷弯机	JXS-400	1,350,097.44	6.67	66.70%
动力平板车	TLC100AL	1,350,000.00	6.00	60.00%
单梁门式起重机	20T+20T	1,350,000.00	17.83	89.15%
ERP 主机		1,314,444.48	4.00	80.00%
龙门起重机	70T*18M	1,308,043.00	10.00	66.67%
龙门起重机	70T*18M	1,308,043.00	10.00	66.67%
水电安装工程		1,101,852.90	5.25	52.50%
液压机	500T	1,080,268.00	5.08	50.80%
预处理生产线		1,070,906.87	5.50	55.00%
20T+20T 单梁门式起重机		942,735.04	18.92	94.60%
门式起重机	(20+20)T*36 米	939,541.00	15.00	75.00%
20+20T 门吊		914,529.91	19.42	97.10%
船台集中供气		888,011.97	9.00	90.00%
单梁门式电动葫芦起重机	20T+20T*35M	880,820.09	19.00	95.00%
40T32 米门式起重机	20+20*32	865,643.00	15.08	75.40%
水电阻和可调电抗器	2500KW/2000KVAR	831,623.93	9.50	95.00%
门式起重机	40*30M	813,000.00	6.58	65.80%
门式起重机	40*30M	813,000.00	6.58	65.80%

截至 2010 年 12 月 31 日，江都舜天主要生产设备情况如下：

固定资产名称	原值（元）	剩余折旧年限	成新率
吊勾门式起重机	3,905,000.00	8.17	54.47%

固定资产名称	原值（元）	剩余折旧年限	成新率
50T/10T 门式起重机	1,692,373.13	14.00	93.33%
吊勾门式起重机	1,195,000.00	8.17	54.47%

（二）无形资产

1、土地使用权

仪征舜天以出让方式取得生产经营用地 2 宗，土地总面积为 331,296m^2，均位于仪征市朴席镇三益江滩。扬州舜天已于 2008 年 7 月完成对仪征舜天的吸收合并，上述 2 宗土地已过户至扬州舜天。2009 年 8 月，扬州舜天受让扬州国裕船舶制造有限公司生产经营用地 1 宗，土地面积为 119,236.3 m^2，位于仪征市十二圩三益江滩。土地使用权具体情况如下：

序号	宗地号	面积（m^2）	土地用途	证号	终止日期
1	22-18-1	297,350.00	工业	仪国用（2008）第 02363 号	2056.12.31
2	22-18-2	33,946.00	工业	仪国用（2008）第 02364 号	2056.12.31
3	24-15-12	119,236.30	工业	仪国用（2009）第 02615 号	2058.02.28
合　计		**450,532.30**	—	—	—

2、商标及非专利技术

（1）商标

公司已向国家工商行政管理总局商标局申请了“舜天船舶”中文标识和“SAINTY MARIN”英文标识的注册。2008 年 5 月 14 日，国家工商行政管理总局商标局分别以 ZC6672133SL 和 ZC6672134SL《注册申请受理通知书》接受了公司的商标申请。

（2）非专利技术

截至 2010 年 12 月 31 日，公司拥有非专利技术一项，具体情况如下：

单位：元

项　目	初始成本	累计摊销	期末余额
船舶三维软件设计数据库	900,000.00	202,500.00	697,500.00

船舶三维软件设计数据库系舜天技术股东上海恒波船舶技术有限公司作为原始出资投入的非专利技术，作价出资 90 万元。以 2008 年 1 月 31 日为评估基准日，经江苏天仁资产评估事务所有限公司评估并出具苏天评报字（2008）第 0806 号《资产评估报告书》，评估方法为收益法，该项专有技术评估值为 97.50 万元。

（三）资产租赁情况

1、公司及子公司江都舜天向江苏龙海船舶制造有限公司租赁位于江都张纲九龙的造船厂的部分区域及相关水域、码头、船台、龙门吊等设备，租赁期限为不少于 10 年，不多于 15 年，租金为 80 万元/年，详见本招股说明书“第十五节 其他重要事项之二、重要合同之（五）租赁合同”。

2、公司向舜天集团和舜天机械租赁办公用房合计 2,166.04 平方米，月租金为 40 元/平方米，具体情况如下：

出租方	承租面积（平方米）	用途	承租期限
舜天集团	1,027.67	办公	2010.04.01~2012.03.31
舜天机械	1,138.37	办公	2009.11.16 至搬迁为止
合　计	**2,166.04**		

注：公司向舜天机械租用的办公室自 2010 年 1 月 1 日起至搬迁为止。

3、公司子公司舜天技术向舜天集团租赁办公用房面积为 733.34 平方米，租赁期限自 2010 年 4 月 1 日起至 2012 年 3 月 31 日止，月租金为 40 元/平方米。

4、公司子公司舜天发展向舜天集团租赁办公用房面积 245.7 平方米，租赁期限自 2010 年 4 月 1 日起至 2012 年 3 月 31 日止，月租金为 40 元/平方米。

六、特许经营权

由于河道涉及到国家江河湖泊水资源和防治水害的管理，造船企业在河道上设置造船设施，需要经过国家有关权属部门的批准。水利部长江水利委员会以长许可（2006）119 号文《关于仪征舜天造船有限公司 3 万吨级造船基地项目涉河建设方案的批复》，批准仪征舜天在长江岸线上建立造船基地，根据公司安排，由当时仪征舜天的子公司扬州舜天负责实施。2007 年，经过公司内部重组，仪征舜天变更为扬州舜天的子公司，同时，公司计划注销仪征舜天。为此，公司向水利部长江水利委员会申请办理了项目主体由仪征舜天变更为扬州舜天的手续。2008 年 3 月，水利部长江水利委员会以长许可（2008）31 号文《关于原仪征舜天造船有限公司 3 万吨级造船基地项目变更业主单位的批复》，批准了公司本次变更事项。

七、发行人技术水平

船舶的自行建造模式是公司业务发展的基础，自身的船舶建造技术水平是公司增强市场地位、提升竞争优势的根本所在。因此，公司从船舶设计能力、建造工艺技术水平和生产组织管理能力（即造船模式）等方面来综合提升船舶建造技术水平。

1、公司的生产设计水平

船舶的设计水平决定船舶的先进程度。船舶设计过程分为基本设计、详细设计和生产设计三个步骤。船舶基本设计、详细设计一般由船东提供给造船企业，具备生产设计能力的造船企业则依据基本设计和详细设计方案，并结合自身的制造能力和资源来完成生产设计。独立的生产设计能力可有效避免延误、缩短船舶建造周期，并可强化造船企业的成本控制能力。

目前，除中国船舶工业集团、中国船舶重工集团公司、中国长江航运集团等传统国有大型造船集团及其下属船厂，以及江苏熔盛重工集团有限公司、江苏新时代造船有限公司和扬子江船业（控股）有限公司等民营大型造船集团外，国内大多数造船企业的设计能力较弱，船舶的生产设计依赖外包。公司是国内少数拥有独立、完善、全面的生产设计系统的造船企业之一。

公司于 2008 年 4 月组建了舜天技术，专门从事船舶生产设计工作。经过三年的发展，舜天技术目前已拥有经验丰富、专业结构较为合理的设计队伍，共 90 余人；全面引进了专门用于船舶设计的“三维建模平台”。该平台提高了船舶设计质量和速度，降低了船舶的设计成本；提高了船台、原材料等各种资源的利用效率，降低了船舶的建造成本。舜天技术设立后，全面介入了公司船舶建造的全过程，先后参与并独立完成了 1,000TEU 集装箱船、1,350TEU 集装箱船、61 米海洋工程住宿平台、12,000 吨重吊船及 82,000DWT 散货船等船型的生产设计，并且正逐步进入详细设计领域。

2、公司的建造工艺水平

船舶建造工艺技术水平决定船舶的质量。公司在造船的各个重要工序均采用较先进的工艺技术，配备了较先进的机器设备，具体如下：

①切割加工工序

公司目前全面采用了等离子切割工艺，配备了等离子切割机、激光经纬仪、1,000 吨和 500 吨的油压机、400 吨和 150 吨程控式肋骨冷弯机、12 米刨边机等关键设备，有效保证部件的加工精度。

②焊接工序

公司的焊接工艺认可范围较广，目前已通过德国 GL、英国 LR、法国 BV、美国 ABS、挪威 DNV 等国际主要船级社的焊接工艺认可，认可范围涵盖了 A 等级至 EH 等级。公司还取得了 E690 级超高强度钢、铜镍合金管等高水平的焊接工艺认可。

公司配备了大量的自动焊机和 CO2 气体保护焊机，有效提高了焊接效率和焊接质量。

③涂装工序

公司采用满足国际海事组织新涂装规范要求的涂装工艺，从钢材预处理到分段的二次处理均得到了各大国际主要船级社的认可。公司拥有多名持有 NACE Ⅱ（美国国家腐蚀工程师协会，国际权威涂层技术、防腐培训和发证机构）涂层检查员证书的技术人员，具备按最新涂装规范进行检验和认可的资质。

公司拥有 2 喷 2 涂、具有自动除尘和自动回砂、恒温恒湿的室内涂装厂房，具备按最新涂装规范进行涂装施工的资质。

④舾装工序

公司在船舶建造过程中采用了大量的预舾装工艺，缩短了舾装周期。对于船舶的上层建筑，公司采用了“在陆地建造，一次吊装上船”的生产工艺，极大地提高了船舶上层建筑的建造质量，缩短了船舶的建造周期。

公司建设了 2 座总长度近 500 米的固定码头，在码头上配备了 25 吨和 45 吨门座式起重机、150 吨重吊等起重设备以及水电阻、电抗器、变频机等关键调试设备，具备进行高性能船舶码头舾装和调试的条件。

3、公司生产技术人员队伍

公司注重引入和培养覆盖造船全过程的各类技术人员，目前拥有覆盖船体、船机、船电等专业的技术人员、检验和检测人员。公司拥有各类船舶专业的高级工程师 11 名；具有各类船体、船机、船电专业的专职检验人员 30 余名；持有Ⅱ级（或以上）资格证书的无损检测人员 7 名。

公司拥有与生产船舶相适应的各类生产技术工人。目前，公司全部船舶焊接工均持有船舶检验部门颁发的焊工证书，共有（含部分工程施工单位）Ⅱ类焊工 250 余名，Ⅲ类焊工 150 余名。

4、公司的造船模式

造船模式的先进程度决定船舶的建造成本和建造周期。造船行业目前已发展到现代造船模式阶段，并逐步探索未来造船模式的发展方向。现代造船模式的主要特点是模块化、信息化。目前，日韩大型造船企业已建立了现代造船模式。我国造船行业的造船模式整体较落后，除少数大型造船企业有能力实现现代造船模式外，多数造船企业仍停留在传统造船模式阶段。

公司在成立之初便以建立现代造船模式为发展方向，在硬件和软件方面均做

了较充足的准备。公司造船基地内各功能区域的分布均充分考虑了现代造船模式提出的分道造船这一理念的要求。公司以模块化生产的理念来梳理造船流程，将传统造船模式中线性串联的工作环节提前归纳为“中间产品”，以提高总装化程度。经过多年的经验积累，公司具备了较强的统筹组织能力，并初步实现了各中间产品之间的高效对接。公司运行了符合现代造船模式要求的“造船信息化管理系统”，进一步优化了资源配置能力。

公司下属船厂最初建设时的工艺设计、工艺流程由中船第九设计研究院规划，设备采购、筹建等均以公司自身技术力量完成，生产环节主要技术人员从外部招聘而来。

八、境外经营情况

顺高船务为公司在境外注册的境外投资企业，2008 年以前顺高船务的经营业务主要为对扬州舜天和江都舜天的股权投资管理，未从事其他实际经营业务。

2009 年受世界金融危机导致船市低迷的影响，公司用来运输舜 8 批次欧洲内河船舶的母船由于价格原因未能出售，暂以顺高船务名义租借给荷兰的航运公司从事欧洲内河运输业务。截至 2010 年 12 月 31 日，该船舶原始成本为 4,827.12 万元，按照 5 年摊销年限累计提取存货摊销 844.99 万元，净值为 3,982.13 万元。2009 年度船舶租赁收入为 864.50 万元，租赁成本为 338.38 万元，实现利润 526.12 万元。2010 年度船舶租赁收入为 747.86 万元，租赁成本为 508.78 万元，实现利润 239.08 万元。公司拟待合适时机对外出售该艘船舶。

九、质量控制情况

1、质量控制标准

公司严格按照 ISO9001:2000 质量管理体系的要求，将生产管理的目标和重点放在“过程管理”上，实行全员、全过程、全方位的质量管理。

2008 年，公司按照 ISO9001:2000 标准建立的质量管理体系通过挪威船级社的认证，并获得该认证机构颁发的 ISO9001:2000 管理体系认证证书。

2、质量控制措施

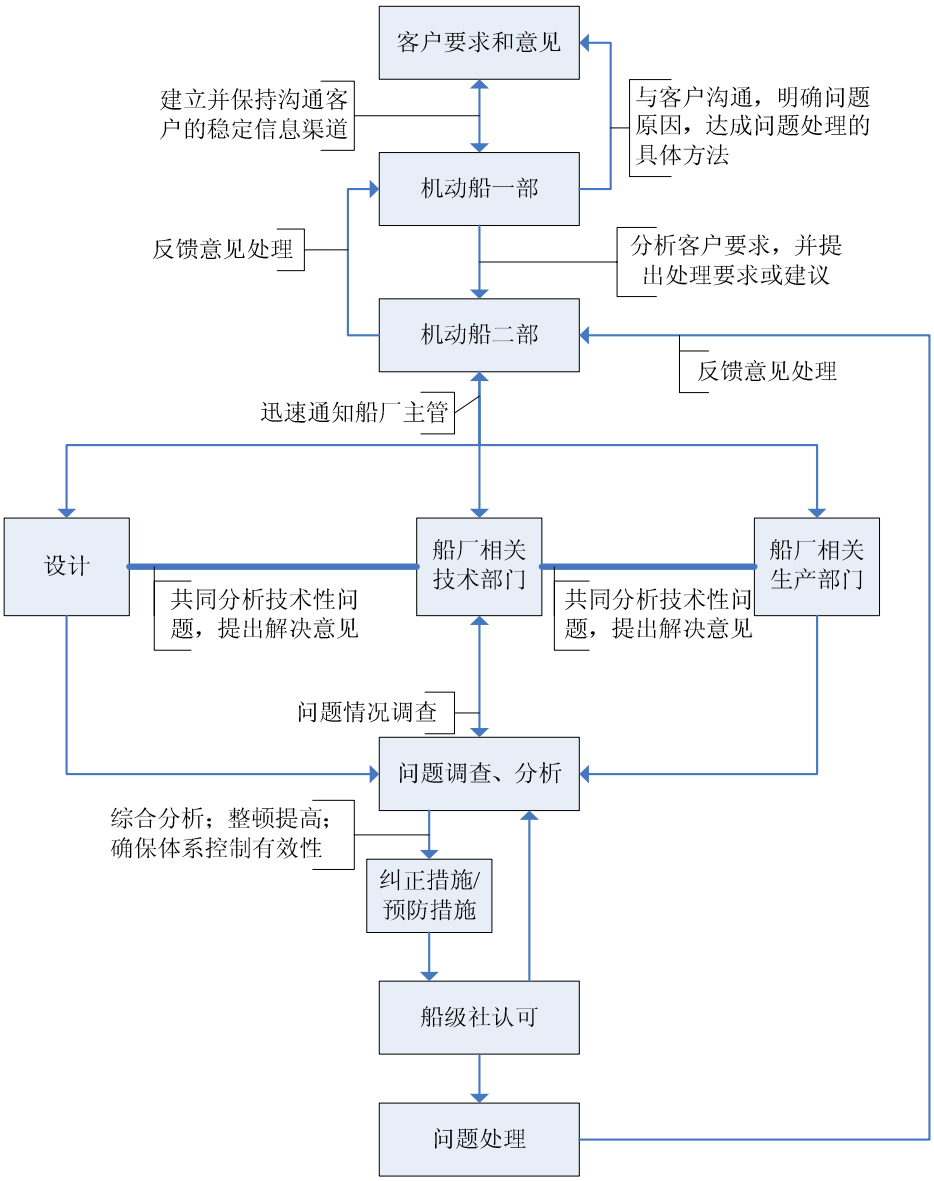
公司在船舶建造过程中建立了严格的质量控制程序，辐射控制船舶各专业的建造全过程，专门设置机动船二部/舜天发展项目管理部对工厂的船舶建造过程进行管理，对船舶生产过程中每个重要环节如设计、制造、安装、报检、修改、反馈都进行监控。项目管理人员驻厂对所管项目进行有效管理，按照造船的流程，对造船的每个环节进行质量监控，及时协调解决所出现的问题。使设计公司、工

厂的技术人员和生产管理人员（含车间管理人员、质检人员、制造安装人员）对各自在船舶建造过程中的质量各负其责。

3、船舶行业惯例

造船行业由于其特殊性，在船舶建造过程中受到船级社的全程质量监控和船东代表的全程参与，因此公司的所有船舶产品也采用了这一模式。虽然船级社和船东代表的参与并不能免除公司所承担的质量责任，但在一定程度上加强了船舶产品在建造过程中的质量控制力度，从而进一步保证了公司船舶产品的产品质量。

公司自成立以来，从未因产品质量问题发生过任何重大纠纷。公司设立了科学合理处理质量问题的操作流程，具体见下图：



第七节　同业竞争与关联交易

一、同业竞争

（一）不存在同业竞争的说明

公司的直接控股股东为舜天集团，间接控股股东为国信集团，实际控制人为江苏省国资委。

舜天集团直接或间接控制的企业包括舜天机械等 15 家企业，国信集团直接或间接控制的企业包括舜天集团等 42 家企业，具体详见“第五节 发行人基本情况之七、主要发起人、持有发行人 5%以上股份的主要股东、实际控制人情况”部分。

上述直接和间接控股股东及其控制的其他企业与本公司之间没有相同或相似的业务，不存在同业竞争情形。

（二）避免同业竞争的措施

为保证公司具有独立的生产经营环境，维护公司全体股东的利益，避免今后可能产生的潜在同业竞争问题，公司股东舜天集团、舜天机械和间接控股股东国信集团出具了《避免同业竞争的承诺》，主要内容如下：

“1、本公司及参股或者控股的公司或者企业（附属公司或者附属企业）目前未从事与股份公司主营业务存在竞争的业务活动。2、本公司及附属公司或者附属企业在今后的任何时间不会以任何方式（包括但不限于自营、合资或联营）参与或进行与股份公司主营业务存在竞争的业务活动。凡本公司及附属公司或者附属企业有任何商业机会可从事、参与或入股任何可能会与股份公司生产经营构成竞争的业务，本公司会将上述商业机会让予股份公司。3、本公司将充分尊重股份公司的独立法人地位，保障股份公司独立经营、自主决策。本公司将严格按照相关法律法规以及股份公司的公司章程规定，促使经本公司提名的股份公司董事依法履行其应尽的诚信和勤勉责任。4、本公司将善意履行作为股份公司股东的义务，不利用股东地位，就股份公司与本公司或附属公司或附属企业相关的任何关联交易采取任何行动，故意促使股份公司的股东大会或董事会作出侵犯其他股东合法权益的决议。如果股份公司必须与本公司或附属公司或附属企业发生任何关联交易，则本公司承诺将促使上述交易按照公平合理的和正常商业交易条件进行。本公司及附属公司或附属企业将不会要求或接受股份公司给予比在任何一项市场公平交易中第三者更优惠的条件。5、本公司及附属公司或者附属企业将严格和善意地履行其与股份公司签订的各种关联交易协议。本公司承诺将不会向股

份公司谋求任何超出上述协议规定以外的利益或收益。6、如果本公司违反上述声明、承诺和保证，并造成股份公司经济损失的，本公司同意赔偿股份公司相应损失。7、本声明、承诺和保证将持续有效，直至本公司不再对股份公司有重大影响为止。8、本声明、承诺和保证可被视为对股份公司及股东共同和分别作出的声明、承诺和保证。”

二、关联交易

（一）关联方和关联关系

1、关联方的认定标准

本公司对关联方的认定标准为：一方控制、共同控制另一方或对另一方施加重大影响，以及两方或两方以上同受一方控制、共同控制或重大影响的，构成关联方。

2、关联方和关联关系

（1）持有公司 5%以上股份的股东

控股股东名称	持股比例（%）	关联关系性质
舜天集团	36.00	本公司控股股东
舜天机械	36.00	本公司主要股东
王军民	12.00	本公司股东、董事
李　玖	10.00	本公司股东、董事

（2）间接控制本公司的关联方

国信集团持有本公司控股股东舜天集团 100%的股权，间接控制本公司。

（3）本公司的子公司

子公司名称	本公司合计持股比例%
扬州舜天	全资子公司
江都舜天	全资子公司
顺高船务	全资子公司
舜天发展	全资子公司
新加坡舜天	舜天发展持有其 70.00%股权
舜天技术	控股子公司，本公司持有其 55.00%股权

（4）控股股东、实际控制人控制的企业

国信集团和舜天集团直接或间接控制的企业详见“第五节 发行人基本情况之七、主要发起人、持有发行人 5%以上股份的主要股东、实际控制人情况”部

分。

（5）公司的董事、监事、高级管理人员

公司的董事、监事、高级管理人员详见“第八节 董事、监事、高级管理人员与核心技术人员”部分。

（二）关联交易

公司报告期内与关联方之间发生的经常性关联交易主要内容是与关联方之间的房屋租赁和担保及支付给关键管理人员的薪酬，无偶发性关联交易。

1、房屋租赁

（1）2008 年度房屋租赁关联交易

2008 年度，公司及子公司签署的房屋租赁关联交易合同如下表，该年度发生的房屋租赁关联交易总额为 115.92 万元。

单位：元/ m^2/月

序号	租赁方	出租方	租赁标的	标的面积	租赁期限	租金
1	公司	舜天机械	舜天研发中心 C 座二楼	910	2008.1.1-2009.12.31	40
2	公司	舜天集团	舜天研发中心 A 座三楼	1,273.37	2008.4.1-2010.3.31	40
3	舜天技术	舜天集团	舜天研发中心 A 座三楼	733.34	2008.4.1-2010.3.31	40

（2）2009 年度房屋租赁关联交易

2009 年度，公司签署的房屋租赁关联交易合同如下表，包括仍在执行的租赁合同该年度发生房屋租赁关联交易总额为 140.00 万元。

单位：元/ m^2/月

序号	租赁方	出租方	租赁标的	标的面积	租赁期限	租金
1	公司	舜天机械	舜天研发中心 C 座二楼	1,138.37	2009.11.16 至搬迁为止	40

（3）2010 年房屋租赁关联交易

2010 年度，公司及子公司签署的房屋租赁关联交易合同如下表，包括仍在执行的租赁合同该年度发生房屋租赁关联交易总额为 150.96 万元。

单位：元/ m^2/月

序号	租赁方	出租方	租赁标的	标的面积	租赁期限	租金
1	公司	舜天集团	舜天研发中心 A 座三楼	1,027.67	2010.4.1-2012.3.31	40
2	舜天技术	舜天集团	舜天研发中心 A 座三楼	733.34	2010.4.1-2012.3.31	40
3	舜天发展	舜天集团	舜天研发中心 A 座三楼	245.7	2010.4.1-2012.3.31	40

（4）批准程序及关联交易价格公允性

根据公司《关联交易决策制度》，上述关联交易金额较小，由公司管理层批

准。

舜天集团、舜天机械对其子公司和外来单位收取的房屋租金均为每月 40 元/平方米，不存在因公司为其关联方而区别对待的情况。经查阅公开资料，南京市雨花台区中与公司总部办公地点相近的写字楼目前平均租金与公司支付的租金相近。公司向关联方租赁办公场所的租金是市场公允价格。

（5）保荐人和发行人律师关于关联租赁对发行人资产完整性和独立性影响的核查意见

保荐机构认为：发行人向关联方租赁房产的用途为总部办公场所；发行人向股东支付的租金为市场价格，关联交易价格公允，上述关联交易履行了必要的批准程序；同一区域对外招租的写字楼较多，租赁房产具有可替代性；发行人已依法取得了造船企业最为重要的岸线资源和船台、码头、加工车间所在地的土地使用权证，其生产经营性资产具备完整性和独立性；由于造船企业本身的特点和发行人所有客户均为外方客户的特点，发行人总部所在地区或位置的变化不影响发行人生产经营的资产完整性或独立性。因此，发行人向关联方租赁房产解决办公用房不影响发行人生产经营的资产完整性和资产独立性。

发行人律师认为：发行人向关联方租赁房产的用途为总部办公场所；发行人向股东支付的租金为市场价格，关联交易价格公允，上述关联交易履行了必要的批准程序；同一区域对外招租的写字楼较多，租赁房产具有可替代性；发行人已依法取得了造船企业最为重要的岸线资源和船台、码头、加工车间所在地的土地使用权证，其生产经营性资产具备完整性和独立性；由于造船企业本身的特点和发行人所有客户均为外方客户的特点，发行人总部所在地区或位置的变化不影响发行人生产经营的资产完整性或独立性。因此，发行人向关联方租赁房产解决办公用房不影响发行人生产经营的资产完整性和资产独立性。

（6）公司关于租赁办公场所的承诺

公司就向关联方租赁办公场所作出如下承诺：

①公司在未来两年内购置房产用于总部办公；

②公司将遵循市场公允原则并采用合法程序完成房产购置；

③公司拟购置的房产不排除关联方所拥有的房产。如发生关联交易，公司将严格按照《公司章程》、《关联交易决策制度》等相关规定履行批准及交易程序。

2、关联方担保事项

（1）关联方为公司提供的担保

①借款担保

报告期内，关联方为公司的银行借款提供的担保明细如下：

序号	担保人	债权人	担保金额（万元）	担保期限	担保方式
1	舜天机械、舜天瑞隆	华夏银行	500	2007.1.10-2008.1.9	保证
2	舜天机械、舜天瑞隆	华夏银行	500	2007.1.12-2008.1.11	保证
3	舜天机械	交通银行	1,000	2007.6.5-2008.6.4	保证
4	舜天机械、舜天瑞隆	华夏银行	2,000	2007.8.6-2008.8.5	保证
5	舜天机械、舜天瑞隆	华夏银行	1,000	2007.8.7-2008.8.6	保证
6	舜天集团	中国进出口银行	10,000	2008.8.25-2009.12.31	保证
7	舜天集团	中国进出口银行	10,000	2009.5.22-2010.9.22	保证
8	舜天机械	华夏银行	2,000	2009.6.25-2009.12.24	保证
9	舜天集团	中国进出口银行	15,000	2010.3.19-2011.9.19	保证
10	舜天集团	中国进出口银行	24,000	2010.5.30-2012.3.31	保证

②保函担保

截至 2010 年 12 月 31 日，舜天机械为本公司提供担保，本公司开具保函 120,391.76 万元。

截至 2010 年 12 月 31 日，舜天集团为本公司提供担保，本公司开具保函 40,829.31 万元。

具体内容详见第十五节“二、重要合同之（六）保函合同”。

③担保费用

经 2008 年 10 月 13 日第一届董事第九次会议批准，鉴于舜天集团及其子公司为公司提供担保，公司按被担保金额年费率千分之四的标准向其支付担保费。报告期内，公司支付的担保费用如下：

年度	舜天集团（万元）	舜天机械（万元）
2010 年	245.63	62.90
2009 年	154.85	8.99
2008 年	298.70	—

舜天集团、舜天机械为其他子公司提供担保收取的担保费费率标准均为千分之四，不存在对公司区别对待的情况，关联交易价格公允。

（2）公司为子公司提供的担保

截至 2010 年 12 月 31 日，公司为子公司提供的担保明细如下：

序号	担保人	被担保人	担保金额（万元）	担保期限	审批情况
1	舜天船舶、王军民 姜志强、刘晓春	扬州舜天	1,000	2008.4.30-2011.4.25	第 1 届董事会第 7 次临时会议

序号	担保人	被担保人	担保金额（万元）	担保期限	审批情况
2	舜天船舶	舜天发展	2,000	2010.5.25-2011.5.10	第 1 届董事会第 43 次临时会议
3	舜天船舶	舜天发展	2,000	2010.9.19-2011.9.18	第 1 届董事会第 48 次临时会议

公司上述担保事项均经董事会审议通过，履行了必要的审批程序。报告期内，公司不存在向除子公司外的其他各方提供担保的情形。

3、关联方应收应付款项余额

报告期内，公司不存在对关联方应收款的情形，对关联方应付款明细如下：

单位：万元

项　　目	2010.12.31	2009.12.31	2008.12.31
舜天机械	998.78	946.78	637.15
舜天集团	86.08	39.79	—
合　　计	**1,084.86**	**986.57**	**637.15**

4、关键管理人员报酬

年度报酬区间	2010 年度	2009 年度	2008 年度
总额	401.60 万元	308.30 万元	561.40 万元
其中：（各金额区间人数）			
100 万元以上			2
50～100 万元	2	3	4
30～50 万元	2	2	
10～30 万元	5	2	1
10 万元以下			

（三）关联交易定价政策

公司制定了严格、规范的《关联交易决策制度》，公司与关联方的关联交易价格遵循以下基本原则：

1、符合诚实信用的原则；

2、尽量避免、减少并规范关联交易原则。对于无法回避的关联交易之审议、审批，必须遵循公开、公平、公正的原则；

3、股东大会、董事会、监事会应当根据客观标准判断该关联交易是否对公司有利。对关联交易进行表决时应执行回避制度或作出公允声明，如因回避无法形成决议的，该关联交易视为无效；

4、关联交易定价应不偏离市场独立第三方的公允标准，必须坚持依据公开及市场公允原则。对于难以比较市场价格或定价受到限制的关联交易，应通过合

同或协议明确有关成本和利润的标准。

三、规范关联交易的制度安排

（一）《公司章程（草案）》中关于关联交易的主要规定

第三十八条　公司的控股股东、实际控制人员不得利用其关联关系损害公司利益。违反规定的，给公司造成损失的，应当承担赔偿责任。

公司控股股东及实际控制人对公司和股东负有诚信义务。控股股东应严格依法行使出资人的权利，控股股东不得利用利润分配、资产重组、对外投资、资金占用、借款担保等方式损害公司和股东的合法权益，不得利用其控制地位损害公司和股东的利益。

第四十条　公司下列对外担保行为，须经股东大会审议通过。

（一）本公司及本公司控股子公司的对外担保总额，达到或超过最近一期经审计净资产的 50%以后提供的任何担保；

（二）公司的对外担保总额，达到或超过最近一期经审计总资产的 30%以后提供的任何担保；

（三）为资产负债率超过 70%的担保对象提供的担保；

（四）单笔担保额超过最近一期经审计净资产 10%的担保；

（五）对股东、实际控制人及其关联方提供的担保。

第七十八条　股东大会审议有关关联交易事项时，关联股东不应当参与投票表决，其所代表的有表决权的股份数不计入有效表决总数。

第一百零七条　董事会应当确定对外投资、收购出售资产、资产抵押、对外担保事项、委托理财、关联交易的权限，建立严格的审查和决策程序；重大投资项目应当组织有关专家、专业人员进行评审，并报股东大会批准。

第一百一十六条　董事与董事会会议决议事项所涉及的企业有关联关系的，不得对该项决议行使表决权，也不得代理其他董事行使表决权。该董事会会议由过半数的无关联关系董事出席即可举行，董事会会议所作决议须经无关联关系董事过半数通过。出席董事会的无关联董事人数不足 3 人的，应将该事项提交股东大会审议。

第一百三十六条　监事不得利用其关联关系损害公司利益，若给公司造成损失的，应当承担赔偿责任。

（二）《关联交易决策制度》中关于关联交易的主要规定

第十条 本公司股东大会就关联交易进行表决时，关联股东不应当参加表决。关联股东确有特殊情况无法回避时，在本公司征得有权部门同意后，可以参加表决。

公司应当在股东大会决议中对此做出详细说明，同时对非关联方的股东投票情况进行专门统计。

第十一条 本公司股东大会对涉及关联交易的议案或事项做出的决议，必须经出席会议的无关联关系的股东所持表决权的过半数通过，方为有效。股东大会审议关联交易事项时，下列股东应当回避表决：

（一）交易对方；

（二）拥有交易对方直接或间接控制权的；

（三）被交易对方直接或间接控制的；

（四）与交易对方受同一法人或自然人直接或间接控制的；

（五）因与交易对方或者其关联人存在尚未履行完毕的股权转让协议或者其他协议而使其表决权受到限制或影响的；

（六）中国证监会或深圳证券交易所认定的可能造成本公司对其利益倾斜的法人或自然人。

第十二条 本公司关联人与本公司签署涉及关联交易的协议，应当采取必要的回避措施:

（一）任何个人只能代表一方签署协议；

（二）关联人不得以任何方式干预本公司的决定；

（三）按国家有关法律、法规和《公司章程》规定应当回避的。

第十三条 董事个人或者其所任职的其他企业直接或者间接与本公司或本公司的控股子公司已有的或者计划中的合同、交易、安排有关联关系时（聘任合同除外），不论有关事项在一般情况下是否需要董事会批准同意，均应当尽快向董事会披露其关联关系的性质和程度。

除非有关联关系的董事按照本条前款的要求向董事会作了披露，并且董事会在不将其计入法定人数，该董事亦未参加表决的会议上批准了该事项，本公司有权撤销合同、交易或者安排，但在对方是善意第三人的情况下除外。

第十四条 如果本公司董事在本公司首次考虑订立有关合同、交易、安排前

以书面形式通知董事会，声明由于通知所列的内容，公司日后达成的合同、交易、安排与其有利益关系，则在通知阐明的范围内，有关董事视为作了本条前款规定的披露。

第十五条 董事会应依据本制度的规定，对拟提交董事会或股东大会审议的有关事项是否构成关联交易做出判断，在作此判断时，股东的持股数额应以股权登记日为准。

如经董事会判断，拟提交董事会或股东大会审议的有关事项构成关联交易，则董事会应书面通知关联股东，并应明确告知该关联股东该项关联交易应按照本制度的规定进行表决；对于重大关联交易，董事会应征求中小股东的意见。

第十六条 董事会审议的议案或事项涉及到有关联关系的董事时，依照法律、法规的规定，有关联关系的董事可以出席董事会会议，并可以向董事会阐明其观点，但其不应当就该议案或事项参与投票表决。

董事会对与董事有关联关系的议案或事项做出的决议，必须经非关联董事过半数通过，方为有效。

第十七条 本公司董事会应当根据客观标准判断该关联交易是否对公司有利，必要时应当聘请专业评估师、独立财务顾问。

第十八条 本公司董事会就关联交易表决时，具有下列情形之一的董事为关联董事，不得参与表决：

（一）交易对方；

（二）在交易对方任职，或在能直接或间接控制该交易对方的法人单位或者该交易对方直接或间接控制的法人单位任职的；

（三）拥有交易对方的直接或间接控制权的；

（四）交易对方或者其直接或间接控制人的关系密切的家庭成员（具体范围参见本制度第四条第（四）项的规定）；

（五）交易对方或者其直接或间接控制人的董事、监事和高级管理人员的关系密切的家庭成员；

（六）中国证监会、深圳证券交易所或本公司认定的因其他原因使其独立的商业判断可能受到影响的人士。

第十九条 在本公司董事会审议关联交易事项时，董事应亲自出席或委托其他董事代为出席，但委托书应当载明代理人的姓名、代理事项和权限、有效期限，

并由委托人签名。

关联董事不得就该关联事项授权或委托非关联董事代为表决；非关联董事也不能接受关联董事就关联事项的授权或委托而代为表决。

第二十条 监事个人或者其所任职的其他企业直接或者间接与本公司或本公司的控股子公司已有的或者计划中的合同、交易、安排有关联关系时（聘任合同除外），不论有关事项在一般情况下是否需要董事会批准同意，均应当尽快向董事会披露其关联关系的性质和程度。

第二十一条 监事会审议的议案或事项涉及到有关联关系的监事时，依照法律、法规的规定，有关联关系的监事可以出席监事会会议，并可以向监事会阐明其观点，但其不应当就该议案或事项参与投票表决。未出席监事会会议的监事如系有关联关系的监事，不得就该议案或事项授权其他监事代理表决。

第二十二条 监事会应依据职责对本公司的关联交易行使监督权，确保关联交易的公平、公正、公开；监事会对与监事有关联关系的议案或事项做出的决议，须经非关联监事过半数通过，方为有效。

第二十三条 本公司监事会就关联交易表决时，有利害关系的当事人属下列情形的，不得参与表决：

（一）与监事个人利益有关的关联交易；

（二）监事个人在关联企业任职或对关联企业拥有控股权的，该关联企业与本公司的关联交易；

（三）依据国家有关法律、法规和《公司章程》规定应当回避的。

第二十四条 监事会审议关联交易事项时，至少应有一名监事参加，监事对该关联交易的意见应当记录在案。

第二十五条 本公司监事会应在定期报告中披露对有关重大关联交易的意见。

第二十六条 当关联交易损害公司利益时，监事会应予以纠正，必要时应向股东大会或有关监管部门报告。

（三）规范关联交易的承诺

国信集团、舜天集团和舜天机械出具了有关规范关联交易的承诺，主要内容如下：

“保证本公司以及所有参股、控股公司或者企业，除与贵公司合资或者合作

且由贵公司控股的以外，今后原则上不与贵公司发生关联交易，如在今后的经营活动中与贵公司之间发生无法避免的关联交易，则此种交易必须按正常的商业条件进行，并且严格按照国家有关法律法规、《公司章程》的规定履行有关程序，保证不要求或接受贵公司在任何一项交易中给予本公司优于给予任何其他独立第三方的条件。如违反上述承诺给贵公司造成损失，本公司将向贵公司作出赔偿。”

四、报告期内关联交易执行情况及独立董事意见

（一）关联交易履行程序情况

报告期内，公司的关联交易均已履行了必要的审批程序，不存在违反《公司法》、《公司章程》的情形。

（二）独立董事对关联交易的意见

公司独立董事对公司近三年来与关联方发生的关联交易发表了独立意见：“公司与关联方发生的关联交易遵循了平等、自愿、等价、有偿的原则，符合当时法律、法规和规范性文件的规定，所有重大关联交易价格公允、合理，履行了合法程序，不存在损害公司及其他股东利益的情况，符合公司及全体股东的整体利益。”

第八节　董事、监事、高级管理人员与核心技术人员

一、公司董事、监事、高级管理人员与核心技术人员简介

（一）董事会成员

王军民先生，中国国籍，无境外永久居留权，46 岁，本科学历，江苏省“十大杰出青年企业家”，历任舜天机械船舶部经理、舜天机械副总经理、江苏舜天船舶有限公司总经理，现任本公司董事长。

魏庆文先生，中国国籍，无境外永久居留权，43 岁，本科学历，高级会计师，历任江苏舜天股份有限公司财务部副经理、财务部经理、总经理助理、舜天集团资产财务部副总经理，现任国信集团财务部副总经理、本公司董事。

洪兴华先生，中国国籍，无境外永久居留权，57 岁，大专学历，历任江苏省冶金工业厅办公室副主任、厅政策体改处处长、江苏冶金机械厂厂长、江苏省冶金资产管理有限公司资产管理部主任、总经理助理，现任舜天集团工会联合会主席、舜天机械副董事长、本公司董事。

李玖先生，中国国籍，无境外永久居留权，54 岁，本科学历，高级工程师，历任南京新华船厂主管、江苏省船舶工业公司项目经理、中国交通进出口总公司项目经理、舜天机械船舶部副经理、江苏舜天船舶有限公司副总经理，现任本公司董事、总经理。

陈良华先生，中国国籍，无境外永久居留权，48 岁，研究生学历，博士后，历任金陵科技学院教师、副系主任、东南大学经济管理学院教师，现任东南大学经济管理学院教授、博士生导师、副院长兼会计系主任、本公司独立董事，兼任江苏雅克科技股份有限公司独立董事。

眭红明先生，中国国籍，无境外永久居留权，47 岁，研究生学历，博士，历任南京师范大学教师，现任南京师范大学法学院教授、博士生导师、本公司独立董事，兼任江苏南京仲裁委员会仲裁员、江苏法德永衡律师事务所律师、美国马里兰大学、澳门科技大学、江苏警官学院兼职教授。

吴越女士，中国国籍，无境外永久居留权，41 岁，本科学历，注册会计师，历任江苏晶鑫娱乐服务有限公司财务部副经理、江苏国际展览有限公司主管会计，现任江苏东恒保险代理有限公司财务部经理、本公司独立董事。

（二）监事会成员

张晓林先生，中国国籍，无境外永久居留权，55 岁，本科学历，历任解放

军烟威警备区司令部作训参谋、江苏省化工设计院人秘科干事、江苏省机械进出口股份有限公司人事部副经理、舜天集团人力资源部经理、投资审计部副总经理、总经理，现任国信集团资产管理二部总经理、本公司监事会主席。

倪洪菊女士，中国国籍，无境外永久居留权，47 岁，研究生学历，历任江苏服装进出口公司佳美特酒店副总经理、江苏舜天国际集团轻纺进出口股份有限公司财务部经理、舜天机械财务部经理，现任舜天机械副总经理、本公司监事。

文正清先生，中国国籍，无境外永久居留权，32 岁，研究生学历，历任本公司业务员、项目经理，现任本公司机动船业务一部经理、监事。

（三）高级管理人员

李玖先生，简历同上。

曹春华先生，中国国籍，无境外永久居留权，47 岁，研究生学历，历任舜天机械总账会计、财务部副经理、财务部经理、监事会监事、无锡苏迈克斯包装厂董事长，2006 年加盟有限公司任财务部经理，现任本公司副总经理、财务总监。

张谦训先生，中国国籍，无境外永久居留权，52 岁，研究生学历，会计师，历任舜天机械财务部副经理、经理，舜天集团投资发展部经理、副总经理，2008 年加盟本公司，现任本公司副总经理。

翁俊先生，中国国籍，无境外永久居留权，51 岁，本科学历，高级工程师，曾就职于南京新华船厂、舜天机械船舶部，2003 年加盟有限公司，现任本公司副总经理。

姜志强先生，中国国籍，无境外永久居留权，49 岁。本科学历，高级工程师，曾历任中国船舶工业总公司下属的润州造船厂生产科监造师、经营科长、副总经理、总经理、董事长等职务，2004 年加盟本公司，现任本公司副总经理。

冯琪女士，中国国籍，无境外永久居留权，32 岁，本科学历，曾任职于舜天机械船舶部，2003 年加盟有限公司，历任业务管理部副经理、经理，现任本公司董事会秘书。

（四）核心技术人员

李玖先生，简历同上。

翁俊先生，简历同上。

宗小建先生，中国国籍，无境外永久居留权，35 岁，研究生学历，曾任职

于舜天机械船舶部，现任舜天发展副总经理。

姜志强先生，简历同上。

（五）董事、监事的提名及选聘情况

参见本节“八、公司设立以来董事、监事和高级管理人员的变动情况”。

二、公司董事、监事、高级管理人员与核心技术人员持股情况

截至 2010 年 12 月 31 日，公司董事、监事、高级管理人员、核心技术人员持有本公司的股份情况如下表：

序号	股东名称	职务	持股数（万股）	占总股本比例（%）
1	王军民	董事长	1,320.00	12.00
2	李　玖	董事、总经理	1,100.00	10.00
3	翁　俊	副总经理	330.00	3.00
4	冯　琪	董事会秘书	165.00	1.50
5	宗小建	核心技术人员	55.00	0.50

上述董事、监事、高级管理人员和核心技术人员所持本公司股份未被质押或冻结，亦不存在其他有争议的情况。除直接持有本公司上述股份外，本公司董事、监事、高级管理人员及其近亲属均未以其他方式直接或间接持有本公司股份。

三、公司董事、监事、高级管理人员与核心技术人员的对外投资情况

本公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员对外投资情况如下：

姓名	在公司任职	被投资企业名称	投资金额（万元）	占注册资本的比例（%）
曹春华	副总经理、财务总监	江苏舜天国际集团苏迈克斯工具有限公司	50.00	5.00
		江苏舜天机械进口有限责任公司	16.00	2.00
姜志强	副总经理	江苏舜天机械进出口股份有限公司	3.90	0.07

除以上人员外，公司其他董事、监事、高级管理人员及核心技术人员不存在对外投资的情况。

四、公司董事、监事、高级管理人员与核心技术人员的薪酬情况

根据 2008 年 3 月 26 日召开的 2008 年第二次股东大会决议，每位独立董事年度津贴上市前为 3 万元，上市后为 5 万元。2010 年度，公司董事、监事、高级管理人员及核心技术人员薪酬情况如下：

姓　名	职　务	2010 年度收入（万元）
王军民	董事长	93.00
魏庆文	董事	未在公司领取薪酬
洪兴华	董事	未在公司领取薪酬
李　玖	董事、总经理	92.60
陈良华	独立董事	3.00
眭红明	独立董事	3.00
吴　越	独立董事	3.00
张晓林	监事会主席	未在公司领取薪酬
倪洪菊	监事	未在公司领取薪酬
文正清	监事	21.58
曹春华	副总经理、财务总监	54.00
张谦训	副总经理	50.00
冯　琪	董事会秘书	21.09
翁　俊	副总经理	21.07
姜志强	副总经理	20.12
宗小建	舜天发展副总经理	28.11

五、公司董事、监事、高级管理人员与核心技术人员兼职情况

姓　名	在本公司任职	关联企业	兼职职务	与本公司关联关系
王军民	董事长	江苏舜天足球俱乐部有限公司	监事	同一控制下的关联方
魏庆文	董事	国信集团财务部	副总经理	间接控股股东
洪兴华	董事	舜天集团	工会主席	第一大股东
陈良华	独立董事	东南大学经济管理学院	教授、博士生导师、副院长、会计系主任	无关联关系
		江苏雅克科技股份有限公司	独立董事	无关联关系
眭红明	独立董事	南京师范大学法学院	教授、博士生导师	无关联关系
		江苏南京仲裁委员会	仲裁员	无关联关系
		江苏法德永衡律师事务所	律师	无关联关系
		美国马里兰大学	兼职教授	无关联关系
		澳门科技大学	兼职教授	无关联关系
		江苏警官学院	兼职教授	无关联关系
吴　越	独立董事	江苏东恒保险代理有限公司	财务部经理	无关联关系
张晓林	监事会主席	国信集团资产管理二部	总经理	间接控股股东
倪洪菊	监事	舜天机械	副总经理	第二大股东

除以上人员外，公司董事、监事、高级管理人员及核心技术人员均在本公司任职，不存在在控股股东、实际控制人及其控制的企业任职的情况。

六、公司董事、监事、高级管理人员与核心技术人员相互之间存在的亲属关系

本公司董事、监事、高级管理人员与核心技术人员相互之间不存在配偶关系、直系和三代以内旁系亲属关系。

七、公司与董事、监事、高级管理人员、核心技术人员的协议和作出的重要承诺及履行情况

根据国家有关规定，公司与董事签订了《保密协议》和《竞业禁止协议》；与监事签订了《保密协议》；与高级管理人员和核心技术人员签订了《劳动合同书》、《保密协议》和《竞业禁止协议》。

截至本招股说明书签署之日，上述合同、协议等均履行正常，不存在违约情形。

公司董事、监事、高级管理人员、核心技术人员作出股份锁定承诺参见本招股说明书第五节“八、发行人有关股本的情况之（八）本次发行前股东所持股份的流通限制和自愿锁定股份的承诺”。

八、公司设立以来董事、监事和高级管理人员的变动情况

（一）公司董事、监事和高级管理人员的聘任情况

1、2007 年 10 月 16 日，公司创立大会选举魏庆文先生、王静华先生、王军民先生、李玖先生为董事，选举陈良华先生、眭红明先生、吴越女士为独立董事，任期自 2007 年 10 月 16 日起至 2010 年 10 月 15 日止。

2、2007 年 10 月 16 日，公司第一届董事会第一次会议选举王军民先生为公司董事长；聘任李玖先生为公司总经理，任期自 2007 年 10 月 16 日起至 2010 年 10 月 15 日止；聘任曹春华先生为公司财务总监，聘任冯琪女士为公司董事会秘书，任期自 2007 年 10 月 16 日起至 2010 年 10 月 15 日止。

3、2007 年 10 月 16 日，公司创立大会选举张晓林先生、倪洪菊女士为公司监事，公司职工代表大会选举宗小建先生为职工监事，第一届监事会第一次会议选举张晓林先生为监事会主席，任期自 2007 年 10 月 16 日起至 2010 年 10 月 15 日止。

4、2008 年 3 月 26 日，经公司第一届董事会第七次会议审议通过，聘任曹春华先生为公司副总经理。

5、2008 年 10 月 13 日，经公司第一届董事会第九次会议审议通过，聘任张

谦训先生为公司副总经理。

6、2009 年 5 月 27 日，因王静华先生退休，经公司 2009 年第二次临时股东大会审议通过，同意王静华先生辞去董事职务，并根据舜天机械的提名，选举洪兴华先生为公司董事。

7、2010 年 3 月 30 日，经公司第一届董事会第十九次会议审议通过，聘任翁俊先生和姜志强先生为公司副总经理。

8、2010 年 10 月 15 日，公司 2010 年第二次临时股东大会选举王军民先生、魏庆文先生、洪兴华先生、李玖先生为董事，选举陈良华先生、眭红明先生、吴越女士为独立董事，任期自 2010 年 10 月 16 日起至 2013 年 10 月 15 日止。

9、2010 年 10 月 16 日，公司第二届董事会第一次会议选举王军民先生为公司董事长；聘任李玖先生为公司总经理；聘任曹春华先生、张谦训先生、翁俊先生和姜志强先生为公司副总经理；聘任曹春华先生为公司财务总监，聘任冯琪女士为公司董事会秘书，任期自 2010 年 10 月 16 日起至 2013 年 10 月 15 日止。

10、2010 年 10 月 16 日，公司 2010 年第二次临时股东大会选举张晓林先生、倪洪菊女士为公司监事，公司职工代表大会选举文正清先生为职工监事，第二届监事会第一次会议选举张晓林先生为监事会主席，任期自 2010 年 10 月 16 日起至 2013 年 10 月 15 日止。

（二）公司董事、监事和高级管理人员的变动情况

1、董事变化情况

除因王静华退休，舜天机械提名洪兴华为公司董事外，公司自设立以来董事会成员无其他变化。

2、监事变化情况

除第二届监事会中的职工监事变更为文正清外，公司自设立以来监事会成员无其他变化。

3、高级管理人员变化情况

公司新聘任张谦训、翁俊和姜志强为公司副总经理，其他高级管理人员未发生变化。翁俊和姜志强在 2006 年至 2010 年 3 月期间为公司的中层管理人员。

九、董事、监事、高级管理人员任职资格

本公司全体董事、监事、高级管理人员符合法律法规规定的任职资格。

第九节　公司治理

本公司的公司治理依据为《公司法》、《公司章程》、《股东大会议事规则》、《董事会议事规则》、《监事会议事规则》、《独立董事工作制度》等，本公司已依据上述规定设置了符合现行法律、法规的公司治理结构。

一、发行人法人治理结构建立健全情况

（一）股东大会制度的建立健全及运行情况

发行人依法制定了健全的《股东大会议事规则》，股东大会运行规范。

1、股东权利和义务

根据《公司章程》第三十七条规定，公司股东享有下列权利：（1）依照其所持有的股份份额获得股利和其他形式的利益分配；（2）依法请求、召集、主持、参加或者委派股东代理人参加股东大会，并行使相应的表决权；（3）对公司的经营进行监督，提出建议或者质询；（4）依照法律、行政法规及本章程的规定转让、赠与或质押其所持有的股份；（5）查阅本章程、股东名册、公司债券存根、股东大会会议记录、董事会会议决议、监事会会议决议、财务会计报告；（6）公司终止或者清算时，按其所持有的股份份额参加公司剩余财产的分配；（7）对股东大会作出的公司合并、分立决议持异议的股东，要求公司收购其股份；（8）法律、行政法规、部门规章或本章程规定的其他权利。

根据《公司章程》第四十二条规定，公司股东承担下列义务：（1）遵守法律、行政法规和本章程；（2）依其所认购的股份和入股方式缴纳股金；（3）除法律、法规规定的情形外，不得退股；（4）不得滥用股东权利损害公司或者其他股东的利益；不得滥用公司法人独立地位和股东有限责任损害公司债权人的利益；公司股东滥用股东权利给公司或者其他股东造成损失的，应当依法承担赔偿责任。公司股东滥用公司法人独立地位和股东有限责任，逃避债务，严重损害公司债权人利益的，应当对公司债务承担连带责任。（5）法律、行政法规及本章程规定应当承担的其他义务。

2、股东大会的职权

根据《公司章程》第四十五条规定，股东大会是公司的权利机构，依法行使下列职权：（1）决定公司的经营方针和投资计划；（2）选举和更换董事、非由职工代表担任的监事，决定有关董事、监事的报酬事项；（3）审议批准董事会报告；（4）审议批准监事会报告；（5）审议批准公司的年度财务预算方案、决算方案；（6）审议批准公司的利润分配方案和弥补亏损方案；（7）对公司增加或者减少

注册资本作出决议；（8）对发行公司债券作出决议；（9）对公司合并、分立、解散、清算或者变更公司形式作出决议；（10）修改公司章程；（11）对公司聘用、解聘会计师事务所作出决议；（12）审议代表公司发行在外的有表决权股份总数的百分之三以上的股东提案；（13）审议批准第四十六条规定的担保事项；（14）审议公司在一年内购买、出售重大资产超过公司最近一期经审计总资产百分之三十的事项；（15）审议批准变更募集资金用途事项；（16）审议股权激励计划；（17）审议法律、行政法规、部门规章或本章程规定应当由股东大会决定的其他事项。上述股东大会的职权不得通过授权的形式由董事会或其他机构和个人代为行使。

根据《公司章程》第四十六条和《对外担保管理制度》第五条规定，公司下列对外担保行为，须经股东大会审议通过：（1）本公司及本公司控股子公司的对外担保总额，达到或超过最近一期经审计净资产的 50%以后提供的任何担保；（2）公司的对外担保总额，达到或超过最近一期经审计总资产的 30％以后提供的任何担保；（3）为资产负债率超过 70%的担保对象提供的担保；（4）单笔担保额超过最近一期经审计净资产 10%的担保；（5）对股东、实际控制人及其关联方提供的担保；（6）法律、行政法规、部门规章或公司章程规定应当由股东大会审议批准的其他担保事项。

3、股东大会议事规则

2008 年 3 月 26 日公司 2008 年第二次临时股东大会审议通过《股东大会议事规则》，其内容如下：

（1）会议的召集

股东大会分为年度股东大会和临时股东大会。年度股东大会每年召开 1 次，应当于上一会计年度结束后的 6 个月内举行。有下列情况之一的，公司在事实发生之日起两个月以内召开临时股东大会：①董事人数不足 5 人时；②公司未弥补的亏损达实收股本总额 1/3 时；③单独或者合计持有公司 10%以上股份的股东请求时；④董事会认为必要时；⑤监事会提议召开时；⑥法律、行政法规、部门规章或公司章程规定的其他情形。

公司召开股东大会，董事会应在年度股东大会召开 20 日前以公告或书面方式通知各股东，应在临时股东大会召开 15 日前以公告或书面方式通知各股东。董事会发布召开股东大会的通知后，除有不可抗力或者其他意外事件等原因，董事会不得变更股东大会召开的时间。因特殊原因必须延期召开股东大会的，应在原定股东大会召开日前至少 2 个工作日发布延期通知。董事会在延期召开通知中应说明原因并公布延期后的召开日期。公司延期召开股东大会的，不得变更原通知规定的有权出席股东大会股东的股权登记日。

独立董事、监事会、单独或者合计持有公司 10%以上股份的股东有权向董事会提议召开临时股东大会。监事会、单独或者合计持有公司 10%以上股份的股东有权作为召集人自行召集股东大会。召集人将在年度股东大会召开 20 日前以公告或书面方式通知各股东，临时股东大会将于会议召开 15 日前以公告或书面方式通知各股东。股东大会由董事长主持，董事长不能履行职务或不履行职务时，由半数以上董事共同推举的一名董事主持。监事会自行召集的股东大会，由监事会主席主持。监事会主席不能履行职务或不履行职务时，由半数以上监事共同推举的一名监事主持。股东自行召集的股东大会，由召集人推举代表主持。召开股东大会时，会议主持人违反议事规则使股东大会无法继续进行的，经现场出席股东大会有表决权过半数的股东同意，股东大会可推举一人担任会议主持人，继续开会。

（2）股东大会决议

股东大会决议分为普通决议和特别决议。股东大会作出普通决议，应当由出席股东大会的股东（包括股东代理人）所持表决权的 1/2 以上通过。股东大会作出特别决议，应当由出席股东大会的股东（包括股东代理人）所持表决权的 2/3 以上通过。

下列事项由股东大会以普通决议通过：①董事会和监事会的工作报告；②董事会拟定的利润分配方案和弥补亏损方案；③董事会和监事会成员的任免及其报酬和支付方法；④公司年度预算方案、决算方案；⑤公司年度报告；⑥除法律、行政法规规定或者公司章程规定应当以特别决议通过以外的其他事项。

下列事项由股东大会以特别决议通过：①公司增加或者减少注册资本；②公司的分立、合并、解散和清算；③公司章程的修改；④公司在一年内购买、出售重大资产金额超过公司最近一期经审计总资产 30%的；⑤股权激励计划；⑥法律、行政法规或本章程规定的，以及股东大会以普通决议认定会对公司产生重大影响的、需要以特别决议通过的其他事项。

股东大会采取记名方式投票表决。除累积投票制外，股东大会将对所有提案进行逐项表决，对同一事项有不同提案的，将按提案提出的时间顺序进行表决。除因不可抗力等特殊原因导致股东大会中止或不能作出决议外，股东大会将不会对提案进行搁置或不予表决。股东大会对提案进行表决时，应当由律师、股东代表与监事代表共同负责计票、监票，并当场公布表决结果，决议的表决结果载入会议记录。会议主持人根据表决结果决定股东大会的决议是否通过，并应当在会上宣布表决结果。决议的表决结果载入会议记录。出席会议的董事应当忠实履行职责，保证决议内容的真实、准确和完整，不得使用容易引起歧义的表述。出席

会议的董事、监事、董事会秘书、召集人或其代表、会议主持人应当在会议记录上签名。

4、股东大会的规范运作情况

自成立以来，公司股东大会能够按照《公司法》、《公司章程》等有关规定规范有效地运作。

（二）董事会制度的建立健全及运行情况

发行人依法制定了健全的《董事会议事规则》，董事会运行规范。

1、董事会的构成

公司章程规定：董事会由 7 名董事组成，其中独立董事 3 名。董事会设董事长 1 人。董事长由董事会以全体董事的过半数选举产生。公司设董事会秘书 1 人，由董事长提名，董事会聘任或解聘。

2、董事会的职权

根据《公司章程》第一百一十二条规定，董事会行使下列职权：（1）召集股东大会，并向股东大会报告工作；（2）执行股东大会的决议；（3）决定公司的经营计划和投资方案；（4）制订公司的年度财务预算方案、决算方案；（5）制订公司的利润分配方案和弥补亏损方案；（6）制订公司增加或者减少注册资本、发行债券或其他证券及上市方案；（7）拟订公司重大收购、收购本公司股票或者合并、分立、解散及变更公司形式的方案；（8）在股东大会授权范围内，决定公司对外投资、收购出售资产、资产抵押、对外担保事项、委托理财、关联交易等事项；（9）决定公司内部管理机构的设置；（10）聘任或者解聘公司总经理、董事会秘书；根据总经理的提名，聘任或者解聘公司副总经理、财务负责人等高级管理人员，并决定其报酬事项和奖惩事项；（11）制订公司的基本管理制度；（12）制订本章程的修改方案；（13）管理公司信息披露事项；（14）向股东大会提请聘请或更换为公司审计的会计师事务所；（15）听取公司经理的工作汇报并检查经理的工作；（16）法律、行政法规、部门规章或本章程授予的其他职权。

3、董事会议事规则

2008 年 3 月 26 日公司 2008 年第二次临时股东大会审议通过《董事会议事规则》，其主要内容如下：

董事会会议每年至少召开两次。在会议召开前十日，以专人送达、邮寄或者传真方式将书面会议通知送达全体董事、监事、总经理，必要时通知公司其他高级管理人员；董事会临时会议根据需要而定，在会议召开前三日，由专人送达、

邮寄或者传真方式将书面会议通知送达全体董事、监事及总经理，必要时通知公司其他高级管理人员。但如有紧急情形需召开临时董事会会议，董事长可随时召集董事会会议，但应给董事以必要的准备时间。代表十分之一以上表决权的股东、三分之一以上董事或者监事会，可以提议召开董事会临时会议。董事会会议应当由二分之一以上的董事出席方可举行。董事会决议的表决，实行一人一票。董事会会议由董事本人出席。董事因故不能出席的，可以书面委托其他董事代为投票。委托人要独立承担法律责任。董事未出席董事会会议，亦未委托代表出席的，视为放弃在该次会议上的投票权。

董事会作出决议，必须经全体董事的过半数通过。董事会对会议提案的表决方式为投票表决或举手表决。董事应当在董事会会议决议上签字并对董事会的决议承担责任。董事会决议违反法律、法规或章程、股东大会决议，致使公司遭受损失的，参与决议的董事对公司负赔偿责任。但经证明在表决时曾表明异议并记载于会议记录的，该董事可以免除责任。

4、董事会的规范运作情况

自成立以来，公司董事会能够按照《公司法》、《公司章程》等有关规定规范有效地运作。

（三）监事会制度的建立健全及运行情况

发行人依法制定了健全的《监事会议事规则》，监事会运行规范。

1、监事会构成

根据公司章程，监事会由 3 名监事组成，股东代表 2 人和职工代表 1 人。监事会设主席一名。公司职工代表担任的监事不得少于监事人数的三分之一。股东代表监事，由股东大会选举或更换，职工代表监事，由公司职工通过职工代表大会、职工大会或者其他形式民主选举产生或更换。

2、监事会职权

根据《公司章程》第一百五十三条规定，监事会依法行使下列职权：（1）应当对董事会编制的公司定期报告进行审核并提出书面审核意见；（2）检查公司财务；（3）对董事、高级管理人员执行公司职务的行为进行监督，对违反法律、行政法规、本章程或者股东大会决议的董事、高级管理人员提出罢免的建议；（4）当董事、高级管理人员的行为损害公司的利益时，要求董事、高级管理人员予以纠正；（5）提议召开临时股东大会，在董事会不履行《公司法》规定的召集和主持股东大会职责时召集和主持股东大会；（6）向股东大会提出提案；（7）依照《公司法》第一百五十二条的规定，对董事、高级管理人员提起诉讼；（8）发现公司

经营情况异常，可以进行调查；必要时，可以聘请会计师事务所、律师事务所等专业机构协助其工作，费用由公司承担。（9）审查重大关联交易协议；检查重大关联交易协议执行情况，并向股东大会报告；必要时，就重大关联交易事项专门发表意见；（10）审查变更募集资金投资项目并发表意见；（11）列席董事会会议；（12）要求公司高级管理人员、内部审计人员及外部审计人员出席监事会会议，解答所关注的问题；（13）向股东大会报告监事履行职责的情况、绩效评价结果；（14）公司章程规定或股东大会授予的其他职权。

3、监事会议事规则

2008 年 3 月 26 日公司 2008 年第二次临时股东大会审议通过《监事会议事规则》，其内容如下：

监事会每六个月至少召开一次会议。召开监事会议，须在会议召开十日前书面通知全体监事。监事会会议通知应包括以下内容：举行会议的日期、地点和会议期限、事由及议题、发出通知的日期等。监事会可以召开临时会议，须在会议召开三日前书面通知全体监事。情况紧急，需要尽快召开监事会临时会议的，可以随时通过口头或者电话等方式发出会议通知，但召集人应当在会议上做出说明并作出相关记录。监事会会议应由二分之一以上监事出席方可举行。

监事会以会议的方式进行议事，主要是讨论审议方式，以会议通知内容为议事内容。监事会会议由监事会主席主持。监事会主席不能履行职务或者不履行职务的，由半数以上监事共同推举一名监事召集和主持监事会会议。监事因故不能出席，可书面委托其他监事出席监事会，委托书应载明授权权限。监事会会议应有记录，出席会议的监事和记录人，应当在会议记录上签名。监事有权要求在会议记录上对其在会议上的发言作出某种说明性记载。

监事会对每项决议采取举手表决方式。如对某一项决议持有不同意见，可采用书面形式声明自己的立场，并对该项决议所带来的后果不负责任。监事会做出决议实行一人一票制，做出的决议必须经全体监事过半数通过。

4、监事会运行情况

自成立以来，公司监事会能够按照《公司法》、《公司章程》等有关规定规范有效地运作。

（四）独立董事制度的建立健全及运行情况

1、独立董事情况

公司在董事会中建立独立董事制度，聘请陈良华先生、眭红明先生、吴越女

士担任公司独立董事。公司独立董事人数符合《关于在上市公司建立独立董事制度的指导意见》的要求。

2、独立董事发挥作用的制度安排

根据公司制定的《独立董事工作细则》，独立董事除应当具有《公司法》和其他相关法律、法规赋予董事的职权外，公司还应当赋予独立董事以下特别职权：（1）重大关联交易（指公司拟与关联人达成的总额高于 3,000 万元或高于公司最近经审计净资产值的 5%的关联交易）应由独立董事认可后，提交董事会讨论；独立董事作出判断前，可以聘请中介机构出具独立财务顾问报告，作为其判断的依据；（2）向董事会提议聘用或解聘会计师事务所；（3）向董事会提请召开临时股东大会；（4）提议召开董事会；（5）独立聘请外部审计机构和咨询机构；（6）可以在股东大会召开前公开向股东征集投票权；（7）法律、法规及《公司章程》规定的独立董事其他职权。

独立董事行使上述职权应当取得全体独立董事的二分之一以上同意。独立董事除履行上述职责外，还应当对以下事项向董事会或股东大会发表独立意见：（1）提名、任免董事；（2）聘任或解聘高级管理人员；（3）公司董事、高级管理人员的薪酬；（4）公司的股东、实际控制人及其关联方对公司现有或新发生的总额高于3,000万元或高于上市公司最近经审计净资产值的5%的借款或其他资金往来，以及公司是否采取有效措施收回欠款；（5）独立董事认为可能损害中小股东权益的事项；（6）法律、法规及证券监管部门要求独立董事发表意见的事项；（7）《公司章程》规定的其他事项。

独立董事应当就上述事项明确发表以下几类意见之一：同意；保留意见及其理由；反对意见及其理由；无法发表意见及其障碍。如有关事项属于需要披露的事项，公司应当将独立董事的意见予以公告，独立董事出现意见分歧无法达成一致时，董事会应将各独立董事的意见分别披露。

公司应保证独立董事享有与其他董事同等的知情权。凡须经董事会决策的事项，公司必须按法定的时间提前通知独立董事并同时提供足够的资料，独立董事认为资料不充分的，可以要求补充。当两名独立董事认为资料不充分或论证不明确时，可联名书面向董事会提出延期召开董事会会议或延期审议该事项，董事会应予以采纳。

3、独立董事实际发挥作用的情况

公司引入独立董事，建立独立董事制度后，对完善公司治理结构起了良好的促进作用。公司董事会做出重大决策前，向独立董事提供足够的材料，充分吸取

独立董事的意见，独立董事对于促进公司规范运作，谨慎把握募集资金投资项目、经营管理、发展方向及发展战略的选择起到良好的作用。

（五）董事会秘书制度的建立健全及运行情况

本公司董事会秘书严格按照公司章程有关规定履行职责，筹备董事会和股东大会，认真做好会议记录，并积极配合独立董事履行职责。

1、董事会秘书制度安排

公司设董事会秘书 1 人，董事会秘书是公司高级管理人员，对董事会负责。

2、董事会秘书的职责

公司建立了《董事会秘书工作细则》，董事会秘书的职责为：（1）作为与深交所的指定联络人，负责准备和提交该所要求的各项文件，组织完成监管机构布置的任务；（2）按照法定程序组织筹备董事会会议和股东大会，准备会议文件，安排有关会务，列席董事会会议并负责会议记录，在会议记录上签字，保障记录的准确性；（3）向深交所提交董事会和股东大会有关会议决议文件，及时处理并掌握有关决议的执行情况，对执行中的有关问题应向董事会报告并提出建议；（4）协调和组织上市公司信息披露工作，包括建立信息披露制度、协调组织市场推介、接待来访、回答咨询、联系股东，向投资者提供公司公开披露的资料，促使公司及时、合法、真实和完整地进行信息披露；（5）列席涉及信息披露的有关会议，公司有关领导和部门应向董事会秘书提供信息披露所需要的资料和信息，公司在做出重大决策之前，应当同时从信息披露角度征询董事会秘书的意见；（6）负责信息的保密工作，制定保密措施，内幕信息泄露时，及时采取补救措施加以解释和澄清，并报告深交所和中国证监会；（7）负责保管公司股东名册资料、董事名册、控股股东及董事持股资料和董事会印章，保管上市公司董事会和股东大会的会议文件和记录；（8）帮助公司董事、监事、高级管理人员了解法律法规、公司章程、深交所《股票上市规则》及股票上市协议对其设定的责任；（9）协助董事会依法行使职权，在董事会违反法律法规、公司章程、深交所《股票上市规则》及其他有关规定作出决议时，及时提出异议，如董事会坚持做出上述决议，应当把情况记录在会议纪要上，并将该会议纪要立即提交公司全体董事和监事；（10）为公司相关重大决策提供咨询和建议；（11）深交所和监管部门要求履行的其他职责；（12）公司董事会授予或要求履行的其他职责。

3、董事会秘书履行职责情况

自本公司董事会秘书任职以来，认真履行了各项职责，在公司的运作和协调中起到了积极的推动作用。

（六）董事会专门委员会的设置与运作情况

为完善公司治理结构，协助董事会科学决策，公司董事会下设战略委员会、审计委员会、提名委员会、薪酬与考核委员会，并制定了相应的工作细则。公司董事会专门委员会由公司董事组成，除战略委员会外，其他董事会专门委员会中独立董事占多数并担任召集人，其中审计委员会中有一名独立董事是会计专业人员，具体如下：

1、董事会战略委员会

公司董事会战略委员会由董事王军民、李玖、陈良华组成，其中王军民为主任委员，陈良华为独立董事。公司董事会战略委员会的主要职责是对公司长期发展战略和重大投资决策进行研究并提出建议。

2、董事会审计委员会

公司董事会审计委员会由董事陈良华、吴越、魏庆文组成，其中陈良华为主任委员，陈良华和吴越为独立董事且是会计专业人员。公司董事会审计委员会的主要职责是：（1）提议聘请或更换外部审计机构；（2）监督公司的内部审计制度及其实施；（3）负责内部审计与外部审计之间的沟通；（4）审核公司的财务信息及其披露；（5）审查公司的内控制度。

3、董事会提名委员会

公司董事会提名委员会由董事陈良华、王军民、眭红明组成，其中眭红明为主任委员，陈良华和眭红明为独立董事。公司董事会提名委员会的主要职责是：（1）研究董事、经理人员的选择标准和程序并提出建议；（2）广泛搜寻合格的董事和经理人员的人选；（3）对董事候选人和经理人选进行审查并提出建议。

4、董事会薪酬与考核委员会

公司董事会薪酬与考核委员会由董事吴越、李玖、眭红明组成，其中吴越为主任委员，吴越和眭红明为独立董事。公司薪酬与考核委员会的主要职责是：（1）研究董事与经理人员考核的标准，进行考核并提出建议；（2）研究和审查董事、高级管理人员的薪酬政策与方案。

二、发行人报告期内违法违规行为情况

本公司已依法建立健全股东大会、董事会、监事会、独立董事和董事会秘书制度。报告期内，公司及现任董事、监事和高级管理人员严格按照公司章程及相关法律法规的规定开展经营，不存在违法违规行为，也不存在因此被相关主管机关处罚的情况。

三、发行人报告期内资金占用和对外担保情况

本公司的《公司章程》和《对外担保管理制度》中已明确规定了对外担保的审批权限和审议程序。报告期内，公司不存在资金被控股股东、实际控制人及其控制的其他企业占用的情况，也不存在为控股股东、实际控制人及其控制的其他企业担保的情况。

四、发行人内部控制制度情况

（一）公司管理层的自我评价

公司管理层认为：根据《公司法》、《证券法》和《公司章程》的规定，公司已建立了严格、规范的内部控制制度，管理层认为，到目前为止，公司内控制度是完整、合理和有效的，不存在由于内部控制制度失控而使公司财产受到重大损失，或对财务报表产生重大影响和导致财务报表失真的情况，在所有重大方面，不存在重大缺陷。

（二）注册会计师对内控制度的评价

发行人会计师已就本公司内部控制制度出具了中瑞岳华专审字[2011]第0381 号《内部控制鉴证审核报告》，其评价意见为：“舜天船舶管理层按照财政部颁布的《内部会计控制规范—基本规范（试行）》及相关具体规范的控制标准于 2010 年 12 月 31 日在所有重大方面保持了与财务报表相关的有效的内部控制。”

第十节　财务会计信息

一、财务报表

1、最近三年资产负债表

合并资产负债表

单位：元

项　　目	2010.12.31	2009.12.31	2008.12.31
流动资产：			
货币资金	413,170,610.61	516,773,731.46	243,093,973.73
交易性金融资产	5,229,656.00		
应收票据	5,000,000.00		
应收账款	30,653,955.59	7,506,964.09	551,490.61
预付款项	708,946,258.29	765,374,938.40	836,947,973.09
其他应收款	68,532,476.90	19,218,300.51	28,263,046.55
存货	2,183,089,281.52	2,564,614,818.02	2,055,291,788.71
流动资产合计	**3,414,622,238.91**	**3,873,488,752.48**	**3,164,148,272.69**
非流动资产：			
固定资产	268,489,261.34	270,436,615.67	270,009,957.28
在建工程	281,253,007.56	12,503,684.81	10,387,871.46
无形资产	79,932,019.71	74,684,438.05	47,139,730.13
递延所得税资产	16,151,302.53	9,365,781.12	9,467,036.16
非流动资产合计	**645,825,591.14**	**366,990,519.65**	**337,004,595.03**
资产总计	**4,060,447,830.05**	**4,240,479,272.13**	**3,501,152,867.72**

合并资产负债表（续）

单位：元

项　　目	2010.12.31	2009.12.31	2008.12.31
流动负债：			
短期借款	309,438,507.66	345,163,003.49	61,097,763.38
交易性金融负债	106,500.00		
应付票据	39,000,000.00	199,000,000.00	13,500,000.00
应付账款	169,669,038.76	130,751,783.07	214,864,752.68
预收款项	2,034,413,266.98	2,526,617,389.24	2,443,846,126.94
应付职工薪酬	2,434,518.72	1,551,121.99	1,322,684.07
应交税费	1,012,725.94	-52,523,302.94	-72,602,805.25
其他应付款	27,306,403.16	142,544,077.41	71,421,199.64
一年内到期的非流动负债	150,000,000.00	100,000,000.00	100,000,000.00
其他流动负债			
流动负债合计	**2,733,380,961.22**	**3,393,104,072.26**	**2,833,449,721.46**
非流动负债：			
长期借款	263,850,323.00		
预计负债	28,270,953.09	13,361,833.17	20,439,184.04
递延所得税负债	1,307,414.00		
非流动负债合计	**293,428,690.09**	**13,361,833.17**	**20,439,184.04**
负债合计	**3,026,809,651.31**	**3,406,465,905.43**	**2,853,888,905.50**
所有者权益(或股东权益)：			
实收资本(或股本)	110,000,000.00	110,000,000.00	110,000,000.00
盈余公积	38,910,984.73	34,600,828.91	13,414,512.41
一般风险准备			
未分配利润	883,057,593.96	688,365,870.66	523,138,311.20
外币报表折算差额	46,101.02		
归属于母公司股东的所有者权益合计	1,032,014,679.71	832,966,699.57	646,552,823.61
少数股东权益	1,623,499.03	1,046,667.13	711,138.61
所有者权益合计	**1,033,638,178.74**	**834,013,366.70**	**647,263,962.22**
负债和所有者权益总计	**4,060,447,830.05**	**4,240,479,272.13**	**3,501,152,867.72**

母公司资产负债表

单位：元

项　　目	2010.12.31	2009.12.31	2008.12.31
流动资产：			
货币资金	398,919,686.69	505,709,461.74	233,136,142.30
交易性金融资产	4,621,000.00		
应收票据	5,000,000.00		
应收账款	57,423,868.16	39,127,525.40	259,714.80
预付款项	1,274,905,685.29	1,458,981,092.41	1,782,314,948.95
应收股利		5,277,856.72	
其他应收款	237,259,488.83	95,561,332.32	24,272,473.98
存货	989,982,908.44	1,275,002,194.17	772,345,118.12
流动资产合计	**2,968,112,637.41**	**3,379,659,462.76**	**2,812,328,398.15**
非流动资产：			
长期股权投资	397,045,920.63	397,045,920.63	208,455,870.81
固定资产	4,468,971.95	4,322,781.67	4,604,435.83
无形资产	6,622.01	26,487.77	
递延所得税资产	13,455,541.13	3,535,538.05	5,368,649.02
非流动资产合计	**414,977,055.72**	**404,930,728.12**	**218,428,955.66**
资产总计	**3,383,089,693.13**	**3,784,590,190.88**	**3,030,757,353.81**

母公司资产负债表（续）

单位：元

项　　目	2010.12.31	2009.12.31	2008.12.31
流动负债：			
短期借款	304,604,938.86	345,163,003.49	61,097,763.38
交易性金融负债	106,500.00		
应付票据	39,000,000.00	199,000,000.00	13,500,000.00
应付账款	219,072,804.76	159,313,898.21	161,098,117.94
预收款项	1,944,289,541.75	2,497,418,435.71	2,437,145,714.62
应付职工薪酬	935,804.42	740,543.94	510,000.00
应交税费	-28,206,722.63	-86,062,228.74	-58,070,231.79
其他应付款	24,607,186.26	141,353,149.69	63,998,415.24
一年内到期的非流动负债	150,000,000.00	100,000,000.00	100,000,000.00
其他流动负债			
流动负债合计	**2,654,410,053.42**	**3,356,926,802.30**	**2,779,279,779.39**
非流动负债：			
长期借款	263,850,323.00		
预计负债	28,270,953.09	13,361,833.17	20,439,184.04
递延所得税负债	1,155,250.00		
非流动负债合计	**293,276,526.09**	**13,361,833.17**	**20,439,184.04**
负债合计	**2,947,686,579.51**	**3,370,288,635.47**	**2,799,718,963.43**
所有者权益(或股东权益)：			
实收资本(或股本)	110,000,000.00	110,000,000.00	110,000,000.00
盈余公积	38,910,984.73	34,600,828.91	13,414,512.41
未分配利润	286,492,128.89	269,700,726.50	107,623,877.97
所有者权益(或股东权益)合计	**435,403,113.62**	**414,301,555.41**	**231,038,390.38**
负债和所有者权益(或股东权益)总计	**3,383,089,693.13**	**3,784,590,190.88**	**3,030,757,353.81**

2、最近三年利润表

合并利润表

单位：元

项　　目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
一、营业总收入	**3,081,509,718.92**	**1,677,475,097.56**	**1,981,088,477.14**
其中：营业收入	3,081,509,718.92	1,677,475,097.56	1,981,088,477.14
二、营业总成本	**2,837,394,840.07**	**1,445,441,166.50**	**1,659,907,841.26**
其中：营业成本	2,763,959,414.62	1,373,016,696.02	1,527,559,617.27
营业税金及附加	3,176,859.22	1,966,801.19	2,551,862.71
销售费用	21,453,306.31	6,284,112.57	31,302,696.57
管理费用	54,383,432.76	50,028,570.24	52,467,231.09
财务费用	-7,110,455.53	13,918,353.82	50,623,622.62
资产减值损失	1,532,282.69	226,632.66	-4,597,189.00
加：公允价值变动收益	5,123,156.00		9,766,250.20
投资收益			3,569,433.99
三、营业利润	**249,238,034.85**	**232,033,931.06**	**334,516,320.07**
加：营业外收入	16,703,628.60	24,651,749.93	3,591,327.07
减：营业外支出	605,224.81	268,315.19	1,735,422.89
其中：非流动资产处置损失	200,734.68	91,945.56	461,234.07
四、利润总额	**265,336,438.64**	**256,417,365.80**	**336,372,224.25**
减：所得税费用	44,436,416.64	41,067,961.32	46,992,437.27
五、净利润	**220,900,022.00**	**215,349,404.48**	**289,379,786.98**
归属于母公司所有者的净利润	221,001,879.12	215,013,875.96	289,568,648.37
少数股东损益	-101,857.12	335,528.52	-188,861.39
六、每股收益:			
(一)基本每股收益	2.01	1.95	2.63
(二)稀释每股收益	2.01	1.95	2.63
七、其他综合收益	**55,498.78**		
八、综合收益总额	**220,955,520.78**	**215,349,404.48**	**289,379,786.98**
归属于母公司所有者的综合收益总额	221,047,980.14	215,013,875.96	289,568,648.37
归属于少数股东的综合收益总额	-92,459.36	335,528.52	-188,861.39

母公司利润表

单位：元

项　　目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
一、营业收入	**2,695,556,229.52**	**1,340,676,798.32**	**1,695,317,943.10**
减：营业成本	2,604,242,680.70	1,280,562,730.51	1,559,878,096.59
营业税金及附加	385.96	167,937.60	6,485.19
销售费用	21,018,888.97	6,150,067.78	31,210,495.57
管理费用	18,831,552.39	19,411,646.75	24,772,858.32
财务费用	-3,408,703.36	8,131,990.81	50,113,627.33
资产减值损失	1,537,480.29	81,353.00	-4,828,617.66
加：公允价值变动收益	4,514,500.00		9,766,250.20
投资收益		175,867,906.54	1,204,017.21
二、营业利润	**57,848,444.57**	**202,038,978.41**	**45,135,265.17**
加：营业外收入	2,627,832.08	22,306,395.53	3,353,683.10
减：营业外支出	369,261.74	111,907.87	531,569.07
其中：非流动资产处置损失	16,771.74	1,907.87	1,569.07
三、利润总额	**60,107,014.91**	**224,233,466.07**	**47,957,379.20**
减：所得税费用	17,005,456.70	12,370,301.04	11,818,731.70
四、净利润	**43,101,558.21**	**211,863,165.03**	**36,138,647.50**
五、每股收益:			
(一)基本每股收益			
(二)稀释每股收益			
六、其他综合收益			
七、综合收益总额	**43,101,558.21**	**211,863,165.03**	**36,138,647.50**

3、最近三年现金流量表

合并现金流量表

单位：元

项　　目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
一、经营活动产生的现金流量：			
销售商品、提供劳务收到的现金	2,566,986,829.88	1,468,814,895.32	2,716,631,793.85
收到的税费返还	137,880,765.43	266,673,600.33	249,263,663.42
收到其他与经营活动有关的现金	24,972,433.37	35,199,602.74	5,774,171.13
经营活动现金流入小计	**2,729,840,028.68**	**1,770,688,098.39**	**2,971,669,628.40**
购买商品、接受劳务支付的现金	2,500,426,765.10	1,489,948,370.64	2,713,201,810.79
支付给职工以及为职工支付的现金	62,232,714.31	58,409,021.26	55,075,892.83
支付的各项税费	144,954,428.68	101,482,889.78	111,596,380.89
支付其他与经营活动有关的现金	19,649,644.63	23,596,033.31	30,586,043.01
经营活动现金流出小计	**2,727,263,552.72**	**1,673,436,314.99**	**2,910,460,127.52**
经营活动产生的现金流量净额	**2,576,475.96**	**97,251,783.40**	**61,209,500.88**
二、投资活动产生的现金流量：			
收回投资收到的现金			1,786,076.66
取得投资收益收到的现金			1,204,017.21
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	394,713.07	818,039.52	553,773.00
投资活动现金流入小计	**394,713.07**	**818,039.52**	**3,543,866.87**
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	331,056,166.96	60,010,714.81	32,166,132.77
投资支付的现金			1,777,475.00
投资活动现金流出小计	**331,056,166.96**	**60,010,714.81**	**33,943,607.77**
投资活动产生的现金流量净额	**-330,661,453.89**	**-59,192,675.29**	**-30,399,740.90**

项　　目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
三、筹资活动产生的现金流量：			
吸收投资收到的现金	669,318.07		
其中：子公司吸收少数股东投资收到的现金	669,318.07		
取得借款收到的现金	883,249,761.84	894,984,821.40	275,640,993.64
收到其他与筹资活动有关的现金	31,531,859.67	6,096,266.37	
筹资活动现金流入小计	**915,450,939.58**	**901,081,087.77**	**275,640,993.64**
偿还债务支付的现金	605,123,934.67	610,919,581.29	267,157,230.26
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	45,187,789.06	46,247,460.11	8,259,501.42
支付其他与筹资活动有关的现金	13,425,499.10	173,246,600.48	127,832,919.48
筹资活动现金流出小计	**663,737,222.83**	**830,413,641.88**	**403,249,651.16**
筹资活动产生的现金流量净额	**251,713,716.75**	**70,667,445.89**	**-127,608,657.52**
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响			
五、现金及现金等价物净增加额	**-76,371,261.18**	**108,726,554.00**	**-96,798,897.54**
加：期初现金及现金等价物余额	245,003,502.20	136,276,948.20	233,075,845.74
六、期末现金及现金等价物余额	**168,632,241.02**	**245,003,502.20**	**136,276,948.20**

母公司现金流量表

单位：元

项　　目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
一、经营活动产生的现金流量：			
销售商品、提供劳务收到的现金	2,123,800,814.34	1,361,958,826.81	2,618,436,521.67
收到的税费返还	123,736,500.62	266,673,600.33	249,263,663.42
收到其他与经营活动有关的现金	11,185,244.53	34,902,049.21	5,436,975.61
经营活动现金流入小计	**2,258,722,559.49**	**1,663,534,476.35**	**2,873,137,160.70**
购买商品、接受劳务支付的现金	2,444,495,604.49	1,546,018,346.51	2,761,427,419.53
支付给职工以及为职工支付的现金	12,782,319.00	14,720,269.78	18,198,502.70
支付的各项税费	15,807,160.18	18,821,270.27	34,205,992.03
支付其他与经营活动有关的现金	11,252,445.48	16,433,682.75	21,507,544.88
经营活动现金流出小计	**2,484,337,529.15**	**1,595,993,569.31**	**2,835,339,459.14**
经营活动产生的现金流量净额	**-225,614,969.66**	**67,540,907.04**	**37,797,701.56**
二、投资活动产生的现金流量：			
收回投资收到的现金			1,777,475.00
取得投资收益收到的现金			1,204,017.21
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	88,000.00		
收到其他与投资活动有关的现金			
投资活动现金流入小计	**88,000.00**		**2,981,492.21**
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	1,793,298.19	996,993.25	1,333,489.33
投资支付的现金			1,777,475.00
取得子公司及其他营业单位支付的现金净额		18,000,000.00	1,100,000.00
支付其他与投资活动有关的现金			
投资活动现金流出小计	**1,793,298.19**	**18,996,993.25**	**4,210,964.33**

项　　目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
投资活动产生的现金流量净额	**-1,705,298.19**	**-18,996,993.25**	**-1,229,472.12**
三、筹资活动产生的现金流量：			
取得借款收到的现金	878,416,193.04	874,984,821.40	243,640,993.64
收到其他与筹资活动有关的现金	139,879,049.60	31,096,266.37	
筹资活动现金流入小计	**1,018,295,242.64**	**906,081,087.77**	**243,640,993.64**
偿还债务支付的现金	605,123,934.67	590,919,581.29	228,157,230.26
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	39,529,832.34	46,088,700.11	7,650,035.45
支付其他与筹资活动有关的现金	221,579,123.16	209,996,604.45	127,832,919.48
筹资活动现金流出小计	**866,232,890.17**	**847,004,885.85**	**363,640,185.19**
筹资活动产生的现金流量净额	**152,062,352.47**	**59,076,201.92**	**-119,999,191.55**
四、汇率变动对现金及现金等价物的影响			
五、现金及现金等价物净增加额	**-75,257,915.38**	**107,620,115.71**	**-83,430,962.11**
加：期初现金及现金等价物余额	233,939,232.48	126,319,116.77	209,750,078.88
六、期末现金及现金等价物余额	**158,681,317.10**	**233,939,232.48**	**126,319,116.77**

二、注册会计师意见

公司委托中瑞岳华会计所对本公司 2008 年 12 月 31 日、2009 年 12 月 31 日和 2010 年 12 月 31 日的资产负债表和合并资产负债表， 2008 年度、2009 年度和 2010 年度的利润表和合并利润表、股东权益变动表和合并股东权益表、现金流量表和合并现金流量表进行了审计，该所出具了中瑞岳华审字[2011]第 00922 号标准无保留意见的《审计报告》。

三、会计报表编制基础、合并财务报表范围及变化情况

（一）会计报表编制基础

本公司申报财务报表以持续经营假设为基础，根据实际发生的交易和事项，按照财政部于 2006 年 2 月 15 日颁布的《企业会计准则——基本准则》和 38 项具体会计准则、其后颁布的企业会计准则应用指南、企业会计准则解释及其他相关规定（以下合称“企业会计准则”）、以及中国证券监督管理委员会《公开发行证券的公司信息披露编报规则第 15 号——财务报告的一般规定》（2010 年修订）的披露规定编制。

根据企业会计准则的相关规定，本公司会计核算以权责发生制为基础。除交易性金融资产外，本财务报表均以历史成本为计量基础。资产如果发生减值，则按照相关规定计提相应的减值准备。

（二）合并财务报表范围

1、子公司情况

公司名称	注册地	业务性质	注册资本	经营范围	公司类型
顺高船务	香港九龙旺角花园街 2-16 号好景商业中心 1007 室	外国公司	0.13 万美元	主要开展投资业务	外国公司
江都舜天	江都市江都镇镇西村	外商投资企业	100 万美元	生产各类钢质船舶	中外合资经营企业
扬州舜天	仪征市朴席镇三益村	外商投资企业	6280 万美元	钢制、特种、高性能船舶的制造；船舶用品及配件的加工、制造、安装	中外合资经营企业
仪征舜天	仪征市朴席镇三益江滩	有限责任公司	1500 万人民币	钢制船舶制造、销售和修理；金属结构件制造、加工、安装、销售；船舶用品及配件销售	有限责任公司
舜天技术	南京市宁南大道 21 号	有限责任公司	200 万人民币	船舶技术的开发、设计、咨询与服务，海洋石油平台的施工，钢结构设计，计算机软件的开发与	有限责任公司

公司名称	注册地	业务性质	注册资本	经营范围	公司类型
				设计，船舶制造工程监理	
舜天发展	南京市宁南大道21号	有限责任公司	2000万人民币	船舶、船用品及其配件销售，自营和代理各类商品和技术的进出口，国内贸易，工程设备安装，仓储，室内外装饰，社会经济咨询服务。	有限责任公司
新加坡舜天	10 Jalan Kilang #07-06 Sime Darby Enterprise Centre Singapore	外国公司	100万美元	主要从事船舶和船用产品的销售、适当介入船舶租赁、二手船买卖、船舶中介服务、兼营船舶航运	有限责任公司

（续）

公司名称	期末实际出资金额	实质上构成对子公司净投资的其他项目余额	持股比例%	表决权比例%	是否合并
顺高船务	50万美元		100.00	100.00	是
江都舜天	100万美元		100.00	100.00	是
扬州舜天	6,280万美元		100.00	100.00	是
仪征舜天					是
舜天技术	110万人民币		55.00	55.00	是
舜天发展	2,000万人民币		100.00	100.00	是
新加坡舜天	49万美元		83.00	83.00	是

（续）

公司名称	少数股东权益	少数股东权益中用于冲减少数股东损益的金额	从母公司所有者权益冲减子公司少数股东分担的本期亏损超过少数股东在该子公司期初所有者权益中所享有份额后的余额
顺高船务			
江都舜天			
扬州舜天			
仪征舜天			
舜天技术	103.45万人民币		
舜天发展			
新加坡舜天	58.90万人民币		

注：①本公司对子公司投资按照原准则采用权益法核算，（并于2007年8月31日进行股份制改造时将该投资收益用于转增股本），2007年1月1日执行新准则后采用成本法核算，按照企业会计准则实施问题专家工作组意见（2008年1月21日）、遵照《企业会计准则第38号——首次执行企业会计准则》调整后的余额作为成本法计量的初始成本，未按照《企业会计准则解释第1号》（财会[2007]14号）进行追溯调整。

②2004年9月，船舶公司与王军民、戴苏业两名自然人以现金出资设立仪征舜天造船

有限公司，船舶公司出资 930 万元，出资比例 62%，王军民出资 285 万元，出资比例 19%，戴苏业出资 285 万元，出资比例 19%，船舶公司按照持股比例 62%纳入合并范围。

2006 年 8 月至 2007 年 3 月，戴苏业和王军民分别约定以 2006 年 12 月 31 日时点的评估价为基准将其持有的 19%的出资额转让给船舶公司，2007 年 1 月 1 日后船舶公司按照持股比例 100%纳入合并范围。

③2007 年 12 月，本公司将持有的仪征舜天 100%的出资额转让给扬州舜天。2008 年 6 月，扬州舜天采用吸收合并的方式注销仪征舜天，截至 2008 年 12 月 31 日工商、税务注销手续已办理完毕。

④2008 年 4 月，本公司与上海恒波船舶技术有限公司共同出资设立江苏舜天船舶技术有限公司。

⑤2009 年 6 月，本公司与扬州舜天共同出资设立江苏舜天船舶发展有限公司。

⑥2010 年 7 月，舜天发展同新加坡籍人陈鸿傑、白海进共同出资设立舜天船舶（新加坡）有限公司。

2、合并范围的变更情况

江苏舜天船舶技术有限公司自 2008 年 4 月设立之日起纳入合并范围。仪征舜天造船有限公司自被扬州舜天吸收合并后不再纳入合并范围。江苏舜天船舶发展有限公司自 2009 年 6 月设立之日起纳入合并范围。舜天船舶（新加坡）有限公司自 2010 年 7 月设立之日起纳入江苏舜天船舶发展有限公司合并范围。

四、主要会计政策与会计估计

1、收入

（1）商品销售收入

在已将商品所有权上的主要风险和报酬转移给买方，既没有保留通常与所有权相联系的继续管理权，也没有对已售商品实施有效控制，收入的金额能够可靠地计量，相关的经济利益很可能流入企业，相关的已发生或将发生的成本能够可靠地计量时，确认商品销售收入的实现。

本公司建造的非机动船舶，签署固定造价合同，由于其建造周期较短（短于一个年度），因此在满足上述条件时，予以确认销售收入。

非机动船舶的销售流程为：建造完毕后，进行单船检验；由船级社发放单船检验证书；报关；运输（公司负责运输的）；交船准备；船东验船后，销售双方签署交船结账协议，同时交换交船文件；船东支付剩余船款。

自建非机动船舶和船舶贸易项下的各类船舶销售收入确认的具体方法为：在销售双方签署交船结账协议，同时交换交船文件时点认定主要风险和报酬转移给

船东，予以确认销售收入。

（2）提供劳务收入

在提供劳务交易的结果能够可靠估计的情况下，于资产负债表日按照完工百分比法确认提供的劳务收入。劳务交易的完工进度按已经提供的劳务占应提供劳务总量的比例定。

提供劳务交易的结果能够可靠估计是指同时满足：①收入的金额能够可靠地计量；②相关的经济利益很可能流入企业；③交易的完工程度能够可靠地确定；④交易中已发生和将发生的成本能够可靠地计量。

如果提供劳务交易的结果不能够可靠估计，则按已经发生并预计能够得到补偿的劳务成本金额确认提供的劳务收入，并将已发生的劳务成本作为当期费用。已经发生的劳务成本如预计不能得到补偿的，则不确认收入。

（3）建造合同收入

在建造合同的结果能够可靠估计的情况下，于资产负债表日按照完工百分比法确认合同收入和合同费用。

公司建造的机动船舶系固定造价合同。公司建造的机动船舶交船具体流程为：建造完毕后，进行船舶试航；试航完成后，由船级社发放船检证书；销售双方签署交船协议与结账协议，同时交换交船文件；报关、换旗；船东支付剩余船款。

公司建造的机动船舶合同收入确认的具体方法为：按照实际测定的完工百分比确定合同完工进度，按照固定造价合同确定的合同总价乘以完工进度扣除前期已经确认的收入确认当期报表的收入。

合同完工进度按实际测定的完工进度确定。完工进度在10%以下不确认合同收入。公司实际测定的完工进度百分比的技术标准为：

序号	进度节点	进度百分比	对应工作量
1	开工（开始切割）	2%	生产设计满足船体开工条件，备料60%以上。
2	分段制作开始	8%	下料完成30%以上，拼板和小组装完成20%以上，生产设计满足管系内场制作。
3	分段预装开始	15%	下料完成60%以上，分段制作完成20%以上。
4	船台合拢开始	25%	下料、拼板、小组装基本完成，分段完成50%以上，分段预装完成30%以上。
5	主船体接通	45%	分段制作全部完成，主船体分段合拢完毕，分段预装结束。
6	下水	55%	水下工程施工完毕，主船体外壳涂装基本结束。
7	系泊试验开始	80%	上层建筑合拢结束，轮机、电器、舾装设备安装基本结束进入调

序号	进度节点	进度百分比	对应工作量
			试阶段，内装工程完成 40%以上。
8	试航	95%	设备调试基本结束，内装工程基本结束，
9	完工交船	100%	扫尾工程结束，取得船级社证书，签署交船结账协议

每项产品的进度完成情况，按进度确认时点时该产品的节点完成情况计算，节点是否完成按表中标准判断。如进度确认时点与产品的节点重合，则该产品的形象进度按表中的标准计算。如进度确认时点在该产品进度的两个节点之间，则先核实前一个节点的完成时间和估算后一个节点的预计完成时间，然后按前一个节点距进度确认时点的时间与两个节点间所需的时间之比计算该产品在进度确认时点时的进度。

建造合同的结果能够可靠估计是指同时满足：①合同总收入能够可靠地计量；②与合同相关的经济利益很可能流入企业；③实际发生的合同成本能够清楚地区分和可靠地计量；④合同完工进度和为完成合同尚需发生的成本能够可靠地确定。

如建造合同的结果不能可靠地估计，但合同成本能够收回的，合同收入根据能够收回的实际合同成本予以确认，合同成本在其发生的当期确认为合同费用；合同成本不可能收回的，在发生时立即确认为合同费用，不确认合同收入。使建造合同的结果不能可靠估计的不确定因素不复存在的，按照完工百分比法确定与建造合同有关的收入和费用。

合同预计总成本超过合同总收入的，将预计损失确认为当期费用。

（4）使用费收入

根据有关合同或协议，按权责发生制确认收入。

（5）利息收入

按照他人使用本公司货币资金的时间和实际利率计算确定

2、外币业务和外币报表折算

（1）外币交易的折算方法

本公司发生的外币交易在初始确认时，按交易日的即期汇率折算为记账本位币金额，但公司发生的外币兑换业务或涉及外币兑换的交易事项，按照实际采用的汇率折算为记账本位币金额。

（2）对于外币货币性项目和外币非货币性项目的折算方法

资产负债表日，对于外币货币性项目采用资产负债表日即期汇率折算，由此

产生的汇兑差额，除：属于与购建符合资本化条件的资产相关的外币专门借款产生的汇兑差额按照借款费用资本化的原则处理；以及可供出售的外币货币性项目除摊余成本之外的其他账面余额变动产生的汇兑差额计入其他综合收益之外，均计入当期损益。

以历史成本计量的外币非货币性项目，仍采用交易发生日的即期汇率折算的记账本位币金额计量。以公允价值计量的外币非货币性项目，采用公允价值确定日的即期汇率折算，折算后的记账本位币金额与原记账本位币金额的差额，作为公允价值变动（含汇率变动）处理，计入当期损益或确认为其他综合收益并计入资本公积。

（3）外币财务报表的折算方法

编制合并财务报表涉及境外经营的，如有实质上构成对境外经营净投资的外币货币性项目，因汇率变动而产生的汇兑差额，列入所有者权益“外币报表折算差额”项目；处置境外经营时，计入处置当期损益。

境外经营的外币财务报表按以下方法折算为人民币报表：资产负债表中的资产和负债项目，采用资产负债表日的即期汇率折算；所有者权益类项目除“未分配利润”项目外，其他项目采用发生时的即期汇率折算。利润表中的收入和费用项目，采用交易发生日的即期汇率折算。年初未分配利润为上一年折算后的年末未分配利润；年末未分配利润按折算后的利润分配各项目计算列示；折算后资产类项目与负债类项目和股东权益类项目合计数的差额，作为外币报表折算差额，确认为其他综合收益并在资产负债表中股东权益项目下单独列示。处置境外经营并丧失控制权时，将资产负债表中股东权益项目下列示的、与该境外经营相关的外币报表折算差额，全部或按处置该境外经营的比例转入处置当期损益。

外币现金流量，采用现金流量发生日的即期汇率折算。汇率变动对现金的影响额作为调节项目，在现金流量表中单独列报。

年初数和上年实际数按照上年财务报表折算后的数额列示。

3、金融工具

（1）金融资产和金融负债的公允价值确定方法

公允价值，指在公平交易中，熟悉情况的交易双方自愿进行资产交换或债务清偿的金额。金融工具存在活跃市场的，本公司采用活跃市场中的报价确定其公允价值。活跃市场中的报价是指易于定期从交易所、经纪商、行业协会、定价服务机构等获得的价格，且代表了在公平交易中实际发生的市场交易的价格。金融工具不存在活跃市场的，本公司采用估值技术确定其公允价值。估值技术包括参

考熟悉情况并自愿交易的各方最近进行的市场交易中使用的价格、参照实质上相同的其他金融工具当前的公允价值、现金流量折现法和期权定价模型等。

（2）金融资产的分类、确认和计量

以常规方式买卖金融资产，按交易日进行会计确认和终止确认。金融资产在初始确认时划分为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产、持有至到期投资、贷款和应收款项以及可供出售金融资产。初始确认金融资产，以公允价值计量。对于以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产，相关的交易费用直接计入当期损益，对于其他类别的金融资产，相关交易费用计入初始确认金额。

① 以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产

包括交易性金融资产和指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。本公司以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产均为交易性金融资产。

交易性金融资产是指满足下列条件之一的金融资产：A、取得该金融资产的目的，主要是为了近期内出售或回购；B、属于进行集中管理的可辨认金融工具组合的一部分，且有客观证据表明本公司近期采用短期获利方式对该组合进行管理；C、属于衍生工具，但是，被指定且为有效套期工具的衍生工具、属于财务担保合同的衍生工具、与在活跃市场中没有报价且其公允价值不能可靠计量的权益工具投资挂钩并须通过交付该权益工具结算的衍生工具除外。

交易性金融资产采用公允价值进行后续计量，公允价值变动形成的利得或损失以及与该金融资产相关的股利和利息收入计入当期损益。

② 持有至到期投资

是指到期日固定、回收金额固定或可确定，且本公司有明确意图和能力持有至到期的非衍生金融资产。

持有至到期投资采用实际利率法，按摊余成本进行后续计量，在终止确认、发生减值或摊销时产生的利得或损失，计入当期损益。

实际利率法是指按照金融资产或金融负债（含一组金融资产或金融负债）的实际利率计算其摊余成本及各期利息收入或支出的方法。实际利率是指将金融资产或金融负债在预期存续期间或适用的更短期间内的未来现金流量，折现为该金融资产或金融负债当前账面价值所使用的利率。

在计算实际利率时，本公司将在考虑金融资产或金融负债所有合同条款的基

础上预计未来现金流量（不考虑未来的信用损失），同时还将考虑金融资产或金融负债合同各方之间支付或收取的、属于实际利率组成部分的各项收费、交易费用及折价或溢价等。

③ 贷款和应收款项

是指在活跃市场中没有报价、回收金额固定或可确定的非衍生金融资产。本公司划分为贷款和应收款的金融资产包括应收票据、应收账款、应收利息、应收股利及其他应收款等。

贷款和应收款项采用实际利率法，按摊余成本进行后续计量，在终止确认、发生减值或摊销时产生的利得或损失，计入当期损益。

④ 可供出售金融资产

包括初始确认时即被指定为可供出售的非衍生金融资产，以及除了以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产、贷款和应收款项、持有至到期投资以外的金融资产。

可供出售金融资产采用公允价值进行后续计量，公允价值变动形成的利得或损失，除减值损失和外币货币性金融资产与摊余成本相关的汇兑差额计入当期损益外，确认为其他综合收益并计入资本公积，在该金融资产终止确认时转出，计入当期损益。

可供出售金融资产持有期间取得的利息及被投资单位宣告发放的现金股利，计入投资收益。

（3）金融资产减值

除了以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产外，本公司在每个资产负债表日对其他金融资产的账面价值进行检查，有客观证据表明金融资产发生减值的，计提减值准备。

本公司对单项金额重大的金融资产单独进行减值测试；对单项金额不重大的金融资产，单独进行减值测试或包括在具有类似信用风险特征的金融资产组合中进行减值测试。单独测试未发生减值的金融资产（包括单项金额重大和不重大的金融资产），包括在具有类似信用风险特征的金融资产组合中再进行减值测试。已单项确认减值损失的金融资产，不包括在具有类似信用风险特征的金融资产组合中进行减值测试。

① 持有至到期投资、贷款和应收款项减值

以成本或摊余成本计量的金融资产将其账面价值减记至预计未来现金流量

现值，减记金额确认为减值损失，计入当期损益。金融资产在确认减值损失后，如有客观证据表明该金融资产价值已恢复，且客观上与确认该损失后发生的事项有关，原确认的减值损失予以转回，金融资产转回减值损失后的账面价值不超过假定不计提减值准备情况下该金融资产在转回日的摊余成本。

② 可供出售金融资产减值

可供出售金融资产发生减值时，将原计入资本公积的因公允价值下降形成的累计损失予以转出并计入当期损益，该转出的累计损失为该资产初始取得成本扣除已收回本金和已摊销金额、当前公允价值和原已计入损益的减值损失后的余额。

在确认减值损失后，期后如有客观证据表明该金融资产价值已恢复，且客观上与确认该损失后发生的事项有关，原确认的减值损失予以转回，可供出售权益工具投资的减值损失转回确认为其他综合收益，可供出售债务工具的减值损失转回计入当期损益。

在活跃市场中没有报价且其公允价值不能可靠计量的权益工具投资，或与该权益工具挂钩并须通过交付该权益工具结算的衍生金融资产的减值损失，不予转回。

（4）金融资产转移的确认依据和计量方法

满足下列条件之一的金融资产，予以终止确认：① 收取该金融资产现金流量的合同权利终止；② 该金融资产已转移，且将金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬转移给转入方；③该金融资产已转移，虽然企业既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬，但是放弃了对该金融资产控制。

若企业既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬，且未放弃对该金融资产的控制的，则按照继续涉入所转移金融资产的程度确认有关金融资产，并相应确认有关负债。继续涉入所转移金融资产的程度，是指该金融资产价值变动使企业面临的风险水平。

金融资产整体转移满足终止确认条件的，将所转移金融资产的账面价值及因转移而收到的对价与原计入其他综合收益的公允价值变动累计额之和的差额计入当期损益。

金融资产部分转移满足终止确认条件的，将所转移金融资产的账面价值在终止确认及未终止确认部分之间按其相对的公允价值进行分摊，并将因转移而收到的对价与应分摊至终止确认部分的原计入其他综合收益的公允价值变动累计额之和与分摊的前述账面金额之差额计入当期损益。

（5）金融负债的分类和计量

金融负债在初始确认时划分为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债和其他金融负债。初始确认金融负债，以公允价值计量。对于以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债，相关的交易费用直接计入当期损益，对于其他金融负债，相关交易费用计入初始确认金额。

① 以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债

分类为交易性金融负债和在初始确认时指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债的条件与分类为交易性金融资产和在初始确认时指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产的条件一致。

以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债采用公允价值进行后续计量，公允价值的变动形成的利得或损失以及与该等金融负债相关的股利和利息支出计入当期损益。

② 其他金融负债

与在活跃市场中没有报价、公允价值不能可靠计量的权益工具挂钩并须通过交付该权益工具结算的衍生金融负债，按照成本进行后续计量。其他金融负债采用实际利率法，按摊余成本进行后续计量，终止确认或摊销产生的利得或损失计入当期损益。

③ 财务担保合同

不属于指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债的财务担保合同，以公允价值进行初始确认，在初始确认后按照《企业会计准则第 13 号—或有事项》确定的金额和初始确认金额扣除按照《企业会计准则第 14 号—收入》的原则确定的累计摊销额后的余额之中的较高者进行后续计量。

（6）金融负债的终止确认

金融负债的现时义务全部或部分已经解除的，才能终止确认该金融负债或其一部分。本公司（债务人）与债权人之间签订协议，以承担新金融负债方式替换现存金融负债，且新金融负债与现存金融负债的合同条款实质上不同的，终止确认现存金融负债，并同时确认新金融负债。

金融负债全部或部分终止确认的，将终止确认部分的账面价值与支付的对价（包括转出的非现金资产或承担的新金融负债）之间的差额，计入当期损益。

（7）衍生工具及嵌入衍生工具

衍生工具于相关合同签署日以公允价值进行初始计量，并以公允价值进行后续计量。衍生工具的公允价值变动计入当期损益。

对包含嵌入衍生工具的混合工具，如未指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产或金融负债，嵌入衍生工具与该主合同在经济特征及风险方面不存在紧密关系，且与嵌入衍生工具条件相同，单独存在的工具符合衍生工具定义的，嵌入衍生工具从混合工具中分拆，作为单独的衍生金融工具处理。如果无法在取得时或后续的资产负债表日对嵌入衍生工具进行单独计量，则将混合工具整体指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产或金融负债。

（8）金融资产和金融负债的抵销

当本公司具有抵销已确认金融资产和金融负债的法定权利，且目前可执行该种法定权利，同时本公司计划以净额结算或同时变现该金融资产和清偿该金融负债时，金融资产和金融负债以相互抵销后的金额在资产负债表内列示。除此以外，金融资产和金融负债在资产负债表内分别列示，不予相互抵销。

（9）权益工具

权益工具是指能证明拥有本公司在扣除所有负债后的资产中的剩余权益的合同。权益工具，在发行时收到的对价扣除交易费用后增加所有者权益。

本公司对权益工具持有方的各种分配（不包括股票股利），减少所有者权益。本公司不确认权益工具的公允价值变动额。

4、应收款项

应收款项包括应收账款、其他应收款等。

（1）坏账准备的确认标准

本公司在资产负债表日对应收款项账面价值进行检查，对存在下列客观证据表明应收款项发生减值的，计提减值准备：①债务人发生严重的财务困难；②债务人违反合同条款（如偿付利息或本金发生违约或逾期等）；③债务人很可能倒闭或进行其他财务重组；④其他表明应收款项发生减值的客观依据。

（2）坏账准备的计提方法

① 单项金额重大并单项计提坏账准备的应收款项坏账准备的确认标准、计提方法

本公司将金额为人民币 50 万元以上的应收款项确认为单项金额重大的应收款项。

本公司对单项金额重大的应收款项单独进行减值测试，单独测试未发生减值的金融资产，包括在具有类似信用风险特征的金融资产组合中进行减值测试。单项测试已确认减值损失的应收款项，不再包括在具有类似信用风险特征的应收款项组合中进行减值测试。

本公司对其他应收款中应收出口退税款单独测试，不计提坏账准备。

② 按信用风险组合计提坏账准备的应收款项的确定依据、坏账准备计提方法

A、信用风险特征组合的确定依据

本公司对单项金额不重大以及金额重大但单项测试未发生减值的应收款项，按信用风险特征的相似性和相关性对金融资产进行分组。这些信用风险通常反映债务人按照该等资产的合同条款偿还所有到期金额的能力，并且与被检查资产的未来现金流量测算相关。

不同组合的确定依据：

项目	确定组合的依据
船舶制造	所有船舶产品销售形成的应收款项
非船舶类贸易	除船舶产品外其他商品形成的的应收款项
其他业务	与销售产品无关的应收款项

B、根据信用风险特征组合确定的坏账准备计提方法

按组合方式实施减值测试时，坏账准备金额系根据应收款项组合结构及类似信用风险特征（债务人根据合同条款偿还欠款的能力）按历史损失经验及目前经济状况与预计应收款项组合中已经存在的损失评估确定。

不同组合计提坏账准备的计提方法：

项目	计提方法
船舶制造	账龄分析法
非船舶类贸易	账龄分析法
其他业务	账龄分析法

组合中，采用账龄分析法计提坏账准备的组合计提方法

账龄	应收账款计提比例（%）	其他应收计提比例（%）
1 年以内（含 1 年，下同）	5	5
1-2 年	10	10
2-3 年	30	30
3-4 年	50	50

账龄	应收账款计提比例（%）	其他应收计提比例（%）
4-5 年	80	80
5 年以上	100	100

③ 单项金额虽不重大但单项计提坏账准备的应收款项

本公司对于单项金额虽不重大但对方存在争议或涉及诉讼、仲裁的应收款项，单独进行减值测试，有客观证据表明其发生了减值的，根据其未来现金流量现值低于其账面价值的差额，确认减值损失，计提坏账准备。

（3）坏账准备的转回

如有客观证据表明该应收款项价值已恢复，且客观上与确认该损失后发生的事项有关，原确认的减值损失予以转回，计入当期损益。但是，该转回后的账面价值不超过假定不计提减值准备情况下该应收款项在转回日的摊余成本。

5、存货

（1）存货的分类

本公司存货主要包括原材料、在产品、库存商品等。

（2）存货取得和发出的计价方法

存货在取得时按实际成本计价，存货成本包括采购成本、加工成本和其他成本。除船舶专用设备发出采用个别认定法外、其他材料的领用和发出时按加权平均法计价。

（3）存货可变现净值的确认和跌价准备的计提方法

可变现净值是指在日常活动中，存货的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用以及相关税费后的金额。在确定存货的可变现净值时，以取得的确凿证据为基础，同时考虑持有存货的目的以及资产负债表日后事项的影响。

在资产负债表日，存货按照成本与可变现净值孰低计量。当其可变现净值低于成本时，提取存货跌价准备。存货跌价准备通常按单个存货项目的成本高于其可变现净值的差额提取。

计提存货跌价准备后，如果以前减记存货价值的影响因素已经消失，导致存货的可变现净值高于其账面价值的，在原已计提的存货跌价准备金额内予以转回，转回的金额计入当期损益。

（4）存货的盘存制度为永续盘存制。

（5）低值易耗品和包装物的摊销方法

低值易耗品、包装物于领用时按一次摊销法摊销。

6、长期股权投资

（1）投资成本的确定

对于企业合并形成的长期股权投资，如为同一控制下的企业合并取得的长期股权投资，在合并日按照取得被合并方股东权益账面价值的份额作为初始投资成本；通过非同一控制下的企业合并取得的长期股权投资，购买日在 2009 年 12 月 31 日或之前的，按照合并成本作为长期股权投资的初始投资成本；购买日在 2010 年 1 月 1 日或之后的，企业合并成本包括购买方付出的资产、发生或承担的负债、发行的权益性证券的公允价值之和，购买方为企业合并发生的审计、法律服务、评估咨询等中介费用以及其他相关管理费用，应当于发生时计入当期损益，购买方作为合并对价发行的权益性证券或债务性证券的交易费用，应当计入权益性证券或债务性证券的初始确认金额。

除企业合并形成的长期股权投资外的其他股权投资，按成本进行初始计量，该成本视长期股权投资取得方式的不同，分别按照本公司实际支付的现金购买价款、本公司发行的权益性证券的公允价值、投资合同或协议约定的价值、非货币性资产交换交易中换出资产的公允价值或原账面价值、该项长期股权投资自身的公允价值等方式确定。与取得长期股权投资直接相关的费用、税金及其他必要支出也计入投资成本。

（2）后续计量及损益确认方法

对被投资单位不具有共同控制或重大影响并且在活跃市场中没有报价、公允价值不能可靠计量的长期股权投资，采用成本法核算；对被投资单位具有共同控制或重大影响的长期股权投资，采用权益法核算；对被投资单位不具有控制、共同控制或重大影响并且公允价值能够可靠计量的长期股权投资，作为可供出售金融资产核算。

此外，公司财务报表采用成本法核算能够对被投资单位实施控制的长期股权投资。

① 成本法核算的长期股权投资

采用成本法核算时，长期股权投资按初始投资成本计价，除取得投资时实际支付的价款或者对价中包含的已宣告但尚未发放的现金股利或者利润外，当期投资收益按照享有被投资单位宣告发放的现金股利或利润确认。

② 权益法核算的长期股权投资

采用权益法核算时，长期股权投资的初始投资成本大于投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值份额的，不调整长期股权投资的初始投资成本；初始投资成本小于投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值份额的，其差额计入当期损益，同时调整长期股权投资的成本。

采用权益法核算时，当期投资损益为应享有或应分担的被投资单位当年实现的净损益的份额。在确认应享有被投资单位净损益的份额时，以取得投资时被投资单位各项可辨认资产等的公允价值为基础，并按照本公司的会计政策及会计期间，对被投资单位的净利润进行调整后确认。对于本公司与联营企业及合营之间发生的未实现内部交易损益，按照持股比例计算属于本公司的部分予以抵销，在此基础上确认投资损益。但本公司与被投资单位发生的未实现内部交易损失，按照《企业会计准则第 8 号——资产减值》等规定属于所转让资产减值损失的，不予以抵销。对被投资单位的其他综合收益，相应调整长期股权投资的账面价值确认为其他综合收益并计入资本公积。

在确认应分担被投资单位发生的净亏损时，以长期股权投资的账面价值和其他实质上构成对被投资单位净投资的长期权益减记至零为限。此外，如本公司对被投资单位负有承担额外损失的义务，则按预计承担的义务确认预计负债，计入当期投资损失。被投资单位以后期间实现净利润的，本公司在收益分享额弥补未确认的亏损分担额后，恢复确认收益分享额。

对于本公司 2007 年 1 月 1 日首次执行新会计准则之前已经持有的对联营企业和合营企业的长期股权投资，如存在与该投资相关的股权投资借方差额，按原剩余期限直线摊销的金额计入当期损益。

③ 收购少数股权

在编制合并财务报表时，因购买少数股权新增的长期股权投资与按照新增持股比例计算应享有子公司自购买日（或合并日）开始持续计算的净资产份额之间的差额，调整资本公积，资本公积不足冲减的，调整留存收益。

④ 处置长期股权投资

在合并财务报表中，母公司在不丧失控制权的情况下部分处置对子公司的长期股权投资，处置价款与处置长期股权投资相对应享有子公司净资产的差额计入所有者权益；母公司部分处置对子公司的长期股权投资导致丧失对子公司控制权的，按合并财务报表编制中的相关会计政策处理。

其他情形下的长期股权投资处置，对于处置的股权，其账面价值与实际取得

价款的差额，计入当期损益；采用权益法核算的长期股权投资，在处置时将原计入股东权益的其他综合收益部分按相应的比例转入当期损益。对于剩余股权，按其账面价值确认为长期股权投资或其他相关金融资产，并按前述长期股权投资或金融资产的会计政策进行后续计量。涉及对剩余股权由成本法核算转为权益法核算的，按相关规定进行追溯调整。

（3）确定对被投资单位具有共同控制、重大影响的依据

控制是指有权决定一个企业的财务和经营政策，并能据以从该企业的经营活动中获取利益。共同控制是指按照合同约定对某项经济活动所共有的控制，仅在与该项经济活动相关的重要财务和经营决策需要分享控制权的投资方一致同意时存在。重大影响是指对一个企业的财务和经营政策有参与决策的权力，但并不能够控制或者与其他方一起共同控制这些政策的制定。在确定能否对被投资单位实施控制或施加重大影响时，已考虑投资企业和其他持有的被投资单位当期可转换公司债券、当期可执行认股权证等潜在表决权因素。

（4）减值测试方法及减值准备计提方法

本公司在每一个资产负债表日检查长期股权投资是否存在可能发生减值的迹象。如果该资产存在减值迹象，则估计其可收回金额。如果资产的可收回金额低于其账面价值，按其差额计提资产减值准备，并计入当期损益。

长期股权投资的减值损失一经确认，在以后会计期间不予转回。

7、投资性房地产

投资性房地产是指为赚取租金或资本增值，或两者兼有而持有的房地产。包括已出租的土地使用权、持有并准备增值后转让的土地使用权、已出租的建筑物等。

投资性房地产按成本进行初始计量。与投资性房地产有关的后续支出，如果与该资产有关的经济利益很可能流入且其成本能可靠地计量，则计入投资性房地产成本。其他后续支出，在发生时计入当期损益。

当投资性房地产被处置、或者永久退出使用且预计不能从其处置中取得经济利益时，终止确认该项投资性房地产。投资性房地产出售、转让、报废或毁损的处置收入扣除其账面价值和相关税费后计入当期损益。

8、固定资产

（1）固定资产确认条件

固定资产是指为生产商品、提供劳务、出租或经营管理而持有的，使用寿命

超过一个会计年度的有形资产。

（2）各类固定资产的折旧方法

固定资产按成本并考虑预计弃置费用因素的影响进行初始计量。固定资产从达到预定可使用状态的次月起，采用年限平均法在使用寿命内计提折旧。各类固定资产的使用寿命、预计净残值和年折旧率如下：

类别	折旧年限（年）	残值率（%）	年折旧率（%）
房屋及建筑物	20-40	5-10	2.25-4.75
机器设备	5-20	5-10	4.5-19
运输设备	5-15	5-10	6-19
其他设备	5-10	5-10	9-19

预计净残值是指假定固定资产预计使用寿命已满并处于使用寿命终了时的预期状态，本公司目前从该项资产处置中获得的扣除预计处置费用后的金额。

（3）融资租入固定资产的认定依据及计价方法

融资租赁为实质上转移了与资产所有权有关的全部风险和报酬的租赁，其所有权最终可能转移，也可能不转移。以融资租赁方式租入的固定资产采用与自有固定资产一致的政策计提租赁资产折旧。能够合理确定租赁期届满时取得租赁资产所有权的在租赁资产使用寿命内计提折旧，无法合理确定租赁期届满能够取得租赁资产所有权的，在租赁期与租赁资产使用寿命两者中较短的期间内计提折旧。

（4）其他说明

与固定资产有关的后续支出，如果与该固定资产有关的经济利益很可能流入且其成本能可靠地计量，则计入固定资产成本，并终止确认被替换部分的账面价值。除此以外的其他后续支出，在发生时计入当期损益。

固定资产出售、转让、报废或毁损的处置收入扣除其账面价值和相关税费后的差额计入当期损益。

本公司至少于年度终了对固定资产的使用寿命、预计净残值和折旧方法进行复核，如发生改变则作为会计估计变更处理。

9、在建工程

在建工程成本按实际工程支出确定，包括在建期间发生的各项工程支出、工程达到预定可使用状态前的资本化的借款费用以及其他相关费用等。在建工程在达到预定可使用状态后结转为固定资产。

在建工程的减值测试方法和减值准备计提方法详见本节“四、主要会计政策与会计估计之 13、非流动非金融资产减值”。

10、借款费用

借款费用包括借款利息、折价或溢价的摊销、辅助费用以及因外币借款而发生的汇兑差额等。可直接归属于符合资本化条件的资产的购建或者生产的借款费用，在资产支出已经发生、借款费用已经发生、为使资产达到预定可使用或可销售状态所必要的购建或生产活动已经开始时，开始资本化；构建或者生产的符合资本化条件的资产达到预定可使用状态或者可销售状态时，停止资本化。其余借款费用在发生当期确认为费用。

专门借款当期实际发生的利息费用，减去尚未动用的借款资金存入银行取得的利息收入或进行暂时性投资取得的投资收益后的金额予以资本化；一般借款根据累计资产支出超过专门借款部分的资产支出加权平均数乘以所占用一般借款的资本化率，确定资本化金额。资本化率根据一般借款的加权平均利率计算确定。

资本化期间内，外币专门借款的汇兑差额全部予以资本化；外币一般借款的汇兑差额计入当期损益。

符合资本化条件的资产指需要经过相当长时间的购建或者生产活动才能达到预定可使用或可销售状态的固定资产、投资性房地产和存货等资产。

如果符合资本化条件的资产在购建或生产过程中发生非正常中断、并且中断时间连续超过 3 个月的，暂停借款费用的资本化，直至资产的购建或生产活动重新开始。

11、无形资产

（1）无形资产

无形资产是指本公司拥有或者控制的没有实物形态的可辨认非货币性资产。

无形资产按成本进行初始计量。与无形资产有关的支出，如果相关的经济利益很可能流入本公司且其成本能可靠地计量，则计入无形资产成本。除此以外的其他项目的支出，在发生时计入当期损益。

取得的土地使用权通常作为无形资产核算。自行开发建造厂房等建筑物，相关的土地使用权支出和建筑物建造成本则分别作为无形资产和固定资产核算。如为外购的房屋及建筑物，则将有关价款在土地使用权和建筑物之间进行分配，难以合理分配的，全部作为固定资产处理。

使用寿命有限的无形资产自可供使用时起，对其原值在其预计使用寿命内采

用直线法分期平均摊销。使用寿命不确定的无形资产不予摊销。

期末，对使用寿命有限的无形资产的使用寿命和摊销方法进行复核，如发生变更则作为会计估计变更处理。此外，还对使用寿命不确定的无形资产的使用寿命进行复核，如果有证据表明该无形资产为企业带来经济利益的期限是可预见的，则估计其使用寿命并按照使用寿命有限的无形资产的摊销政策进行摊销。

（2）研究与开发支出

本公司内部研究开发项目的支出分为研究阶段支出与开发阶段支出。

研究阶段的支出，于发生时计入当期损益。

开发阶段的支出同时满足下列条件的，确认为无形资产，不能满足下述条件的开发阶段的支出计入当期损益：

① 完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性；

② 具有完成该无形资产并使用或出售的意图；

③ 无形资产产生经济利益的方式，包括能够证明运用该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场，无形资产将在内部使用的，能够证明其有用性；

④ 有足够的技术、财务资源和其他资源支持，以完成该无形资产的开发，并有能力使用或出售该无形资产；

⑤ 归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。

无法区分研究阶段支出和开发阶段支出的，将发生的研发支出全部计入当期损益。

（3）无形资产的减值测试方法及减值准备计提方法

无形资产的减值测试方法和减值准备计提方法详见本节“四、主要会计政策与会计估计之 13、非流动非金融资产减值”。

12、长期待摊费用

长期待摊费用为已经发生但应由报告期和以后各期负担的分摊期限在一年以上的各项费用。长期待摊费用在预计受益期间按直线法摊销。

13、非流动非金融资产减值

对于固定资产、在建工程、使用寿命有限的无形资产、以成本模式计量的投资性房地产及对子公司、合营企业、联营企业的长期股权投资等非流动非金融资

产，本公司于资产负债表日判断是否存在减值迹象。如存在减值迹象的，则估计其可收回金额，进行减值测试。商誉、使用寿命不确定的无形资产和尚未达到可使用状态的无形资产，无论是否存在减值迹象，每年均进行减值测试。

减值测试结果表明资产的可收回金额低于其账面价值的，按其差额计提减值准备并计入减值损失。可收回金额为资产的公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间的较高者。资产的公允价值根据公平交易中销售协议价格确定；不存在销售协议但存在资产活跃市场的，公允价值按照该资产的买方出价确定；不存在销售协议和资产活跃市场的，则以可获取的最佳信息为基础估计资产的公允价值。处置费用包括与资产处置有关的法律费用、相关税费、搬运费以及为使资产达到可销售状态所发生的直接费用。资产预计未来现金流量的现值，按照资产在持续使用过程中和最终处置时所产生的预计未来现金流量，选择恰当的折现率对其进行折现后的金额加以确定。资产减值准备按单项资产为基础计算并确认，如果难以对单项资产的可收回金额进行估计的，以该资产所属的资产组确定资产组的可收回金额。资产组是能够独立产生现金流入的最小资产组合。

在财务报表中单独列示的商誉，在进行减值测试时，将商誉的账面价值分摊至预期从企业合并的协同效应中受益的资产组或资产组组合。测试结果表明包含分摊的商誉的资产组或资产组组合的可收回金额低于其账面价值的，确认相应的减值损失。减值损失金额先抵减分摊至该资产组或资产组组合的商誉的账面价值，再根据资产组或资产组组合中除商誉以外的其他各项资产的账面价值所占比重，按比例抵减其他各项资产的账面价值。

上述资产减值损失一经确认，以后期间不予转回价值得以恢复的部分。

14、预计负债

当与或有事项相关的义务同时符合以下条件，确认为预计负债：（1）该义务是本公司承担的现时义务；（2）履行该义务很可能导致经济利益流出；（3）该义务的金额能够可靠地计量。

在资产负债表日，考虑与或有事项有关的风险、不确定性和货币时间价值等因素，按照履行相关现时义务所需支出的最佳估计数对预计负债进行计量。

如果清偿预计负债所需支出全部或部分预期由第三方补偿的，补偿金额在基本确定能够收到时，作为资产单独确认，且确认的补偿金额不超过预计负债的账面价值。

15、政府补助

政府补助是指本公司从政府无偿取得货币性资产和非货币性资产，不包括政府作为所有者投入的资本。政府补助分为与资产相关的政府补助和与收益相关的政府补助。

政府补助为货币性资产的，按照收到或应收的金额计量。政府补助为非货币性资产的，按照公允价值计量；公允价值不能够可靠取得的，按照名义金额计量。按照名义金额计量的政府补助，直接计入当期损益。

与资产相关的政府补助，确认为递延收益，并在相关资产的使用寿命内平均分配计入当期损益。与收益相关的政府补助，用于补偿以后期间的相关费用和损失的，确认为递延收益，并在确认相关费用的期间计入当期损益；用于补偿已经发生的相关费用和损失的，直接计入当期损益。

已确认的政府补助需要返还时，存在相关递延收益余额的，冲减相关递延收益账面余额，超出部分计入当期损益；不存在相关递延收益的，直接计入当期损益。

16、递延所得税资产/递延所得税负债

（1）当期所得税

资产负债表日，对于当期和以前期间形成的当期所得税负债（或资产），以按照税法规定计算的预期应交纳（或返还）的所得税金额计量。计算当期所得税费用所依据的应纳税所得额系根据有关税法规定对本报告期税前会计利润作相应调整后计算得出。

（2）递延所得税资产及递延所得税负债

某些资产、负债项目的账面价值与其计税基础之间的差额，以及未作为资产和负债确认但按照税法规定可以确定其计税基础的项目的账面价值与计税基础之间的差额产生的暂时性差异，采用资产负债表债务法确认递延所得税资产及递延所得税负债。

与商誉的初始确认有关，以及与既不是企业合并、发生时也不影响会计利润和应纳税所得额（或可抵扣亏损）的交易中产生的资产或负债的初始确认有关的应纳税暂时性差异，不予确认有关的递延所得税负债。此外，对与子公司、联营企业及合营企业投资相关的应纳税暂时性差异，如果本公司能够控制暂时性差异转回的时间，而且该暂时性差异在可预见的未来很可能不会转回，也不予确认有关的递延所得税负债。除上述例外情况，本公司确认其他所有应纳税暂时性差异产生的递延所得税负债。

与既不是企业合并、发生时也不影响会计利润和应纳税所得额（或可抵扣亏损）的交易中产生的资产或负债的初始确认有关的可抵扣暂时性差异，不予确认有关的递延所得税资产。此外，对与子公司、联营企业及合营企业投资相关的可抵扣暂时性差异，如果暂时性差异在可预见的未来不是很可能转回，或者未来不是很可能获得用来抵扣可抵扣暂时性差异的应纳税所得额，不予确认有关的递延所得税资产。除上述例外情况，本公司以很可能取得用来抵扣可抵扣暂时性差异的应纳税所得额为限，确认其他可抵扣暂时性差异产生的递延所得税资产。

对于能够结转以后年度的可抵扣亏损和税款抵减，以很可能获得用来抵扣可抵扣亏损和税款抵减的未来应纳税所得额为限，确认相应的递延所得税资产。

资产负债表日，对于递延所得税资产和递延所得税负债，根据税法规定，按照预期收回相关资产或清偿相关负债期间的适用税率计量。

于资产负债表日，对递延所得税资产的账面价值进行复核，如果未来很可能无法获得足够的应纳税所得额用以抵扣递延所得税资产的利益，则减记递延所得税资产的账面价值。在很可能获得足够的应纳税所得额时，减记的金额予以转回。

（3）所得税费用

所得税费用包括当期所得税和递延所得税。

除确认为其他综合收益或直接计入所有者权益的交易和事项相关的当期所得税和递延所得税计入其他综合收益或所有者权益，以及企业合并产生的递延所得税调整商誉的账面价值外，其余当期所得税和递延所得税费用或收益计入当期损益。

（4）所得税的抵销

当拥有以净额结算的法定权利，且意图以净额结算或取得资产、清偿负债同时进行时，本公司当期所得税资产及当期所得税负债以抵销后的净额列报。

当拥有以净额结算当期所得税资产及当期所得税负债的法定权利，且递延所得税资产及递延所得税负债是与同一税收征管部门对同一纳税主体征收的所得税相关或者是对不同的纳税主体相关，但在未来每一具有重要性的递延所得税资产及负债转回的期间内，涉及的纳税主体意图以净额结算当期所得税资产和负债或是同时取得资产、清偿负债时，本公司递延所得税资产及递延所得税负债以抵销后的净额列报。

17、租赁

融资租赁为实质上转移了与资产所有权有关的全部风险和报酬的租赁，其所

有权最终可能转移，也可能不转移。融资租赁以外的其他租赁为经营租赁。

（1）本公司作为承租人记录经营租赁业务

经营租赁的租金支出在租赁期内的各个期间按直线法计入相关资产成本或当期损益。初始直接费用计入当期损益。或有租金于实际发生时计入当期损益。

（2）本公司作为出租人记录经营租赁业务

经营租赁的租金收入在租赁期内的各个期间按直线法确认为当期损益。对金额较大的初始直接费用于发生时予以资本化，在整个租赁期间内按照与确认租金收入相同的基础分期计入当期损益；其他金额较小的初始直接费用于发生时计入当期损益。或有租金于实际发生时计入当期损益。

（3）本公司作为承租人记录融资租赁业务

于租赁期开始日，将租赁开始日租赁资产的公允价值与最低租赁付款额现值两者中较低者作为租入资产的入账价值，将最低租赁付款额作为长期应付款的入账价值，其差额作为未确认融资费用。此外，在租赁谈判和签订租赁合同过程中发生的，可归属于租赁项目的初始直接费用也计入租入资产价值。最低租赁付款额扣除未确认融资费用后的余额分别长期负债和一年内到期的长期负债列示。

未确认融资费用在租赁期内采用实际利率法计算确认当期的融资费用。或有租金于实际发生时计入当期损益。

（4）本公司作为出租人记录融资租赁业务

于租赁期开始日，将租赁开始日最低租赁收款额与初始直接费用之和作为应收融资租赁款的入账价值，同时记录未担保余值；将最低租赁收款额、初始直接费用及未担保余值之和与其现值之和的差额确认为未实现融资收益。应收融资租赁款扣除未实现融资收益后的余额分别长期债权和一年内到期的长期债权列示。

未实现融资收益在租赁期内采用实际利率法计算确认当期的融资收入。或有租金于实际发生时计入当期损益。

18、职工薪酬

本公司在职工提供服务的会计期间，将应付的职工薪酬确认为负债。

本公司按规定参加由政府机构设立的职工社会保障体系，包括基本养老保险、医疗保险、住房公积金及其他社会保障制度，相应的支出于发生时计入相关资产成本或当期损益。

在职工劳动合同到期之前解除与职工的劳动关系，或为鼓励职工自愿接受裁

减而提出给予补偿的建议，如果本公司已经制定正式的解除劳动关系计划或提出自愿裁减建议并即将实施，同时本公司不能单方面撤回解除劳动关系计划或裁减建议的，确认因解除与职工劳动关系给予补偿产生的预计负债，并计入当期损益。

职工内部退休计划采用上述辞退福利相同的原则处理。本公司将自职工停止提供服务日至正常退休日的期间拟支付的内退人员工资和缴纳的社会保险费等，在符合预计负债确认条件时，计入当期损益（辞退福利）。

19、重大会计判断和估计

本公司在运用会计政策过程中，由于经营活动内在的不确定性，本公司需要对无法准确计量的报表项目的账面价值进行判断、估计和假设。这些判断、估计和假设是基于本公司管理层过去的历史经验，并在考虑其他相关因素的基础上做出的。这些判断、估计和假设会影响收入、费用、资产和负债的报告金额以及资产负债表日或有负债的披露。然而，这些估计的不确定性所导致的结果可能造成对未来受影响的资产或负债的账面金额进行重大调整。

本公司对前述判断、估计和假设在持续经营的基础上进行定期复核，会计估计的变更仅影响变更当期的，其影响数在变更当期予以确认；既影响变更当期又影响未来期间的，其影响数在变更当期和未来期间予以确认。

于资产负债表日，本公司需对财务报表项目金额进行判断、估计和假设的重要领域如下：

（1）收入确认——建造合同

在建造合同结果可以可靠估计时，本公司采用完工百分比法在资产负债表日确认合同收入。合同的完工百分比是依照本节 “四、主要会计政策与会计估计之“1、收入确认方法”所述方法进行确认的，在执行各该建造合同的各会计年度内累积计算。

在确定完工百分比、已发生的合同成本、预计合同总收入和总成本，以及合同可回收性时，需要作出重大判断。项目管理层主要依靠过去的经验和工作作出判断。预计合同总收入和总成本，以及合同执行结果的估计变更都可能对变更当期或以后期间的营业收入、营业成本，以及期间损益产生影响，且可能构成重大影响。

（2）坏账准备计提

本公司根据应收款项的会计政策，采用备抵法核算坏账损失。应收账款减值是基于评估应收账款的可收回性。鉴定应收账款减值要求管理层的判断和估计。

实际的结果与原先估计的差异将在估计被改变的期间影响应收账款的账面价值及应收账款坏账准备的计提或转回。

（4）存货跌价准备

本公司根据存货会计政策，按照成本与可变现净值孰低计量，对成本高于可变现净值及陈旧和滞销的存货，计提存货跌价准备。存货减值至可变现净值是基于评估存货的可售性及其可变现净值。鉴定存货减值要求管理层在取得确凿证据，并且考虑持有存货的目的、资产负债表日后事项的影响等因素的基础上作出判断和估计。实际的结果与原先估计的差异将在估计被改变的期间影响存货的账面价值及存货跌价准备的计提或转回。

（5）金融工具公允价值

对不存在活跃交易市场的金融工具，本公司通过各种估值方法确定其公允价值。这些估值方法包括贴现现金流模型分析等。估值时本公司需对未来现金流量、信用风险、市场波动率和相关性等方面进行估计，并选择适当的折现率。这些相关假设具有不确定性，其变化会对金融工具的公允价值产生影响。

（6）非金融非流动资产减值准备

本公司于资产负债表日对除金融资产之外的非流动资产判断是否存在可能发生减值的迹象。对使用寿命不确定的无形资产，除每年进行的减值测试外，当其存在减值迹象时，也进行减值测试。其他除金融资产之外的非流动资产，当存在迹象表明其账面金额不可收回时，进行减值测试。

当资产或资产组的账面价值高于可收回金额，即公允价值减去处置费用后的净额和预计未来现金流量的现值中的较高者，表明发生了减值。

公允价值减去处置费用后的净额，参考公平交易中类似资产的销售协议价格或可观察到的市场价格，减去可直接归属于该资产处置的增量成本确定。

在预计未来现金流量现值时，需要对该资产（或资产组）的产量、售价、相关经营成本以及计算现值时使用的折现率等作出重大判断。本公司在估计可收回金额时会采用所有能够获得的相关资料，包括根据合理和可支持的假设所作出有关产量、售价和相关经营成本的预测。

本公司至少每年测试商誉是否发生减值。这要求对分配了商誉的资产组或者资产组组合的未来现金流量的现值进行预计。对未来现金流量的现值进行预计时，本公司需要预计未来资产组或者资产组组合产生的现金流量，同时选择恰当的折现率确定未来现金流量的现值。

（7）折旧和摊销

本公司对投资性房地产、固定资产和无形资产在考虑其残值后，在使用寿命内按直线法计提折旧和摊销。本公司定期复核使用寿命，以决定将计入每个报告期的折旧和摊销费用数额。使用寿命是本公司根据对同类资产的已往经验并结合预期的技术更新而确定的。如果以前的估计发生重大变化，则会在未来期间对折旧和摊销费用进行调整。

（8）递延所得税资产

在很有可能有足够的应纳税利润来抵扣亏损的限度内，本公司就所有未利用的税务亏损确认递延所得税资产。这需要本公司管理层运用大量的判断来估计未来应纳税利润发生的时间和金额，结合纳税筹划策略，以决定应确认的递延所得税资产的金额。

（9）所得税

本公司在正常的经营活动中，有部分交易其最终的税务处理和计算存在一定的不确定性。部分项目是否能够在税前列支需要税收主管机关的审批。如果这些税务事项的最终认定结果同最初估计的金额存在差异，则该差异将对其最终认定期间的当期所得税和递延所得税产生影响。

（10）预计负债

本公司根据合约条款、现有知识及历史经验，对产品质量保证、预计合同亏损、延迟交货违约金等估计并计提相应准备。在该等或有事项已经形成一项现时义务，且履行该等现时义务很可能导致经济利益流出本公司的情况下，本公司对或有事项按履行相关现时义务所需支出的最佳估计数确认为预计负债。预计负债的确认和计量在很大程度上依赖于管理层的判断。在进行判断过程中本公司需评估该等或有事项相关的风险、不确定性及货币时间价值等因素。

其中，本公司会就出售、维修及改造所售商品向客户提供的售后质量维修承诺预计负债。预计负债时已考虑本公司近期的维修经验数据，但近期的维修经验可能无法反映将来的维修情况。这项准备的任何增加或减少，均可能影响未来年度的损益。

五、分部报告

1、主营业务（分行业）

单位：元

行业名称	2010 年度		2009 年度	
	营业收入	营业成本	营业收入	营业成本
船舶业务	3,003,481,171.60	2,688,270,860.62	1,614,059,942.16	1,311,445,805.91
其他	—	—	—	—
合 计	**3,003,481,171.60**	**2,688,270,860.62**	**1,614,059,942.16**	**1,311,445,805.91**

（续）

行业名称	2008 年度	
	营业收入	营业成本
船舶业务	1,805,013,893.38	1,356,618,011.83
其他	116,485,229.12	112,999,071.24
合 计	**1,921,499,122.50**	**1,469,617,083.07**

2、主营业务（分产品）

单位：元

产品名称	2010 年度		2009 年度	
	营业收入	营业成本	营业收入	营业成本
非机动船	708,870,305.05	605,924,761.48	712,410,812.07	536,404,202.86
其中：自建	550,907,051.55	465,869,577.51	585,879,659.08	413,784,115.54
外购	157,963,253.50	140,055,183.97	126,531,152.99	122,620,087.32
机动船	2,287,132,286.65	2,077,258,251.06	893,004,117.49	771,657,760.24
其中：自建	1,503,480,334.68	1,334,105,843.07	801,093,493.46	684,116,449.21
外购	783,651,951.97	743,152,407.99	91,910,624.03	87,541,311.03
船舶租赁	7,478,579.90	5,087,848.08	8,645,012.60	3,383,842.81
合 计	**3,003,481,171.60**	**2,688,270,860.62**	**1,614,059,942.16**	**1,311,445,805.91**

（续）

产品名称	2008 年度	
	营业收入	营业成本
非机动船	819,425,312.34	562,838,269.55
其中：自建	761,087,524.45	508,986,504.23
外购	58,337,787.89	53,851,765.32
机动船	985,588,581.04	793,779,742.28
其中：自建	985,588,581.04	793,779,742.28
外购		
小五金	116,485,229.12	112,999,071.24
合 计	**1,921,499,122.50**	**1,469,617,083.07**

3、主营业务（分地区）

单位：元

地区名称	2010 年度		2009 年度	
	营业收入	营业成本	营业收入	营业成本
华东地区				
亚洲	152,352,377.45	133,983,785.17	168,083,229.76	141,965,514.62
非洲	783,651,951.97	743,152,407.99	91,910,624.03	87,541,311.03
欧洲	2,067,476,842.18	1,811,134,667.46	1,310,139,515.05	1,040,161,202.62
北美洲			43,926,573.32	41,777,777.64
合 计	**3,003,481,171.60**	**2,688,270,860.62**	**1,614,059,942.16**	**1,311,445,805.91**

（续）

地区名称	2008 年度	
	营业收入	营业成本
华东地区	15,785,218.58	-1,347,634.22
亚洲	106,181,905.46	99,574,778.03
非洲	992,324.96	806,246.47
欧洲	1,794,669,091.27	1,366,973,512.10
北美洲	3,870,582.23	3,610,180.69
南美洲		
合 计	**1,921,499,122.50**	**1,469,617,083.07**

六、非经常性损益明细表

单位：元

项　　目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
非流动性资产处置损益	-199,824.52	-91,945.56	-457,016.25
越权审批，或无正式批准文件的税收返还、减免			
计入当期损益的政府补助，(与企业业务密切相关，按照国家统一标准定额或定量享受的政府补助除外)	13,822,600.00	1,264,171.00	85,000.00
计入当期损益的对非金融企业收取的资金占用费		3,025,902.54	
企业取得子公司、联营企业及合营企业的投资成本小于取得投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值产生的收益			2,365,416.78
非货币性资产交换损益			
委托他人投资或管理资产的损益			
因不可抗力因素，如遭受自然灾害而计提的各项资产减值准备			
债务重组损益			
企业重组费用，如安置职工的支出、整合费用等			
交易价格显失公允的交易产生的超过公允价值部分的损益			

项　　目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
同一控制下企业合并产生的子公司期初至合并日的当期净损益			
与公司正常经营业务无关的或有事项产生的损益			
除同公司正常经营业务相关的有效套期保值业务外，持有交易性金融资产、交易性金融负债产生的公允价值变动损益，以及处置交易性金融资产、交易性金融负债和可供出售金融资产取得的投资收益			1,204,017.21
单独进行减值测试的应收款项减值准备转回			
对外委托贷款取得的损益			
采用公允价值模式进行后续计量的投资性房地产公允价值变动产生的损益			
根据税收、会计等法律、法规的要求对当期损益进行一次性调整对当期损益的影响			
受托经营取得的托管费收入			
除上述各项之外的其他营业外收入和支出	2,475,628.31	23,211,209.30	2,227,920.43
其他符合非经常性损益定义的损益项目			
小　计	**16,098,403.79**	**27,409,337.28**	**5,425,338.17**
所得税影响额	2,372,052.93	6,591,626.08	1,224,457.28
少数股东权益影响额(税后)			
合　计	**13,726,350.86**	**20,817,711.20**	**4,200,880.89**

七、报告期末存货情况

1、存货明细情况

单位：元

项　目	期末数		期初数	
	余　额	净　额	余　额	净　额
原材料	390,262,870.57	390,262,870.57	315,892,262.69	315,892,262.69
在产品	1,574,301,790.18	1,574,301,790.18	1,760,647,336.11	1,760,647,336.11
库存商品	218,524,620.77	218,524,620.77	488,075,219.22	488,075,219.22
合　计	**2,183,089,281.52**	**2,183,089,281.52**	**2,564,614,818.02**	**2,564,614,818.02**

2、存货跌价准备

截至 2010 年 12 月 31 日，公司存货未发生账面价值高于可收回金额的情况。

3、期末用于债务担保的存货

截至 2010 年 12 月 31 日，公司存货中不存在用于质押或担保情况，不存在被限定用途的存货。

4、存货期末余额中无借款费用资本化金额。

八、报告期末主要固定资产情况

1、固定资产明细情况

单位：元

项　目	期初数	本期增加	本期减少	期末数
一、账面原值合计	**329,670,267.38**	**20,056,027.76**	**1,725,826.90**	**348,000,468.24**
其中：房屋及建筑物	169,203,926.83	3,877,034.16	123,024.06	172,957,936.93
机器设备	137,022,537.87	10,827,594.37	511,765.69	147,338,366.55
运输工具	18,604,681.14	4,148,164.77	1,068,588.00	21,684,257.91
其他设备	4,839,121.54	1,203,234.46	22,449.15	6,019,906.85
二、累计折旧		**本期新增**	**本期计提**	
累计折旧合计	**59,233,651.71**	**21,278,752.54**	**1,001,197.35**	**79,511,206.90**
其中：房屋及建筑物	23,447,050.28	7,791,410.47	16,747.73	31,221,713.02
机器设备	28,719,931.56	9,767,692.07	330,914.75	38,156,708.88
运输工具	5,460,701.75	2,830,311.41	637,178.97	7,653,834.19
其他设备	1,605,968.12	889,338.59	16,355.90	2,478,950.81
三、账面净值合计	**270,436,615.67**	**20,056,027.76**	**22,003,382.09**	**268,489,261.34**
其中：房屋及建筑物	145,756,876.55	3,877,034.16	7,897,686.80	141,736,223.91
机器设备	108,302,606.31	10,827,594.37	9,948,543.01	109,181,657.67
运输工具	13,143,979.39	4,148,164.77	3,261,720.44	14,030,423.72
其他设备	3,233,153.42	1,203,234.46	895,431.84	3,540,956.04
四、减值准备合计				
其中：房屋及建筑物				
机器设备				
运输工具				
其他设备				
五、账面价值合计	**270,436,615.67**	**20,056,027.76**	**22,003,382.09**	**268,489,261.34**
其中：房屋及建筑物	145,756,876.55	3,877,034.16	7,897,686.80	141,736,223.91
机器设备	108,302,606.31	10,827,594.37	9,948,543.01	109,181,657.67
运输工具	13,143,979.39	4,148,164.77	3,261,720.44	14,030,423.72
其他设备	3,233,153.42	1,203,234.46	895,431.84	3,540,956.04

注：本期折旧额为 21,278,752.54 元，由在建工程转入固定资产原价为 8,091,898.54 元。

2、未办妥权证的固定资产

单位：元

项　目	未办妥产权证书的原因	预计办结产权证书的时间	账面价值
喷砂房	见注释	无	5,357,828.32
新办公楼	见注释	无	4,188,861.67
准备车间	见注释	无	1,276,626.26

项　目	未办妥产权证书的原因	预计办结产权证书的时间	账面价值
生活区 D 区 1#楼	见注释	无	778,144.24
生活区 D 区 2#楼	见注释	无	778,144.24
生活区 D 区 3#楼	见注释	无	778,144.15
生活区 D 区 5#楼	见注释	无	769,901.95
生活区 D 区 4#楼	见注释	无	769,901.92
生活区 D 区 6#楼	见注释	无	731,239.92
生活区 D 区 7#楼	见注释	无	716,892.72
后增喷砂房及地坪	见注释	无	593,172.06
老 1#办公楼	见注释	无	566,643.06
职工宿舍	见注释	无	478,143.07
大学生楼	见注释	无	286,343.43
贵宾楼	见注释	无	282,664.88
队长楼	见注释	无	275,756.02
公寓楼	见注释	无	269,179.87
205#宿舍楼	见注释	无	265,638.51
206#宿舍楼	见注释	无	265,638.51
207#宿舍楼	见注释	无	265,638.51
208#宿舍楼	见注释	无	265,638.51
209#宿舍楼	见注释	无	265,638.51
210#宿舍楼	见注释	无	265,638.51
211#宿舍楼	见注释	无	265,638.51
212#宿舍楼	见注释	无	265,638.51
203#宿舍楼	见注释	无	265,136.77
204#宿舍楼	见注释	无	265,136.77
老 2#办公楼	见注释	无	264,232.27
食堂	见注释	无	263,408.72
浴室	见注释	无	259,813.84
职工宿舍	见注释	无	258,137.58
生活区宿舍	见注释	无	249,526.35
201 楼	见注释	无	249,076.04
202 楼	见注释	无	249,076.04
办公楼(行管)	见注释	无	248,078.73
服务公司楼	见注释	无	200,220.44
专家楼	见注释	无	188,831.08
生活区多功能用房	见注释	无	162,549.85
外宾楼	见注释	无	149,881.96
新四小食堂	见注释	无	78,873.90
小食堂	见注释	无	69,370.31

项　目	未办妥产权证书的原因	预计办结产权证书的时间	账面价值
办公室(包工队)	见注释	无	66,896.40
总配电房	见注释	无	45,309.40
综合用房	见注释	无	42,422.10
配电房	见注释	无	41,585.28
电工修理值班室	见注释	无	26,039.76
砖结构简易房	见注释	无	13,887.50
合计			**24,680,186.95**

注：本公司子公司舜天造船（扬州）有限公司位于仪征市经济开发区船舶工业园内，属于江苏省的泄洪区域，已取得临时规划许可证，按照国家有关管理部门的规定，不能办理房屋产权证明；本公司子公司江都舜天的厂区土地是租赁使用，其上的房屋建筑物不能办理房屋产权证明。

3、用于抵押的固定资产

单位：元

项　目	账面原值	累计折旧	减值准备	账面价值
机器设备	26,486,660.20	7,005,129.72		19,481,530.48
合　计	**26,486,660.20**	**7,005,129.72**		**19,481,530.48**

注：本公司子公司扬州舜天同江苏仪征农村合作银行土桥支行签订最高额借款合同（合同编号：（8131）农合行高借字【2008】第 060003 号），约定自 2008 年 4 月 30 日起至 2011 年 4 月 25 日止贷款人根据借款人需要，向其提供最高贷款余额不超过壹仟万人民币贷款，同时签订最高额抵押合同（合同编号：（8131）农合行高抵字【2008】第 060003 号），以机器设备提供抵押担保，在该抵押事项下期末无抵押贷款未还余额。

九、报告期末主要无形资产情况

单位：元

项　目	期初账面余额	本期增加	本期减少	期末账面余额
一、账面原值合计	**77,865,597.62**	**6,981,432.35**		**84,847,029.97**
土地使用权	76,925,866.00	366,151.00		77,292,017.00
造船信息化管理系统		6,615,281.35		6,615,281.35
船舶三维软件设计数据库	900,000.00			900,000.00
网站维护软件	39,731.62			39,731.62
二、累计摊销合计	**3,181,159.57**	**1,733,850.69**		**4,915,010.26**
土地使用权	3,010,415.72	1,568,857.59		4,579,273.31
造船信息化管理系统		55,127.34		55,127.34
船舶三维软件设计数据库	157,500.00	90,000.00		247,500.00

项　　目	期初账面余额	本期增加	本期减少	期末账面余额
网站维护软件	13,243.85	19,865.76		33,109.61
三、账面净值合计	**74,684,438.05**	**6,981,432.35**	**1,733,850.69**	**79,932,019.71**
土地使用权	73,915,450.28	366,151.00	1,568,857.59	72,712,743.69
造船信息化管理系统		6,615,281.35	55,127.34	6,560,154.01
船舶三维软件设计数据库	742,500.00		90,000.00	652,500.00
网站维护软件	26,487.77		19,865.76	6,622.01
四、减值准备合计				
土地使用权				
造船信息化管理系统				
船舶三维软件设计数据库				
网站维护软件				
五、账面价值合计	**74,684,438.05**	**6,981,432.35**	**1,733,850.69**	**79,932,019.71**
土地使用权	73,915,450.28	366,151.00	1,568,857.59	72,712,743.69
造船信息化管理系统		6,615,281.35	55,127.34	6,560,154.01
船舶三维软件设计数据库	742,500.00		90,000.00	652,500.00
网站维护软件	26,487.77		19,865.76	6,622.01

注：本期摊销金额为 1,733,850.69 元。

十、报告期末主要负债情况

1、短期借款

（1）短期借款明细情况

单位：元

借款类别	期末数	期初数
信用借款	236,374,686.30	141,210,396.39
抵押借款		
保证借款		68,879,220.06
质押借款	73,063,821.36	135,073,387.04
合　计	**309,438,507.66**	**345,163,003.49**

注：①信用借款中出口发票融资余额为 8,680,000.00 欧元和 15,766,215.00 美元，折合人民币 180,855,332.08 元；进口押汇余额为 5,477,341.60 美元，折合人民币 36,313,524.22 元；外币短期贷款 2,900,000.00 美元，折合人民币 19,205,830.00 元。

②质押借款为汇利达融资，余额为 7,594,123.00 欧元，187,080.00 美元，折合人民币 73,063,821.36 元。

（2）已到期未偿还的短期借款情况

截至 2010 年 12 月 31 日，本公司无已到期未偿还的短期借款。

2、应付账款

（1）应付账款明细情况

单位：元

项　目	期末数	期初数
材料款	146,160,359.57	81,785,317.39
劳务费	16,273,577.35	37,855,067.18
工程款	213,507.00	4,182,658.00
设备款	5,021,594.84	4,928,740.50
土地尾款	2,000,000.00	2,000,000.00
合　计	**169,669,038.76**	**130,751,783.07**

（2）报告期各期末应付账款中无应付持有公司 5%(含 5%)以上表决权股份的股东单位或关联方的款项情况。

（3）账龄超过 1 年的大额应付账款 4,885,538.54 元，主要是尚未结算的工程款、外协加工的船款、土地尾款等，报表日后部分已经偿付。

3、预收款项

（1）预收款项明细情况

单位：元

项　目	期末数	期初数
购船款	2,033,767,127.99	2,526,617,389.24
内贸销售预收款	646,138.99	—
合　计	**2,034,413,266.98**	**2,526,617,389.24**

（2）报告期各期末预收款项中无预收持有公司 5%（含 5%）以上表决权股份的股东单位或关联方的款项情况。

（3）账龄超过 1 年的预收款项 853,458,887.28 元，主要是尚未结算的造船进度款。

十一、股东权益变动情况

单位：元

项　目	2008年1月1日	2008年度	2009年度	2010年度	2010年12月31日
股本	110,000,000.00				110,000,000.00
资本公积	2,352,857.44	-2,352,857.44			
盈余公积	9,800,647.66	3,613,864.75	21,186,316.50	4,310,155.82	38,910,984.73

项　目	2008年1月1日	2008年度	2009年度	2010年度	2010年12月31日
未分配利润	237,183,527.58	285,954,783.62	165,227,559.46	194,691,723.30	883,057,593.96
外币报表折差				46,101.02	46,101.02
少数股东权益		711,138.61	335,528.52	576,831.90	1,623,499.03
股东权益合计	**359,337,032.68**	**287,926,929.54**	**186,749,404.48**	**199,624,812.04**	**1,033,638,178.74**

十二、收入与成本情况

单位：元

项　目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
主营业务收入	3,003,481,171.60	1,614,059,942.16	1,921,499,122.50
其他业务收入	78,028,547.32	63,415,155.40	59,589,354.64
营业收入合计	**3,081,509,718.92**	**1,677,475,097.56**	**1,981,088,477.14**
主营业务成本	2,688,270,860.62	1,311,445,805.91	1,469,617,083.07
其他业务成本	75,688,554.00	61,570,890.11	57,942,534.20
营业成本合计	**2,763,959,414.62**	**1,373,016,696.02**	**1,527,559,617.27**

十三、现金流量

单位：元

项　目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
经营活动产生的现金流量净额	2,576,475.96	97,251,783.40	61,209,500.88
投资活动产生的现金流量净额	-330,661,453.89	-59,192,675.29	-30,399,740.90
筹资活动产生的现金流量净额	251,713,716.75	70,667,445.89	-127,608,657.52
现金及现金等价物净增加额	-76,371,261.18	108,726,554.00	-96,798,897.54

十四、期后事项、或有事项及其他重要事项

1、期后事项

截至财务报告批准报出日，本公司无需要披露的重大资产负债表日后事项。

2、或有事项

截至 2010 年 12 月 31 日，本公司无需要披露的或有事项。

3、其他重要事项

截至 2010 年 12 月 31 日，本公司无需要披露的其他重要事项。

十五、财务指标

1、主要财务指标

项　目	2010.12.31	2009.12.31	2008.12.31
流动比率	1.25	1.14	1.12
速动比率	0.45	0.39	0.39

项　　目	2010.12.31	2009.12.31	2008.12.31
资产负债率（母公司）（%）	87.13	89.05	92.38
资产负债率（合并）（%）	74.54	80.33	81.51
每股净资产（元）	9.38	7.57	5.88
项　　目	**2010年度**	**2009年度**	**2008年度**
应收账款周转率（次）	149.54	386.89	58.20
存货周转率（次）	1.13	0.57	0.89
息税折旧摊销前利润(万元)	30,625.90	29,673.73	36,425.61
利息保障倍数	15.82	14.35	41.77
每股经营活动现金流量（元）	0.02	0.88	0.56
每股净现金流量（元）	-0.69	0.99	-0.88

注：上述指标的计算公式如下：

流动比率＝流动资产÷流动负债

速动比率＝（流动资产－存货）÷ 流动负债

资产负债率＝（负债总额÷资产总额）×100%

应收账款周转率＝主营业务收入÷应收账款平均余额

存货周转率＝主营业务成本÷存货平均余额

息税折旧摊销前利润＝税前利润+利息支出+折旧支出+摊销

利息保障倍数＝（税前利润+利息支出）÷利息支出

每股净资产=期末净资产÷期末普通股份总数

每股经营活动产生的现金流量净额＝经营活动的现金流量净额÷期末普通股份总数

每股净现金流量＝现金及现金等价物净增加额÷期末普通股份总数

2、净资产收益率和每股收益

报告期利润	报告期间	加权平均净资产收益率（%）	每股收益（元/股）	
			基本每股收益	稀释每股收益
归属于公司普通股股东的净利润	2010 年度	23.79	2.01	2.01
	2009 年度	29.07	1.95	1.95
	2008 年度	57.44	2.63	2.63
扣除非经常性损益后归属于普通股股东的净利润	2010 年度	22.32	1.88	1.88
	2009 年度	26.25	1.77	1.77
	2008 年度	56.61	2.59	2.59

注：（1）加权平均净资产收益率=P÷S

S＝E0＋NP÷2＋Ei×Mi÷M0－Ej×Mj÷M0±Ek×Mk÷M0

其中：P 分别对应于归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润；NP 为当期归属于公司普通股股东的净利润；E0 为归属于公司普通股股东的期初净资产；Ei 为报告期发行新股或债转股等新增的、归属于公司普通股股东的净

资产；Ej 为报告期回购或现金分红等减少的、归属于公司普通股股东的净资产；M0 为报告期月份数；Mi 为新增净资产下一月份起至报告期期末的月份数；Mj 为减少净资产下一月份起至报告期期末的月份数；Ek 为因其他交易或事项引起的净资产增减变动；Mk 为发生其他净资产增减变动下一月份起至报告期期末的月份数。

（2）基本每股收益

基本每股收益=P÷S

S= S0＋S1＋Si×Mi÷M0－Sj×Mj÷M0－Sk

其中：P 为归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润；S 为发行在外的普通股加权平均数；S0 为期初股份总数；S1 为报告期因公积金转增股本或股票股利分配等增加股份数；Si 为报告期因发行新股或债转股等增加股份数；Sj 为报告期因回购等减少股份数；Sk 为报告期缩股数；M0 为报告期月份数；Mi 为增加股份下一月份起至报告期期末的月份数；Mj 为减少股份下一月份起至报告期期末的月份数。

（3）稀释每股收益

稀释每股收益=[P+（已确认为费用的稀释性潜在普通股利息－转换费用）×（1－所得税率）]/（S0+S1+Si×Mi÷M0－Sj×Mj÷M0－Sk+认股权证、股份期权、可转换债券等增加的普通股加权平均数）

其中，P 为归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润。公司在计算稀释每股收益时，应考虑所有稀释性潜在普通股的影响，直至稀释每股收益达到最小。

十六、发行人历次验资情况

参见本招股说明书“第五节 发行人基本情况之四、历次验资情况及发起人投入资产的计量属性”。

十七、发行人历次评估情况

江苏舜天船舶有限公司整体变更为江苏舜天船舶股份有限公司时，委托南京立信永华会计师事务所有限公司对有限公司的整体资产和相关负债基准于 2007 年 8 月 31 日的价值进行了评估。南京立信永华会计师事务所出具了宁永会评报字（2007）第 062 号《资产评估报告书》，经舜天集团备案，评估结果如下：

单位：万元

项目	账面价值	调整后账面值	评估价值	增减值	增值率（%）
资产合计	169,748.37	169,748.37	186,161.32	16,412.95	9.67
负债合计	156,332.94	156,332.94	155,956.69	-376.25	-0.24
净资产	13,415.42	13,415.42	30,204.62	16,789.20	125.15

资产评估增值较大的原因是：由于新会计准则的影响，2007 年公司未对下

属子公司进行权益法调整，而资产评估机构是在对下属子公司进行权益法调整的基础上进行的评估。

上述评估报告仅供发行人变更设立股份公司时参考，并未根据资产评估的结果进行账务调整。

第十一节　管理层讨论与分析

本公司董事会提请投资者注意，以下分析与讨论应结合本公司经审计的财务报表及报表附注和本招股说明书揭示的财务及其他信息一并阅读。

一、财务状况分析

（一）资产分析

1、资产的主要构成及变化

报告期内公司各类资产金额及占总资产的比例如下：

单位：万元

项　目	2010.12.31		2009.12.31		2008.12.31	
	金额	比例（%）	金额	比例（%）	金额	比例（%）
货币资金	41,317.06	10.18	51,677.37	12.19	24,309.40	6.94
预付款项	70,894.63	17.46	76,537.49	18.05	83,694.80	23.90
存货	218,308.93	53.76	256,461.48	60.48	205,529.18	58.70
流动资产合计	**341,462.22**	**84.09**	**387,348.88**	**91.35**	**316,414.83**	**90.37**
固定资产	26,848.93	6.61	27,043.66	6.38	27,001.00	7.71
在建工程	28,125.30	6.93	1,250.37	0.31	1,038.79	0.26
无形资产	7,993.20	1.97	7,468.44	1.76	4,713.97	1.35
非流动资产合计	**64,582.56**	**15.91**	**36,699.05**	**8.65**	**33,700.46**	**9.63**
资产总计	**406,044.78**	**100.00**	**424,047.93**	**100.00**	**350,115.29**	**100.00**

历年公司资产结构中，流动资产占总资产比例较大，主要原因为：

（1）船舶建造行业是典型的重工行业，产品单体金额大，制造时间长，在船舶交付清算前，船舶建造成本、机动船建造毛利在存货中核算，因此在持续、稳定的经营过程中，存货—在产品的金额较大，这种行业财务核算方式形成了船舶建造行业在财务结构中流动资产占总资产的比例较大的情况。

（2）船舶建造周期较长，且建造各阶段的工期基本确定，因此在经营过程中需考虑期后各阶段的大宗原材料、主要设备的供应情况，近年来由于船舶建造市场活跃，其设备市场和上游原材料供应紧张，为满足生产进度的需求，船舶建造行业内企业普遍采用预付款项的方式来保证大宗原材料和主要设备的及时供应，公司也不例外。因此，公司的预付款项和存货—原材料的金额较大，加大了流动资产占总资产的比例。

公司资产结构情况符合船舶建造行业的财务特征，同行业公司中国船舶与广船国际 2008 年末流动资产占总资产的比例分别是 70.10%和 84.02%；2009 年末，

两公司流动资产占总资产的比例分别为 63.12%和 78.55%。

公司总资产金额在报告期内由 2008 年末 350,115.29 万元增长至 2010 年末 406,044.78 万元，增长幅度为 15.97%，总资产规模增长幅度较小。

报告期内各年度总资产规模变化的主要原因是：

（1）2009 年末总资产金额为 424,047.93 万元较 2008 年末总资产金额 350,115.29 万元增长 21.12%的主要原因为：受金融危机影响，部分在建机动船船东提出延期交付，导致了公司本应在 2009 年度交付的在建机动船未能交付，表现为公司 2009 年末存货—在产品和预收账款共同增加，致使 2009 年度总资产规模较 2008 年末有所增长。

（2）2010 年末总资产金额为 406,044.78 万元较 2009 年末总资产金额 424,047.93 万元下降 4.25%的主要原因为：①2010 年船舶建造市场复苏，2009 年延期交付的船舶均于本年交付，这部分船舶的清算导致公司 2010 年末存货—在产品、库存商品和预收账款共同减少，致使 2010 年末流动资产规模较 2009 年末下降 11.85%；②公司本年度开始二期工程建设，在建工程增加 26,874.93 万元，使得公司 2010 年末非流动资产规模较 2009 年末增长 75.98%。2010 年流动资产和非流动资产规模的变化共同导致 2010 年末总资产规模较 2009 年末略有下降。

公司管理层认为：公司资产结构合理，符合现有业务发展需要。

2、资产具体分析

（1）流动资产分析

报告期内，各年末流动资产分类数据如下：

单位：万元

项　目	2010.12.31		2009.12.31		2008.12.31	
	金额	比例（%）	金额	比例（%）	金额	比例（%）
货币资金	41,317.06	12.10	51,677.37	13.34	24,309.40	7.68
交易性金融资产	522.97	0.15	—	—	—	—
应收票据	500.00	0.15	—	—	—	—
应收账款	3,065.40	0.90	750.70	0.19	55.15	0.02
预付款项	70,894.63	20.76	76,537.49	19.76	83,694.80	26.45
其他应收款	6,853.25	2.01	1,921.83	0.50	2,826.30	0.89
存货	218,308.93	63.93	256,461.48	66.21	205,529.18	64.96
流动资产合计	**341,462.22**	**100.00**	**387,348.88**	**100.00**	**316,414.83**	**100.00**

公司流动资产主要由货币资金、预付款项及存货构成，2010 年末、2009 年末、2008 年末三项资产占流动资产总额的比例分别为 96.79%、99.31%，99.09%。

预付款项和存货均为公司主营业务发生，所以公司流动资产变现能力较强，非经营性流动资金占用较少，整体流动资产风险较小。报告期内，公司流动资产增长幅度为 7.92%，变动幅度较小。

①货币资金

公司报告期内货币资金的变动情况如下：

货币资金 2009 年末余额较 2008 年末余额增长幅度达到 1.13 倍的主要原因有：A、2009 年末公司以全额保证金叙做的外币借款规模增大，相应的人民币保证金增加了 7,181.20 万元；B、公司 2009 年度与供货商通过票据结算的业务规模增大，2009 年末公司银行承兑汇票保证金增加了 8,981.00 万元；C、随公司业务规模的扩大，预付船款银行保函的规模扩大，2009 年末公司银行保函保证金增加了 2,795.11 万元。

货币资金 2010 年末余额较 2009 年末余额下降 20.05%的主要原因是公司 2010 年开始的在建二期工程使用资金较多所致。

②应收账款

公司应收账款主要核算非机动船舶销售款、机动船舶质保金、材料销售款等。

公司各期期末应收账款余额的大小主要是由当期期末是否处于非机动船销售回款账期内因素导致的。2010 年末当期部分非机动船销售款项尚在账期内未收回，导致应收账款金额较 2009 年末增长幅度较大；2008 年末与 2009 年末当期非机动船销售款项基本收回导致应收账款金额较小。

公司截至 2010 年末，应收账款余额为 3,238.58 万元，具体明细如下：

单　位	金额（万元）	具体内容
仁森造船	1,716.89	非机动船销售款
阿斯托得娜等单船公司	498.98	10 艘机动船舶销售质保金
黄海造船	818.58	材料销售款
荷尔玛海运	204.13	船舶租金，已收回
合　计	**3,238.58**	

非机动船舶业务公司收款方式为交船前收取 5%~25%预付款，交船后收取余款。公司非机动船舶业务客户基本稳定，历年来支付款项及时，因此该部分应收账款风险较小。

按船舶建造行业惯例，机动船舶交船后，船东会滞留部分船舶建造质量保证金，在质保期后付款，如船舶建造方开具质量保函，船东即可支付该部分款项。该部分应收账款风险较小。

公司管理层认为：船舶建造行业已经形成稳定的销售回款机制，信用风险较低。就公司而言：机动船业务采用的是按节点分期预收造船款的结算方式，该业务下的应收账款基本是最后结算尾款，形成坏账的风险较低；非机动船舶业务形成的应收账款由于客户较为集中且长期合作，因此回收期较短，期末余额及净额的金额较小，且回款有保证。从账龄分析，上述应收账款中 96.32%款项的账龄为 1 年以内，且近几年来未发生坏账。综上所述，公司应收账款的质量较高，形成坏账的风险较低。

③预付款项

公司预付款项主要核算预付的原材料款、设备款以及预付外协厂商的进度款和加工费等。

公司报告期内预付款项的变动情况如下：

公司 2009 年末预付款项较 2008 年末下降 8.55%的主要原因为：当期钢材等原材料市场宽松，预付的原材料款项较 2008 年末下降了 9,760.73 万元。

公司 2010 年末预付款项较 2009 年末下降 7.37%的主要原因为：预付设备款和进度款略有下降。

截至 2010 年末，预付款项金额为 70,894.63 万元，具体明细如下：

项　目	金　额（万元）	主要内容
原材料款	8,780.28	钢材、油漆等原材料
设备款	28,497.66	船用主机等设备
进度款	31,060.45	合作厂家——新加坡船等项目
加工费	1,216.88	外协厂家的加工费等
其他	1,339.35	
合　计	**70,894.63**	

公司管理层认为：公司预付款项余额中的原材料款和设备款的供应商主要是国际知名的主机厂商、国内的大型钢铁公司；进度款和加工费的对象均是公司长期合作的外购与外协厂家。从账龄分析，2 年以内的预付款占总体比例为 83.91%，2 年以上的预付款主要为预付设备款，厂家主要为世界知名主机供应商；且近几年来未发生坏账。总体而言，公司预付款项的质量较高，形成坏账的风险很小。

④其他应收款

公司其他应收款主要核算已经报关出口销售船舶的出口退税和备用金等其他应收款项，其中应收出口退税款为主要内容，2010 年末、2009 年末、2008 年末应收出口退税款金额分别为 6,648.31 万元、1,709.56 万元、2,726.24 万元，占各年度末其他应收款账面余额的比重分别为 96.58%、87.81%、95.61%。

公司各年年末其他应收款余额变化主要是由当年年末应收出口退税款变化因素导致的。

截至 2010 年末，公司其他应收款余额为 6,883.96 万元，具体明细如下：

单位	金额（万元）	具体内容
应收出口退税款	6,648.31	已经对外销售船舶的出口退税
其他	235.65	备用金等
合计	**6,883.96**	

公司管理层认为：公司其他应收款余额主要为应收已经报关出口销售船舶的出口退税款项，不存在坏账风险；其他款项以备用金为主，金额较小，因此发生坏账损失、对公司财务状况产生重大影响的风险较小。

⑤存货

公司存货主要核算采购的设备、钢材、油漆等原材料、在建机动船的成本和毛利、在建非机动船的成本以及已经发出但未交付的完工船舶等。

报告期内公司各期期末存货构成如下：

单位：万元

项　目	2010.12.31		2009.12.31		2008.12.31	
	金额	比例（%）	金额	比例（%）	金额	比例（%）
原材料	39,026.29	17.88	31,589.23	12.32	41,403.57	20.14
在产品	157,430.18	72.11	176,064.73	68.65	135,438.55	65.90
库存商品	21,852.46	10.01	48,807.52	19.03	28,687.06	13.96
合计	**218,308.93**	**100.00**	**256,461.48**	**100.00**	**205,529.18**	**100.00**
占流动资产比	**341,462.22**	**63.93**	**387,348.86**	**66.21**	**316,414.83**	**64.96**

由于船舶产品建造时间长，造价高，因此存货金额相对较大，是公司的主要资产项目。

A、公司报告期内存货的变动情况如下：

公司 2009 年末存货规模较 2008 年末增长幅度为 24.78%的主要原因为受金融危机影响，部分在建机动船船东提出延期交付，公司本应在 2009 年度结算的在建机动船未能结算，加上交付中非机动船的金额同比增加，导致公司 2009 年末存货资产规模较 2008 年末有所增长。

公司 2010 年末存货规模较 2009 年末下降幅度为 14.88%的主要原因为 2010 年船舶建造市场复苏，2009 年延期交付的船舶均于本期交付，公司 2010 年末存货—库存商品、在产品规模下降减少，致使公司 2010 年末存货规模较 2009 年末有所下降。

B、存货质量与存货跌价损失分析

公司存货中在产品所占比例较大，主要核算机动船的建造成本与按进度确认的建造毛利和非机动船的建造成本。截至 2010 年末，存货—在产品中机动船舶的金额为 150,722.58 万元，非机动船舶的金额为 6,707.60 万元，两者占在产品比重分别为 95.74%和 4.26%。在建机动船舶均是订单生产，且建造过程中需公司、船东、船级社等多方监管，因此资产质量较高，出现毁损的可能性很小，截至 2010 年末，在建机动船舶相应的预收分期造船款金额为 175,076.02 万元，超过在产品中机动船金额，有效保证了在建机动船资产安全性；在建非机动船舶也均是订单生产，公司从事非机动船舶生产多年，具有丰富的建造经验和完善的质量控制体系，历年来从未出现毁损情况，因此该部分在产品资产质量较高，截至 2010 年末，在建非机动船舶相应的预收款金额为 4,105.98 万元，也较有效的保证了在建非机动船的资产安全性。

存货中原材料主要是公司购买的船用设备、钢铁、油漆等原材料，2010 年末，库存钢材金额为 19,713.43 万元，占原材料比例为 50.51%。由于公司的业务稳定发展，且公司根据生产计划进行采购，因此原材料不存在积压的情况，或不适用其他产品的情况；公司原材料随业务的扩大，周转迅速，因此资产质量较高。

各期末，存货中库存商品为公司已报关出口尚在运输途中未交船从而未确认销售的非机动船舶，该部分库存商品将于下年交付，资产质量较高。

公司库存原材料和在建的非机动船舶均为执行船舶建造合同而持有，公司按照所生产的产成品的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用和相关税费后的金额确定其可变现净值，每期期末进行可变现净值测算，经测算各期末的可变现净值均为正数，不需计提存货减值准备。

公司在建的机动船舶在预估生产成本时已考虑原材料价格变动和市场需求情况，同时适时的后续调整尽量使船舶建造预估成本接近实际成本，当发现预估成本大于售价（即合同预计总成本超过合同总收入的）按照《企业会计准则第 15 号—建造合同》处理原则，将预计损失确认为当期费用，不确认为存货的减值。

公司管理层认为：公司目前正处在业务的稳定发展阶段，存货的资产质量较高，不存在需要提取存货减值准备的情况。

（2）非流动资产分析

报告期内，各年末非流动资产分类数据如下：

单位：万元

项　目	2010.12.31		2009.12.31		2008.12.31	
	金额	比例（%）	金额	比例（%）	金额	比例（%）
固定资产	26,848.93	41.57	27,043.66	73.69	27,001.00	80.12
在建工程	28,125.30	43.55	1,250.37	3.41	1,038.79	3.08
无形资产	7,993.20	12.38	7,468.44	20.35	4,713.97	13.99
递延所得税资产	1,615.13	2.50	936.58	2.55	946.70	2.81
非流动资产合计	**64,582.56**	**100.00**	**36,699.05**	**100.00**	**33,700.46**	**100.00**

公司非流动资产主要为固定资产、在建工程及无形资产，2008 年末、2009 年末、2010 年末，三者合计占非流动资产的比例分别为 97.19%、97.45%、97.50%。

公司 2009 年末非流动资产规模较 2008 年末增长的原因是公司子公司扬州舜天新取得了编号为仪国用（2009）第 02615 号土地使用权，价款为 2,391.92 万元。

公司 2010 年末非流动资产规模较 2009 年末增长的原因是公司子公司扬州舜天二期工程开始建设，投资增大，使得在建工程 2010 年末余额较 2009 年末余额增长了 26,874.93 万元所致。

公司固定资产主要是下属生产基地—扬州舜天和江都舜天所有，占总体固定资产规模的比例为 95%以上。扬州舜天从 2005 年开工建设，报告期内固定资产和在建工程的变化基本为扬州舜天发生。江都舜天在报告期内未进行较大的固定资产投入。

无形资产主要为：①公司交付的机动船建造基地所占土地的土地出让金，2010 年末金额为 7,428.16 万元，公司已取得编号为仪国用（2008）第 02363 号、仪国用（2008）第 02364 号和仪国用（2009）第 02615 号国有土地使用权。②公司聘请甲骨文公司开发的造船信息化管理系统，总投资 661.53 万元。

公司管理层认为：公司非流动资产主要为近年来购入或建设，资产质量良好，且随生产资料近年来价格上涨，非流动资产无账面价值高于可收回金额的情况，因此公司非流动资产未计提减值准备。

（3）主要资产减值准备情况

报告期内，公司主要资产的减值准备提取情况如下：

单位：万元

项　目	2010.12.31	2009.12.31	2008.12.31
一、坏账准备合计	203.90	50.67	28.01
其中：应收账款	173.19	25.64	2.90
其他应收款	30.71	25.03	25.11

项　目	2010.12.31	2009.12.31	2008.12.31
二、其他资产减值准备	—	—	—
合　计	**203.90**	**50.67**	**28.01**

截至 2010 年末，公司资产减值准备为 203.90 万元，全部为经营性应收款项坏账准备。公司对应收账款及其他应收款按照其期末余额采用账龄分析法计提坏账准备，对不同账龄的应收款项计提不同比例的坏账准备，但对逾期 5 年以上或有证据表明难以收回的应收款项计提 100%的坏账准备。因此，公司计提坏账准备金额的变动主要是受到公司年末应收款项余额的变动影响。近三年，公司应收款项账龄主要在 1 年以内，客户质量良好，不存在重大回收性问题，公司计提的坏账准备充分合理。

公司管理层认为：公司制定了具体可行的资产减值准备计提政策，按照资产减值准备政策的规定以及各项资产的实际情况，足额地计提了相应的资产减值准备。公司资产减值准备计提政策稳健合理，恰当地反映了各年末公司资产的实际状况，不存在滥用资产减值准备政策调整公司利润情况并能够保障公司的资本保全和持续经营能力。

（二）负债分析

1、负债结构分析

报告期内，公司各类主要负债金额及占总负债的比例如下：

单位：万元

项　目	2010.12.31		2009.12.31		2008.12.31	
	金额	比例(%)	金额	比例(%)	金额	比例(%)
短期借款	30,943.85	10.22	34,516.30	10.13	6,109.78	2.14
交易性金融负债	10.65	0.00	—	—	—	—
应付票据	3,900.00	1.29	19,900.00	5.84	1,350.00	0.47
应付账款	16,966.90	5.61	13,075.18	3.84	21,486.47	7.53
预收款项	203,441.33	67.21	252,661.74	74.17	244,384.61	85.63
应付职工薪酬	243.45	0.08	155.11	0.05	132.27	0.05
应交税费	101.27	0.03	-5,252.33	-1.54	-7,260.28	-2.54
其他应付款	2,730.64	0.90	14,254.41	4.18	7,142.12	2.50
一年内到期非流动负债	15,000.00	4.96	10,000.00	2.94	10,000.00	3.50
流动负债合计	273,338.10	90.31	**339,310.41**	**99.61**	**283,344.97**	**99.28**
长期借款	26,385.03	8.72	—	—	—	—
预计负债	2,827.10	0.93	1,336.18	0.39	2,043.92	0.72
非流动负债	**29,342.87**	**9.69**	**1,336.18**	**0.39**	**2,043.92**	**0.72**
负债合计	**302,680.97**	**100.00**	**340,646.59**	**100.00**	**285,388.89**	**100.00**

报告期内公司负债结构稳定，以预收客户款项为主。

报告期内公司负债规模增长了 6.06%，总体变动幅度较小。分期来看，2009 年末负债规模较 2008 年末增长 19.36%主要是银行借款的增加和应付票据的增加导致的；2010 年末负债规模较 2009 年末下降 11.15%主要是应付票据和预收款项下降导致的，同时长期借款的增长抵消了部分下降幅度。各期负债规模变化的具体原因详见银行借款、应付票据、预收款项的分析。

2、负债变化的具体分析

（1）预收款项

公司预收款项 2009 年末余额 252,661.74 万元，较 2008 年末余额 244,384.61 万元增长了 3.39%，预收款项快速增长的趋势已经改变为平稳波动，这种变化与造船行业的变化有关，造船行业受金融危机影响，新增订单量下降很大，公司也不例外。2009 年公司签订新的机动船订单较少，非机动船新订单的预收造船款较少；同时，虽然造船规模比较稳定，但有部分机动船延期交付，一方面按计划应结算的预收款项延期结算，另一方面因交船延期预收款也有部分延期转出，总体而言收到的在建机动船订单的分期造船款与交船后结转出预收款项的金额基本持平，形成了公司预收款项 2009 年末余额与 2008 年年末余额变化不大的情况。

公司预收账款 2010 年末余额 203,441.33 万元较 2009 年末余额 252,661.74 万元下降了 19.48%，主要原因是 2010 年船舶建造市场复苏，公司签订了新的机动船订单，虽然收到的新、老订单的分期造船款较多，但由于上年延期交付的机动船舶均于本期交付，预收账款结算金额大于收到的分期造船款，导致公司 2010 年末预收款项余额较 2009 年末有所下降。

预收款项 2010 年末余额 203,441.33 万元中的主要内容为：自建机动船预收款为 183,619.59 万元；非机动船预收款为 11,428.51 万元；安哥拉渔业部渔船项目预收款为 8,393.23 万元。

（2）银行借款（短期借款、一年内到期的非流动负债、长期借款）

公司 2009 年末银行借款规模较 2008 年末增长 1.76 倍的原因，主要是公司在当期人民币外汇汇率相对稳定及外汇贷款利率较低的情况下，采用人民币保证金方式借贷部分外币贷款（折合 1.35 亿人民币元）用于外币支出，另外也增加了出口发票融资方式，增大了外币银行借款。公司 2009 年末外币借款（主要是欧元借款）较大的主要原因是公司在考虑非机动船次年欧元收入的基础上，增加了欧元借款，以此防范欧元汇率的波动。期后来看，取得了良好效果，2010 年 1-6 月，欧元人民币兑汇率大幅度下降 15.32%，导致非机动船单吨记账收入下降，

但是公司由于采用上述等措施在 2010 年度取得了汇兑收益 2,865.34 万元，有效的抵御了欧元汇率波动的风险。

公司 2010 年末银行借款规模较 2009 年末增长 62.48%的原因，主要是公司 2010 年二期工程开工建设，所需资金较大，长期借款增大所致。

（3）应付账款和应付票据

公司应付账款和应付票据 2009 年末的合计余额较 2008 年末增长幅度为 44.40%，其中公司应付账款 2009 年末金额为 13,075.18 万元，较 2008 年末金额 21,486.48 万元下降 39.15%；而应付票据 2009 年末金额为 19,900.00 万元，较 2008 年末金额 1,350.00 万元大幅度增长的主要原因是公司 2009 年与原材料供应商加大了票据结算，结算方式的变化导致了公司应付款项结构和规模的变化。

公司应付账款和应付票据 2010 年末的合计余额较 2009 年末下降幅度为 36.72%的主要原因在于，本期银行承兑汇票的贴息利率高居不下导致结算成本大幅度提高，同时公司从银行获得了较低成本的贷款，公司主动调整了采购结算政策，主要业务以现款支付替代了票据结算，使应付票据余额比 2009 年年末下降 80.40%所致。

（4）其他应付款

报告期各年末，其他应付款明细如下：

单元：万元

项　目	2010.12.31	2009.12.31	2008.12.31
出口退税款	1,392.82	12,976.36	5,641.65
其他	1,337.82	1,278.05	1,500.47
合　计	**2,730.64**	**14,254.41**	**7,142.12**

公司近几年来，其他应付款的变化幅度较大的主要原因是预收出口退税款余额变化较大。

根据《江苏省国家税务局关于下发促进外贸出口若干意见的通知》（苏国税函[2008]292 号），本公司 2008 年末收到江苏省国家税务局对于本公司在建机动船按船舶建造进度预先退还的出口退税款（以下简称为预退税款）5,641.65 万元。

其他应付款 2009 年末余额 14,254.41 万元较 2008 年末余额 7,142.12 万元增长 99.58%的主要原因是截至 2009 年末收到的预退税款 12,976.36 万元，同比 2008 年末增加 7,334.71 万元。

其他应付款 2010 年末余额 2,730.64 万元较 2009 年末余额 14,254.41 万元下降 80.84%的主要原因是江苏省国家税务局于 2010 年 11 月停止了预退税政策，

使得截至 2010 年末，公司收到的预退税款 1,392.82 万元，同比 2009 年末下降 11,583.54 万元。

（5）应交税金

报告期各年末，公司应交税金明细如下：

单位：万元

项　目	2010.12.31	2009.12.31	2008.12.31
增值税	-3,032.01	-6,600.42	-8,742.32
企业所得税	2,887.06	1,039.06	1,167.15
其他税种	246.22	309.03	314.89
合计	**101.27**	**-5,252.33**	**-7,260.28**

公司应交税金余额主要由增值税进项税余额和应交所得税余额组成。

公司主要产品非机动船和机动船均对外出口，由于船舶建造时间较长，公司前期原材料、设备采购相应的进项税额较大，因此各年度末应交增值税余额为负且金额较大。

报告期内各期末应交企业所得税金额较大的原因是各期末计提的企业所得税尚未缴纳所致。

（6）交易性金融资产、负债

由于公司建造的船舶均对境外销售，船款主要以美元和欧元计价，为规避外汇汇率波动给公司带来经营风险，公司按照收、付汇时间和币别在合作银行叙做远期外汇交易。报告期各年末交易性金融资产、负债均为各年年末未完成交割的远期外汇交易的公允价值形成。

①报告期内公司选用的远期外汇交易品种有：远期结售汇和掉期交易。

②各期新发生及 2010 年末节余远期外汇交易品种和金额为：

期间	交易品种	合约发生金额
2008 年度	掉期交易	远期买欧元 320.34 万元
2009 年度	掉期交易	远期买欧元 2,629.10 万元
	掉期交易	远期卖欧元 2,898.01 万元
2010 年度	远期结售汇	卖美元 4,416 万元
2010 年末余额	远期结售汇	卖美元 4,216 万元 到期期间：2011 年 2716 万美元 2012 年 1500 万美元

③远期外汇交易合约的操作程序

公司根据手持合同和建造计划，预计未来一段时间内的收汇金额和时间，当合作银行对外披露的挂牌远期价格满足公司成本预算要求时，与银行叙做远期外汇交易，收、付汇后将相应款项与银行按照交易约定的价格交割，以此锁定收、付汇成本，防范汇率风险。

公司制定了相应的《远期外汇交易管理制度》，以董事会、董事长及财务人员等为操作主体，明确了不同级别的主体在远期外汇交易方面的权限和职责。具体程序为：根据合作银行对外披露的挂牌远期价格，与公司手持合同的收、付汇期和金额进行比较，在收、付汇期等条件满足的情况下又可锁定外汇成本和收益时，公司财务部门即拟定远期交易的签约方案，递交给财务部经理、财务总监进行参阅和审批，审批通过后，提交公司董事长或者董事会进行审批，审批通过后，财务部相关人员与合作银行落实交易合约，进行相应的交易。

（7）预计负债

预计负债主要核算报告期内对外销售的机动船在质量保证期内根据合同约定计提的质量保证金。

各年度预计负债余额的变化是由于处于质量保证期内的机动船的质量保证金不同所导致的。可参见本节销售费用中质量保证金的分析。

公司管理层认为：公司负债结构符合船舶建造行业特点，较为合理，符合公司现有的业务规模和业务流程的要求。

（三）偿债能力分析

财务指标	2010.12.31	2009.12.31	2008.12.31
流动比率	1.25	1.14	1.12
速动比率	0.45	0.39	0.39
资产负债率（合并，%）	74.54	80.33	81.51
财务指标	**2010 年度**	**2009 年度**	**2008 年度**
息税折旧摊销前利润（万元）	30,625.90	29,673.73	36,425.61
利息保障倍数	15.82	14.35	41.77

1、流动比率和速动比率

存在大量的流动资产和流动负债是船舶建造行业财务特征之一，公司也不例外。公司在非机动船舶交付之前，须垫付大量资金，需要筹资；机动船舶在交付之前，公司会收到船东的大量预付造船款，从而表现为流动资产和流动负债双高的特点，导致流动比率不会很高；速动比率低的原因是公司在建船舶数量较多，生产饱满，存货占据流动资产的 60%左右，导致速动比率较低。流动比率与速动

比率低的情况符合船舶建造行业的财务特点和公司的业务情况。

报告期内，随盈利能力的不断增强，公司流动比率与速动比率逐年上升，公司的短期偿债能力不断增强。

2、资产负债率

公司资产负债率较高，截至 2010 年末为 74.54%。这种情况是船舶建造行业的财务特点，由于船舶建造周期长，船东分期预付造船款项是国际惯例，而船舶的单位造价较高，形成了流动负债较大的局面，因而，船舶建造行业的资产负债率普遍很高，公司也不例外；目前公司手持订单较多，大量的预收造船款项，导致公司资产负债率较高；同时，公司由于股东初始投入较少，股东权益基本为历年来实现利润积累所得，因此公司股东权益相对较小，也加剧了这种状况。

报告期内公司资产负债率不断下降，说明公司总体偿债能力不断增强，主要原因是公司报告期内利润状况良好，公司股东权益增长较快，致使公司资产负债率不断下降。

3、息税折旧摊销前利润与利息保障倍数

公司报告期内年息税折旧摊销前利润金额较大，足以支付当年银行借款利息。

公司报告期内利息保障倍数较大，说明公司利息支付能力良好。公司历年来未发生贷款逾期的情况，在各贷款银行中信誉度较高，截至 2010 年末银行授信额度总计 55.66 亿元。

公司管理层认为：虽然所处行业特点决定，公司负债水平较高，短期偿债指标较低，但是公司各年偿债指标逐年上升；同时报告期内息税折旧摊销前利润、利息保障倍数较高；且公司与多家银行建立了良好信用关系，融资渠道畅通。综上，公司资产负债结构、偿债指标符合船舶建造行业特点和公司业务情况，目前不存在因流动资金不足而影响持续经营的情形，公司偿债能力高，偿债风险低。

（四）资产周转能力分析

项　　目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
总资产周转率（次）	0.74	0.42	0.68
应收账款周转率（次）	149.54	386.89	58.20
存货周转率（次）	1.13	0.57	0.89

报告期内公司各项资产周转能力指标的变化主要表现为2009年度总资产周转率与存货周转率指标下降，2010 年提高较大超过 2008 年水平；应收账款周转

率历年较高。具体分析如下：

1、总资产周转率

船舶建造行业由于船舶建造周期长，收入确认采取完工进度法，由于核算方法对资产和负债同时加大的影响，因此本行业的总资产周转率普遍较低。

公司 2009 年度总资产周转率较 2008 年度下降的主要原因为：2009 年度，受金融危机影响，部分机动船船东推迟交船日期和非机动船价格下降等因素导致公司主营业务收入下降 16.00%，同时存货规模的增长等因素导致资产规模增长 21.12%，从而导致公司总资产周转率有所降低。

公司 2010 年度总资产周转率较 2009 年度提高较大的主要原因为：2010 年船舶建造行业复苏，公司收入增长较大，延期交付船舶的交付导致公司资产规模下降，加快了公司资产周转效率，从而公司总资产周转率提高。

2、应收账款周转率

公司成立以来，非常重视应收账款的管理和资金的收取，因此报告期内应收账款的余额较低，同时近几年船舶建造行业发展迅速，造船市场规范，导致船东欠款的情况较少，收款情况良好。应收账款余额主要是账期内的非机动船销售款和机动船销售质保金，应收账款占整个船舶销售总额的比例很小，因此显现出应收账款周转率很高；

3、存货周转率

公司的存货周转率较低，与船舶建造行业的特点与公司的业务特点有关。

船舶建造行业由于船舶建造周期长，普遍约需 8~16 个月，有的特种船舶建造时间更长，因此存货周转率普遍较低（中国船舶与广船国际名义存货周转率较高，是由于其建造合同的资产、负债核算方式不同，详见本节“四、同行业公司比较与分析”）。

公司 2009 年度存货周转率较 2008 年度下降的主要原因为：受金融危机影响，2009 年度部分机动船船东推迟交船日期导致公司应结算的存货未能结算，从而滞留在存货账面，导致存货规模的增长；同时受金融危机影响，部分机动船船东推迟交船日期和非机动船销售规模下降等因素导致公司主营业务成本下降 10.76%，从而导致公司 2009 年度存货周转率降低。

公司 2010 年度存货周转率较 2009 年度提高较大的主要原因为：2010 年船舶建造行业复苏，前期延期交付的船舶于本期交付，存货结算，导致存货规模的下降，以及销售规模的扩大，导致 2010 年存货周转率提高。

公司管理层认为：行业特点和良好的销售回款管理机制使得公司应收账款周转率较高；存货周转率对总资产周转率指标影响较大；各年度的存货周转率和总资产周转率指标反映了公司当期资产的真实运营状况；2009 年度，受金融危机影响，公司销售规模下降，导致销售收入与销售成本下降，同时由于部分船东提出延期交船，又导致公司存货规模和总资产规模有所增长，从而导致公司存货周转率与总资产周转率降低。2010 年船舶建造行业复苏，本期销售规模的扩大，销售收入与销售成本增长，前期延期交付的船舶于本期交付使得存货规模、总资产规模下降，公司存货周转率与总资产周转率得以大幅度提高。

二、公司盈利能力分析

（一）利润构成分析

从以下利润主要构成与占收入比重表可以看出：

1、公司 2009 年度受金融危机影响较大，2009 年度利润表各主要项目与 2008 年度相比：由于自建非机动船和自建机动船业务规模下降导致，营业收入下降 15.33%；由于人民币升值和金融危机等因素影响使得自建船舶的毛利率总体下降了 17.99%，其中自建非机动船毛利率下降 11.32%，自建机动船毛利率下降 24.97%，营业收入与毛利率的下降，使得营业毛利下降了 32.87%，但是销售费用和财务费用大幅度下降使得期间费用合计下降了 47.74%，共同导致净利润下降 25.58%，低于营业毛利的下降幅度。

2、2010 年度世界船舶建造市场随世界经济的恢复开始复苏，公司抓住有利时机，加大了机动船业务规模，2010 年度利润表各主要项目与 2009 年度相比：机动船业务规模的扩大，使得营业收入增长 83.70%，但是受人民币大幅度升值、欧元汇率大幅度波动和金融危机后续作用等因素的影响，公司自建船舶毛利率总体下降了 40.60%，其中自建非机动船毛利率下降 47.43%，自建机动船毛利率下降 22.81%，抵消了机动船业务规模大幅度增长带来的盈利增长，使得营业毛利仅增长了 4.30%，导致净利润增长 2.58%。

利润主要构成及占收入比重表

单位：万元

项　目	2010 年度			2009 年度			2008 年度	
	金额	占收入比	变动幅度	金额	占收入比	变动幅度	金额	占收入比
一、营业收入	**308,150.97**	**100.00%**	**83.70%**	**167,747.51**	**100.00%**	**-15.33%**	**198,108.85**	**100.00%**
减：营业成本	276,395.94	89.69%	101.31%	137,301.67	81.85%	-10.12%	152,755.96	77.11%
二、营业毛利	**31,755.03**	**10.31%**	**4.30%**	**30,445.84**	**18.15%**	**-32.87%**	**45,352.89**	**22.89%**
减：营业税金及附加	317.69	0.10%	61.52%	196.68	0.12%	-22.93%	255.19	0.13%
销售费用	2,145.33	0.70%	241.39%	628.41	0.37%	-79.92%	3,130.27	1.58%
管理费用	5,438.34	1.76%	8.70%	5,002.86	2.98%	-4.65%	5,246.72	2.65%
财务费用	-711.05	-0.23%	-151.09%	1,391.84	0.83%	-72.51%	5,062.36	2.56%
资产减值损失	153.23	0.05%	576.11%	22.66	0.01%	-104.93%	-459.72	-0.23%
加：公允价值变动收益	512.32	0.17%	—	—	—	—	976.62	0.49%
投资收益	—	—	—	—	—	—	356.94	0.18%
三、营业利润	**24,923.80**	**8.09%**	**7.41%**	**23,203.39**	**13.83%**	**-30.64%**	**33,451.63**	**16.89%**
加：营业外收入	1,670.36	0.54%	-32.24%	2,465.17	1.47%	586.43%	359.13	0.18%
减：营业外支出	60.52	0.02%	125.56%	26.83	0.02%	-84.54%	173.54	0.09%
四、利润总额	**26,533.64**	**8.61%**	**3.48%**	**25,641.74**	**15.29%**	**-23.77%**	**33,637.22**	**16.98%**
减：所得税费用	4,443.64	1.44%	8.20%	4,106.80	2.45%	-12.61%	4,699.24	2.37%
五、净利润	**22,090.00**	**7.17%**	**2.58%**	**21,534.94**	**12.84%**	**-25.58%**	**28,937.98**	**14.61%**
归属于母公司所有者的净利润	22,100.19	7.17%	2.78%	21,501.39	12.82%	-25.75%	28,956.86	14.62%
少数股东损益	-10.19	0.00%	-130.36%	33.55	0.02%	-277.61%	-18.89	-0.01%
六、扣除非经常性损益后净利润	**20,717.36**	**6.72%**	**6.01%**	**19,453.17**	**11.60%**	**-31.79%**	**28,517.89**	**14.40%**

（注：上述数据取自合并利润表，并计算而来）

（二）公司营业收入构成及趋势分析

1、按业务模式和产品构成划分

报告期内公司按业务模式和产品构成划分营业收入情况如下：

单位：万元

项　目	2010 年度		2009 年度		2008 年度	
	营业收入	比例(%)	营业收入	比例(%)	营业收入	比例(%)
一、自建船舶						
非机动船	55,090.71	17.88	58,587.97	34.93	76,108.75	38.42
其中：自行生产	30,193.09	9.80	22,784.04	13.58	20,222.91	10.21
外协生产	24,897.62	8.08	35,803.93	21.35	55,885.84	28.21
机动船	150,348.03	48.79	80,109.35	47.76	98,558.86	49.75
小计	**205,438.74**	**66.67**	**138,697.32**	**82.68**	**174,667.61**	**88.17**
二、外购船舶						
非机动船	15,796.33	5.13	12,653.12	7.54	5,833.78	2.94
机动船	78,365.20	25.43	9,191.06	5.48	—	—
小计	**94,161.53**	**30.56**	**21,844.18**	**13.02**	**5,833.78**	**2.94**
船舶业务合计	**299,600.27**	**97.23**	**160,541.50**	**95.70**	**180,501.39**	**91.11**
小五金-外购	—		—	—	11,648.52	5.88
船舶租赁	747.86	0.24	864.50	0.52	—	—
主营业务收入	**300,348.13**	**97.47**	**161,406.00**	**96.22**	**192,149.91**	**96.99**
其他业务收入	7,802.85	2.53	6,341.52	3.78	5,958.94	3.01
营业收入总计	**308,150.98**	**100.00**	**167,747.52**	**100.00**	**198,108.85**	**100.00**
其中：非机动船	70,887.04	23.00	71,241.08	42.47	81,942.53	41.36
机动船	228,713.23	74.22	89,300.41	53.24	98,558.86	49.75

公司历来坚持船舶建造业务为主的经营方向，致力于自营出口由子公司建造或委托其他企业建造的非机动船和机动船。从上表可以看出：在报告期内，公司主营业务非常集中，2008 年度、2009 年度、2010 年度船舶业务销售收入合计占营业收入的比重分别为 91.11%、95.70%、97.23%。

公司船舶业务按业务模式可划分为自建船舶业务和外购船舶业务，同时自建船舶业务按生产模式又可划分为自行生产和外协生产。由于公司对外销售时将自行生产和外协生产的产品统一销售的，因此在以下销售收入分析中将不区分自行生产和外协生产而作为整体分析。公司船舶产品按产品分类可划分为非机动船和机动船。

从业务模式划分来说，公司自建船舶业务，包括自建非机动船和自建机动船是公司主要业务。2008 年度、2009 年度、2010 年度自建船舶业务收入占营业收

入的比重分别为 88.17%、82.68%、66.67%；公司外购船舶业务是公司辅助业务，2008 年度和 2009 年度外购船舶业务收入占营业收入的比重较小，2010 年度，由于当期外购机动船销售规模增长了 477.27%，使得公司外购船舶销售收入增长了 331.06%，导致其占营业收入的比重从 2009 年度的 13.02%上升到 2010 年度的 30.56%。

从产品划分来说，报告期内 2008 年度、2009 年度，非机动船舶销售收入占营业收入的比重与机动船舶销售收入占营业收入的比重均较为稳定，分别保持在 41%与 50%左右；2010 年度，非机动船舶销售收入占营业收入的比重下降到 23.00%，而机动船舶销售收入占营业收入的比重上升到 74.22%，主要原因是由于当期自建机动船完工规模增长了 103.02%和外购机动船销售规模增长了 477.27%，当期自建机动船完工规模和外购机动船销售规模同时大幅度增长导致机东船业务收入占比上升。

从自建船舶业务中划分非机动船和机动船两种产品来说，报告期内 2008 年度、2009 年度自建非机动船和自建机动船收入占自建船舶业务收入的比重比较稳定，自建机动船业务比重略高于自建非机动船业务比重；2010 年度自建机动船生产规模增长 103.02%，导致自建机动船业务收入增长 87.68%，自建机动船收入占自建船舶业务收入的比重大幅度上升，达到 73.18%，具体可见下表。

单位：万元

项　目	2010 年度		2009 年度		2008 年度	
	营业收入	比重(%)	营业收入	比重(%)	营业收入	比重(%)
自建非机动船	55,090.71	26.82	58,587.97	42.24	76,108.75	43.57
自建机动船	150,348.03	73.18	80,109.35	57.76	98,558.86	56.43
自建船舶业务	**205,438.74**	**100.00**	**138,697.32**	**100.00**	**174,667.61**	**100.00**

公司 2008 年 1~6 月份，进行了部分小五金商品的外购出口，后出于专注船舶业务的想法，公司从 2008 年 7 月起停止了该项业务。该项业务规模较小，业务人员极少，销售收入占公司总体营业收入的比重较小，并且该业务的毛利较低，因此停止该项业务未对公司经营产生影响。

公司 2009 年在荷兰销售的舜 8 批次非机动船中，舜 8 系列母船（大型海洋驳船）由于受金融危机影响，销售价格较低，未进行销售，而改做临时对外租赁，2009 年度、2010 年度分别取得租赁收入折合人民币 864.50 万元、747.86 万元。

2、船舶业务收入的波动分析

单位：万元

项　目	2010 年度		2009 年度		2008 年度
	营业收入	增长幅度（%）	营业收入	增长幅度（%）	营业收入
自建船舶	**205,438.74**	**48.12**	**138,697.32**	**-20.59**	**174,667.61**
其中：非机动船	55,090.71	-5.97	58,587.97	-23.02	76,108.75
机动船	150,348.03	87.68	80,109.35	-18.72	98,558.86
外购船舶	**94,161.53**	**331.06**	**21,844.18**	**274.44**	**5,833.78**
其中：非机动船	15,796.33	24.84	12,653.12	116.89	5,833.78
机动船	78,365.20	752.62	9,191.06	—	—
船舶业务合计	**299,600.27**	**86.62**	**160,541.50**	**-11.06**	**180,501.39**

从上表中分析看出：

（1）2009 年度与 2008 年度相比，受金融危机影响，自建船舶销售收入下降了 20.59%，公司通过增大外购船舶业务收入抵御金融危机影响的措施起到一定效果，但船舶业务总体收入仍下降 11.06%。

从业务模式和产品构成分别分析，公司 2009 年度自建船舶销售收入较 2008 年度下降 20.59%，主要原因是受金融危机影响，自建非机动船销售规模下降了 19.05%，导致自建非机动船销售收入下降了 23.02%；自建机动船完工量下降 14.17%，导致自建机动船销售收入下降了 18.72%。公司为抵御金融危机对公司自建船舶的影响，加大了外购船舶业务规模，使得公司 2009 年度外购船舶销售收入较 2008 年度增长了 277.44%。其中，外购非机动船销售规模增长了 149.72%，导致该产品销售收入增长了 116.89%；外购机动船销售规模增加 1,694 吨，销售收入增加了 9,191.09 万元。虽然外购船舶业务 2009 年度规模超过 2008 年度规模较大，但是船舶外购业务占船舶业务的比重较小，因此 2009 年度船舶产品总体收入仍较 2008 年度下降了 11.06%。

（2）2010 年度与 2009 年度相比，世界经济恢复，船舶建造市场复苏，全球新接订单吨位已经超过 2005 年水平，2010 年度公司抓住有利时机，公司业务规模迅速增大，自建船舶销售收入增长了 48.12%；外购船舶业务收入增长了 331.06%，使得 2010 年度船舶业务总体收入较 2009 年同期增长了 86.62%。

从业务模式和产品构成分别分析：公司 2010 年度自建船舶销售收入较 2009 年度增长 48.95%的主要原因是自建机动船完工量增长了 103.02%，自建机动船销售收入增长了 87.68%；公司 2010 年度外购船舶销售收入较 2009 年度增长 325.08%的主要原因是外购机动船销售规模增长了 477.27%，外购机动船销售收入增长了 752.62%。自建机动船舶船舶与外购机动船舶业务规模的同时增大，导致 2010 年度船舶业务总体收入较 2009 年度相比增长 86.62%。

3、自建船舶销售收入波动的具体分析

自建船舶业务是公司主要业务，2008 年度、2009 年度、2010 年度自建船舶业务收入占营业收入的比重分别为 88.17%、82.68%、66.67%。

自建非机动船舶和自建机动船舶的订单价格的确定，须考虑船舶建造吨位、航行要求等诸多因素，因此在分析时无法一一满足，下面我们仅针对船舶自身吨位情况分析收入的变化情况，供参考。

（1）自建非机动船销售收入变动

①销售收入、销售数量、销售价格分析

自建非机动船	2010 年度		2009 年度		2008 年度
	金额	增长率（%）	金额	增长率（%）	金额
销售收入（万元）	55,090.71	-5.97	58,587.97	-23.02	76,108.75
船舶自重（吨）	41,930	0.67	41,651	-19.05	51,451
平均单价（元/吨）	13,138.73	-6.59	14,066.40	-4.91	14,792.47

分析上表数据可以看出：

A、2009 年度与 2008 年度相比，受金融危机影响，公司自建非机动船的销售规模下降 19.05%是导致自建非机动船销售收入下降 23.02%的主要原因。

公司 2009 年度自建非机动船舶的销售单价较 2008 年度略下降 4.91%的情况下，销售收入、销售船舶自重较 2008 年度下降幅度分别为 23.02%和 19.05%，由此可见，金融危机对公司 2009 年度自建非机动船的销售规模的影响较大，而对销售价格的影响较小。销售收入的下降主要是因受到金融危机影响，销售规模下降引起的。销售单价的下降的原因是由于公司将部分卸货工作交由船东完成，销售价格调低。

B、2010 年度与 2009 年度相比，公司自建非机动船的销售规模变化较小，但欧元兑人民币汇率大幅度贬值导致自建非机动船销售单价下降了 6.59%，导致自建非机动船销售收入下降 5.97%。

2010 年度欧元兑人民币汇率大幅度贬值，2009 年 6 月末欧元兑人民币汇率中间价为 9.64，2010 年 6 月末欧元兑人民币汇率中间价为 8.27，差距幅度为 14.21%。公司虽然通过船型改进，使得船舶欧元造价有所增长，但是汇率的变化仍使得记账单价下降 6.59%。

②自建非机动船销售收入增长环比分析

自建非机动船	增长数据		增长数据		收入变动数（万元）
	平均单价（元/吨）	收入影响数（万元）	船舶自重（吨）	收入影响数（万元）	
2010 年度增长	-927.67	-3,863.84	279	366.58	-3,497.26
占比（%）	-110.48		10.48		-100.00
2009 年度增长	-726.07	-3,735.70	-9,800	-13,785.08	-17,520.78
占比（%）	-21.32		-78.68		-100.00

从上表中可以看出，公司 2009 年度自建非机动船销售收入的下降主要是销售规模下降导致的；2010 年度自建非机动船销售收入的下降主要是销售单价下降导致的。

（2）自建机动船收入变动

①销售收入、完工量和销售价格分析

单位：万元

项　目	2010 年度		2009 年度		2008 年度
	金额	增长率（%）	金额	增长率（%）	金额
机动船收入	150,348.03	87.69	80,109.35	-18.72	98,558.86
船舶载重吨(吨)	108,200	103.02	53,296	-14.17	62,097
平均单价(元/吨)	13,895.38	-7.56	15,031.02	-5.30	15,871.76

从上表中可以看到：

A、报告期内自建机动船单位价格逐年略有下降。主要原因为人民币升值和船舶造价下降双重因素。

由于人民币升值因素，导致报告期内人民币兑美元汇率年平均下降幅度为3.11%左右，即在机动船美元单位造价不变的前提，报告期内人民币单位造价年下降幅度为 3.11%左右。同时由于金融危机影响，往年船舶交付时的加账款（额外收到的造价）减少或没有，也导致机动船舶单位平均造价下降。

B、受公司产能扩大、金融危机影响、世界经济恢复等因素影响，报告期内机动船完工量变化幅度较大。

2009 年度金融危机影响，部分船东要求延期交船，公司机动船完工量受此影响，较 2008 年度下降了 14.17%；2010 年度公司抓住世界经济恢复、船舶建造市场好转的有利时机，加大了生产力度，机动船完工量较 2009 年度增长 103.02%。

综上，主要受完工量变化的影响，报告期内公司自建机动船销售收入波动较大，2009 年度较 2008 年度下降了 18.72%，2010 度较 2009 年度增长了 87.68%。

②销售收入增长环比分析

项　目	增长数据		增长数据		收入增长数（万元）
	平均单价（元/吨）	收入影响数（万元）	船舶载重吨（吨）	收入影响数（万元）	
2010 年度增长	-1,135.64	-6,052.51	54,904	76,291.19	70,238.68
占比（%）	-8.62		108.62		100.00
2009 年度增长	-840.74	-5,220.71	-8,801.00	-13,228.80	-18,449.51
占比（%）	28.30		71.70		100.00

从上表中可以看出，公司报告期内各期机动船收入变动的原因主要是销售规模变动导致的。

4、外购船舶销售收入具体分析

外购船舶业务是公司自建船舶业务的辅助业务，各期外购船舶业务收入占营业收入的比重与各期外购船舶业务毛利占总体毛利的比重均较小。

2008 年度、2009 年度、2010 年度外购船舶业务收入占营业收入的比重分别为 2.94%、13.02%、30.56%。、外购船舶业务毛利占总体毛利的比重分别为 0.99%、2.72%、18.39%。综上，外购机动船业务对公司总体情况的影响较小。

报告期内各年度外购船舶销售收入变化分析如下：

单位：万元

项　目	2010 年度		2009 年度		2008 年度
	营业收入	增长幅度	营业收入	增长幅度	营业收入
外购船舶	**94,161.53**	**331.06%**	**21,844.18**	**274.44%**	**5,833.78**
其中：非机动船	15,796.33	24.84%	12,653.12	116.89%	5,833.78
机动船	78,365.20	752.63%	9,191.06	—	—

公司 2009 年度和 2010 年度外购船舶销售规模增长的主要原因是公司为抵御金融危机影响而加大了该类业务的规模，特别是外购机动船的业务规模。

外购船舶业务收入各期波动的主要原因是外购机动船—安格拉渔业部项目的变化引起的。公司 2008 年度无外购机动船业务；2009 年公司开始了安格拉渔业部项目，交付渔船 7 艘，实现收入 0.92 亿，占 2009 年营业收入的比重为 5.48%；2010 年度公司加大了安格拉渔业部项目力度，交付渔船 27 艘，销售规模较 2009 年度增长了 477.27%，实现销售收入 7.84 亿元，较 2009 年度该项目销售收入增长 7.52 倍，占 2010 年度营业收入的比重为 25.43%。该项目将于 2011 年上半年执行完毕，由于该项目属于国家外援项目，毛利较低。

由于外购船舶业务的船型变化较大，因此平均单价不具有可比性。

外购船舶业务的收入变化主要受市场机遇和公司、国家策略的影响较大。

（三）主营业务成本分析

1、按业务模式与产品构成划分

单位：万元

项　目	2010 年度		2009 年度		2008 年度	
	营业成本	比例(%)	营业成本	比例(%)	营业成本	比例(%)
一、自建船舶						
非机动船	46,586.96	16.86	41,378.41	30.14	50,898.65	33.32
其中：自行生产	24,323.37	8.81	14,671.47	10.69	12,131.17	7.94
外协生产	22,263.59	8.05	26,706.94	19.45	38,767.48	25.38
机动船	133,410.58	48.27	68,411.65	49.83	79,377.97	51.96
小计	**179,997.54**	**65.12**	**109,790.06**	**79.97**	**130,276.62**	**85.28**
二、外购船舶						
非机动船	14,005.52	5.07	12,262.01	8.93	5,385.18	3.53
机动船	74,315.24	26.89	8,754.13	6.38	0.00	0.00
小计	**88,320.76**	**31.95**	**21,016.14**	**15.31**	**5,385.18**	**3.53**
船舶业务合计	**268,318.30**	**97.08**	**130,806.20**	**95.28**	**135,661.80**	**88.81**
小五金-外购		0.00	0.00	0.00	11,299.91	7.4
船舶租赁	508.78	0.18	338.38	0.25	0.00	0.00
主营业务成本	**268,827.08**	**97.26**	**131,144.58**	**95.53**	**146,961.71**	**96.21**
其他业务成本	7,568.86	2.74	6,157.09	4.48	5,794.25	3.79
营业成本总计	**276,395.94**	**100.00**	**137,301.67**	**100.00**	**152,755.96**	**100.00**
其中：非机动船	60,592.48	21.92	53,640.42	39.07	56,283.83	36.85
机动船	207,725.82	75.16	77,165.78	56.21	79,377.97	51.96

从上表中可以看出，公司营业成本与营业收入类似，主要内容是船舶业务成本，各期船舶业务成本占营业成本的比重在 88%以上。而船舶业务成本中以自建船舶（包括自建非机动船和自建机动船）成本为主，2008 年度和 2009 年度自建船舶业务成本占营业成本的比重在 80%以上，2010 年度自建船舶业务成本占营业成本的比重下降为 65.12%的主要原因是当期外购机动船业务规模的增大导致成本增大，从而使得外购船舶业务成本占营业成本的比重增大，也使得自建船舶业务成本占营业成本的比重下降。

2、自建船舶业务成本分析

（1）自建非机动船产品成本分析

公司在自建非机动船管理与核算中，自行生产与外协生产的项目管理与控制力度相似，核算中也类似，区别仅为外协生产的“委托加工费”单独核算，因此在以下成本分析中未区分自行生产和外协生产分析。

①自建非机动船产品成本分类

单位：万元

项　目	2010 年度		2009 年度		2008 年度	
	金额	比重（%）	金额	比重（%）	金额	比重（%）
直接材料	28,028.04	60.16	26,466.55	63.96	28,341.51	55.68
其中：钢材	25,853.24	55.49	24,231.60	58.56	25,868.41	50.82
人工	3,852.59	8.27	2,296.34	5.55	1,776.35	3.49
委托加工费	5,567.14	11.95	7,685.42	18.57	9,993.67	19.63
制造费用	9,139.18	19.62	4,930.10	11.91	10,787.12	21.19
成本合计	**46,586.95**	100.00	**41,378.41**	100.00	**50,898.65**	100.00

公司非机动船成本中直接材料占比较高，直接材料中以钢材为主，2008 年度钢材占直接材料的比例为 91.27%，占总成本的比例为 50.82%；2009 年度钢材占直接材料的比例为 91.56%，占总成本的比例为 58.56%；2010 年度钢材占直接材料的比例为 91.28%，占总成本的比例为 55.49%。总体来看，报告期内直接材料占非机动船成本的比重在 60%左右，随钢材价格的波动而有所变化。

人工与委托加工费占自建非机动船成本的比重波动不大，在 20%左右，各期随外协生产与自行生产的比例和单位人工、委托加工费用变化而不同。

制造费用占自建非机动船成本的比重波动较大，主要原因是制造费用中核算海外运费以及装卸费，由于费率变化、汇率变化和费用承担主体变化等因素导致制造费用变化较大，具体可见单位成本分析。

②自建非机动船产品单位成本分类

单位：万元

项　目	2010 年度		2009 年度		2008 年度
	金额	变化幅度（%）	金额	变化幅度（%）	金额
直接材料	6,684.48	5.20	6,354.36	15.36	5,508.45
人工*	1,715.31	12.94	1,518.74	10.32	1,376.70
委托加工费*	2,859.34	-1.29	2,896.77	11.74	2,592.53
制造费用	2,179.63	84.14	1,183.67	-43.54	2,096.58
单位成本*	11,110.65	11.84	9,934.55	0.42	9,892.65

*单位人工和单位委托加工费系按各自的建造吨位分别测算列示，因此，上述数据累计和单位成本不等。

从上表可以看出：

A、报告期内直接材料成本不断上升。

由于非机动船的特有模式，考虑到制造和运输时间，非机动船的备料时段与销售时段的时间差基本为 1.5-2 年，因此报告期内自建非机动船销售成本中直接材料成本波动反映的是 2008 年中期之前钢材采购价格变化情况。2006 年到 2008

年中期钢材价格的上涨趋势，导致公司报告期内各年度单位材料成本不断上升。

B、报告期内单位人工不断上升。

报告期内单位人工不断上升，主要原因是近年来熟练劳动力工资水平不断上升所致。

C、单位委托加工费有所变动。

由于非机动船的建造时间与销售时间的时间差基本为半年到 1 年，因此各期销售的非机动船成本中委托加工费用波动反映的是前一期的外协加工费用的变化。2009 年度销售的非机动船基本在 2008 年初委托建造，该时期处于造船行业上升期，因此委托加工费高于前期，导致单位委托加工费较 2008 年度提高约 11.74%；2010 年度委托加工费较 2009 年度变化不大，略有下降。

D、单位制造费用波动较大。

制造费用中包含的各种费用较多，国外运价、汇率、运输方式等多种因素影响较大。

2009 年度单位制造费用较 2008 年度下降的主要原因是当年起欧洲销售的非机动船的部分装卸费由船东负责，因此减少了单位制造费用。

2010 年度单位制造费用较 2009 年度增长较大的主要原因是当期销售 10 条运往欧洲的非机动船因交货时间急采用了单船运输的方式，未采用大批量绑扎运输方式，多付出运费 4,073.87 万元，提高单位制造费用 971.58 元，扣除该因素后，2010 年度单位制造费用较 2009 年度略微增长 2.06%。

③自建非机动船主要原材料——钢材的敏感性分析

公司非机动船舶产品的主要原材料为钢材，其中，钢材主要包括：中厚板材、型钢、管材等较多类型。报告期内钢材成本占自建非机动船舶总成本比例为 54.96%，2010 年度公司自建非机动船舶毛利率为 15.44%。

钢材价格波动率	主营业务成本波动率	毛利额波动率	毛利率变动差额
10%	5.50%	30.10%	4.65%
20%	10.99%	60.20%	9.30%
30%	16.49%	90.30%	13.94%

由上述分析可以看出，钢材价格的波动对公司非机动船业务有一定影响，具体为钢材价格每上涨 10%，公司自建非机动船的毛利率下降 4.65%。为应对未来钢材市场价格变化，公司已经采取了积极的应对措施，包括：加大和国内各大钢厂的联系，成为其直供客户、年初加大钢材采购数量，锁定钢材成本等，同时，

公司非机动船业务在欧洲的市场份额较大，议价能力较强，其成本对销售价格具有一定的传导性，因此钢材市场的价格波动虽然会对公司非机动船业务有一定影响，但公司采取的措施将会平抑影响幅度。

（2）自建机动船产品成本分析

①自建完工机动船销售成本、完工量和单位销售销售成本分析

项　目	2010 年度		2009 年度		2008 年度
	金额	增长率（%）	金额	增长率（%）	金额
机动船成本（万元）	133,410.58	95.01	68,411.64	-13.82	79,377.97
船舶载重吨(吨)	108,200	103.02	53,296	-14.17	62,097
平均单位造价(元/吨)	12,330.00	-3.94	12,836.17	0.42	12,782.90

由上表中可以看出，报告期内机动船各年度平均单位造价变动较小，销售成本的变化主要是由于销售规模变化导致的。

②自建完工机动船产品成本分类

机动船舶的销售成本以完工进度法核算，以完工交付船舶的清算结果更能准确反映成本分类。下表列示报告期内已完工 19 艘机动船清算成本的合计分类。

单位：万元

项目	直接材料			人工	劳务费	制造费用	销售成本合计
	小计	其中：钢材	其中：进口设备				
合计金额	**165,312.17**	**34,745.56**	**103,943.14**	**1,712.64**	**22,832.43**	**29,177.70**	**219,034.93**
比例（%）	75.47	15.86	47.46	0.78	10.42	13.32	100.00

从上表可以看出，直接材料是销售成本的主要项目，直接材料中钢材和进口设备是主要内容。由于各船的建造要求、航行区域、船东要求等不同，船用设备的成本不同，一般在签订船舶建造合同时，会与船用设备供应商签订购货合同，锁定船用设备的价格，因此，除外汇汇率的影响外，船用设备价格的变化对销售利润的影响较小。

同时各机动船的建造要求不同，工艺、主机型号不同，与载重吨无直接配比关系，因此单位分类成本不做分析。

③自建机动船主要原材料——钢材的敏感性分析

报告期内机动船舶的钢材成本占销售成本的综合比例为 15.86%，2010 年度机动船舶毛利率为 11.27%。

钢材价格波动率	主营业务成本变动率	毛利额变动率	毛利率变动差额
10%	1.59%	12.49%	1.41%

钢材价格波动率	主营业务成本变动率	毛利额变动率	毛利率变动差额
20%	3.17%	24.98%	2.82%
30%	4.76%	37.46%	4.22%

由上述分析可以看出，钢材虽然不是机动船成本的最大项目，但是钢材价格的波动对公司机动船业务仍有一定影响，为应对未来钢材市场价格变化，公司已经采取了积极的应对措施，包括：加大和国内各大钢厂的联系，成为其直供客户、适当调节钢材采购数量，锁定钢材成本等，因此钢材市场的价格波动虽然会对公司机动船业务有一定影响，但公司采取的措施将会降低影响幅度。

公司管理层认为：公司现有产品机动船与非机动船的利润受钢材价格波动的影响较大，公司已采取了有效措施来应对市场钢材价格波动对公司业绩的影响。

3、外购船舶业务成本

由于外购船舶业务是公司辅助业务，且该业务成本由于船型变化较大，各期单位成本不具有可比性，未做具体分析。

（四）毛利及毛利率分析

1、毛利分析

（1）毛利贡献分析

单位：万元

项　目	2010 年度		2009 年度		2008 年度	
	毛利额	比例（%）	毛利额	比例（%）	毛利额	比例（%）
一、自建船舶						
非机动船	8,503.75	26.78	17,209.55	56.53	25,210.10	55.59
其中：自行生产	5,869.72	18.48	8,112.55	26.65	8,091.74	17.84
外协生产	2,634.03	8.30	9,097.00	29.88	17,118.36	37.75
机动船	16,937.45	53.34	11,697.70	38.42	19,180.88	42.29
小计	**25,441.20**	**80.12**	**28,907.25**	**94.95**	**44,390.98**	**97.88**
二、外购船舶						
非机动船	1,790.81	5.64	391.11	1.28	448.60	0.99
机动船	4,049.96	12.75	436.93	1.44	—	—
小计	**5,840.77**	**18.39**	**828.04**	**2.72**	**448.60**	**0.99**
船舶业务合计	**31,281.97**	**98.51**	**29,735.29**	**97.67**	**44,839.58**	**98.87**
小五金-外购	—	—	—	—	348.62	0.77
船舶租赁	239.08	0.75	526.12	1.73	0.00	0.00
主营业务毛利	**31,521.05**	**99.26**	**30,261.41**	**99.40**	**45,188.20**	**99.64**
其中：非机动船	10,294.56	32.42	17,600.66	57.81	25,658.70	56.58
机动船	20,987.41	66.09	12,134.63	39.86	19,180.88	42.29

项　目	2010 年度		2009 年度		2008 年度	
	毛利额	比例（%）	毛利额	比例（%）	毛利额	比例（%）
其他业务毛利	**233.99**	**0.74**	**184.43**	**0.61**	**164.68**	**0.36**
营业毛利总计	**31,755.04**	**100.00**	**30,445.84**	**100.00**	**45,352.88**	**100.00**

从上表中可以看出：报告期内公司销售毛利主要来自于船舶产品销售，2010 年度、2009 年度、2008 年度船舶产品销售毛利占总销售毛利的比重分别为 98.51%、97.67%、98.87%；船舶产品销售毛利中又以自建船舶销售毛利为主，2010 年度、2009 年度、2008 年度自建船舶销售毛利占总销售毛利的比重分别为 80.12%、94.95%、97.88%。以上数据表明公司主要利润来源为自建船舶业务。

从上表中也可以看出，报告期内公司销售毛利以自建非机动船和自建机动船为主，2008 年度、2009 年度自建非机动船毛利高于自建机动船毛利，2010 年度自建机动船毛利高于自建非机动船，主要原因是当期机动船完工量较上年同期增长 103.02%，毛利增长 44.79%，同时非机动船由于汇率、运费等原因导致毛利率下降，毛利下降 50.59%所致。

（2）毛利额变化分析

项　目	2010 年度		2009 年度		2008 年度
	毛利额	变动幅度（%）	毛利额	变动幅度（%）	毛利额
自建船舶	**25,441.20**	**-11.99**	**28,907.25**	**-34.88**	**44,390.98**
其中：非机动船	8,503.75	-50.59	17,209.55	-31.74	25,210.10
机动船	16,937.45	44.79	11,697.70	-39.01	19,180.88
外购船舶	**5,840.77**	**605.37**	**828.04**	**84.58**	**448.60**
其中：非机动船	1,790.81	357.88	391.11	-12.82	448.60
机动船	4,049.96	826.91	436.93	0.00	0.00
船舶业务合计	**31,281.97**	**5.20**	**29,735.29**	**-33.69**	**44,839.58**

结合上表数据及毛利贡献数据分析如下：

①2009 年度受金融危机影响，与 2008 年度相比：自建非机动船销售自重下降了 19.05%，毛利率下降了 11.32%，导致自建非机动船毛利下降了 31.74%；自建机动船完工量下降了 14.17%，毛利率下降了 24.97%，导致自建机动船毛利下降了 39.01%，自建机动船和自建非机动船毛利的同时下降导致自建船舶毛利额下降了 34.88%，进而导致船舶业务毛利较 2008 年度下降 33.69%。

②2010 年度船舶建造市场复苏，公司加大了生产规模和销售规模，与 2009 年度相比：在自建船舶方面，公司自建机动船完工量增长了 103.02%，但由于人民币升值和金融危机影响等因素导致毛利率下降了 22.81%，共同导致自建机动船毛利增长了 44.79%；自建非机动船销售规模略有增长，但由于欧元兑人民币

汇率的大幅度下降及运费上升等因素导致自建非机动船毛利率下降了 47.43%，导致自建非机动船毛利额下降了 50.59%，抵消了自建机动船毛利增长金额，使得 2010 年度自建船舶毛利较 2009 年度下降了 11.99%；在外购船舶方面，公司抵御金融危机的措施之一为加大外购机动船舶业务规模，使得外购机动船舶毛利较 2009 年同期增长了 8.26 倍，从而使得外购船舶业务毛利增长了 6.05 倍，弥补了自建非机动船毛利下降的空间，并使得总体船舶业务毛利增长了 5.20%。

2、主要业务毛利率分析

（1）船舶业务毛利率综合分析

公司主要毛利来自船舶业务贡献，船舶业务的毛利率分析如下。

单位：%

项　目	2010 年度		2009 年度		2008 年度
	毛利率	变动幅度	毛利率	变动幅度	毛利率
一、自建船舶					
非机动船	15.44	-47.43	29.37	-11.32	33.12
其中：自行生产	19.44	-45.40	35.61	-11.01	40.01
外协生产	10.58	-58.36	25.41	-17.05	30.63
机动船	11.27	-22.81	14.60	-24.97	19.46
小计	**12.38**	**-40.60**	**20.84**	**-17.99**	**25.41**
二、外购船舶					
非机动船	11.34	266.99	3.09	-59.80	7.69
机动船	5.17	8.84	4.75	0.00	0.00
小计	**6.20**	**63.59**	**3.79**	**-50.70**	**7.69**
船舶业务合计	**10.44**	**-43.63**	**18.52**	**-25.44**	**24.84**

从上表可以看出：

①自建非机动船两种具体模式中，各年度外协生产的毛利率较自行生产的毛利率均低 9%左右，原因是外协生产的单位委托加工费较自行生产的单位人工高，2008 年度、2009 年度、2010 年度单位委托加工费高于单位人工的差额占单位成本的比例分别为 10.30%、13.87%、12.29%，因此导致外协生产的毛利率低于自行生产的毛利率。

②自建非机动船两种具体模式中，各年度外协生产毛利率变化趋势与自行生产毛利率变化趋势相同。

③受金融危机、人民币升值和欧元汇率大幅度波动的影响，自建船舶业务，包括非机动船和机动船业务毛利率在报告期内出现了逐年下降的趋势。

④外购船舶业务毛利率在 2009 年度大幅度下降后，在 2010 年度率先趋势

反转，增长幅度为 63.59%。

⑤2010 年度辅助业务—外购机动船业务规模增长了 477.27%，使得外购船舶业务毛利增长了 6.05 倍，同时加大了外购船舶业务占总体船舶业务的比重，由于外购船舶业务的毛利率低，比重增大拖低了 2010 年度船舶业务综合毛利率水平，表现为综合毛利率较 2009 年度下降了 43.63%。

（2）自建船舶业务毛利率分析

①自建非机动船毛利率分析

自建非机动船两种具体模式中，各年度外协生产毛利率变化趋势与自行生产毛利率变化趋势相同，同时由于管理和核算模式的类似的原因。以下分析中，未单独区分具体模式，而是整体分析。

单位：万元

项　目	2010 年度		2009 年度		2008 年度
	金额	变动幅度	金额	变动幅度	金额
销售单价	13,138.73	-6.59%	14,066.40	-4.91%	14,792.47
单位成本	11,110.65	11.84%	9,934.55	0.42%	9,892.65
单位毛利	2,028.08	-50.92%	4,131.85	-15.67%	4,899.82
毛利率	15.44%	-47.43%	29.37%	-11.32%	33.12%

对上表数据进行分析：

A、2009 年度毛利率较 2008 年度毛利率下降 11.32%的主要原因是受金融危机影响，公司将部分卸货工作交由船东完成，销售价格调低 5%左右导致的。

B、2010 年度自建非机动船毛利率较上年同期下降幅度为 47.43%的主要原因是：2010 年 1-6 月欧元兑人民币汇率较 2009 年同期大幅度贬值 14%左右，使得公司销往欧洲的非机动船虽然合同单价变化不大，但是记账收入下降较大，影响 2010 年度单位平均销售价格下降 6.59%；同时由于部分非机动船突发性运输方式变化，导致单位销售成本上升 11.84%，两方面原因导致 2010 年度毛利率较 2009 年度大幅度下降 47.43%。

综上，公司非机动船产品是大型定制产品，在协商合同时，价格的考虑因素包括适用范围、船型等都不尽相同，因此，单位价格也不尽相同；在建造过程中由于产品设计的不同，单位建造成本也不尽相同，因此两方面原因导致公司不同船舶的毛利率不同，但总体而言，报告期内公司非机动船产品的毛利率受金融危机、欧元汇率波动等因素影响较大。

②自建机动船毛利率分析

A、自建机动船综合分析

单位：万元

项　目	2010 年度		2009 年度		2008 年度
	金额	变动幅度	金额	变动幅度	金额
销售单价	13,895.20	-7.56%	15,031.02	-5.30%	15,871.76
单位成本	12,330.00	-3.94%	12,836.17	0.42%	12,782.90
单位毛利	1,565.20	-28.69%	2,194.85	-28.94%	3,088.86
毛利率	11.26%	-22.86%	14.60%	-24.97%	19.46%

由上表可以看出，报告期内自建机动船单位成本变化不大，单位毛利和毛利率的变化主要是销售单价变化导致的。而报告期内自建机动船销售单价逐年下降的主要原因为人民币升值和船舶清算价格下降双重因素影响。

由于人民币升值因素，导致报告期内人民币兑美元汇率年平均下降幅度为3.11%左右，即在机动船美元销售单价不变的前提下，报告期内人民币记账销售单价年下降幅度为 3.11%左右。同时由于金融危机影响，往年船舶交付时的加账款（额外收到的收入）减少或没有，也导致机动船舶销售单价有所下降。

B、完工机动船与在建机动船产品毛利率的分析

a、报告期内已完工机动船舶毛利率（按最终清算口径）分析：

单位：万元

项目	合同造价	实际成本	清算毛利	毛利率
已完工机动船合计	229,332.09	184,765.01	44,567.08	19.43%

报告期内公司完工销售的机动船为 700 箱集装箱船系列 5 艘、900 箱集装箱船系列 4 艘、1000 箱集装箱船系列 2 艘、5650 吨多用途船系列 6 艘、12000 吨重吊系列 2 艘，共 19 艘机动船。各艘机动船舶之间的毛利率不同，主要原因有：船舶类型不同对毛利率的影响；材料价格、材料耗用量不同对毛利率的影响；外汇汇率变化对毛利率的影响等。

b、在建机动船舶毛利率（按预估成本、预估毛利率）分析

单位：万元

项目	合同造价	预估成本	总体毛利	毛利率	综合完工进度	毛利
在建机动船（12 艘）	**234,936.05**	**210,237.13**	**24,698.93**	**10.51%**	**48.86%**	**12,068.65**

公司在建船舶采用完工比例法确认毛利，从上表中可以看出，公司在建机动船的毛利率较已交船舶的毛利率低，主要原因是：预估成本与实际结算成本之间有差异，公司在预估成本时出于稳健原则，考虑金融危机影响，针对钢材、设备价格的波动预留了成本空间，因此预估毛利率较低。

对比公司各年机动船数据，已完工的机动船舶清算毛利率一般高于预估毛利率。

（3）船舶贸易毛利及毛利率分析

船舶贸易存在外购和代理两种模式。外购模式表现为买卖关系，而代理模式表现为代理关系，公司报告期内无代理模式业务。外购模式财务数据如下：

单位：万元

项　　目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
非机动船			
销售收入	15,796.33	12,653.12	5,833.78
外购成本	14,005.52	12,262.01	5,385.18
毛利	1,790.81	391.11	448.60
毛利率（%）	11.34	3.09	7.69
机动船			
销售收入	78,365.20	9,191.06	—
外购成本	74,315.24	8,754.13	—
毛利	4,049.96	436.93	—
毛利率（%）	5.17	4.75	—

船舶贸易—外购模式一般是在签订对外销售合同的过程中，针对客户要求，同步向国内其他船厂购买，即签订对外销售合同的同时已确定了采购合同。该种模式下每艘船的毛利率不同。船舶贸易业务是公司自建船舶业务的有益补充。

2009 年度，公司船舶贸易—外购非机动船的毛利率较 2008 年度下降的主要原因是：公司为抵御金融危机的影响，开拓的东南亚市场非机动船销售价格低，毛利率也较低；2010 年度由于外购出口的船型不同，以及船舶贸易市场价格的回暖导致 2010 年度船舶贸易—外购非机动船毛利率提高。

2009 年度和 2010 年度，公司船舶贸易—外购机动船业务为国家援助安哥拉小型渔船项目。安哥拉项目全称为中安政府石油贷款框架协议项下安哥拉渔业部船舶项目。该项目合同签署时间为 2007 年 6 月，安哥拉渔业部为船东、中国设备机械进出口总公司为船东方，公司为建造执行方，其实质是中国设备机械进出口总公司为总合同方，公司为分包商。

该项目为中国政府援助项目，具体方式为：安格拉政府向中国进出口银行贷款，建造渔船等多种船舶，供该国使用，安格拉政府以石油偿还。在该项目中，我国政府指定中国设备机械进出口总公司与安哥拉政府签订总合同，并由其采用招标方式确定分包商。公司入围成为分包商之一。该项目的出口方式为：公司为出口方，中国设备机械进出口总公司为出口代理方，安哥拉渔业部为接受方。目

前，该项目已经执行完毕。该项目的具体建造方为中船西江造船有限公司、黄海造船有限公司、江苏长博造船有限公司、珠海江龙船舶制造有限公司和蚌埠市神舟机械有限公司等。公司与上述船厂不存在关联关系。

2010 年度该项目完工交付的规模增长，因此该业务的销售收入大幅度增长。毛利率则较 2009 年度变化不大。

3、其他业务利润

公司其他业务利润主要包括材料销售利润等。各年数据如下：

单位：万元

项　目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
材料销售利润	77.07	255.76	153.62
代理船收入	—	-154.18	—
其他	156.93	82.85	11.07
合　计	**234.00**	**184.43**	**164.69**

公司 2008 年度、2009 年度和 2010 年度其他业务利润主要内容是原材料销售产生。

（五）期间费用分析

1、期间费用金额变动分析

报告期内，公司销售费用、管理费用及财务费用的变动表如下：

单位：万元

项　目	2010 年度		2009 年度		2008 年度
	金额	增 幅（%）	金 额	增 幅（%）	金 额
销售费用	2,145.33	241.39	628.41	-79.92	3,130.27
管理费用	5,438.34	8.70	5,002.86	-4.65	5,246.72
财务费用	-711.05	-151.09	1,391.84	-72.51	5,062.36
合　计	**6,872.62**	**-2.14**	**7,023.11**	**-47.74**	**13,439.35**
当期营业收入	308,150.97	83.70	167,747.51	-15.33	198,108.85
占当期收入比	2.23%		4.19%		6.78%

2、总体变化分析

从以上数据可以看出，报告期内公司期间费用占当年销售收入的比重为 7%以下，逐年降低，对公司收入和利润的影响较小；报告期内 2009 年度公司期间费用较 2008 年度下降 47.74%，下降幅度较大，2010 年度公司期间费用较 2009 年度基本持平。

2009 年度期间费用金额较 2008 年同期下降 47.74%的主要原因为：2009 年

末应计提的质保费较少，2008 年销售的船舶在 2009 年质保到期，原在 2008 年度计提的质保费大部分又在 2009 年到期冲回，导致 2009 年销售费用中的质保费为负数；公司应对汇率波动的措施产生效用，使得财务费用中的汇兑损失同比 2008 年度大幅度下降。

2010 年度期间费用较 2009 年度基本持平的主要原因为：2010 年度应计提的质保金较多，销售费用增大，同时 2010 年上半年欧元兑人民币汇率大幅度下降，从年初 9.79 下降到 6 月末 8.29，下降幅度为 15.32%，使得公司 2010 年上半年欧元融资业务下产生的汇兑收益较大，导致财务费用为负数，双重原因共同导致了 2010 期间费用总额较 2009 年度基本持平。

3、具体分析

（1）销售费用明细

单位：万元

销售费用	2010 年度	2009 年度	2008 年度
质保金	1,490.91	-512.11	1,712.28
职工薪酬	243.51	298.84	417.40
运杂费	228.61	446.09	573.34
差旅费	105.23	150.03	72.16
手续费	27.24	172.27	0.41
办公费	18.13	28.68	40.13
业务招待费	6.30	6.25	7.64
汽车及司机费用	2.93	0.65	2.31
广告设计费	1.48	0.78	20.74
保险费	0.17	11.94	42.77
其他	20.81	25.00	241.09
合　计	**2,145.33**	**628.41**	**3,130.27**

报告期内公司销售费用出现波动的主要原因是为各期期末质量保证范围内的销售机动船应预提的船舶质保金（预计负债）的变化导致销售费用—质保金变动较大引起的。预计负债根据各期期末处于质保期的机动船销售金额计提，与前一期期末预计负债的差额加计实际发生质保费用后计入当期销售费用—质保金。

单位：万元

销售费用	2010 年度	2009 年度	2008 年度	2007 年度
预计负债差额	1,490.91	-707.74	1,668.92	375.00
实际发生质保费用	0	195.63	43.36	—
质保金（合计）	1,490.91	-512.11	1,712.28	—

由于各期预计负债的差额和实际发生的质保费不同，导致销售费用—质保金

波动较大，也导致销售费用波动较大。

①2009 年度销售费用较 2008 年度下降 79.92%的主要原因为：

A、2009 年度质保金费用的变化导致销售费用下降了 2,224.39 万元，占 2009 年度销售费用下降幅度的 88.91%。

B、受金融危机影响，公司销售部门薪酬有所下降。

②2010 年度销售费用较 2009 年度上升 241.39%的主要原因为：

A、2010 年上半年因交船增加计提的质保金费用的变化导致销售费用增加了 2,003.02 万元，占同期销售费用上升差额的 132.05%。

B、2010 年度国内运费较 2009 年同期下降了 217.48 万元，占同期销售费用变化额的 14.34%。

（2）管理费用明细

单位：万元

管理费用	2010 年度	2009 年度	2008 年度
职工薪酬	2,992.30	2,818.42	2,795.23
折旧费	519.13	418.63	281.18
办公费	289.36	236.59	300.77
税金	276.61	270.33	354.20
汽车及司机费用	262.50	21.26	0.00
租赁费	253.48	284.74	190.34
无形资产摊销	164.39	109.42	60.54
其它管理费	136.04	76.85	237.83
差旅费	108.40	114.57	163.72
保险费	97.59	108.87	49.57
其他	338.54	543.20	813.34
合　计	**5,438.34**	**5,002.86**	**5,246.72**

报告期内公司各年度管理费用变化较小。

（3）财务费用明细

单位：万元

项　目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
利息支出	1,790.99	1,921.37	825.09
减：利息收入	882.08	1,270.13	220.57
小计	908.91	651.24	604.52
汇兑损失	-2,865.34	-284.38	2,971.95
手续费	1,245.39	1,024.97	1,485.89
合　计	**-711.05**	**1,391.84**	**5,062.36**

报告期内财务费用出现波动异常的原因是：

①2009 年度财务费用较 2008 年度下降 72.51%。

A、2009 年度汇兑损失较 2008 年度汇兑损失下降 3,256.32 万元的主要原因是公司 2009 年度远期外汇交易规模缩小，且 2009 年度外汇汇率相对稳定所致。

B、受金融危机影响，部分船东要求延期交船，对应的公司机动船保函金额下降，因此保函费用下降。

C、公司 2009 年度部分外汇借款采用人民币抵押借款，导致利息支出和利息收入均较大。

②2010 年度财务费用较 2009 年度下降较大。

2010 年度汇兑损失较 2009 年度下降 2,580.96 万元的主要原因是公司 2009 年末银行借款中欧元借款较多，为 2,853.45 万欧元，2010 年上半年欧元兑人民币汇率大幅度下降，从年初 9.79 下降到 6 月末 8.29，下降幅度为 15.32%，使得公司 2010 年上半年产生的汇兑收益较大。

（六）资产减值损失、公允价值变动收益、投资收益、所得税费用、营业外收支分析

1、资产减值损失

公司资产减值损失均为应收款项坏账计提产生，公司报告期内未直接发生坏账损失，或核销应收款项事项。报告期内资产减值损失对净利润的影响较小。

2、公允价值变动

系期末交易性金融资产或交易性金融负债形成，具体详见本节“一、财务状况分析之（二）负债分析之 2、负债变化的具体分析之（6）交易性金融资产、负债”分析。

公司 2008 年度、2009 年度、2010 年度由此产生的公允价值变动为 976.63 万元、0 万元、512.32 万元，对净利润的影响较小。

3、投资收益

公司的投资收益主要为 2008 年度扬州舜天吸收合并仪征舜天，仪征舜天原有资本公积确认为 2008 年度的投资收益。此次合并对净利润的影响较小。

4、营业外收支

2008 年度营业外收支金额较小。

2009 年度的营业外收入较大，主要内容为收到的舜 2 批次非机动船的损失赔偿款 1,810 万元（2005 年度公司舜 2 批次非机动船出口运输过程中发生事故，就修理费与保险公司发生诉讼，2009 年 1 月，双方达成和解协议，由保险公司支付损失赔偿 1,810 万元，2009 年 1 月 15 日，公司收到该笔款项）。除此之外的营业外收支金额较小。

2010 年度的营业外收入较大，主要内容为根据仪开管（2010）69 号文，收到政策扶持金 1,344.30 万元。除此之外的营业外收支金额较小。

5、所得税费用

公司下属船厂扬州舜天和江都舜天为中外合资企业，根据原《中华人民共和国外商投资企业和外国企业所得税法》和《关于实施企业所得税过渡优惠政策的通知》（国发[2007]39 号）等有关规定，报告期内扬州舜天 2008 年度、2009 年度、2010 年度所得税率为 12.5%；江都舜天 2008 年度、2009 年度所得税率为 12.5%，2010 年度所得税率为 25%。2008 年度、2009 年度和 2010 年度所得税税收优惠占公司合并净利润的比例分别为 12.29%、12.04%和 8.46%。

2008 年度、2009 年度、2010 年度所得税费用占利润总额的比例分别为 13.97%、16.02%、16.75%，各年度变化的主要原因是各纳税主体所得税率不同，并且各纳税主体利润总额占合并利润总额比重在各年度不同所导致的。

（七）非经常性损益对公司经营成果的影响分析

单位：万元

项　　目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
政府补助	1,382.26	126.42	8.50
舜 2 损失赔偿	—	1,810.00	—
新股申购收益	—	—	120.40
其他	227.58	804.51	413.63
小　　计	1,609.84	2,740.93	542.53
减：所得税影响数	237.21	659.16	122.45
非经常性损益净额	1,372.64	2,081.77	420.09
公司净利润	22,090.00	21,534.94	28,937.98
非经常性损益净额占公司净利润的比例	6.21%	9.67%	1.45%

公司的非经常性损益主要内容是：

2008 年度非经常性损益主要内容是：营业外收入中的赔偿收入和保费返还 340.75 万元以及仪征舜天清算收益 236.54 万元。

2009 年度非经常性损益主要内容是：收到的舜 2 损失赔偿款 1,810 万元、保

费返还 222.19 万元、向合作船厂收取的垫资利息 302.59 万元。

2010 年度非经常性损益主要内容是：收到政策扶持基金 1,344.30 万元、收到的保费返还 229.00 万元。

报告期内公司非经常性损益净额合计数 3,874.50 万元占报告期内净利润合计数 72,562.92 万元的 5.34%，非经常性损益对各期净利润的影响较小。

公司管理层认为：非经常性损益对公司净利润的影响较小。

（八）净资产收益率变动分析

项　　目	2010 年度	2009 年度	2008 年度
净资产收益率（加权平均）	23.79%	29.07%	57.44%
扣除非经常性损益后净资产收益率（加权平均）	22.32%	26.25%	56.61%
销售净利率	7.17%	12.84%	14.61%
扣除非经常性损益后销售净利率	6.72%	11.60%	14.40%
总资产周转率	0.74	0.42	0.68
资产负债率	74.54%	80.33%	81.51%

公司报告期内净资产收益率与扣除非经常性损益后的净资产收益率较高，变化趋势为逐年下降。

公司 2009 年度净资产收益率下降的主要原因是：受金融危机影响公司 2009 年度的盈利能力有所下降，同时净资产不断增大，资产周转效率略有下降，导致净资产收益率下降。

公司 2010 年度净资产收益率下降的主要原因是：船舶建造行业好转，公司管理加强，资产周转效率提高；虽然销售净利率下降，但是公司销售规模的增长导致公司净利润较 2009 年度提高，从而净资产增长，进而导致资产负债率下降，综合因素使得 2010 年度净资产收益率下降。

公司管理层认为：公司建立以来，致力于船舶建造主营业务，为股东带来了丰厚的效益。

三、现金流量分析

报告期内，公司现金流量基本情况如下：

单位：万元

项　目	2010 年度	2009 年度	2008 年度	合 计
经营活动产生的现金流量净额	257.65	9,725.18	6,120.95	16,103.78
投资活动产生的现金流量净额	-33,066.15	-5,919.27	-3,039.97	-42,025.39
筹资活动产生的现金流量净额	25,171.37	7,066.74	-12,760.87	19,477.24
现金及现金等价物净增加额	-7,637.13	10,872.65	-9,679.89	-6,444.37

公司经营活动产生的现金净流量净额在各会计期间波动较大，主要原因有：

①金融危机前后订单生效款的占比变化会影响销售商品、提供劳务收到的现金数额；同时机动船按照完工进度并达到约定节点时收款，生产船型的不同、工艺熟练程度的不同、各步骤实际工作期限的不同均会影响销售商品、提供劳务收到的现金数额。

②由于船用主机的供不应求，本公司所购主机在实际交货之前均需按照与供应商签订的合同要求支付 10%-40%左右的预付款，且大多数付款和机动船的生产进度不能匹配。

③非机动船按照普通商品销售，需要交船结账时付款，每年交船的批次直接影响销售商品、提供劳务收到的现金数额。每批次集中交付的非机动船的销售金额较大，在 1.5 亿到 3 亿之间，该业务通常分期逐步投入，而在极短的时间内集中收款，加之运输期达 4 个月左右，如果资金的投入期和收款期出现年度跨期，将给前后两个年度的经营活动现金流带来较大影响。

综合上述原因，由于销售商品收到现金与购买商品支付现金的时间的非均衡、不匹配，造成了经营活动现金净流量的波动。

具体分析如下：

在报告期内，各年度公司经营活动产生的现金流量净额小于报告期内净利润的共同原因为：公司报告期内 2008 年度、2009 年度、2010 年度生产的机动船订单均于 2007 年度签署，按当时订单行情，订单生效资金的比例较大，导致 2007 年度经营活动产生的现金流量金额净额达到 69,704.90 万元，是 2007 年度净利润的 2.06 倍。2007 年度大比例收款导致公司报告期内公司经营活动产生的现金流量净额合计数较少。分年度具体分析：

除上述原因外，在报告期内，各年度公司经营活动产生的现金流量净额小于报告期内净利润的其他原因为：2008 年度与 2009 年度垫资建造非机动船金额较大，也导致经营活动产生的现金流量净额降低；2010 年度由于江苏国家税务局停止预先出口退税，导致公司 2010 年度预先收到的出口退税款较 2009 年度下降 11,583.54 万元左右，同时应收出口退税款增大了 4,938.75 万元，出口退税政策的变动阶段性影响 2010 年经营活动现金流入 16,522.29 万元；虽然 2010 年度公司签订了较多机动船订单，但是公司预计 2011 年度扩大生产规模，提前采购设备、原材料等垫资较多，抵消了新增订单带来的经营活动现金流入。

公司投资活动产生的现金流量净额报告期内均为负数，主要原因是公司机动船建造基地——舜天扬州在 2009 年度支付土地使用权出让金及在报告期内陆续

固定资产投资所致，特别是 2010 年二期工程开始建设，固定资产投资金额较大。导致公司 2010 年度投资活动产生的现金流量净额负值较大

公司筹资活动产生的现金流量净额报告期内变动的主要原因是：2008 年度公司支付了银行承兑汇票及预付款押汇保证金 1.06 亿，因此筹资活动产生的现金流量净额为负数前且金额较大；2009 年度公司增加了银行借款导致筹资活动产生的现金流量净额为正数，2010 年度公司开始二期工程建设，长期借款增大较多导致筹资筹资活动产生的现金流量净额为正且金额较大。

公司管理层认为：报告期内现金流量的变化是主要是由于机动船收款的阶段性形成的，反映了公司实际经营状况，总体而言公司现金流量状况较好。

四、同行业公司比较与分析

公司主要从事机动船舶与非机动船舶的生产和销售，目前在国内证券市场上有中国船舶、广船国际等上市公司与本公司处于同一行业。2008 年度、2009 年度、2010 年度本公司与中国船舶和广船国际的主要财务指标比较分析如下（中国船舶与广船国际的资料分别摘自其公开披露的相应年度报告）：

（提请关注：在建船舶的资产与负债的表述方法对不同公司的资产负债指标的影响。公司在建船舶的成本与毛利列入“存货”表述，分期收到船东预付船款列入“预收款项”表述；中国船舶与广船国际在建船舶的成本、毛利的合计与分期收到的已结算船东预付船款的差额列入“其他流动资产”或“其他流动负债”表述。）

（一）同行业公司盈利能力财务指标比较

期间	项目	中国船舶	广船国际	公司
2010 年度	综合毛利率（%）	19.85	13.36	10.31
	其中：船舶建造毛利率（%）	17.34	13.20	12.38
	销售净利率（%）	8.95	10.13	7.17
2009 年度	综合毛利率（%）	14.54	12.14	18.15
	其中：船舶建造毛利率（%）	9.68	12.76	20.84
	销售净利率（%）	10.17	7.95	12.84
2008 年度	综合毛利率（%）	21.02	13.08	22.89
	其中：船舶建造毛利率（%）	16.33	13.79	25.41
	销售净利率（%）	15.04	11.75	14.61

从上表中可以看出，由于 2008 年度、2009 年度公司船舶建造业务毛利率高于同行业公司水平，导致同期公司综合毛利率高于同行业水平，也使得同期公司销售净利率处于同行业较高水平。在此期间，公司船舶建造业务毛利率高于同行业公司水平的原因为：1、2008 年度、2009 年度公司机动船建造毛利率高于同行

业公司水平，主要是因为公司机动船业务定位于远洋支线船舶产品，该类产品当期利润较高所致；2、2008 年度、2009 年度公司非机动船建造毛利率较高。

公司 2010 年度盈利能力财务指标均低于同行业水平的原因是： 1、在船舶建造业务毛利率方面：①受 2010 年欧元汇率大幅度波动、金融危机的后续作用和人民币升值等因素的影响，公司 2010 年度船舶建造业务毛利率较 2009 年度下降；②中国船舶 2010 年度计提 13.99 亿船舶建造合同损失按其会计制度列入资产减值损失，如将其列入成本，则其船舶建造业务毛利率为 11.71%。在此口径下，公司 2010 年度船舶建造业务毛利率位于广船国际与中国船舶之间。2、在综合毛利率和销售净利率方面：2010 年度公司机动船舶贸易销售收入占比相对较大，该业务毛利率水平较低，拖低了整体盈利能力指标，如剔除该业务收入与利润，公司 2010 年度销售净利率为 8.28%，与中国船舶销售净利率相近。

从变动趋势来看，受金融危机影响，公司与同行业公司一样，2009 年度船舶建造业务毛利率较 2008 年度有所下降，但由于各家公司产品细分市场等不同因素，船舶建造业务毛利率下降幅度各异。下降幅度中，中国船舶最大为 40.72%，公司次之为 21.93%，广船国际最小为 7.47%。2010 年度，受金融危机后续影响公司船舶建造业务毛利率较 2009 年度仍在下降，而同行业中国船舶与广船国际船舶建造业务毛利率微升（中国船舶按前述将其 13.99 亿船舶建造合同损失调整口径后的船舶建造毛利率 11.71%分析），即在 2010 年度公司船舶建造业务仍受到金融危机的后续影响，而中国船舶与广船国际已经率先走出金融危机的阴影。这种不同趋势的主要原因是：首先相比而言，中国船舶与广船国际的市场规模大、资金实力强，抵御金融危机的能力也强，因此可率先走出金融危机的影响范围，毛利率开始回升；其次是各家公司产品细分市场与出口地区不同等因素所导致的。

综合而言，公司主要业务—船舶建造的毛利率在报告期内虽受金融危机和人民币汇率等因素的影响有较大幅度下降，但是 2010 年度船舶建造业务毛利率在绝对水平方面仍与同行业水平相近，说明公司盈利能力较强。

（二）同行业公司营运能力财务指标比较

单位：次

期间	项目	中国船舶	广船国际	公司	公司调整后
2010 年度	应收账款周转率	73.26	23.89	149.54	149.54
	存货周转率	6.76	3.99	1.13	6.53
	总资产周转率	0.63	0.64	0.74	1.14
2009 年度	应收账款周转率	61.94	18.02	386.89	386.89
	存货周转率	4.69	4.66	0.57	3.10

期间	项目	中国船舶	广船国际	公司	公司调整后
	总资产周转率	0.57	0.65	0.42	0.62
2008 年度	应收账款周转率	57.13	19.76	58.20	58.20
	存货周转率	5.30	5.86	0.89	4.20
	总资产周转率	0.73	0.66	0.68	0.90

公司与同行业公司对建造合同在资产负债表中的列示方法不同：公司将在建船舶的累计已发生成本和累计已确认毛利在“存货”中列示，预收船东的分期船款在“预收款项”中列示；中国船舶、广船国际将累计已发生成本和累计已确认毛利减已办理结算的预收船东分期船款金额的差额在“其他流动资产”或“其他流动负债”中列示。由于在建船资产负债表的列示方法不同，公司存货周转率、资产周转率、流动比率、速动比率、资产负债率的计算基础与中国船舶、广船国际不同，因此需要在上述财务指标对比时，将公司在建船在资产负债表中的列示口径按中国船舶和广船国际的列示口径调整计算后对比分析，公司调整后的财务指标见上表及下表中“公司调整后”。

1、应收账款周转率比较

通过上述财务指标看出，各公司应收账款周转率均较高，原因是由于船舶建造行业特点，应收账款的出现实际是偶发性或结算尾款所致，金额占销售收入的比例较小，从而各公司应收账款周转率均较高。

公司应收账款周转率高于同行业水平的主要原因是：同行业公司除船舶建造业务外，尚有其他行业业务，其他行业的应收账款周转率相对较低，降低了整体应收账款周转率；公司历年来重视资金结算，并且公司主要客户均为欧洲的知名船运公司，客户质量较高，极少出现延期付款情况所致。

2、存货周转率比较

公司的存货周转率与同行业公司有较大差异，其主要原因是在建船舶在资产负债表科目的列示方法不同引起的。

将公司在建船舶在资产负债表中的列示口径按中国船舶和广船国际的列示口径调整后计算的存货周转率指标与中国船舶和广船国际对比，2008 年度和 2009 年度公司调整后的存货周转率低于中国船舶和广船国际，2010 年度公司调整后的存货周转率位于中国船舶和广船国际之间。

3、总资产周转率比较

公司 2008 年度总资产周转率位于同行业水平之间；2009 年度，公司的总资产周转率低于同行业水平；2010 年度，公司的总资产周转率高于同行业水平。

但如果考虑到前文中提到的在建船舶资产负债表表述方式不同因素，将公司在建船在资产负债表中的列示口径按中国船舶和广船国际的列示口径调整后计算的总资产周转率指标与中国船舶和广船国际对比，公司各年度总资产周转率均高于同行业公司，主要原因是公司专注于远洋支线船舶建造市场，固定资产投资规模相比较小所致。

与同行业相比，公司总资产周转率水平良好，资产运行效率较高。

从上述三个指标来看，公司在船舶建造领域的流程控制和管理均已达到同行业上市公司的水平。

（三）同行业公司偿债能力财务指标比较

期间	项目	中国船舶	广船国际	公司	公司调整后
2010 年 12 月 31 日	流动比率	1.32	1.34	1.25	1.52
	速动比率	1.23	1.12	0.45	1.19
	资产负债率（合并）（%）	66.03	69.12	74.54	60.65
2009 年 12 月 31 日	流动比率	1.25	1.22	1.14	1.25
	速动比率	1.11	1.00	0.39	1.04
	资产负债率（合并）（%）	64.37	66.78	80.33	70.20
2008 年 12 月 31 日	流动比率	1.14	1.21	1.12	1.17
	速动比率	0.95	1.05	0.39	0.93
	资产负债率（合并）（%）	71.10	72.29	81.51	75.56

公司调整后偿债能力财务指标计算口径详见前文（二）同行业公司营运能力财务指标比较中说明。

通过以上财务指标可以看出：

1、流动比率比较

各期期末公司流动比率略低于同行业公司。但如果考虑到各公司在建船舶在资产负债表表述方式不同因素，将公司按调整口径后计算的流动比率与中国船舶和广船国际对比，公司 2008 年末和 2009 年末流动比率与其相似，2010 年末流动比率高于同行业公司。

与同行业公司各年末流动比率不断增长的趋势相同，公司各年末的流动比率也不断上升，但是公司的上升幅度高于同行业公司。

2、速动比率比较

各期期末公司速动比率与同行业公司差异较大，主要原因为各公司在建船舶在资产负债表表述方式不同。将公司按调整口径后计算的速动比率与中国船舶和

广船国际对比，公司 2008 年末速动比率略低于同行业公司，2009 年末、2010 年末速动比率与同行业公司相似。

综上，结合流动比率与速动比率的变化趋势，公司的短期偿债能力不断上升，目前与同行业公司水平相近。

3、资产负债率比较

公司各期期末资产负债率高于同行业公司，这种状况主要是公司成立时间短，自我积累少，股东权益小，而同行业公司均为上市公司，成立时间长，除自身积累较多外，尚有股权融资资金补充，股东权益较大。随公司近几年的发展，公司净资产积累增多，公司的资产负债率已逐年下降，接近同行业上市公司水平。

如果考虑到前文中提到的在建船舶资产负债表表述方式不同因素，将公司按调整口径后计算的资产负债率与中国船舶和广船国际对比，公司 2008 年末和 2009 年末资产负债率高于同行业公司水平，2010 年末资产负债率低于同行业公司。

与同行业公司各年末资产负债率波动的趋势不同，公司各年末的资产负债率不断下降。

综上，随公司资产负债率不断下降，公司的长期偿债能力不断提高，目前已经接近同行业上市公司水平。

（四）同行业公司杜邦财务指标比较

期间	项目	中国船舶	广船国际	公司
2010 年度	资产负债率（合并）（%）	66.03	69.12	74.54
	总资产周转率（次）	0.63	0.64	0.74
	综合毛利率（%）	19.85	13.36	10.31
	其中：船舶建造毛利率（%）	17.34	13.20	12.38
	销售净利率（%）	8.95	10.13	7.17
	净资产收益率（%）	17.45	20.72	23.79
2009 年度	资产负债率（合并）（%）	64.37	66.78	80.33
	总资产周转率（次）	0.57	0.65	0.42
	综合毛利率（%）	14.54	12.14	18.15
	其中：船舶建造毛利率（%）	9.68	12.76	20.84
	销售净利率（%）	10.17	7.95	12.84
	净资产收益率（%）	19.30	17.41	29.07
2008 年度	资产负债率（合并）（%）	71.10	72.29	81.51
	总资产周转率（次）	0.67	0.66	0.68
	综合毛利率（%）	21.02	13.08	22.89

期间	项目	中国船舶	广船国际	公司
	其中：船舶建造毛利率（%）	16.33	13.79	25.41
	销售净利率（%）	15.04	11.75	14.61
	净资产收益率（%）	34.54	31.56	57.44

将报告期内各公司杜邦财务指标对比可以看出公司各期净资产收益率高于同行业公司，具体原因如下：

2008 年度公司资产运转效率、盈利能力与同行业水平相近，但公司资产负债率高于同行业水平，从而导致净资产收益率较高。

2009 年度公司资产运转效率与同行业水平相近，但是盈利能力和资产负债率高于同行业水平，从而导致净资产收益率较高。

2010 年度虽然公司盈利能力低于同行业公司，但是公司资产运转效率和资产负债率均高于同行业水平，从而综合导致净资产收益率较高。

（五）同行业公司现金流量财务指标比较

项目	期间	中国船舶	广船国际	公司
每股经营活动产生的现金流量净额（元）	2010 年度	11.81	2.10	0.02
	2009 年度	5.42	-0.94	0.88
	2008 年度	3.96	-0.39	0.56

从上表财务指标可以看出，公司各年度每股经营活动产生的现金流量净额变化趋势与同行业上市公司——中国船舶和广船国际基本相似，每股经营活动产生的现金流量净额变化趋势反映为：三家公司 2007 年度指标均为高点；2008 年度指标突降，公司与广船国际下降幅度相比较大，而中国船舶下降幅度相比较小；公司与中国船舶 2009 年度指标较 2008 年度指标有所增长，而广船国际 2009 年度指标较 2008 年度指标则继续下降；2010 年度中国船舶、广船国际指标增长，而公司 2010 年度指标下降。

上述趋势与行业变化密切相关，2007 年度世界船舶建造市场达到近年来顶峰，在该年度各公司成交新船订单数量、金额均为高位，因订单生效而产生预收造船款较多，导致 2007 年度各公司每股经营活动产生的现金流量净额较大；2008 年度金融危机爆发，持续影响到 2009 年度，各公司 2008 年度和 2009 年度新船成交数量大幅度下降，因此导致各公司 2008 年度和 2009 年度每股经营活动产生的现金流量净额较 2007 年度有大幅度的下降；2010 年度，世界经济恢复，船舶建造市场好转，各公司新船订单均有增加，预收造船款较多，但是公司由于预计 2011 年生产规模将扩大较多，提前采购设备、原材料垫资较多，导致公司经营活动产生的现金流下降，也导致公司上述指标在 2010 年的变化趋势与同行业不

同。

五、重大会计政策或会计估计与可比上市公司的较大差异比较

本公司重大会计政策或会计估计与可比上市公司目前不存在较大差异。

六、资本性支出的分析

（一）报告期内重大资本性支出情况

公司报告期内的重大资本性支出为位于扬州市仪征经济开发区船舶工业园内的机动船建造基地的二期工程建设，有关情况如下：

由扬州舜天实施的二期工程于 2010 年初开工建设，预计 2013 年完工投产，预计固定资产总投资 11.75 亿元。二期工程包括本次募集资金投资项目和其他工程。截至 2010 年末，二期工程已完成投资 31,238.04 万元，完成投资进度 26.59%，详细情况见下表：

单元：万元

项目	固定资产投资	完成投资	比例
一、本次募集资金投向			
1、船体生产线扩建改造工程	20,855.00	2,150.24	10.31%
2、船台改造工程	20,216.00	1,362.71	6.74%
3、造船设施升级改造工程	35,718.00	7,749.87	21.70%
二、二期其他工程	40,678.00	19,975.22	49.11%
合计	**117,467.00**	**31,238.04**	**26.59%**

机动船建造基地二期工程的建设，将对公司实力和形象的提升、业务发展以及生产能力都起到了积极作用，也将极大提升公司的盈利能力和盈利水平。

（二）未来重大资本性支出情况

除前文中说明的扬州基地二期工程（含本次发行募集资金投资项目）涉及的资本性支出外，公司无其他可预见重大资本性支出。

截至本招股书签署日，公司无跨行业投资的资本性支出。

七、公司持续经营能力及财务状况未来趋势分析

（一）公司未来的经营前景

1、行业的发展和机遇

（1）报告期内行业情况

世界经济在 2008 年 3 季度金融危机前持续增长，国际贸易量不断扩大。2000 年到 2008 年中期，相对于全球经济年均 3%的增长率，世界贸易的年均增长率是

其两倍多。国际贸易量的增长是造船市场增长的首要推动力，因此在 2008 年 3 季度以前，造船市场处于繁荣时期、船价逐步提高。

2008 年 3 季度金融危机爆发，世界经济严重受创，国际造船行业提前步入周期性低谷，2008 年 11 月到 2009 年 5 月全球造船新接订单几乎为零，陷于停滞状态。

从 2009 年 6 月开始截止目前，随世界经济的恢复，全球造船市场开始好转，新接订单开始增长。2010 年度全球新接订单 12,060 万载重吨，已经超过了 2005 年度新接订单水平，说明全球造船市场复苏态势明显。

（2）行业发展机遇

随着全球化进程不断深入、国际化分工的不断强化，导致全球贸易依存度由战后初期的 7%上升到目前的 23%，而全球货物和服务的贸易增长速度也约是全球 GDP 增长速度的两倍，海运贸易量不断增长，从 1970 年 2.5 亿载重吨增长到 2008 年 8.2 亿载重吨，复合增长率 3.18%，尽管金融危机对全球经济和全球海运贸易有较大影响，但全球化进程、国际化分工不断深入、强化的趋势未改变，随世界经济的恢复，海运贸易量仍将不断增长。这一趋势也决定了世界造船行业的前景依然广阔。

由于我国技术工人数量多、劳动力成本低等优势，经过多年的发展，我国船舶工业已经形成了原材料配套强、劳动力素质高、制造业体系完备等综合竞争优势，世界造船业正逐步向我国转移，我国船舶工业发展前景十分广阔。

按英国克拉克公司的统计，以载重吨计， 2008 年末、2009 年末和 2010 年末中国手持订单量分别约占世界船舶市场份额的 35%、38%和 41%，我国造船行业已经成为世界造船第一大国。根据《船舶工业调整和振兴规划》，当前，我国船舶工业正处在由大到强转变的关键时期，必须抓住机遇，积极采取综合措施，加快结构调整和产业升级，巩固和提升我国船舶工业的国际地位，为经济平稳较快发展做出积极贡献。

（3）公司目前状况及发展前景

公司以建造远洋支线高附加值船舶为主，并已初步建立了现代造船模式，是国内领先造船企业之一，也是国内建造欧洲内河驳船规模最大的造船企业。

公司手持机动船舶订单 93 万载重吨，扣除已经通过完工进度确认销售的金额余额 42 亿元将在 2011 年和 2012 年实现，预计未来两年年均销售收入为 21 亿元，具有较强的可持续经营能力。

在世界造船行业复苏在即，我国造船行业由大到强转变的关键时期，公司相对领先的造船水平和良好的订单状况为公司的未来发展奠定了基础。

公司未来几年的总体发展目标为：抓住机遇，积极采取综合措施，加快投资，达到现代化造船模式，巩固和提升公司在我国造船行业中的地位，提高盈利能力。

2、公司募集资金投资项目的影响

公司近期计划进行的重大技术改造项目主要为本次募集资金拟投资项目。

本次募投项目是顺应《船舶工业中长期发展规划》和《船舶工业调整和振兴规划》的要求，建立现代化造船模式的必备条件。本次募投项目实施投产后，将提高公司生产效率，拓展公司产品结构，公司将达到国际先进造船水平，有利于提升公司的行业地位。

本次发行后随着募集资金到位后，将进一步增加公司的资产规模，降低资产负债水平，拓宽融资渠道，提高公司的盈利能力、综合竞争实力和抗风险能力；

综上，本次募投项目的实施在造船行业迎来新的发展机遇的历史背景下，将有利于提高公司的技术水平、盈利能力、综合竞争实力，从而为股东带来良好的回报。

3、资金实力和融资渠道

目前公司业务发展所需资金基本上通过自有资金和银行贷款解决，截至2010年末，公司货币资金4.13亿元，银行授信额度55亿元。公司资金实力较强，银行融资渠道畅通，但目前公司自有资金和银行融资主要用于公司日常经营。本次募投项目投资较大，虽然依靠公司自身积累及银行融资渠道也能解决资金问题，但是必将延缓投资机遇，会影响公司现代化造船模式的发展进程，使公司处于竞争的不利地位。因此，公司将在继续维护良好的信誉，与银行等金融机构建立并维持融洽的合作关系，保持通畅的融资渠道的基础上，积极推动公开发行上市等股权融资渠道，使公司融资平台得到进一步提升。

（二）财务状况趋势

1、资产状况趋势

募集资金到位以后，公司资产规模将出现较大幅度的增长。在募集资金投资项目的建设阶段，预计今后几年公司的固定资产规模将保持较快速度的增长，固定资产在总资产中所占的比重将会上升；在募集资金投资项目建成投产后，将直接提高公司的生产能力，因此如果订单饱满，鉴于船舶建造行业的特点，公司的总资产将迅速增大，固定资产在总资产所占比重将逐步下降。

2、负债状况趋势

募集资金到位至募集资金投资项目建成投产前阶段，公司资产负债率将显著降低，募集资金投资项目建成投产后，公司资产负债率将随新接船舶订单的开始建造，公司资产负债率将逐步上升，达到行业的合理水平。

3、所有者权益趋势

募集资金到位后，公司净资产规模将有大幅增长，短期内净资产收益率将有所下降，随着募集资金项目陆续达产，公司盈利能力将稳步提高，营业收入和利润水平将有较大增长，净资产收益率将逐步提升。

八、关于适用新会计准则政策对公司财务信息影响的分析

（一）按照新会计准则的要求已做的追溯调整

根据财政部财会（2006）3 号《关于印发〈企业会计准则第 1 号－存货〉等 38 项具体准则的通知》，公司从 2007 年 1 月 1 日起，执行 2006 年版新《企业会计准则》。

（二）新会计准则的未来影响

新会计准则的实施，除上述影响及已做的追溯调整外，公司管理层认为，执行新会计准则所导致的未来影响将主要体现在借款费用资本化、研究阶段和开发阶段费用确认政策等会计政策变更，具体情况如下：

1、借款费用资本化政策的变更

根据《企业会计准则第 17 号—借款费用》的规定，公司资本性支出利息资本化由原来的为购建固定资产达到预定可使用状态前而发生的专门借款方可资本化，改变为不再严格限定是否为专门借款，只要为购建或者生产符合资本化条件的资产而占用的借款，包括专门借款和一般流动性借款，均可资本化。

目前公司正处于快速发展时期，公司在未来的期间内还需要购买机器设备等大量固定资产。根据新会计准则，这些固定资产和设备构建所发生的银行借款费用均可资本化。由此公司管理层认为，这一会计政策的变更将会减少未来有关经营期间的财务费用，增加相应期间的利润总额和净利润。

2、研究阶段和开发阶段费用确认政策的变更

按照原会计制度，公司未区分研究阶段和开发阶段的费用，全部予以费用化。根据《企业会计准则第 6 号—无形资产》的规定，企业内部研究开发项目的支出，应当区分研究阶段支出与开发阶段支出。按照新会计准则，研究阶段的支出，

应当于发生时计入当期损益；开发阶段的支出，符合一定的条件可确认为无形资产，予以资本化。

根据新准则的规定，公司管理层认为：未来开发费用的资本化将会减少开发当期费用的列支，增加相应期间的公司利润。

九、重大或有事项或重大期后事项

公司目前不存在重大担保、诉讼、其他或有事项和重大期后事项。

第十二节　业务发展目标

一、公司发行当年及未来两年的发展计划

（一）发展战略

公司将以公开发行股票为契机，依托区位与资源优势，把握宏观经济环境，以国内外市场为导向，以提高综合竞争力为核心，不断完善法人治理结构，推进产品结构调整，优化生产布局，推进现代化生产模式，形成规模化、专业化、精细化造船产业，准确把握市场定位，形成独特的产品竞争优势，打造具有一定国际影响力、在国内远洋支线船舶建造细分市场中处于领先地位的专业化现代造船企业。

（二）整体经营目标

公司将集中发展优势船型，通过技术创新、转变生产模式、改造生产设施全面提高生产能力；提高技术创新能力，开拓市场，开发新船型，优化产品结构；创新管理，发挥人才优势，实现高效现代化管理模式，全面提升公司核心竞争力，提高盈利能力，实现持续快速发展，为国家船舶工业的发展作出贡献。

（三）具体计划

1、业务发展计划

公司将通过进一步提高自主生产设计水平，采用先进生产模式，形成一个“产品研发—外贸接单—综合设计—船厂制造”的完整产业链，产业链中各环节既可独立发展业务又可相互辅助促进，从而使公司降低生产和经营成本，提高生产效率，提高盈利能力，并且通过转变生产模式，走清洁节能安全的可持续发展道路，实施低能耗、绿色造船。

2、人才发展计划

公司将进一步树立和落实科学的发展观和人才观，秉承“以人为本”的管理理念，发扬“崇尚事业，尊重人才”的价值观，着眼于公司的长远发展和对人才的整体需求，进一步完善科学、合理、公正的人才管理和激励机制，一方面加强现有人力资源的开发与培训，另一方面加大引进研发、技术和管理人才的力度，全面提高人才队伍的素质，以保证与公司稳定快速发展相匹配的充足的人力资源，促进公司的可持续发展。

3、技术发展计划

公司将通过引进消化吸收再创新，不断提高生产工艺，自主研发现代化造船

技术，以实现科技创新，坚持走新型工业化的道路，以信息化带动传统造船工业，大力提高技术装备水平，推动“计算机造船”、“模块造船”；大力推广造船总装化、管理精细化、信息集成化的现代造船模式，初步形成规模化、专业化、系列化造船，同时通过江苏舜天船舶技术有限公司，在以本公司船舶为启动点的基础上对外提供船舶设计、技术服务等综合性船舶技术服务。

4、市场发展计划

公司在多年的发展过程中建立了良好信誉，并积累了大量市场资源和开发经验，公司将积极把握市场机遇，充分发挥对外经营能力，发挥前身为外贸公司的优势，通过与老客户的继续合作提高市场占有率，并积极开发新市场，拓展新渠道，发展新客户，扩大市场占有率，避免区域经济风险。

5、筹资计划

公司将以谨慎和股东利益最大化为原则，根据经营计划和投资计划，主要通过公开发行股票、银行贷款和自身积累等方式筹措资金。

6、完善法人治理结构计划

公司将不断完善法人治理结构，不断完善内部控制制度，建立现代化内部管理体制，以维护公司全体股东的利益为宗旨，提高决策水平，降低经营风险。同时深化劳动、人事、分配制度改革，建立完善的激励和约束机制，并根据公司扩大规模、发展业务和规范治理的需要，适时优化公司组织机构和职能设置，完善各项管理规章制度。

二、公司经营理念

公司一直秉承“高瞻远瞩，自主创新，以人为本”的经营理念，以“诚信为本，顾客满意，持续改进，追求卓越”为宗旨，准确把握时机，科学决策，开拓创新，不断努力，重视每一位员工的价值，尊重人才，培养同舟共济、同声同行的团队合作精神，诚信守法，承担社会责任，为创建和谐社会做出贡献。

三、拟定上述计划依据的假设条件和实施上述计划可能面临的主要困难

（一）实现上述计划依据的假设条件

1、本公司本次发行能够如期完成，募集资金及时到位；

2、本公司所在行业常规发展，不出现重大市场变化；

3、国家对相关行业的政策不发生重大改变；

4、国家财政税收政策不发生重大变化；

5、我国国民经济和社会各项事业稳定发展，经济和社会环境不会发生对本公司运营产生重大不利影响的变化；

6、无其他人力不可抗拒及不可预见因素对公司经营成果和重大决策等造成重大损害和影响。

（二）实现上述计划可能面临的主要困难

1、公司未来几年将处于高速发展阶段，对各类高层次人才的需求将变得更为迫切；公司在今后的发展中将面临人才培养、引进和合理应用的挑战。

2、公司生产经营对资金需求量较大，如不能解决多种渠道持续融资的问题，对实施上述计划将产生重大影响。

3、公司的资本实力和业务规模偏小，业务的进一步拓展将面临资本模式的限制。

（三）确保实现上述发展计划拟采用的方式、方法和途径

为确保实现上述发展计划，本公司拟采用下列方式、方法或途径：

1、大力推进体制创新，把本公司建设成为主业突出、治理完善的现代化企业；

2、以本次发行上市为契机，建立和完善公司法人治理结构，充分发挥独立董事的作用，形成产权明晰、权责明确、相互制衡、运转高效的运行机制；

3、建立与发展目标相适应的企业文化，以积极良好的企业文化带动公司的良性发展；

4、以技术创新为动力，并充分利用本公司已积累的资金、经验、市场等资源优势，向技术含量较高的市场方向发展。

四、上述业务发展计划与现有业务的关系

本公司未来发展计划是根据现有业务水平和资产规模，结合行业发展趋势和本公司的发展需求，并考虑到公司员工素质状况和国家政策导向而制定的。多年来公司积累了一定的技术储备和优质客户资源，为实施发展计划奠定了基础；通过实施业务发展计划，公司将进一步扩大生产规模、加强在行业中的竞争力，实现产能规模、管理水平、产品结构、业务方向的重大跨越。本公司现有业务为未来发展计划的实施提供了坚实的基础。

第十三节　募集资金运用

一、募集资金运用计划基本情况

（一）募集资金投资项目概况

经 2010 年年度股东大会审议批准，公司本次向社会公众公开发行不超过 3,700 万股人民币普通股（A 股）股票，募集资金数额将根据市场情况和向投资者询价情况确定。

公司本次募集资金用于下列能全面推进现代造船模式建设、提升生产效率、强化高附加值和高技术含量产品生产能力的项目，具体如下（按项目轻重缓急程度排列）：

序号	项目名称	投资总额（万元）			核准项目编号
		固定资产投资	配套流动资金	合计	
1	船体生产线技术改造项目	20,855	15,479	36,334	苏经贸投资（2008）463 号
2	船台改造项目	20,216	12,891	33,107	苏经贸投资（2008）462 号
3	造船设施综合改造项目	35,718	25,956	61,674	苏经贸投资（2008）461 号
合　　计		**76,788**	**54,327**	**131,115**	

（二）募集资金的使用计划

根据投资项目的轻重缓急和募集资金投资项目的投资总额，各项目募集资金投入的时间进度如下：

单位：万元

序号	项目名称	建设期		投产期		投资总额
		第一年	第二年	第三年	第四年	
1	船体生产线技术改造项目	10,427	10,427	10,863	4,617	36,334
2	船台改造项目	10,108	10,108	9,051	3,840	33,107
3	造船设施综合改造项目	17,859	17,859	18,217	7,739	61,674
投资金额合计		**38,394**	**38,394**	**38,131**	**16,196**	**131,115**
达产率		**—**	**—**	**70%**	**100%**	**—**

上述三个募投项目第一、第二年为建设期，投入资金均为建设费用（不包括建设期财务费用）；第三、第四年为投产期，投入资金为配套流动资金。

本次发行募集资金到位后，公司将采用专款专用、专户存储的方式来管理募集资金，并根据项目的轻重缓急，按前述排列顺序及项目投资计划投入资金。若本次发行的实际募集资金不能满足上述项目的投资需求，资金缺口将由公司自筹解决；若实际募集资金满足上述项目投资后尚有剩余，则剩余资金将用于补充公

司业务营运资金。

（三）募集资金投资项目的实施主体

本次募集资金投资项目船台改造项目、船体生产线技术改造项目、造船设施综合改造项目均由本公司下属全资子公司扬州舜天负责实施，募集资金到位以后，公司将以向扬州舜天逐步增资的方式投入资金，扬州舜天作为项目实施主体将按照项目实施计划逐步投入资金。

（四）募集资金投资项目用地情况

本次募集资金投资项目均为技术改造项目，具体由本公司下属全资子公司扬州舜天负责实施，项目选择在扬州舜天厂区内，不涉及新占用土地。

原有土地由仪征舜天通过出让方式取得国有土地使用权，土地证书编号分别为仪国用（2007）第 00922 号及仪国用（2007）第 00923 号。2006 年 12 月 31 日，仪征舜天与仪征市国土资源局签订《国有土地使用权出让合同》（合同编号：2006-265），约定由仪征市国土资源局将位于仪征市朴席镇三益江滩面积为 331,296 平方米的国有土地出让给仪征舜天，土地出让金为人民币 46,381,440 元，出让年限为 50 年。在 2008 年扬州舜天吸收合并仪征舜天后，该两宗土地使用权已经变更至扬州舜天，换发取得的土地证书编号分别为仪国用（2008）第 02363 号及仪国用（2008）第 02364 号。

（五）募集资金投资项目的实施情况

鉴于公司面临现有产能较为紧张和全球造船市场逐渐走向复苏的情形，公司为了进一步提升生产效率、强化竞争优势，已用自筹资金先行开始了本次募集资金投资项目的投资建设工作。截至 2010 年 12 月 31 日，本次募集资金投资项目的固定资产投入金额及投入进度为：

单位：万元

序号	项目名称	固定资产投资总额	已投资金额	完成进度（%）
1	船体生产线技术改造项目	20,855.00	2,150.24	10.31%
2	船台改造项目	20,216.00	1,362.71	6.74%
3	造船设施综合改造项目	35,718.00	7,749.87	21.70%
合　　计		**76,788.00**	**11,262.82**	**14.67%**

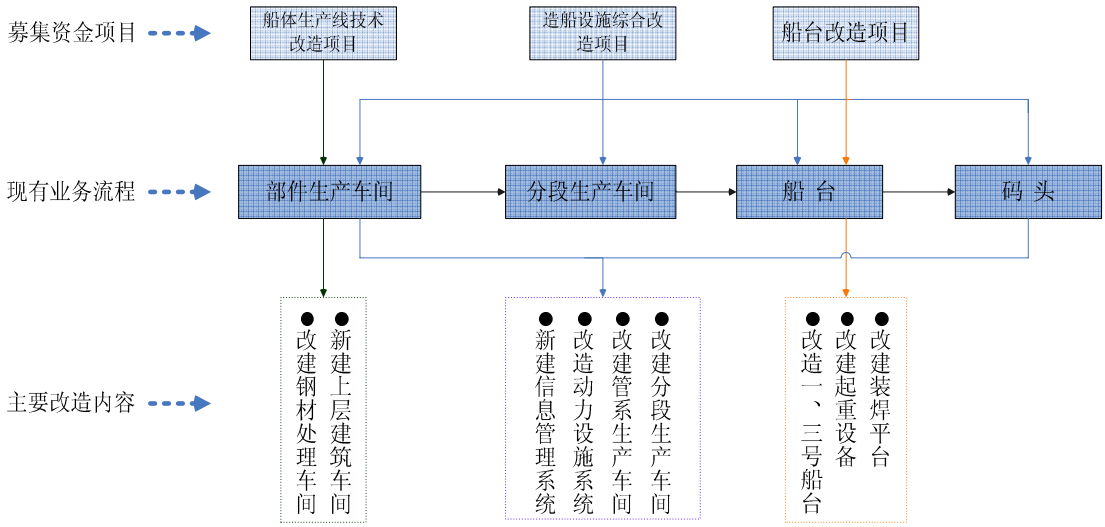
注：完成进度=已投资金额/固定资产投资总额

待本次募集资金到位后，公司将用募集资金置换先行已投入募集资金投资项目的自筹资金，并履行相应的审批程序。

二、募集资金投资项目与现有业务的关系

本次三个募集资金项目均是在对公司现有机动船生产流程进行科学分析后，有针对性的对某一方面进行技术升级和改造，以解决制约公司全面发展的“短板”问题。本次募集资金投资项目建成后，公司将具备全面推行现代造船模式的能力，进而能提升生产效率和扩大船型承接范围。

以船舶建造过程中的空间移动来划分，公司机动船生产流程可分为：部件生产车间、分段生产车间、船台和码头。本次募集资金投资项目与公司现有业务的关系如下图：



本次三个募集资金投资项目对公司现有业务流程改造和升级的具体情况如下：

1、船体生产线技术改造项目

建设目的：结合现有生产能力和现有手持订单的交船需求，提升工厂的钢材加工能力和缩短船舶下水后的作业时间，确保现有手持订单的按期交付。

主要建设内容：船体联合车间（设有钢料堆场、预处理工场、切割工场）、船体部件装焊车间、上层建筑总组平台等。

目前公司的生产能力约为 7 艘 1,100TEU 集装箱船，总载重吨约 9 万载重吨，钢材加工能力约 4 万吨。公司现有机动船手持订单总数 34 艘，这些订单需在 2013 年前全部交付。从 2011 年开始公司每年需交付船舶 10 艘左右，钢材加工量需达到 7 万吨。因此，公司需要通过“船体生产线技术改造项目”来改建钢材处理车间，以提高钢材加工的能力，保证手持订单的加工需求，并为未来造船能力的进一步发展留有空间。

公司采用的船舶下水方式是气囊下水，这种下水方式对船舶下水时重量分布

点有较为严格的要求。考虑到船舶下水的安全性，目前公司建造的所有船舶的上层建筑都是在船舶下水后组装的。而在上层建筑组装完成前，上层建筑内部大量的舾装工作也无法开展，这样就造成了大量的工作必须在船舶下水以后做，延长了船舶在码头的作业时间。码头的长度受到岸线资源的限制，无法随意加长，故要提高码头的使用率，唯一的方法就是缩短船舶码头作业时间，即将部分在船舶下水后所进行的作业，移到岸上来做。为此，公司拟通过“船体生产线技术改造项目”来新建上层建筑总组平台，将上层建筑在岸上组装好并将部分舾装工作提前施工，然后在船舶下水后通过浮吊一次吊装上船，减去了船舶在码头上组装上层建筑和部分舾装工作的施工时间，缩短了船舶在码头的作业时间。

2、船台改造项目

建设目的：扩大企业产品承接的适应范围，提升企业的竞争能力和抵御市场风险的能力；扩建分段涂装车间和新建分段预舾装场地，提高预舾装率，满足新涂层标准的要求。

主要建设内容：改造 1 号气囊下水造船平台为 50,000t 船台一座、改建与船台配套的装焊平台、起重机，在 3 号气囊下水造船平台上新增起重机、改造船台使用水域、驳岸改造、改造配套总组场地。

考虑到市场的变化，过小的生产适应性会给公司未来的发展带来局限，也不利于企业的市场竞争。目前，公司 1 号船台存在尺寸足够，承载能力和起重能力弱的问题；3 号船台也存在起重能力偏低，所配备的总组场地不足的问题。这导致公司不得不将一些尺度上可以在 1 号船台建造但自重较大的船舶放到专门建造海洋工程船舶的 3 号船台上建造。上述情况一方面造成了船台资源的浪费，一方面又打乱了各船台的功能分工。另外，现代造船模式下分段预舾装率提高，分段重量的提高就要求更高的船台起重能力。

为此，公司拟通过“船台改造项目”将 1 号船台改造成为 5 万载重吨级滚珠式倾斜滑道船台，提升 1 号、3 号船台的承载和起重能力，并对两个船台的配套总组场地、船台使用水域、驳岸进行改造。经过上述改造和升级，公司 1 号船台将可以建造更大载重吨级、更高附加值和技术含量的船舶；3 号船台将能适应多种类海洋工程船舶的建造；并且能全面满足国际新涂装规范（PSPC）的要求，进而满足现代造船减轻劳动强度、改善劳动环境、保持生态友好的要求。

3、造船设施综合改造项目

建设目的：有效整合现有造船设施，新建部分必要的设施，使企业具备推行现代造船模式的硬件条件和软件条件，以实现在不新增土地和岸线等稀有资源的

情况下达到大幅提升企业造船产能的目的。

主要建设内容：分段制造车间、管系制造车间、全厂动力设施改造、计算机信息管理系统（网络、硬件、设计和管理软件）等。

目前，公司的船体分段制造环节是在室外进行，受气候的影响很大，在雨天无法作业，夏季和冬季也会给生产带来很多困难。气候因素的不可控使得公司分段制造的进度存在较大不确定性，这与现代造船模式均衡、连续造船的要求不相吻合。另外，随着造船模式的转换，公司的产能将会大幅度提升，原有的分段制造能力与产能的增长也不相适应。为此，公司拟通过“造船设施综合改造项目”来建造可拆卸式的分段制作厂棚，实现全天候建造船舶分段。通过这一举措，公司的分段制作能力将大大增强，同时工人的劳动条件也得到改善，还能降低分段建造时所产生的噪音向四周的扩散，改善船厂周围的环境。

为适应现代造船模式的要求，公司将通过“造船设施综合改造项目”改建集配中心和新建管装车间。公司此次新建的管装车间将充分考虑用“成组技术”和“管件族”制造方法进行管件制作，采用托盘管理的方式向各生产区域提供所需的管件，从而满足现代造船模式对管系制造的要求。

现代造船模式的主要内容就是实现以“中间产品”为导向的设计、制造和管理的一体化模式，并且将传统造船模式中船体、轮机、电气等不同专业按系统设计、制造和管理的模式转换成能实现并行设计、制造、管理的“壳、舾、涂一体化”和“设计、制造、管理一体化”。这二个“一体化”是对造船 CAD、CAPP、CAM、MIS、ERP 等各领域信息系统的进一步发展深化和集成。为此，公司拟通过“造船设施综合改造项目”建设以集成上述各领域信息为目标的造船集成管理系统（CIMS），实现企业活动中三要素（人、管理和技术）及三流（物流、信息流和资金流）的集成优化。

三、募集资金投资项目建成投产后公司产能变化情况

1、产能变化情况

本次募集资金投资项目实施后，公司的生产效率将显著提高，进而提高公司的船舶产能，具体如下：

单位：万载重吨

项目名称	以散货船为例	以集装箱船为例
现有产能	21.00	9.00
其中：募投项目已实现产能	2.00	1.00
扣除募投项目已实现产能后	19.00	8.00
募投项目新增产能	40.00	25.06

项目名称	以散货船为例	以集装箱船为例
其中：船体生产线技术改造项目	10.00	6.27
船台改造项目	10.00	6.27
造船设施综合改造项目	20.00	12.53
累计产能	**59.00**	**33.06**

注：1、上述产能是根据募投项目情况并结合公司现有实际情况估算而得；2、由于设计更加复杂、技术要求更高，在工作量相同的情况下，集装箱船的载重吨要小于散货船，因此，上表用载重吨表示产能变化时需以不同船型为例分别计算。

通过本次募投项目对公司现有生产体系的升级改造，公司的生产效率将得到很大提高，预计将新增年建造 6 艘 3,000TEU 集装箱船的产能和 4 艘 1,000TEU 集装箱，或者，新增年建造 6 艘 5 万载重吨散货船 4 艘 1,000TEU 集装箱的产能。年生产机动船艘数将从目前 7 艘左右提高到 17 艘左右。

在实际经营过程中，公司是根据市场的需求选择合适的产品承接，最大限度的发挥产能和提高经济效益。因此，以载重吨计量的新增产能将因实际生产船舶的船型、大小的不同而不同。

2、新增产品的技术储备情况

本次募集资金投资项目建设完成后，公司将新增 3,000TEU 集装箱船和 7 万载重吨散货船两种船型。公司目前对这两种新增船型的技术储备已较为成熟；并且通过承接和建造 82,000DWT 散货船和 25,000DWT 重吊船，积累了相应的技术数据与生产经验。因此，公司本次募集资金投资项目新增产品的技术储备已经完成。

四、本次募集资金投资项目的可行性和必要性

近年来，由于以中国、印度和巴西为代表的发展中国家经济的迅猛增长以及国际市场专业化分工格局的全面形成，国际海运贸易量不断增长，对造船行业形成了巨大的需求，使得国际造船行业迅速发展。在这样的行业背景下，公司迫切需要抓住行业大发展的机遇，利用自身优势，进一步巩固自己在远洋支线船舶市场的行业地位，基于以下几方面的原因，公司本次募集资金投资项目建设是十分必要的。

（一）推进现代造船模式，提升工厂管理水平和造船效率的需要

推进先进造船模式是提高造船效率、促进经济效益增长的有效途径。现代造船模式是对传统造船模式在造船流程和管理理念上的变革，可以说是一个造船流程再造的过程。虽然公司在目前的设备、设施条件下已经具备现代造船模式的条

件，但距全面推行尚存在一定的差距，因此进行适当的投入并对原有的设备设施进行适当的技术改造是必需的。公司通过本次募集资金项目的实施将使得设备设施更加先进、生产流程更为合理、管理更加科学，进而具备全面推行现代造船模式的硬件条件和软件条件。

（二）自身发展与市场竞争的需要

公司自成立以来，为保证手持船舶订单的完成，公司下属子公司扬州舜天和江都舜天一直处于满负荷生产状态。目前公司手持订单 1,000TEU~1,350TEU 集装箱船共 18 艘、12,000DWT 重吊船 2 艘、25,000DWT 重吊船 2 艘、82,000DWT 散货船 7 艘、万吨机动甲板货船 2 艘、多用途海洋工程船 1 艘和拖轮 2 艘，合计 34 艘船，交船期在 2011 年至 2013 年之间，平均每年须交付船舶 10 艘左右。公司未来几年的生产任务已经超出现有产能，公司亟需进行技术改造，通过提高生产效率来扩大造船能力，从而保证现有手持船舶订单及未来新接船舶订单的完成。

产品结构的完善，开拓新的船舶品种，对于提升公司竞争力，拓展市场空间，保证公司持续盈利能力都十分重要。公司目前的手持订单充足，但受自身建造能力的限制，订单多为 1,500TEU 和 20,000DWT 以下船舶。本次募投项目产出的新的船舶品种为 3,000TEU 集装箱船和 5~7 万载重吨的散货船、杂货船、多用途船等支线船舶。随着干线船舶的订单的大幅度增加，支线船舶的长远市场前景看好。

随着 2012 年开始适用的《新涂层标准》等国际造船新标准实施在即，也对船舶建造企业提出了更高的要求。在目前世界造船企业纷纷进行技术改造的背景下，若公司不能与时俱进，则面对未来的市场竞争将处于相当不利的地位。为把握未来的市场机遇，公司也需要通过对现有船舶建造设施的技术改造、升级来提高市场适应能力。

（三）船舶工业调整与振兴规划的要求

国务院于 2009 年 2 月通过了《船舶工业调整与振兴规划》，该规划将加强技术改造、提高自主创新能力作为产业调整和振兴的主要任务之一。

本次募集资金项目均在 2008 年 4 月经江苏省经贸委审批通过，且均为技术改造项目，主要目的是：通过技术改造，提高了公司的生产效率，完善公司的生产船型，从而提高公司机动船的建造能力，稳定了公司手持订单的生产，本次募集资金项目顺应了《船舶工业调整与振兴规划》的要求，并且按照《船舶工业调整与振兴规划》的要求，公司作为江苏省骨干船舶企业也必须进行技术改造，提

高自主创新能力。

（四）我国造船行业结构性调整的需要

从近几年中国船舶工业的发展情况来看，造船产能提升迅速，但发展并不均衡。大型船舶的产能发展过快，而远洋支线船舶的产能发展相对滞后，这不利于船舶行业的均衡发展。因此，在远洋支线船舶方面，公司发展成为具有较高技术水平，设备、设施和管理先进、较强实力的造船企业，与中国船舶工业集团公司、中国船舶重工集团公司两大造船集团及其他大型船舶建造企业在产品结构上进行互补，完全符合《船舶工业中长期发展规划》的要求，也有利于促进中国船舶工业的健康发展。

（五）发挥盈利能力突出的优势，扩大投资，增加经济效益

公司一直以来都将经济效益作为业务导向。报告期内，公司自建船舶产品的税前销售利润率平均为 13.62%。

公司较强的盈利能力反映了公司在整个生产经营管理方面的优势，同时也反映了公司管理者对整个船舶建造市场的准确把握。在这样的前提下，公司应该利用公司突出的盈利能力，进一步提高技术水平，通过生产效率的提高来扩大产量，将盈利优势放大，不断增加公司经济效益。

综上，着眼于未来，为保持公司持续盈利能力，本次募集资金投资项目的实施是非常必要的。

五、拟投资项目市场容量与前景分析

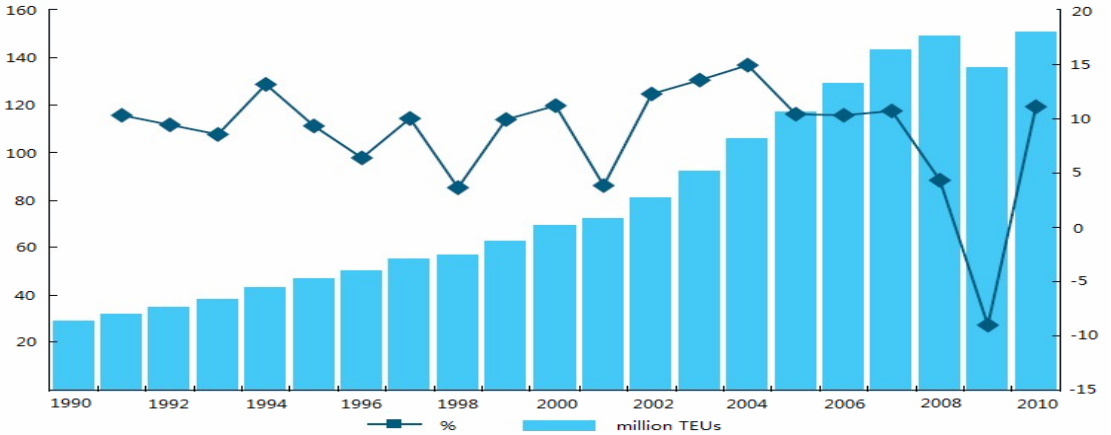
本次募集资金项目建成后，公司现有技术水平得以升级，生产效率大幅度提高，造船能力将进一步加强，将有效的解决公司手持订单建造的问题，同时将新增产品 3,000TEU 以下集装箱船、5~7 万载重吨散货船、多用途船、海洋工程船等，新增产品的市场前景长期看好，具体分析如下。

（一）1,000 ~3,000TEU 集装箱船

1、集装箱海运贸易发展迅速

集装箱海运贸易增长与世界经济增长正相关，依托世界经济的发展，全球集装箱海运贸易不断增长，同时全球集装箱海运贸易的增长受全球商品贸易中集装箱化部分所占比例不断增长、新商品集装箱化运输和全球国际化分工趋势推动，根据克拉克松研究报告的资料，全球集装箱贸易由 1999 年 6,000 万 TEU 增长到 2010 年的 14,000 万 TEU，复合年增长率为 8%。

1990 年-2010 年全球集装箱贸易量及增长率



数据来源：联合国贸发会《2010 世界海运贸易回顾》

虽然 2008 年全球集装箱贸易增速受金融危机影响，达到 1.36 亿 TEU，增幅为 4.3%；2009 年全球集装箱贸易量继续受金融危机影响，下降幅度约为 9%；随着 2010 年世界经济的恢复，全年全球集装箱贸易量为 1.4 亿 TEU，为历史最高值。2010 年前三季度，我国国内港口集装箱吞吐量为 1.08 亿 TEU，达到历史同期最高值。在金融危机前十年，全球经济增长率在 2.6%到 5.3%之间，全球集装箱贸易量复合年增长率则在 7.6%左右，全球集装箱运输量的增长率是经济增长率的 2 倍以上。2010 年 7 月，国际货币基金组织预测 2011 年经济增长 4.3%，这为未来集装箱需求打下了坚实基础。因此，随着未来全球集装箱贸易量的良好发展前景，集装箱船前景看好。

2、集装箱船运价已经基本恢复到历史最高水平

2000 年以来，集装箱船的运价水平相对平稳，金融危机导致 2008 年和 2009 年集装箱船运价下降， 2010 年上半年，随着全球经济和全球集装箱贸易量的复苏，集装箱船运价也恢复到历史最好水平。在集装箱贸易大幅复苏的前提下，集装箱船运力需求大幅增长，我国出口集装箱运价自 2009 年中期开始经历了单边上扬的走势。截至 2010 年 8 月，我国出口集装箱运价指数已超过 1,200 点，与历史最高值基本持平。

3、供给——集装箱船订单分析

（1）支线型集装箱船订单未来将有长远前景

集装箱船根据载货吨位可分为：巴拿马、超巴拿马型与支线型集装箱船，其中：巴拿马与超巴拿马型集装箱船主要用于国际基本港之间的集装箱运输（习惯称之为干线船），集装箱运抵基本港后大部分货物还需向周边地区转运，货物的转运主要由支线型集装箱船承担，一般来说 1 艘 10,000TEU 集装箱船需要 3~5

艘支线型集装箱船来承担转运任务。

全球现有集装箱船队与现有集装箱订单情况如下：

类型	载货量（标准箱）	现有船队			现有订单		占现有船队比例
		数量	载货总量（万箱）	平均船龄	数量	载货总量（万箱）	
超巴拿马型	5000 箱以上	770	551.11	5.64	342	323.22	58.65%
巴拿马	3000 箱-5000 箱	938	373.70	7.70	88	36.23	9.69%
支线型	3000 箱以下	3,206	431.02	12.10	219	32.59	7.56%
合　计		**4,914**	**1,355.83**	**10.25**	**649**	**392.04**	**28.92%**

数据来源：英国克拉克松公司，数据截至 2010 年 8 月。

从上表可以看出，目前集装箱船手持订单主要为超巴拿马型，支线型集装箱船的手持订单载货量最少，占现有船队的比例也最小，且现有支线型集装箱船的船龄时间较长。因此可以得出结论，第一、按集装箱船的运输规律，大型集装箱船（干线船舶）的发展，必将带动 3,000TEU 以下的集装箱船（支线船舶）的发展，因此随着超巴拿马型集装箱船的不断完工交付，未来几年，支线型集装箱船的市场需求估计将迅速增长；第二、现有支线型集装箱船的船龄时间较长，正常的更替需求也较大；第三、现有订单中支线型以下集装箱船载货量占全部集装箱船订单载货总量的比例仅为 8.31%，这与现有集装箱船队中支线型以下集装箱船载货量占比为 31.79%差距很大，未来支线型以下集装箱船的需求空间很大。

（2）金融危机对集装箱船队的影响已经基本消除

2008 年金融危机使得国际集装箱航运市场和集装箱船建造市场受到冲击。但是，支线集装箱船受影响程度要小于干线集装箱船。2009 年底，全球集装箱船闲置约为 12%，2010 年上半年，随着全球经济和全球贸易量的复苏，截至 2010 年 6 月底，全球集装箱船闲置约为 2%左右，基本恢复到正常水平。

综上所述，未来随世界经济的恢复，全球集装箱贸易量的发展势头良好，下游集装箱运力需求增长和运价上涨将带动集装箱船的市场需求，现有集装箱船队的闲置船舶已经较少，同时现有造船订单中，支线型集装箱船订单较少，比例不符合运输规律，因此今后几年支线型集装箱船产品市场前景看好。

（二）5~7 万载重吨散货船

2000 到 2008 年，全球经济增长率在 2.6%到 5.3%之间，世界贸易的年均增长率是其两倍多，虽然 2009 年全球经济受金融危机影响，经济增长率下降，但是随各国经济政策的影响，全球经济已经开始恢复增长。2011 年 1 月，国际货币基金组织（IMF）预测全球 GDP2011 年增长 4.4%，2012 年增长 4.5%；预测中国 GDP2011 年增长 9.6%，2012 年增长 9.5%。经济增长对大宗货物的需求较

大。

目前，由于发展中国家基础设施建设的投资需求，并以我国、印度、巴西为首的新兴国家正处于工业化进程中期的重工业化阶段，对铁矿石、煤炭等原材料和能源物资的需求很大。在金融危机期间，这种需求受到抑制。世界各国为抵御金融危机，出台了大量的经济刺激措施，以我国为代表，出台的 4 万亿刺激经济的措施，各省市也积极跟进，总投资计划达 18 万亿。这些投资将主要用于基础设施建设，由此将会拉动钢铁、建材、机械设备等行业的快速增长，铁矿石、煤炭等原材料和能源物资的需求将重新显现，并且规模更大，这种庞大的需求将会使得海运运力恢复和增长，相应全球干散货类货物海运量在未来 10 至 15 年仍将保持旺盛需求。在世界经济重新恢复后，散货船的市场前景依然看好；

目前世界散货船的船龄较高，散货船的老龄化相对严重，按载重吨口径超过 20 年的船比例分别为 31.3%，如果从船舶艘数分析，散货船超过 20 年的船比例为 40%左右，也就意味着世界船队中现有散货船在未来 8 年内最少将有 30%的份额面临更新。

近年来大型散货船（好望角型与巴拿马型）的新船交付量不断增大，而小型散货船（大灵便型）新船交付量较为稳定，这与金融危机前干散货海运量迅猛增加有关，出于规模经济的考虑，海运公司更愿意订造超大规模散货船，但是散货运输有自己的规律与特点，大、小散货船舶之间必须有一定的匹配关系，在超大规模的散货船数量增大后，小规模的散货船数量也必须随之增加，因此，下阶段中小型散货船的需求空间也极为广阔。

目前占据国内造船市场 65%以上份额的前十大造船企业主要从事油轮、10 万吨级以上散货船和 4,000TEU 以上集装箱船等大型船舶的制造，同时不少建造支线船舶的造船企业也已将产品定位于大型船舶，进行了相应的设施大型化改造，由于固定资产投入的扩大，再从事中小型船舶的建造将降低公司的效益，因此均先后退出了支线船舶或中型船舶建造领域，在中型船舶建造领域留下了较多的发展空间，也给中小型船舶建造企业的扩大产能进入该领域提供了很好的机遇。

2010 年，国际造船市场好转，全球新接订单恢复到 2005 年水平，其中，散货船订单较多。公司 2010 年新接 7 条散货船订单。

综上，未来几年，随世界经济的复苏，散货船市场需求将进一步扩大，50,000DWT 散货船产品的市场前景进一步看好。

（三）5 万吨以下多用途船

除 3,000TEU 集装箱船和 5~7 万载重吨散货船外，公司还致力于 5~7 万吨的多用途船市场的开发，该类船型由于适用范围广泛，货源灵活性强，市场一直较好，是金融危机中国际造船界公认的“船东弃单风险最小”的船舶类型；并且由于该类船型所需技术水平高，相比同吨位散货船经济附加值较大。随着国际市场专业化分工格局的全面形成，对特殊货物的运输需求不断增加，导致多用途船建造市场不断扩大，并且世界船队中现有该类船舶船龄较高，老龄化程度高于散货船，因此该种特殊船型未来的市场空间较大。

公司 2010 年新接 2 艘 25,000 载重吨的重吊船。

（四）本次募集资金投资项目新增产能的消化情况

目前公司拥有较充足的手持订单且均已生效，抵御市场风险、金融风险的能力较强。

本次募投项目新增产能预计将完全消化。主要理由如下：

1、新增产能形成时间将处于造船市场新的上升期

由于金融危机导致国际造船行业周期底部提前，世界造船业界曾经普遍预测的国际造船市场的调整期为 2009 年~2011 年，但是从 2009 年下半年和 2010 年上半年来看，随世界经济的恢复，国际造船市场的调整期大大缩短，2010 年全球新接订单量和价格水平都已超过或恢复到 2005 年的水平。

根据本次募投项目的实施计划，正常开始形成初步的生产能力需要到 2012 年的下半年，而形成完全的生产能力则需要到 2013 年，届时金融危机对全球造船行业的影响已经过去，预计将处在造船市场新的上升期，新增产能将立即可以发挥作用。

2、公司新增产品长期市场前景看好。

具体可见前文分析。

3、充足的手持订单可保障部分新增产能的消化

公司手持机动船的订单的交船期已排到了 2013 年，从船舶生产的连续性来考虑，舜天船舶的整体造船生产即使是在没有任何新订单的情况下，也可饱满的安排到 2012 年全年。近几年来公司的船厂一直处于超负荷状态的生产状态中，如募投项目能在 2012 年中期形成生产能力，舜天船舶完全可以将一部分手持订单转到新的造船设施上建造，降低目前现有产能的工作强度，使手持订单的完成更有保证，这样也可以缓解在船舶市场恢复初期如出现订单不足的情况时对募投

项目实施所带来的产能消化的压力。

综上所述，本次募投项目的实施不仅符合企业的中长期发展目标，而且为公司迎接船舶市场新的发展周期奠定了基础。

六、募集资金投资项目固定资产投资情况

本次募集资金投资项目均为技术改造项目，项目的实施将使得公司技术水平的进一步提高，生产效率会得以大幅度提高，单体造船能力也将达到 5～7 万载重吨。

（一）新增固定资产折旧对公司经营成果的影响

本次发行募集资金投资项目中固定资产投资总额为 76,788 万元，以公司现行固定资产折旧政策，项目建成后年折旧 4,123 万元，募集资金投资项目建成后固定资产投资年折旧明细情况如下：

单位：万元

序号	项目名称	预计固定资产金额	预计固定资产年折旧
1	船体生产线技术改造项目	20,855	1,081
2	船台改造项目	20,216	1,127
3	造船设施综合改造项目	35,718	1,915
合计		**76,788**	**4,123**

以公司 2010 年度机动船舶建造毛利率 11.27%来测算，项目建成后，如果主营业务收入较项目建成前增加 36,583.85 万元，增加的主营业务利润为 4,123 万元，即可消化掉因固定资产投资而导致的折旧费用的增加，确保公司营业利润不会因此而下滑。

上述项目预计在 2012 年建成，以公司 2010 年度自建机动船业务收入 150,348.03 万元为基础，公司 2012 年主营业务收入大于 186,931.88 万元即可确保公司主营业务利润不会因新增固定资产折旧而低于 2010 年度水平。按照公司 2010 年末手持机动船舶订单金额约合 54 亿元人民币估计，扣除已实现的销售收入 12 亿元后，再考虑未来新接订单的因素，2011 年到 2012 年年均自建机动船销售收入可达到 20 亿元以上。可见，公司现有的手持订单导致销售收入的增长将足以消化上述折旧费用。

即使不考虑项目投产带来的主营业务收入增长，以公司目前生产经营状况，就足以消化掉上述折旧费的增加，公司未来经营成果不会因此产生重大不利影响。相反，上述项目建成投产后，公司生产规模将进一步扩大，有效解决公司目前订单大而产能不足的问题，规模化生产的优势将进一步增强，公司盈利能力预计将有较大提高。

所以在谨慎分析市场供求的前提下，根据本次募集资金投资项目的收益预测，固定资产投资所产生的折旧费用的增加不会对利润总额有较大影响。

（二）募投项目固定资产投资与产能变化的匹配关系

本次募投项目目标针对的不同产品升级，其载重吨的增长比例不同（如：公司原产品为 2-3 万载重吨散货船，本次升级目标为 5 万吨散货船，吨位增长比例为 2 倍左右，而公司原主要产品为 700-1,350TEU 集装箱船，本次升级目标为 3000 箱集装箱船，吨位增长比例为 5 倍左右）。因此，本次募投项目按不同船型测算的产能的增长不同，按散货船和集装箱船分别测算的新增产能为 40 万载重吨和 25 万载重吨。本次募投项目实施后，公司如以散货船为主要产品，产能增长幅度为 286%，如以集装箱船为主要产品，产能增长幅度为 418%。

公司扬州舜天一期工程投资与募投项目投资按散货船或按集装箱船计算，募投项目每载重吨的投资均低于原有投资，见下表：

项目	公司扬州基地	募投项目
固定资产投资金额（万元）	29,719	76,788
实现产能		
1、以散货船计算（万载重吨）	14	40
2、以集装箱船计算（万载重吨）	6	25.06
匹配系数		
1、以散货船计算（载重吨）	2,122.78	1,919.70
2、以集装箱船计算（载重吨）	4,953.17	3,064.17

七、募集资金运用对公司的影响

（一）募集资金运用对公司生产经营的影响

本次发行募集资金运用对公司生产经营的影响主要体现在以下三个方面：

1、提高公司生产效率，优化公司产品结构

本次募集资金投资项目可以分为两类，第一类是在原有生产设施基础上通过技术改造提高生产效率，即船体生产线技术改造项目与造船设施综合改造项目；第二类是在原有生产设施基础上通过技术改造突破公司生产瓶颈，进入更多高附加值船舶的生产领域，即船台改造项目。

如果募集资金到位后，以上项目能够顺利实施，公司现有生产设施的生产效率和机动船产能将得到大幅的提升，年造船能力（按集装箱船计算）将从 9 万载重吨提升到 33 万载重吨；同时公司的生产瓶颈也将得以突破，产品品种将扩大至 7 万载重吨以下各类船舶。

2、增强交船能力，维护既有的客户资源，发展新的客户群体

经过长期的精心培养，公司拥有一批较优质的客户资源，但是由于公司产能有限，不能完全满足现有客户的需求。募集资金投资项目建成后，一方面公司将显著增强生产能力，满足现有客户的需求并吸引更多有实力的下游客户与公司合作；另一方面，公司新产品的投产又将抢占更多的市场，进一步扩大公司的客户群体，扩大公司品牌知名度。

3、扩大公司规模，增强公司核心竞争力

本次募集资金投资项目总投资为 131,115 万元人民币，如果募集资金能够及时到位，募集资金投资项目建成后，公司规模将得到极大的提升，产品范围覆盖更多高附加值船舶，市场更为广阔。由于船舶建造行业是一个资本密集型行业，随着市场竞争的逐步加剧，公司的规模效益必将日益明显。因此，公司利用本次发行募集资金扩大公司规模，是适应市场竞争的必然选择，募集资金的到位，将会进一步增强公司的市场竞争能力。

（二）本次募集资金运用对公司财务状况和经营成果的影响

1、对净资产收益率和盈利能力的影响

由于募集资金投资项目在短期内难以完全产生效益，而募集资金的到位将使公司净资产值大幅度提高，因此，短期内公司的净资产收益率将有所下降。随着募集资金投资项目的建成投产，营业收入和净利润水平将大幅度增长，公司的盈利能力将进一步增强，净资产收益率将逐渐回升。

2、对公司资产结构的影响

募集资金到位后，在公司负债总额不变的情况下，公司的资产负债率将明显下降，公司的资产结构将得到优化，举债融资的能力将大大提高。公司 2010 年 12 月 31 日的母公司资产负债率为 87.13%，本次公开发行后将下降至 62.79%左右。

3、对净资产和每股净资产的影响

募集资金到位后，公司净资产和全面摊薄每股净资产均将大幅度增长，公司的实力将显著上升。募集资金到位前后公司的净资产变化情况如下表：

项目	本次发行前	本次发行新增	募集资金到位后
净资产（万元）	103,201.47	131,115.00	234,316.47
股　本（万股）	11,000.00	3,700.00	14,700.00
每股净资产（元/股）	9.38	-	15.94

注：①本次发行股数假定为 3,700 万股，募集资金假定为 131,115 万元。②本次发行前的净资产为截至 2010 年 12 月 31 日数据。

八、募集资金投资项目具体情况

根据项目《可行性研究报告》，本次募投项目的具体情况如下：

（一）船体生产线技术改造项目

1、项目概况

本项目设计新增造船能力 4 万载重吨，使公司的造船能力达到 10 万载重吨，年建造 1,100TEU 集装箱船（代表船型）生产能力提高到 10 艘。本项目涉及产品生产技术完备、生产工艺成熟，项目建成达产后，能保证手持订单的完成。

（1）代表船型数据

船型	总长（m）	垂线间长（m）	型宽（m）	型深（m）	下水重量（t）
1,100TEU 船	147.9	137	23.25	11.5	～5,000

（2）本项目具体产品情况和项目建设达产情况如下表所示：

项目名称	主要产品	设计产能	建设达产情况
船体生产线技术改造项目	新增 1,100TEU 集装箱船 4 艘	4 万载重吨	第一、二年为项目的建设期，第三、四年为项目的投产期，第五年本项目将完全达产

（3）船体生产线技术改造主要内容：

①材料堆场：10,500 平方米（露天）。

②船体车间：占地面积 14,910 平方米，建筑面积 15,300 平方米。

③部件装焊车间：占地面积 14,000 平方米，建筑面积 14,000 平方米。

④上层建筑总组平台：2,400 平方米（露天）。

⑤舾装中心及集配库：占地面积 22,170 平方米，建筑面积 22,170 平方米。

2、建设进度

公司已完成项目前期的考察论证、项目选址、项目可行性研究报告编制等工作，并已取得政府主管部门的核准，正在进行人员培训及人才储备。本项目的建设期为 2 年，目前已开始了前期的建设。建设期内完成施工图设计、工程施工、设备采购及安装调试、试运转及验收等阶段，具体时间节点如下表所示：

分项内容	年	第一年				第二年				第三年			
	季度	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1 项目前期工作													
2 初步设计及审批													
3 施工图设计													
4 工程施工													
5 设备采购和安装													
6 试运转及验收													

3、项目投资概算及资金使用计划

本项目总投资为 36,334 万元，其中固定资产投资为 20,855 万元，铺底流动资金为 15,479 万元，项目投入资金构成分析表如下：

单位：万元

序号	项目	投资额	占建设投资的比例(%)	占项目投入总资金的比例(%)
1	建设工程投资	20,855.0	100	57.40
1.1	建设工程	9,969.5	47.80	27.44
1.2	公用工程	3,115.8	14.94	8.58
1.3	设备费用	4,534.0	21.74	12.48
1.4	安装费用	421.2	2.02	1.16
1.5	其他费用	2,814.5	13.50	7.74
2	配套流动资金	15,479.0	—	42.60
	项目总投资（1+2）	36,334.0	—	100.00

4、项目综合经济技术指标

本项目综合经济技术指标如下：

序号	主要数据和经济指标	指标数据	备注
1	销售收入（万元）	68,160	增量部分达纲年份数值
2	销售收入（万元）	66,882	增量部分计算期内平均值
3	利润总额（万元）	8,617	增量部分达纲年份数值
4	利润总额（万元）	8,432	增量部分计算期内平均值
5	投资利润率（%）	23.20	增量部分计算期内平均值
6	投资利税率（%）	24.20	增量部分计算期内平均值
7	资本金利润率（%）	23.02	增量部分计算期内平均值
8	税前内部收益率（%）	24.96	增量
9	税前财务净现值（万元）	45,693	增量（i＝7.83%）
10	税前投资回收期（年）	6.20	增量

5、项目技术含量

（1）产品的质量标准和技术水平

本项目产品执行的质量标准为《共同结构规范》、《新的涂层标准》（QCJP005-2003）、《管路通用技术条件》（QCJP005-2003），并根据客户需要按照本公司的技术和质量控制要求进行生产。

（2）生产方法和生产技术选择

本项目产品主要是 700TEU~1,350TEU 系列集装箱船，生产方法主要是根据船舶生产设计图对板材和型材进行预处理、切割、分段制作、部件装配、设备安装调试和舾装。

（3）项目核心技术及取得方式

本项目相关的技术均来源于本公司的自有技术，技术工艺成熟。

（4）工艺流程

工艺流程与公司现有工艺流程相同，详见第六节“四、（二）主要产品工艺流程”。

（5）主要设备选择

本项目的工艺设备选型主要采用国内设备，主要设备包括各类起重机、钢板兼型钢预处理流水线、切割机、各类电焊机、以及叉车等，具体明细如下表所示：

序号	设备名称及型号	主要技术规格	单位	数量
1	电磁/吊钩桥式起重机	Gn=10t,S=16.5m,H=8m	台	4
2	钢板兼型钢预处理流水线	B=3.5m，V=4m/min	套	1
3	电动单梁起重机	Gn=5t，S=13.5m，H=9m	台	1
4	电磁/吊钩半门式起重机	Gn=10t,S=18m,H=6m	台	2
5	电磁/吊钩桥式起重机	Gn＝10t, S=23.5m,H＝12m	台	8
6	电动单梁起重机	Gn＝5t, S=8.5m,H＝12m	台	2
7	半门式起重机	Gn=10t,S=18m,H=6m	台	2
8	数控火焰切割机	切割宽 3m 钢板，轨长 28m	台	1
9	高精度门式切割机	同时切割 2 张宽 3m钢板，轨长 28m	台	1
10	多头切割机	切割宽 3m钢板，轨长 28m	台	1
11	桥式起重机	Gn＝10t, S=28.5m,$H_{轨}$＝12m	台	2
12	桥式起重机	Gn＝20/5ｔ, S=25.5m，$H_{轨}$＝15m	台	4
13	桥式起重机	Gn＝20/5ｔ, S=25.5m，$H_{轨}$＝12m	台	2
14	半门式起重机	Gn＝5ｔ, S=11m，$H_{轨}$＝6m	台	8
15	立式三星辊	36*1000mm	台	1
16	T 型材矫正机	40mm	台	1

序号	设备名称及型号	主要技术规格	单位	数量
17	各类电焊机		台	130
18	门式起重机	Gn=20t+20t, S=36m，H=30m	台	1
19	平移小车	100t，台面尺寸 6*3m	台	4
20	各类电焊机		台	30
21	自升式液压平板车	200t	台	1
22	汽车吊	30t	台	2
23	摇臂钻床 Z3050×16	φ50	台	1
24	万向摇臂钻床 Z3725×8	φ25	台	4
25	装配平板	1500×3000	块	12
26	卧式带锯机 GB4032	φ320	台	2
27	各类电焊机		台	25
28	管系清洗单元		套	2
29	液压工具		套	2
30	风动葫芦	Gn=50t	台	3
31	风动葫芦	Gn=20t	台	3
32	铰孔专用设备		套	2
33	照光仪		套	2
34	万向摇臂钻床 Z3728×8	φ25	台	1
35	可调电抗器	1200kVA	台	2
36	水电阻	1500kW	台	2
37	电缆及附件		套	1
38	电工常用测试仪表		套	1
39	万能床 XA6132	320×1250	台	1
40	万能外圆磨床 M1432B	φ320×2000	台	1
41	普通车床 C6163	φ630×3000	台	1
42	划线平台	1000×1500	块	2
43	电动双梁桥式起重机	Gn=5t,S=23.65m,$H_{轨}$=8.2m,A5	台	1
44	电动双梁桥式起重机	Gn=5t,S=19.9m,$H_{轨}$=9.8m,A5	台	1
45	电动双梁桥式起重机	Gn=5t,S=30.9m,$H_{轨}$=7m,A5	台	1
46	电动双梁桥式起重机	Gn=20t,S=23.7m,$H_{轨}$=9.8m,A5	台	1
47	电动单梁桥式起重机	Gn=5t,S=8.7m,$H_{轨}$=6m,A5	台	1
48	电动平车	Gn=25t	台	1
49	侧面叉车	Gn=5t	台	3
50	柴油机叉车	Gn=5t	台	3
51	柴油机叉车	Gn=10t	台	3
52	电动托盘搬运车	Gn=2t	台	6

6、主要原辅材料供应情况

本项目生产过程主要原材料为造船板、型钢、管系等，与公司现有产品所用的原材料相同，其来源和供应地亦基本相同，可在国内选购和配套。船用设备主要在国外选购，其来源和供应地与公司现有产品的船用设备基本相同。本项目生产过程需要消耗电、水等，均有稳定的供应。

7、项目的选址、占用土地情况

本项目为扬州舜天技术改造项目，项目选择在扬州舜天厂区内，不涉及新占用土地。

8、项目的环保情况

本项目涉及的主要污染：废（污）水为行政管理及生活设施和生产区域等处产生的生活污水；生产废气为：钢材预处理工厂钢材预处理流水线喷砂粉尘、漆雾粉尘、有机废气、部组件装焊、分段装焊车间焊接烟尘、切割加工工场数控等离子切割机粉尘、总组场地焊接烟尘及辅助公用设施等的噪声和固体废物。本项目污染防治的处理设施与主体工程同时设计、同时施工、同时投入使用，各类污染物经治理后将符合国家和地方有关排放标准和要求。江苏省环境保护厅以《关于对舜天造船（扬州）有限公司船台改造、船体生产线改造、造船设施综合改造项目环境影响报告书的批复》苏环管（2008）100 号文批准了本次募集资金投资项目的《环境影响报告书》。

9、项目核准情况

2008 年 4 月该项目已经江苏省经贸委苏经贸投资（2008）463 号文核准，项目可行性研究报告由中船第九设计研究院工程有限公司编制。

（二）船台改造项目

1、项目概况

本项目设计新增造船能力 10 万载重吨，使公司的造船能力达到 20 万载重吨，新增年建造 5 万吨散货船（代表船型）2 艘。本项目涉及产品生产技术完备、生产工艺成熟，项目建成达产后，能保证新接订单的完成。

（1）代表船型数据

船型	总长（m）	垂线间长（m）	型宽（m）	型深（m）	下水重量（t）
5 万吨散货船	198	185	32.26	17.2	9,600

（2）本项目具体产品情况和项目建设达产情况如下表所示：

项目名称	主要产品	设计产能	建设达产情况
船台改造项目	新增 5-7 万吨散货船、杂货船、	10 万	第一、二年为项目的建设期，第三、四年为

项目名称	主要产品	设计产能	建设达产情况
	多用途船、或 3,000TEU 集装箱船 2 艘	载重吨	项目的投产期，第五年本项目将完全达产

（3）船台改造改造主要内容：

①改造 1 号气囊下水造船平台为 50,000t 船台一座（212×38m）

②改建与船台配套的装焊平台三块（195×32m，100×32m，100×38m）

③1 号船台设 200t 门式（347m）起重机 1 台及相应的轨道、15t 门座（323m）起重机 1 台及相应的轨道；

④在 3 号气囊下水造船平台上新增 300t 门式起重机、15t 门座起重机各一台，相应增加 200t 门式起重机轨道一根和 15t 门座起重机轨道一组（长度均为 360m）；

⑤船台使用水域、驳岸改造；

⑥扩建分段涂装车间：新增建筑面积 3,200 平方米；

⑦新建分段预舾装场：新增面积 14,500 平方米（露天）。

2、建设进度

公司已完成项目前期的考察论证、项目选址、项目可行性研究报告编制等工作，并已取得政府主管部门的核准，正在进行人员培训及人才储备。本项目的建设期为 2 年，目前已开始了前期建设。建设期内完成施工图设计、工程施工、设备采购及安装调试、试运转及验收等阶段，具体时间节点如下表所示：

分项内容	年	第一年				第二年				第三年			
	季度	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1 项目前期工作													
2 初步设计及审批													
3 施工图设计													
4 工程施工													
5 设备采购和安装													
6 试运转及验收													

3、项目投资概算及资金使用计划

本项目总投资为 33,107 万元，其中固定资产投资为 20,216 万元，配套流动资金为 12,891 万元，项目投入资金构成分析表如下：

单位：万元

序号	项目	投资额	占建设投资的比例(%)	占项目投入总资金的比例(%)
1	建设工程投资	20,216.0	100	61.06

序号	项目	投资额	占建设投资的比例(%)	占项目投入总资金的比例(%)
1.1	建设工程	6,842.3	33.85	20.67
1.2	公用工程	1,553.3	7.68	4.69
1.3	设备费用	8,207.8	40.60	24.79
1.4	安装费用	905.8	4.48	2.74
1.5	其他费用	2,706.8	13.39	8.18
2	配套流动资金	12,891.0	—	38.94
	项目总投资（1+2）	33,107.0	—	100.00

4、项目综合经济技术指标

本项目综合经济技术指标如下：

序号	主要数据和经济指标	指标数据	备注
1	销售收入（万元）	56,800	增量部分达纲年份数值
2	销售收入（万元）	55,735	增量部分计算期内平均值
3	利润总额（万元）	6,714	增量部分达纲年份数值
4	利润总额（万元）	6,563	增量部分计算期内平均值
5	投资利润率（%）	19.80	增量部分计算期内平均值
6	投资利税率（%）	20.70	增量部分计算期内平均值
7	资本金利润率（%）	19.80	增量部分计算期内平均值
8	税前内部收益率（%）	21.87	增量
9	税前财务净现值（万元）	33,787	增量（i=7.83%）
10	税前投资回收期（年）	6.6	增量

5、项目技术含量

（1）产品的质量标准和技术水平

本项目产品执行的质量标准为《共同结构规范》、《新的涂层标准》（QCJP005-2003）、《管路通用技术条件》（QCJP005-2003），并根据客户需要按照本公司的技术和质量控制要求进行生产。

（2）项目核心技术及取得方式

本项目相关的技术均来源于本公司的自有技术，技术工艺成熟。

（3）生产方法和生产技术选择

本项目产品主要是 5 万吨散货船，生产方法主要是根据船舶生产设计图对板材和型材进行预处理、切割、分段制作、部件装配、设备安装调试和舾装。

（4）工艺流程

工艺流程与公司现有工艺流程相同，详见第六节“四、（二）主要产品工艺流

程”。

（5）主要设备选择

本项目工艺设备的选型以国内设备为主，主要设备包括各类起重机、钢板兼型钢预处理流水线、切割机、各类电焊机、以及叉车等，主要设备明细如下表所示：

序号	设备名称及型号	主要技术规格	单位	数量
1	200t 门式起重机	200t×88m	台	1
2	200t 门式起重机	200t×106m	台	1
3	15t 门座起重机	15t×25m	台	2
4	喷砂缸及附件	双缸双枪	套	12
5	集丸斗及盖板等		套	1
6	带式输送机	B500	台	4
7	斗式提升机		台	2
8	丸尘分离器		台	2
9	螺旋输送机		台	2
10	储丸斗（含放料阀、料位仪等）		个	2
11	真空回砂系统	含真空吸砂机＋容积分离器	套	4
12	局部除尘系统	滤筒除尘器 3-24+风机 4-68No6.3C	组	2
13	全室除尘系统	滤筒除尘器 4-96+风机 4-72No12C	组	2
14	除湿送风系统	18000m^3/h	台	2
15	压缩空气系统	含储气罐　20m^3	台	1
16	柔性大门	宽 30 米×14 米	扇	2
17	轴流风机		台	6
18	高压无气喷漆泵	65:1	台	6
19	移动式吸尘装置		台	2
20	推砂车		台	1
21	测膜仪		台	1
22	温湿度检测装置		只	2
23	有机溶剂报警装置		套	2
24	电控系统		套	1
25	喷砂缸及附件	双缸双枪	套	12
26	塔式起重机	Gn=6t，R=35m	台	4
27	各类焊机	300-500A	台	150
28	汽车吊	Gn=8t	台	4
29	叉车	Gn=5t	台	6

6、主要原辅材料供应情况

本项目生产过程主要原材料为造船板、型钢、管系、油漆等，与公司现有产品所用的原材料相同，其来源和供应地亦基本相同，可在国内选购和配套。船用设备主要在国外选购，其来源和供应地与公司现有产品的船用设备基本相同。本项目生产过程需要消耗电、水等，均有稳定的供应。

7、项目的选址、占用土地情况

本项目为扬州舜天技术改造项目，项目选择在扬州舜天厂区内，不涉及新占用土地。

8、项目的环保情况

本项目涉及的主要污染：废（污）水为行政管理及生活设施和生产区域等处产生的生活污水及船台、船舶船舱内等处产生的含油污水；生产废气为：船台、总组场地焊接烟尘；涂装工场喷砂粉尘、漆雾粉尘、有机废气治理。本项目污染防治的处理设施与主体工程同时设计、同时施工、同时投入使用，各类污染物经治理后将符合国家和地方有关排放标准和要求。江苏省环境保护厅以《关于对舜天造船（扬州）有限公司船台改造、船体生产线改造、造船设施综合改造项目环境影响报告书的批复》苏环管（2008）100 号文批准了本次募集资金投资项目的《环境影响报告书》。

9、项目核准情况

2008 年 4 月该项目已经江苏省经贸委苏经贸投资（2008）462 号文核准，项目可行性研究报告由中船第九设计研究院工程有限公司编制。

（三）造船设施综合改造项目

1、项目概况

本项目设计新增造船能力 20 万吨，使公司的造船能力达到 40 万吨，新增年建造 5 万吨散货船（代表船型）4 艘。本项目涉及产品生产技术完备、生产工艺成熟，项目建成达产后，能保证新接订单的完成。

（1）代表船型数据

船型	总长（m）	垂线间长（m）	型宽（m）	型深（m）	下水重量（t）
5 万吨散货船	198	185	32.26	17.2	9,600

（2）本项目具体产品情况和项目建设达产情况如下表所示：

项目名称	主要产品	设计产能	建设达产情况
造船设施综合改造项目	新增 5~7 万吨散货船、杂货船、多用途船或 3,000TEU 集	20 万载重吨	第一、二年为项目的建设期，第三、四年为项目的投产期，第五年本项目将完全达产

项目名称	主要产品	设计产能	建设达产情况
	装箱船 4 艘		

（3）造船设施综合改造项目主要内容：

①分段装焊车间：占地面积 30,750 平方米，建筑面积 30,750 平方米；

②管子加工车间：占地面积 15,120 平方米，建筑面积 15,120 平方米；

③管子集配场：占地面积 4,050 平方米；

④乙炔汇流排间：占地面积 960 平方米，建筑面积 210 平方米；

⑤氧气气化站：占地面积 320 平方米，建筑面积 20 平方米；

⑥3#空压站：占地面积 100 平方米，建筑面积 100 平方米；

⑦二氧化碳气化站：占地面积 320 平方米，建筑面积 20 平方米；

⑧丙烷站：占地面积 320 平方米，建筑面积 130 平方米；

⑨雨水泵房：占地面积 100 平方米；

⑩江水泵房：占地面积 50 平方米；

⑪计算机网络信息系统。

2、建设进度

公司已完成项目前期的考察论证、项目选址、项目可行性研究报告编制等工作，并已取得政府主管部门的核准，正在进行人员培训及人才储备。本项目的建设期为 2 年，目前已开始了前期建设。建设期内完成施工图设计、工程施工、设备采购及安装调试、试运转及验收等阶段，具体时间节点如下表所示：

分项内容	年	第一年				第二年				第三年			
	季度	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	项目前期工作												
2	初步设计及审批												
3	施工图设计												
4	工程施工												
5	设备采购和安装												
6	试运转及验收												

3、项目投资概算及资金使用计划

本项目总投资为 61,674 万元，其中固定资产投资为 35,718 万元，配套流动资金为 25,956 万元，项目投入资金构成分析表如下：

单位：万元

序号	项目	投资额	占建设投资的比例(%)	占项目投入总资金的比例(%)
1	建设工程投资	35,718.0	100.00	57.91
1.1	建设工程	12,421.3	34.78	20.14
1.2	公用工程	6,537.2	18.30	10.60
1.3	设备费用	11,280.9	31.58	18.29
1.4	安装费用	613.6	1.72	0.99
1.5	其他费用	4,865.1	13.62	7.89
2	配套流动资金	25,956.0	—	42.09
	项目总投资（1+2）	61,674.0	—	100.00

4、项目综合经济技术指标

本项目综合经济技术指标如下：

序号	主要数据和经济指标	指标数据	备注
1	销售收入（万元）	113,600	增量部分达纲年份数值
2	销售收入（万元）	111,470	增量部分计算期内平均值
3	利润总额（万元）	13,266	增量部分达纲年份数值
4	利润总额（万元）	12,975	增量部分计算期内平均值
5	投资利润率（%）	21.00	增量部分计算期内平均值
6	投资利税率（%）	21.90	增量部分计算期内平均值
7	资本金利润率（%）	21.00	增量部分计算期内平均值
8	税前内部收益率（%）	22.99	增量
9	税前财务净现值（万元）	67,910	增量（i=7.83%）
10	税前投资回收期（年）	6.5	增量

5、项目技术含量

（1）产品的质量标准和技术水平

本项目产品执行的质量标准为《共同结构规范》、《新的涂层标准》（QCJP005-2003）、《管路通用技术条件》（QCJP005-2003），并根据客户需要按照本公司的技术和质量控制要求进行生产。

（2）生产方法和生产技术选择

本项目产品主要是 5 万吨散货船，生产方法主要是根据船舶生产设计图对板材和型材进行预处理、切割、分段制作、部件装配、设备安装调试和舾装。

（3）项目核心技术及取得方式

本项目相关的技术均来源于本公司的自有技术，技术工艺成熟。

（4）工艺流程

工艺流程与公司现有工艺流程相同大致相同（详见第六节“四、（二）主要产品工艺流程”），但随着计算机技术在生产各环节的深度应用，将大大优化公司的工艺流程。

（5）主要设备选择

本项目的主要设备包括拖轮、各类起重机、各类管子切割系统以及信息系统等，主要设备如下表所示：

序号	设备名称及型号	主要技术规格	单位	数量
1	拖轮			1
2	电动葫芦门式起重机	Gn=20t+20t, S=35m，H 起升=18m	台	8
3	电动葫芦门式起重机	Gn=20t+20t, S=37m，H 起升=20m	台	4
4	门式起重机	Gn=100t+50t, S=35m，H 起升=22m	台	1
5	门式起重机	Gn=100t+50t, S=37m，H 起升=25m	台	1
6	各类电焊机		台	400
7	数显液压弯管机 W27YPC-63	φ63	台	1
8	焊接辅助设备	载重 500kg	台	4
9	管子切割系统	φ22-114	套	1
10	手动管子法兰装配机	φ22-114	台	2
11	法兰焊接机	φ22-114	台	2
12	校管平台	2000×4000	块	4
13	焊接辅助设备	载重 500kg	台	8
14	管子切割系统	φ22-114	套	1
15	管子切割系统	φ80-219	套	1
16	管子切割系统	φ80-219	套	1
17	电动坡口机 Q1225-1	φ80-219	台	1
18	数显液压弯管机 W27YPC－114	φ114	台	1
19	数显液压弯管机 W27YPC－168	φ168	台	1
20	5 轴相贯线切割机	φ100-600	台	1
21	电动管子法兰装配机	φ80-219	台	2
22	法兰焊接机	φ80-219	台	2
23	校管平台	2000×4000	块	8
24	焊接辅助设备	载重 800kg	台	8
25	CO_2 焊机	300A-500A	台	12
26	氩弧焊机	300A-500A	台	8
27	电动单梁桥式起重机	Gn=2t,S=10.5m,H 轨＝8m,A5	台	5
28	电动双梁桥式起重机	Gn=5t,S=22.5m,H 轨＝8m,A5	台	10

序号	设备名称及型号	主要技术规格	单位	数量
29	墙柱式摇臂吊	Gn=1t,L=9m	台	12
30	电动平车	Gn=10t	台	1
31	侧面叉车	Gn=5t	台	2
32	柴油机叉车	Gn=5t	辆	4
33	联合冲剪机 Q34-16	σ=16	台	2
34	台式钻床 Z4012	Φ12	台	4
35	万向摇臂钻床 Z3725×8	φ25	台	2
36	装配平板	1500×3000	块	6
37	除尘式砂轮机 MC3030	Φ300	台	2
38	钳桌	6 人钳	台	4
39	卧式带锯机 GB4032	Φ320	台	2
40	单梁门式吊钩起重机	Gn=10t,S=28m,H 轨＝10m,A5	台	1
41	单梁门式吊钩起重机	Gn=5t,S=28m,H 轨＝10m,A5	台	1
42	货车	Gn=5t	辆	2
43	货车带半挂	Gn＝10t	辆	1
44	核心交换机 H3C S9505	双引擎，背板容量 1.2Tbps,交换	台	2
45	汇聚层交换机 H3C S7506	背板容量≥1.6Tbps	台	3
46	接入层交换机 H3C S3600	48 口百兆	台	12
47	接入层交换机 H3C S3600	24 口百兆	台	5
48	接入层交换机 H3C S3100	单口光纤，8 口百兆	台	10
49	WEB、EMAIL 应用服务 DL380G3	2CPU,主频 3.02G,内存 2G，硬盘 146GB×2	台	1
50	LDAP、DNS 服务器 DL380G4	2CPU,主频 3.02G,内存 2G，硬盘 146GB	台	1
51	OA 服务器 DL580G3	4CPU,主频 3.02G,内存 2G，硬盘 146GB×4	台	1
52	网管服务器 DL380G4	2CPU,主频 3.02G,内存 2G，硬盘 146GB×2	台	1
53	公用数据库服务 DL580G3	2CPU,主频 3.06G,内存 4G，硬盘 146GB×4	台	2
54	PDM 服务器 DL580G3	2CPU,主频 3.06G,内存 2G，硬盘 146GB×4		
55	生产管理服务器 DL580G3	4CPU,主频 3.06G,内存 2G，硬盘 146GB×4	台	1
56	财务服务器 DL580G3	4CPU,主频 3.02G,内存 2G，硬盘 146GB×4	台	1
57	人事服务器 DL380G4	2CPU,主频 3.02G,内存 2G，硬盘 146GB×4	台	1
58	计划服务器 DL380G4	2CPU,主频 3.02G,内存 2G，硬盘 146GB×4	台	1
59	SAN 系统	含光纤交换机、高速磁带机、磁盘阵列、SAN 备份系统	套	1
60	数据库软件	SQL	套	2
61	网络管理软件	Quid view	套	1
62	网络视频会议系统	华为 3com	套	1
63	VPN 专线设备	MPLS	套	1
64	UPS	后备 60 分钟，30KVA	台	2
65	UPS	后备 30 分钟，6KVA	台	5

序号	设备名称及型号	主要技术规格	单位	数量
66	船舶生产设计软件	TRIBON VM 10,基本系统、绘图、	套	1

6、主要原辅材料供应情况

本项目生产过程主要原材料为造船板、型钢、管系等，与公司现有产品所用的原材料相同，其来源和供应地亦基本相同，可在国内选购和配套。船用设备主要在国外选购，其来源和供应地与公司现有产品的船用设备基本相同。本项目生产过程需要消耗电、水等，均有稳定的供应。

7、项目的选址、占用土地情况

本项目为扬州舜天技术改造项目，项目选择在扬州舜天厂区内，不涉及新占用土地。

8、项目的环保情况

本项目涉及的主要污染：废（污）水为行政管理及生活设施和生产区域等处产生的生活污水及船台、船舶船舱内等处产生的含油污水；生产废气为；分段装焊车间焊接烟尘、管子加工车间焊接烟尘、船台、总组场地焊接烟尘；涂装工场喷砂粉尘、漆雾粉尘、有机废气及辅助公用设施等的噪声和固体废物。本项目污染防治的处理设施与主体工程同时设计、同时施工、同时投入使用，各类污染物经治理后将符合国家和地方有关排放标准和要求。江苏省环境保护厅以《关于对舜天造船（扬州）有限公司船台改造、船体生产线改造、造船设施综合改造项目环境影响报告书的批复》苏环管（2008）100 号文批准了本次募集资金投资项目的《环境影响报告书》。

9、项目核准情况

2008 年 4 月该项目已经江苏省经贸委苏经贸投资（2008）461 号文核准，项目可行性研究报告由中船第九设计研究院工程有限公司编制。

第十四节　股利分配政策

一、股利分配政策

公司税后利润的分配政策遵循股利分配“同股同利”的原则。

公司可以采取现金或者股票等合法方式分配股利。公司董事会在制定利润分配预案时应重视对投资者的合理投资回报。

公司缴纳有关税项后的利润，按下列顺序分配：

1、公司分配当年税后利润时，应当提取利润的 10%列入公司法定公积金。公司法定公积金累计额为公司注册资本的 50%以上的，可以不再提取。

2、公司的法定公积金不足以弥补以前年度亏损的，在依照前款规定提取法定公积金之前，应当先用当年利润弥补亏损。

3、公司从税后利润中提取法定公积金后，经股东大会决议，还可以从税后利润中提取任意公积金。

4、公司弥补亏损和提取公积金后所余税后利润，按照股东持有的股份比例分配，但公司章程规定不按持股比例分配的除外。

公司的公积金用于弥补公司的亏损、扩大公司生产经营或者转为增加公司资本。但是，资本公积金将不用于弥补公司的亏损。法定公积金转为资本时，所留存的该项公积金将不少于转增前公司注册资本的 25%。

公司利润分配政策为：

1、公司的利润分配应重视对投资者的合理投资回报，利润分配政策应保持连续性和稳定性；

2、公司累计可分配利润为正值时，可以进行利润分配；

3、公司可以采取现金或股票方式分配股利；

4、公司可以进行中期现金分红；

5、公司连续三年以现金方式累计分配的利润应不少于连续三年实现的年均可分配利润的百分之三十。

6、如发生股东违规占用公司资金情形的，公司在分配利润时，先从该股东应分配的现金红利中扣减其占用的资金。

公司股东大会对利润分配方案作出决议后，公司董事会须在股东大会召开后 2 个月内完成股利（或股份）的派发事项。

二、近三年的股利分配情况

2009 年 6 月 18 日，经公司 2008 年年度股东大会决议，公司以 2008 年末总股本 11,000 万股为基数，按每股分配 0.26 元向股东派发红利，共向股东派发红利 2,860.00 万元。本次股利分配已实施完毕。

2010 年 4 月 23 日，经公司 2009 年年度股东大会决议，公司以 2009 年末总股本 11,000 万股为基数，按每股分配 0.20 元向股东派发红利，共向股东派发红利 2,200.00 万元。本次股利分配已实施完毕。

2011 年 4 月 18 日，经公司 2010 年年度股东大会决议，公司以 2010 年末总股本 11,000 万股为基数，按每股分配 0.21 元向股东派发红利，共向股东派发红利 2,310.00 万元。本次股利分配已实施完毕。

公司近三年实际股利分配情况与公司制定的股利分配政策一致。预计公司本次公开发行股票后首次股利分配将在发行当年会计年度结束后进行，具体时间和分配方案需经公司董事会提出并由股东大会审议通过后实施。

三、本次发行前未分配利润的分配政策

经公司 2010 年年度股东大会决议：本次发行前滚存的未分配利润在公司股票公开发行后由发行后的新老股东按持股比例共享。

第十五节　其他重要事项

一、信息披露制度和为投资者服务计划

本公司已按证券法、中国证监会、深圳证券交易所关于信息披露的有关要求，制定了较为严格的信息披露制度；公司股票如果能够成功发行并上市，将严格按照信息披露制度对外进行信息披露。

为向投资者提供更好的服务，本公司已制定了如下计划：

1、设立专门的机构、人员、电话，负责投资者的接待工作，解答投资者提出的问题，加强与投资者的交流；

2、建立完善的资料保管制度，收集并妥善保管投资者有权获得的资料，保证投资者能够按照有关法律法规的规定，及时获得需要的信息；

3、加强对相关人员的培训工作，从人员上保证服务工作的质量；

4、已建立自己的网站（www.saintymarine.com.cn）刊载有关本公司及本行业国内外的信息，向广大投资者全面介绍公司基本面情况和本行业、本公司的最近发展动态，协助投资者如实、全面地了解本公司的投资价值；

5、负责信息披露、为投资者服务的部门为公司证券部，信息披露负责人为冯琪，联系方式为：

电话：（025）52876100

传真：（025）52251600-6100

电子信箱：info@saintymarine.com.cn

二、重要合同

（一）借款合同

截至 2010 年 12 月 31 日，公司正在履行的金额在 500 万元以上的借款合同如下：

序号	贷款机构	借款金额	借款期限	年利率	担保方式
1	民生银行南京分行	3,000 万元	2010.3.5-2011.3.5	5.31%	保证
2	进出口银行南京分行	15,000 万元	2010.3.19-2011.9.19	2.7%	保证
3	中国银行江苏省分行	80 万欧元	2010.3.19-2011.3.18	2.49875%	质押
4	中国银行江苏省分行	147.62 万欧元	2010.3.26-2011.3.25	2.59375%	质押
5	中国银行江苏省分行	63.40 万欧元	2010.4.8-2011.4.7	2.59%	质押
6	进出口银行南京分行	24,000 万元	2010.5.30-2012.3.31	2.7%	保证
7	浦发银行南京分行	52.20 万欧元	2010.4.12-2011.4.11	12 个月的	质押

序号	贷款机构	借款金额	借款期限	年利率	担保方式
				LIBOR+220 点	
8	广发银行南京分行	290 万美元	2010.7.12-2011.7.12	3 个月的 LIBOR+310 点	—
9	中国银行江苏省分行	213 万美元	2010.10.22-2012.10.21	12 个月的 LIBOR+285 点	质押
10	中国银行江苏省分行	104 万欧元	2010.10.22-2012.10.21	12 个月的 LIBOR+270 点	质押

（二）采购合同

截至 2010 年 12 月 31 日，公司正在履行的主要主机打包采购合同如下：

序号	合同编号	出售方	合同金额	采购日期	合同交付日期
1	07STIG-1000TEU-14-001-DE	MAN Diesel SE	416.5 万欧元	2007.10.26	2011.2.9
2	07STIG-1000TEU-15-001-DE	MAN Diesel SE	416.5 万欧元	2007.10.26	2011.3.5
3	07STIG-1000TEU-16-001-DE	MAN Diesel SE	416.5 万欧元	2007.10.26	2011.4 前
4	WCH-SP 16060	Wärtsilä Switzerland Ltd.	5,512 万欧元	2007.7.17	2011.6 前
5	10SAM-82000DWT-4-001-KR	Doosan Engine Co., Ltd.	270 万美元	2010.12.16	2012.2.5 前
6	10SAM-82000DWT-11-001-KR	Doosan Engine Co., Ltd.	270 万美元	2010.8.31	2011.8.31 前
7	10SAM-82000DWT-3-001-KR	Doosan Engine Co., Ltd.	270 万美元	2010.8.31	2011.9.15 前
8	10SAM-82000DWT-5-001-KR	Doosan Engine Co., Ltd.	270 万美元	2010.12.16	2012.2.5 前
9	10SAM-82000DWT-21-001-KR	Doosan Engine Co., Ltd.	270 万美元	2010.12.16	2012.5.10 前
10	10SAM-82000DWT-22-001-KR	Doosan Engine Co., Ltd.	270 万美元	2010.12.16	2012.8.15 前
11	10SAM-82000DWT-1-001-KR	Doosan Engine Co., Ltd.	270 万美元	2010.7.1	2011.5.31 前
12	10SAM-82000DWT-2-001-KR	Doosan Engine Co., Ltd.	270 万美元	2010.7.1	2011.5.31 前

（三）销售合同

截至 2010 年 12 月 31 日，公司正在履行的合同金额在 1,000 万美元以上《船舶建造合同》如下：

序号	合同编号	客户	合同标的	签订日期	合同交船日期
1	07KDE053	欧洲客户	集装箱船 1 艘	2007.6.3	2011.2.28
2	07KDE054	欧洲客户	集装箱船 1 艘	2007.6.3	2011.6.30
3	07KDE057	欧洲客户	重吊船 1 艘	2007.6.23	2011.2.28
4	07KDE058	欧洲客户	重吊船 1 艘	2007.6.23	2011.5.31
5	07KDE139	欧洲客户	集装箱船 1 艘	2007.7.2	2010.8.31
6	07KDE140	欧洲客户	集装箱船 1 艘	2007.7.2	2010.11.30
7	07KDE141	欧洲客户	集装箱船 1 艘	2007.7.2	2011.3.31
8	07KDE142	欧洲客户	集装箱船 1 艘	2007.7.2	2011.6.30
9	07KDE143	欧洲客户	集装箱船 1 艘	2007.7.2	待定
10	07KDE144	欧洲客户	集装箱船 1 艘	2007.7.2	待定
11	07KDE145	欧洲客户	集装箱船 1 艘	2007.7.2	待定
12	07KDE146	欧洲客户	集装箱船 1 艘	2007.7.2	待定
13	07KDE147	欧洲客户	集装箱船 1 艘	2007.7.4	2011.6.30

序号	合同编号	客户	合同标的	签订日期	合同交船日期
14	07KDE148	欧洲客户	集装箱船 1 艘	2007.7.4	2011.6.30
15	07KDE226	欧洲客户	集装箱船 1 艘	2007.9.12	2011.10.31
16	07KDE227	欧洲客户	集装箱船 1 艘	2007.9.12	2011.10.31
17	07KDE281	欧洲客户	集装箱船 1 艘	2007.9.13	2012.4.15
18	07KDE282	欧洲客户	集装箱船 1 艘	2007.9.13	2012.6.15
19	07KDE235	欧洲客户	集装箱船 1 艘	2007.10.19	2011.4.30
20	07KDE236	欧洲客户	集装箱船 1 艘	2007.10.19	2011.8.31
21	07KDE237	欧洲客户	集装箱船 1 艘	2007.10.19	2011.10.31
22	07KDE238	欧洲客户	集装箱船 1 艘	2007.10.19	2012.2.28
23	07KDE239	欧洲客户	集装箱船 1 艘	2007.11.15	2012.3.31
24	07KDE240	欧洲客户	集装箱船 1 艘	2007.11.15	2012.6.30
25	10KSG001	新加坡客户	散货船 1 艘	2010.4.10	2011.12.31
26	10KSG002	新加坡客户	散货船 1 艘	2010.4.10	2011.12.31
27	10KSG003	新加坡客户	散货船 1 艘	2010.7.16	2012.5.31
28	10KSG004	新加坡客户	散货船 1 艘	2010.9.10	2012.8.31
29	10KSG005	新加坡客户	散货船 1 艘	2010.10.8	2012.8.31
30	10KSG006	新加坡客户	散货船 1 艘	2010.12.16	2012.12.31
31	10KSG007	新加坡客户	重吊船 1 艘	2010.5.24	2011.10.31
32	10KSG008	新加坡客户	重吊船 1 艘	2010.5.24	2011.12.31
33	10KHK009	国内客户	散货船 1 艘	2010.8.12	2012.4.30

注：合同 07KDE053 和 07KDE139 所建船舶已经交船

以上 33 艘机动船除去变更为待定项目的 4 艘机动船后总计 910,800 载重吨。

（四）担保合同

截至 2010 年 12 月 31 日，公司对子公司的担保合同如下：

序号	担保合同编号	担保人	被担保人	担保金额	期限
1	（8131）农合行高保字[2008]第 060002 号	公司、王军民、姜志强、刘晓春	扬州舜天	1,000 万元	2008.4.30-2011.4.25
2	B2010110000210	公司	舜天发展	2,000 万元	2010.5.25-2011.5.10
3	13600110 综授 524 保	公司	舜天发展	2,000 万元	2010.9.19-2011.9.18

（五）租赁合同

截至 2010 年 12 月 31 日，公司及子公司的主要租赁合同如下：

序号	租赁方	出租方	租赁标的	标的面积（m^2）	租赁期限
1	公司	舜天集团	舜天研发中心 A 座三楼	1,027.67	2010.4.1-2012.3.31
2	舜天技术	舜天集团	舜天研发中心 A 座三楼	733.34	2010.4.1-2012.3.31
3	舜天发展	舜天集团	舜天研发中心 A 座三楼	245.7	2010.4.1-2012.3.31
4	扬州舜天	江苏龙海船舶制造有限公司	位于江都张纲九龙的部分场所和设备	—	自 2003.9.1 起不少于 10 年，且不多于 15 年

（六）保函合同

截至 2010 年 12 月 31 日，公司的保函合同如下：

序号	船舶建造合同	保函合同编号	出具时间	出具银行
1	07KDE053	LG400700053	2007.8.28	进出口银行南京分行
		LG400700056	2007.9.30	进出口银行南京分行
		NJB2010LG00003	2010.1.12	进出口银行南京分行
2	07KDE054	LG400700054	2007.8.28	进出口银行南京分行
		LG400700057	2007.9.3	进出口银行南京分行
		NJB2010LG00026	2010.5.12	进出口银行南京分行
		NJB2010LG00083	2010.11.8	进出口银行南京分行
3	07KDE057	CNBH0703-057-1	2007.11.23	建设银行南京城南支行
		CNBH0703-057-2	2007.11.23	建设银行南京城南支行
		CNBH0703-057-3	2009.5.5	建设银行南京城南支行
		CNBH0703-057-4	2010.5.19	建设银行南京城南支行
		CNBH0703-057-5	2010.11.5	建设银行南京城南支行
4	07KDE058	CNBH0704-058-1	2007.11.23	建设银行南京城南支行
		CNBH0704-058-2	2007.11.23	建设银行南京城南支行
		CNBH0704-058-3	2009.12.18	建设银行南京城南支行
		CNBH0704-058-4	2010.5.19	建设银行南京城南支行
		CNBH0704-058-5	2010.12.29	建设银行南京城南支行
5	07KDE139	BSM-2007081401	2007.8.14	中国银行江苏省分行
		BSM-2008051601	2008.5.16	中国银行江苏省分行
		BSM-2008102301	2008.10.23	中国银行江苏省分行
		BSM-2009070301	2009.7.3	中国银行江苏省分行
		BSM-2010031001	2010.3.10	中国银行江苏省分行
		BSM-2010040102	2010.4.1	中国银行江苏省分行
6	07KDE140	BSM-2007081402	2007.8.14	中国银行江苏省分行
		BSM-2008102302	2008.10.23	中国银行江苏省分行
		BSM-2008090301	2008.9.3	中国银行江苏省分行
		BSM-2010031002	2010.3.10	中国银行江苏省分行
		BSM-2010040101	2010.4.1	中国银行江苏省分行
		BSM-2010081601	2010.8.16	中国银行江苏省分行
7	07KDE141	BSM-2007081403	2007.8.14	中国银行江苏省分行
		BSM-2009011401	2009.1.14	中国银行江苏省分行
		BSM-2009032301	2009.3.23	中国银行江苏省分行
		BSM-2010031003	2010.3.10	中国银行江苏省分行
		BSM-2010072601	2010.7.26	中国银行江苏省分行
8	07KDE142	BSM-2007081404	2007.8.14	中国银行江苏省分行
		BSM-2009032302	2009.3.23	中国银行江苏省分行
		BSM-2010031004	2010.3.10	中国银行江苏省分行
		BSM-2010032901	2010.3.29	中国银行江苏省分行
		BSM-2010032902	2010.3.29	中国银行江苏省分行
		BSM-2010081602	2010.8.16	中国银行江苏省分行
9	07KDE235	2008 年银保字第 1323001 号	2008.3.11	招商银行南京分行

序号	船舶建造合同	保函合同编号	出具时间	出具银行
		2010 年银保字第 1323001 号	2010.1.7	招商银行南京分行
		2010 年银保字第 1323004 号	2010.8.2	招商银行南京分行
10	07KDE236	公保函字第 99082008297624 号	2008.4.22	民生银行南京分行
		公保函字第 99082010297819 号	2010.2.5	民生银行南京分行
11	07KDE237	公保函字第 99082008297622 号	2008.4.22	民生银行南京分行
		公保函字第 99082010293905 号	2010.4.2	民生银行南京分行
12	07KDE238	公保函字第 99082008297620 号	2008.4.22	民生银行南京分行
		公保函字第 99082010287378 号	2010.8.2	民生银行南京分行
13	10KSG001	NJB2010LG00024	2010.5.10	进出口银行南京分行
		NJB2010LG00081	2010.10.21	进出口银行南京分行
14	10KSG002	NJB2010LG00025	2010.5.10	进出口银行南京分行
		NJB2010LG00082	2010.10.21	进出口银行南京分行
15	10KSG003	NJB2010LG00064	2010.8.6	进出口银行南京分行
16	10KSG004	NJB-2010101801	2010.10.18	中国银行江苏省分行
17	10KSG005	BD11101101110000005	2010.11.12	南京银行
18	10KSG007	NJB-2010092701	2010.9.27	中国银行江苏省分行
		NJB-2010112601	2010.11.26	中国银行江苏省分行
19	10KHK009	2010 年函字第 154 号	2010.8.20	徽商银行南京分行

三、对外担保、重大诉讼和仲裁事项

截至本招股说明书签署之日，本公司不存在对外担保情况、尚未了结的或可预见的重大诉讼、仲裁和被行政处罚的情形。

截至本招股说明书签署之日，持有本公司 5%以上股份的股东、本公司董事、监事、高级管理人员及核心技术人员不存在重大诉讼或仲裁事项。

截至本招股说明书签署之日，本公司董事、监事、高级管理人员及核心技术人员目前无涉及尚未了结的或可预见的刑事诉讼的情况。

除上述事项以外，本公司没有需要披露的其他重要事项。

第十六节　董事、监事、高级管理人员及有关中介机构声明

公司全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司全体董事、监事、高级管理人员承诺本招股说明书及其摘要不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

全体董事会成员签名：

王军民　　魏庆文　　洪兴华

李　玖　　陈良华　　眭红明

吴　越

全体监事会成员签名：

张晓林　　倪洪菊　　文正清

其他高级管理人员签名：

曹春华　　张谦训　　翁　俊

姜志强　　冯　琪

江苏舜天船舶股份有限公司

签署日期：2017年6月10日

保荐机构（主承销商）声明

本公司已对招股说明书及其摘要进行了核查，确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

项目协办人：

曲颜芳

保荐代表人：

王鸿远　　杜　畅

法定代表人：

何　如

国信证券股份有限公司

2011 年 6 月 10 日

发行人律师声明

本所及经办律师已阅读招股说明书及其摘要，确认招股说明书及其摘要与本所出具的法律意见书和律师工作报告无矛盾之处。本所及经办律师对发行人在招股说明书及其摘要中引用的法律意见书和律师工作报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

律师事务所负责人签名：

车　捷

经办律师签名：

刘向明　　沈　玮

发行人律师：江苏金鼎英杰律师事务所

签署日期：2011 年 6月10日

承担审计业务的会计师事务所声明

本所及签字注册会计师已阅读招股说明书及其摘要，确认招股说明书及其摘要与本所出具的审计报告、内部控制鉴证报告及经本所核验的非经常性损益明细表无矛盾之处。本所及签字注册会计师对发行人在招股说明书及其摘要中引用的审计报告、内部控制鉴证报告及经本所核验的非经常性损益明细表的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

经办注册会计师签名：

会计事务所负责人签名：

中瑞岳华会计师事务所有限公司

签署日期：2011年6月10日

承担验资业务的验资机构声明

本机构及签字注册会计师已阅读招股说明书及其摘要，确认招股说明书及其摘要与本机构出具的验资报告无矛盾之处。本机构及签字注册会计师对发行人在招股说明书及其摘要中引用的验资报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

会计事务所负责人签名：

经办注册会计师签名：

江苏天衡会计师事务所有限公司

签署日期：2011年6月10日

担评估业务的资产评估机构声明

本机构及签字注册资产评估师已阅读招股说明书及其摘要，确认招股说明书及其摘要与本机构出具的资产评估报告（宁永会评报字【2007】第062号）无矛盾之处。本机构及签字注册资产评估师对发行人在招股说明书及其摘要中引用的资产评估报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

资产评估机构负责人签名：

伍　敏

经办资产评估师签名：

唐永俊

南京立信永华会计师事务所有限公司

签署日期：2011年6月10日

关于唐永俊未签署资产评估机构声明的说明

王宇、唐永俊系我所 2007 年 10 月 15 日出具宁永会评报字【2007】第 062 号《资产评估报告书》的签字资产评估师。唐永俊由于工作调动原因，已离开我所，故其未在资产评估机构声明文件中签字，特此说明。

南京立信永华会计师事务所有限公司

签署日期：2011 年 6 月 10 日

第十七节 备查文件

一、备查文件

投资者可以查阅与本次公开发行有关的所有正式法律文件，该等文件也在指定网站上披露，具体如下：

（一）发行保荐书；

（二）财务报表及审计报告；

（三）内部控制鉴证报告；

（四）经注册会计师核验的非经常性损益明细表；

（五）法律意见书及律师工作报告；

（六）公司章程（草案）；

（七）中国证监会核准本次发行的文件；

（八）其他与本次发行有关的重要文件。

二、查阅时间

工作日上午 9：00—11：30，下午 14：00—16：30

三、查阅地点

（一）发行人：江苏舜天船舶股份有限公司

办公地址：南京市雨花台区软件大道 21 号

电　　话：025-52876100

联 系 人：冯 琪

（二）保荐人（主承销商）：国信证券股份有限公司

办公地址：深圳市红岭中路 1010 号深圳国际信托大厦 10 楼 1001 室

电　　话：0755-82130457

联 系 人：王鸿远 曲颜芳