

中国船舶工业股份有限公司（中国船舶） (600150)

个股分析报告

行业：船舶及海洋工程装备制造

报告日期：2026 年 9 月 13 日

截至 2026 年 9 月 11 日收盘；近日常 K 指标采用不复权口径，52 周高低点采用前复权口径，二者可能存在口径差异

本报告基于公开信息由 AI 自动整理生成，仅供参考，不构成投资建议

一、核心摘要

中国船舶 2026 年上半年实现营业收入 915.30 亿元，同比增长 26.01%；归母净利润 99.54 亿元，同比增长 163.51%，扣非归母净利润 97.42 亿元，同比增长 237.03%，毛利率提升至约 17.37%。船舶造修及海洋工程收入约 815.25 亿元、毛利率约 17.21%，是业绩增长的主要来源；截至 2026 年 6 月末，公司手持订单 729 艘、9389 万载重吨、金额约 5262.66 亿元，为后续交付和收入确认提供支撑。需要注意的是，2025 年完成吸收合并中国重工后，合并报表口径发生变化，历史数据比较存在一定局限。

公司重组后形成覆盖军用舰船、主流商船、高端液化气船、大型邮轮、修船、海工和船舶配套的综合平台。近期签订 12 艘 21,700TEU LNG 双燃料集装箱船、10 艘 8,200 车位 LNG 双燃料汽车运输船合同，金额分别为 26.88 亿美元和超过 10 亿美元，交付期主要集中在 2028 年至 2031 年，体现了高附加值和绿色船型订单储备，但合同盈利仍取决于钢材及设备成本、汇率、交付进度和船舶市场变化。

盈利改善主要来自中高端船型占比提升、单船价格提高、主建船型批量化建造、建造周期缩短及成本管控。2025 年主营业务毛利率为 12.27%，2026 年上半年进一步提升至约 17.37%；同期经营活动现金流量净额为 109.18 亿元，较上年同期净流出有所改善。不过，公司仍处于原材料及外购设备占成本比重较高、订单快速上量与供应链预付款和在建船舶资金占用并存的制造模式。

截至 2026 年 9 月 11 日收盘，公司股价为 39.75 元，位于 MA5、MA10 和 MA20 上方，MACD 处于零轴上方，技术趋势偏强；但 RSI6、RSI12 和 KDJ 均处于高位，股价接近布林带上轨 40.52 元，且当日主力资金净流出约 4.81 亿元，短线强势与高位波动并存。公司同日披露北海造船厂检修货轮火灾事故，25 名失联人员均无生命体征，财产损失、停工范围、责任认定、保险赔付及对年度业绩的影响尚未量化。

二、公司概况

2.1 基本信息

项目	内容
A 股代码	600150
实际控制人	中国船舶集团有限公司
所属行业	CG37 铁路、船舶、航空航天和其他运输设备制造业
公司定位	中国船舶集团旗下核心军民品主业上市公司，覆盖军民船、修船、海工和船舶配套等业务
重组事项	2025 年 9 月完成换股吸收合并中国重工；中国重工自 2025 年第三季度纳入中国船舶合并范围
口径说明	2025 年经营规模、收入、订单和产能口径已包含中国重工相关资产，与 2024 年原中国船舶数据不完全可比
数据日期	主要采用截至 2025 年 12 月 31 日的 2025 年年度报告数据；行业及重组信息截至纪要所述检索时点

2.2 主营业务与产品布局

造船业务：军用舰船、军辅船、公务船、科考船，以及集装箱船、油轮、散货船、LNG 船、LPG 船、乙烷运输船、汽车运输船、大型邮轮和客滚船等民品船舶

- 修船及船舶改装：覆盖散货船、集装箱船、油轮、化学品船、滚装船、豪华邮轮、FPSO/FSO 及特种舰船等
- 海洋工程：包括 FPSO、FSRU、钻井平台、风电安装平台、海工辅助船和深海渔场等
- 船舶配套及机电装备：包括船用柴油机相关部件、船用螺旋桨、曲轴曲柄、船用阀门、压载水处理系统、清洁燃料供应系统、船舶涂料、船用增压器、智能装备、铁路车辆及其他工程装备等
- 2025 年重组后形成“七家重要船企+多家船舶配套企业”的产业布局，七家重要船企包括江南造船、大连造船、外高桥造船、广船国际、武昌造船、中船澄西和北海造船
- 2025 年主营业务收入 1498.96 亿元，主营业务毛利率 12.27%；其中船舶造修及海洋工程收入 1312.79 亿元、占主营业务收入约 87.6%，毛利率 11.72%；船舶配套、机电设备及其他业务收入 186.17 亿元、占比约 12.4%，毛利率 16.15%
- 2025 年营业收入 1519.78 亿元，同比增长 13.97%；归属于上市公司股东的净利润 78.48 亿元，同比增长 86.00%。由于中国重工自 2025 年第三季度纳入合并范围，2025 年与 2024 年不能进行完全同口径比较

2.3 产业链上下游地位与成本利润结构

中国船舶处于船舶产业链中游的总装建造和系统集成核心环节，并通过船舶设计、军工研发、修船改装和船舶配套向上下游延伸。公司不是资源型上游高毛利企业，盈利主要取决于订单价格、船型结构、钢材及船用设备成本、交付效率、供应链协同和规模化制造能力。

- 主要采购船用中厚板、型材、有色金属、焊材、涂料、铸锻件等船用钢材及其他原材料。
- 主要外购船用主机、辅机、发动机部件、电气设备、导航通信设备、甲板机械、液化气船货物围护系统相关设备、环保设备和清洁燃料系统等。
- 其他投入包括人工、船坞和厂房等制造费用，以及焊接、分段制造、总装、调试、试航和质量保障等专用费用。
- 2025 年工业业务成本中，原材料及外购设备合计 834.92 亿元，占工业业务成本约 64.30%；人工费用 204.82 亿元，占 15.78%；制造费用及其他 258.59 亿元，占 19.92%。
- 2025 年前五名供应商采购额 629.39 亿元，占年度采购总额 47.37%；其中关联方采购额 564.50 亿元，占年度采购总额 42.49%。公司供应商集中度较高，但相当部分来自中国船舶集团体系内供应商；具体集中度数据来源于 2025 年年报，且按集团同一控制口径合并计算。
- 公司对钢材、部分通用设备和大宗原材料更接近价格接受者，难以完全将短期成本波动转嫁给船东；在大型液化气船、绿色燃料船、大型邮轮和军用舰船等高技术产品上，凭借设计、认证、工艺和品牌能力，具有相对更强的产品议价能力。
- 下游客户包括国际和国内航运公司，大型能源、石油、天然气和贸易企业，汽车运输及滚装运输公司，国内军方及公务船、海警装备采购部门，海洋工程和海上能源开发客户，以及船舶租赁公司、船舶贸易商和大型央企航运集团。
- 2025 年前五名客户销售额 538.01 亿元，占年度销售总额 35.40%；其中关联方销售额 107.21 亿元，占年度销售总额 7.05%。公司披露不存在单一客户销售占比超过 50%的情形，也未认定存在严重依赖少数客户的情况。
- 2024 年前五大客户占比为 42.56%，2025 年降至 35.40%；但 2025 年合并了中国重工，年度口径发生变化，历史可比性有限。上述客户集中度数据来源于公司 2025 年年报，且将中国船舶集团及其控制的子公司按同一控制口径合并计算，不完全等同于外部独立客户集中度。
- 船东通常在全球船厂之间比价，主流船型竞争较为充分；成熟主流船型的船厂议价能力相对有限。船厂一般采用签约、开工、上船台、下水和交船等分阶段付款，船价多在签约时确定，而钢材、设备、人工和汇率在建造期仍可能变化，船厂承担一定成本波动风险。

- LNG 船、大型邮轮、双燃料船、特种船和军船等高技术产品因供应能力有限，船厂议价能力相对更强；修船和绿色改装业务的价格和交付能力则更依赖船厂位置、坞容、技术服务和客户关系。
- 截至 2025 年末，经营活动现金流净额为 77.67 亿元，同比下降，主要由于手持订单生产快速上量、在建产品投入增加以及购买商品和接受劳务支付的现金增加。预付款项中包括对中国船舶集团物资、中国船舶重工集团动力等供应链企业的大额预付款，反映出公司在订单扩张期需要提前锁定主机、动力系统、钢材及其他关键设备。公司营运资金呈现客户预收或合同负债、供应链预付款与在建船舶资金占用并存的特征；纪要未提供应收账款余额、应收账款周转天数或应收账款相对收入及净利润的具体数据，无法据此进一步量化客户付款议价能力。
- 集中度数据均为 2025 年度年报口径：前五名供应商采购占比 47.37%，前五名客户销售占比 35.40%；供应商中关联方采购占比 42.49%，客户中关联方销售占比 7.05%。公司将中国船舶集团及其控制的子公司按同一控制口径合并计算，且 2025 年纳入中国重工，数据与 2024 年不完全可比，因此不完全代表外部独立供应商和客户的集中度。

年度	毛利率	净利率	简要说明
2022 年	主营业务毛利率 7.27%	纪要未提供净利率数据	船舶造修及海洋工程毛利率约 5.91%；船用配套设备价格上涨、物流成本增加、关键零部件供应紧张及亏损订单减值使盈利能力承压。
2023 年	主营业务毛利率约 10.13%	纪要未提供净利率数据	新船价格连续上涨，交付船舶数量和单船平均价格提升，手持订单预计盈利情况改善、亏损订单减少；外高桥海工平台处置等事项对利润产生较大非经常性影响，主营毛利与一次性收益需区分。
2024 年	主营业务毛利率 9.94%；船舶造修及海洋工程毛利率 9.57%	纪要未提供净利率数据	新船价格保持上行，交付数量和单船平均价格提高，钢材价格相对回落，智能制造和精益管理改善生产效率；但外购设备成本上涨部分抵消钢材成本下降的利好。
2025 年	主营业务毛利率 12.27%；船舶造修及海洋工程毛利率 11.72%；船舶配套、机电设备及其他业务毛利率 16.15%	纪要未提供净利率数据	中高端船型占比提升、单船平均价格提高、主建船型批量化建造、建造周期缩短和成本管控改善推动毛利率提升；但中国重工自 2025 年第三季度纳入合并范围，不能与 2024 年进行完全同口径比较。

公司位于船舶产业链中游的总装建造和系统集成核心环节，整体属于中游加工制造和综合船海装备平台，而非上游资源型或下游品牌型高毛利企业。未来利润改善主要依赖高端及绿色船型占比提升、新船价格维持高位、钢材和外购设备成本控制、主建船型批量化与节拍化建造、重组后的采购研发生产协同，以及修船改装和船舶配套业务占比提升。

三、财务数据与估值分析

3.1 近期经营业绩

报告期	营业收入	同比	归母净利润	同比
2026 年上半年	915.30 亿元	同比增长 26.01%	归母净利润 99.54 亿元	同比增长 163.51%

报告期	营业收入	同比	归母净利润	同比
2026 年第一季度	433.12 亿元	同比增长 54.90%	归母净利润 48.32 亿元	同比增长 251.64%
2026 年第二季度 (按半年度数据推算)	约 482.18 亿元	未提供	归母净利润约 51.21 亿元	未提供
2025 年全年	1519.78 亿元	同比增长 13.97%	归母净利润 78.48 亿元	同比增长 86.00%

截至 2026 年 8 月 31 日，2026 年半年度报告为目前可获得的最新一期正式财报，但报告未经审计。2026 年上半年扣非归母净利润为 97.42 亿元，同比增长 237.03%；基本每股收益 1.323 元；毛利率约 17.37%；净利率约 11.66%；加权平均净资产收益率 6.71%；经营活动现金流量净额 109.18 亿元，上年同期为净流出 28.01 亿元；资产负债率 62.41%。2025 年扣非归母净利润为 61.26 亿元，同比增长 99.42%；基本每股收益 1.24 元；毛利率 12.58%；净利率 6.92%；加权平均净资产收益率 7.36%；经营活动现金流量净额 77.67 亿元，同比下降 47.26%。

2026 年上半年船舶造修及海洋工程业务收入约 815.25 亿元，同比增长 30.39%，毛利率约 17.21%，是收入和利润增长的主要来源。同期承接民品及海工船舶订单 177 艘、2245 万载重吨、金额约 1193.86 亿元；截至 2026 年 6 月 30 日，手持订单 729 艘、9389 万载重吨、金额约 5262.66 亿元。订单金额不等于未来收入或净利润，最终仍取决于交付节奏、成本控制和船价变化。2025 年及 2026 年数据受到吸收合并中国重工后的合并报表口径变化影响，历史比较应优先采用公司年报披露的调整后可比数据。

3.2 盈利预测

上述区间根据华泰证券、东吴证券、浙商证券、招商证券和广发证券等机构截至 2026 年 9 月 3 日至 9 月 9 日披露的预测整理，并非统一口径的正式市场一致预期。部分机构未同时公布完整的营业收入、归母净利润和 EPS 数据，因此不能视为严格意义上的多机构算术平均值。

年度	营业收入	归母净利润	净利润增速	每股收益(EPS)
2026 年	约 1821 亿—1887 亿元	归母净利润约 195 亿—208 亿元	未提供统一口径的预测增速	约 2.59—2.75 元
2027 年	约 1952 亿—2189 亿元	归母净利润约 257 亿—284 亿元	未提供统一口径的预测增速	约 3.42—3.78 元
2028 年	约 2111 亿—2428 亿元	归母净利润约 313 亿—360 亿元	未提供统一口径的预测增速	约 4.15—4.78 元

3.3 估值水平与机构评级

机构	评级	日期	备注
华泰证券	买入	2026 年 9 月 3 日及 9 月 9 日	2026 年归母净利润约 200.88 亿元，EPS 约 2.67 元；2027—2028 年归母净利润约 274.04 亿元、359.76 亿元，EPS 约 3.64 元、4.78 元；以 2026 年 18 倍 PE 测算，目标价 48.06 元。

机构	评级	日期	备注
东吴证券	买入	2026年9月3日	预计2026—2028年归母净利润分别为200.4亿元、257.1亿元、312.7亿元，EPS约2.66元、3.42元、4.15元，对应预测PE约13倍、10倍和8倍。
浙商证券	买入	2026年9月6日	预计2026—2028年营业收入约1821亿元、1952亿元、2111亿元，归母净利润约195亿元、262亿元、313亿元，EPS约2.59元、3.49元、4.16元，对应PE约14倍、11倍和9倍。
招商证券	买入	2026年9月3日	2026—2027年归母净利润约207.2亿元、284.4亿元，EPS约2.75元、3.78元；2028年EPS约4.53元。
广发证券	买入	2026年9月3日	2026—2027年归母净利润约202.2亿元、261.6亿元，EPS约2.69元、3.48元；2028年EPS约4.52元。
中金公司	跑赢行业	未提供具体日期	目标价50.00元，对应其预测的2026年约18.1倍PE。
国泰海通	买入	未提供具体日期	目标价47.00元，以2026年20倍PE估值。
诚通证券	强烈推荐	未提供具体日期	预测2026—2028年归母净利润约170.9亿元、239.2亿元和259.3亿元，摘要未给出明确目标价。
富途汇总（近三个月）	强力推荐占比约88.24%；买入占比约11.77%；持有、跑输大盘和卖出评级均为0	截至2026年9月10日	共17位分析师参与评级；平均目标价49.35元，最高目标价52.34元，最低目标价47.00元。

截至2026年9月11日收盘，公司股价39.75元，总市值约2991亿元，每股净资产约32.06元，市净率约1.96倍；市盈率TTM约21.4倍—21.9倍，扣非市盈率TTM约20.68倍（截至2026年9月10日）。按机构EPS预测计算，2026年动态PE约14.5—15.3倍，2027年约10.5—11.6倍，2028年约8.3—9.6倍。按2026年归母净利润约195亿—208亿元计算，当前市值对应PE约14.4—15.3倍；按2027年归母净利润约257亿—284亿元计算，对应PE约10.5—11.6倍。按收盘价39.75元与机构目标价计算，目标价区间47.00—52.34元，对应潜在上涨空间约18%—32%。当前静态或TTM估值仍不算低，但由于机构预计2026—2028年利润快速增长，前瞻估值明显低于TTM估值。估值判

断依赖高价订单顺利交付、毛利率扩张及行业景气持续，且 2026 年半年度报告未经审计，机构预测存在差异；船舶制造的周期属性、原材料价格、汇率、全球贸易摩擦、航运景气和新订单变化均可能影响盈利。不同平台的 PE、PB 可能存在利润口径和更新时间差异，应结合收盘价、最新财报 EPS 及明确计算口径复核。

四、近期消息与公告

4.1 北海造船厂货轮火灾事故：25 名失联人员均无生命体征，损失影响尚未量化

2026 年 9 月 11 日，中国船舶披露公告称，2026 年 9 月 10 日 11 时 15 分许，一艘外籍货轮在控股子公司中国船舶集团青岛北海造船有限公司检修过程中发生火情。截至公告披露时，12 人安全撤出、5 人受伤送医，25 名失联人员已全部找到但均无生命体征。应急管理部已派工作组赴现场指导，山东省、青岛市及中国船舶集团已组织力量开展现场处置。公司表示将持续关注事故进展并及时履行信息披露义务。公司尚未披露具体财产损失、保险赔付、停工范围、责任认定及对年度业绩的量化影响。后续需关注事故调查、复工安排、善后赔偿、保险理赔、涉事船舶损失及合同履约影响。来源：https://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?id=12595872&stockid=600150

4.2 签订 12 艘超大型 LNG 双燃料集装箱船合同，金额 26.88 亿美元

2026 年 8 月 29 日，公司披露下属子公司签订重大合同公告。全资子公司上海外高桥造船有限公司联合中国船舶工业贸易有限公司，与中远资产管理有限公司或其指定主体签订新造船合同，标的为 12 艘 21,700TEU LNG 双燃料动力集装箱船，合同总金额 26.88 亿美元，合同于 2026 年 8 月 28 日签署并生效，预计交付期为 2028 年至 2030 年。合同采用美元支付，争议解决地为香港，适用香港法。公司表示，因履约期较长，该合同对当期利润不构成重大影响；若顺利执行，将对未来营业收入和利润产生积极影响。实际盈利仍取决于建造成本、钢材价格、汇率、交付进度及船舶市场变化。来源：https://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?id=12567823&stockid=600150

4.3 签订 10 艘 LNG 双燃料汽车运输船合同，金额超过 10 亿美元

2026 年 9 月 3 日，公司披露下属子公司签订重大合同公告。控股子公司广船国际有限公司联合中国船舶工业贸易有限公司，于 2026 年 9 月 1 日与某知名船东签订合同，标的为 10 艘 8,200 车位 LNG 双燃料动力汽车运输船，合同总金额超过 10 亿美元，预计交付期为 2029 年至 2031 年。合同以美元结算，适用英国法，争议解决地为伦敦。公司表示，因履约期较长，该合同对当期利润不构成重大影响；合同顺利实施后将对未来营业收入和利润产生积极影响。公告未披露交易对方具体名称，具体商业条款及船东信用质量存在信息缺失。来源：https://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?id=12581370&stockid=600150

4.4 仲裁胜诉，预计增加 2026 年度利润总额约 9890 万元

2026 年 9 月 3 日，公司披露控股子公司涉及仲裁结果公告。全资子公司上海外高桥造船有限公司作为被申请人，涉及与 ESSM1 LTD 就 1 艘自升式钻井平台产生的争议。仲裁申请原请求包括返还预付款 1810 万美元及利息，仲裁庭最终驳回申请人的全部仲裁请求，仲裁程序终止，外高桥造船无需返还 1810 万美元预付款及利息。公司预计该仲裁结果将增加 2026 年度利润总额约 9890 万元人民币，最终金额以年度审计结果为准。来源：https://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?id=12581369&stockid=600150

4.5 2026 年上半年归母净利润 99.54 亿元，中期拟分红约 34.99 亿元

2026年7月14日，公司披露半年度业绩预增公告，预计2026年上半年归属于上市公司股东的净利润为92亿元至110亿元；按中国船舶口径同比增长212.29%至273.39%，按合并完成后重述口径同比增长143.56%至191.21%；预计扣除非经常性损益后的净利润为90亿元至108亿元。2026年8月31日披露的半年度报告显示，2026年上半年归母净利润为99.54亿元，同比增长163.51%，处于此前预告区间内。公司拟每10股派发现金红利4.65元，预计派发现金红利总额约34.99亿元，占上半年归母净利润的35.16%；截至公告披露日未进行送股及资本公积金转增。具体股权登记日和除息日尚未披露，半年度报告未经审计，相关最终数据以审计结果为准。来源：https://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?id=12442205&stockid=600150；https://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?id=12574423&stockid=600150；https://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?id=12574424&stockid=600150

4.6 总会计师因工作调整辞职，董事因退休辞职

2026年8月4日，公司公告称，总会计师王洁因工作调整辞去公司总会计师职务，辞职时间为2026年7月31日；辞职后继续担任全资子公司上海外高桥造船有限公司总会计师。公司表示其与董事会不存在意见分歧，辞职不会影响公司规范运作和正常经营，将尽快聘任新的总会计师。2026年8月7日，公司公告称，董事张健德因退休辞去董事、提名委员会委员及薪酬与考核委员会委员职务，辞职时间为2026年8月5日。公司表示其不存在未履行完毕的公开承诺，辞职未导致董事会低于法定人数，公司与其不存在意见分歧，并将按规定补选董事。新任总会计师及空缺董事的后续补位情况尚待披露。来源：https://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?id=12475226&stockid=600150；https://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?id=12480508&stockid=600150

4.7 近期未发现新的回购、主要股东增减持及重大并购重组公告

截至2026年9月12日，基于公司近期公告列表、上交所相关信息及主要公告数据库检索，未发现公司在2026年7月至2026年9月12日期间披露新的股份回购方案或回购实施公告；未发现控股股东、实际控制人或持股5%以上股东近期增持、减持的明确公告；2026年半年度报告显示前十名股东相关回购专户情况为“不适用”；未发现2026年9月期间新的重大并购、资产注入或重组公告。公司此前吸收合并中国重工的重大重组已于2025年完成。“未发现”不等于绝对不存在市场交易或非公告类股东持仓变化，仍需持续核查公司公告及上交所相关栏目。来源：https://money.finance.sina.com.cn/corp/go.php/vCB_AllBulletin/stockid/600150.phtml；<https://q.stock.sohu.com/cn/600150/bw.shtml>；<https://www.sse.com.cn/>

4.8 截至9月12日未检索到新的监管处罚、纪律处分或立案调查公告

截至2026年9月12日，未检索到针对中国船舶或其主要子公司的新的公开监管处罚、纪律处分或立案调查公告。近期相关监管及政策信息主要包括上市公司信息披露、财务报告和公司治理监管持续强化，以及绿色船舶、LNG双燃料船、汽车运输船和高端集装箱船需求相关的行业趋势。目前尚未发现2026年9月针对中国船舶的专门监管政策或定向支持文件。公司近期订单公告提示美元汇率、航运市场变化及合同履行周期较长等风险。

五、股价走势与技术面分析

5.1 价格概况

指标	数值
股票代码/简称	600150.SH，中国船舶
收盘价	39.75 元
涨跌额/涨跌幅	-1.07 元/-2.62%
当日开盘/最高/最低	39.50 元/40.00 元/38.90 元
成交量/成交额	183.28 万手/72.48 亿元
换手率	2.44%
总市值/流通市值	约 2991.43 亿元/约 2991.43 亿元
市净率	约 1.96 倍
动态市盈率/PE-TTM	约 15.03 倍/约 21.33 倍；两者统计口径不同，不宜混用
52 周高点/低点	42.94 元/29.67 元；高点日期为 2026 年 4 月 30 日，低点日期为 2026 年 3 月 27 日
当前价格位置	较 52 周高点低约 7.4%，较 52 周低点高约 34.0%；收盘价高于近一年约 95% 的交易日收盘价，处于近一年价格区间偏高位置
年内表现	前复权口径下，2026 年以来上涨约 20.86%；年内高点 42.94 元、低点 29.67 元
近期 20 个交易日不复权区间	最高价 41.18 元，最低价 32.59 元

5.2 技术指标

指标	数值	简要解读
MA5/MA10/MA20	39.51 元/37.18 元/35.49 元	收盘价高于三条均线，且 MA5>MA10>MA20，均线结构偏强；但股价较 MA10 高约 6.9%、较 MA20 高约 12.0%，短线相对中期均线已有明显偏离
MACD DIF/DEA/柱	1.44/0.76/1.37	MACD 位于零轴上方，DIF 高于 DEA 且柱值为正，趋势指标仍偏多
RSI6/RSI12/RSI24	73.5/72.3/64.5	RSI6 和 RSI12 高于 70，显示短线偏强并伴随一定超买特征；RSI24 仍处于相对强势区间
布林带上轨/中轨/下轨	40.52 元/35.49 元/30.46 元	股价位于中轨与上轨之间，距离上轨约 0.77 元；40.52 元附近构成短线重要压力区域
KDJ K/D/J	87.0/84.3/92.4	KDJ 处于高位区间，短线动能较强，但高位追涨后的波动风险有所增加
近期量价关系	9 月 4 日上涨 9.18%，成交	9 月 4 日上涨伴随显著放量，随后股价

指标	数值	简要解读
	额 123.93 亿元；9 月 11 日下跌 2.62%，成交额 72.48 亿元	继续上行；9 月 11 日高位回落且主力资金净流出，存在获利盘兑现压力
主力资金	9 月 11 日净流出约 4.81 亿元；近 10 个交易日合计净流入约 8.75 亿元	近 10 日累计资金仍为净流入，但主要受 9 月 4 日大额净流入拉动；单日主力资金数据更适合作为成交结构观察，不能直接等同于机构持仓变化

截至 2026 年 9 月 11 日收盘，中国船舶股价为 39.75 元，仍运行于 MA5、MA10 和 MA20 上方，均线呈多头排列，MACD 位于零轴上方，技术趋势整体偏强。与此同时，RSI6、RSI12 及 KDJ 均处于高位，股价接近布林带上轨 40.52 元，且当日高位回落、主力资金净流出约 4.81 亿元，说明短线强势与高位波动风险并存。当前重点观察 39.00~39.60 元支撑区域以及 40.50~41.20 元压力区域的有效性。

5.3 短线走势展望（未来一周，情景推演，仅供参考）

⚠ 风险提示：以下内容仅为基于截至 2026 年 9 月 11 日收盘数据、历史价格及技术指标的主观情景推演，不构成投资建议，也不是单点价格预测。

① 关键技术位置

位置	区间	说明
短期压力	40.50~41.20 元	依据布林带上轨 40.52 元、近期高位及 9 月 10 日盘中高点 41.18 元。若放量突破 41.20 元，可能打开向 52 周前复权高点 42.94 元附近寻找上方空间；若多次冲击未能突破，需关注高位震荡或获利回吐。
第一支撑	39.00~39.60 元	依据 MA5 39.51 元、9 月 11 日最低价 38.90 元及近期收盘价运行区域。若在该区间企稳，短线仍可能维持强势震荡；若收盘有效跌破 39 元，短线强势结构可能弱化。
强支撑	37.20~38.00 元	依据 MA10 37.18 元、9 月 7 日收盘价 38.38 元及 9 月 4 日大涨后的价格承接区域。若有效跌破该区间，可能进一步向 MA20 约 35.49 元或 9 月 4 日突破起点附近回撤。

② 未来一周情景（主观权重，非统计概率）

- 高位震荡整理（相对权重较高，约六成左右；为基于当前技术面和资金流向的主观启发式判断，不是统计概率）：价格区间为 39.00~40.80 元。触发条件是股价在 39 元上方获得承接，但暂时无法有效突破 40.50~41.20 元压力区，成交额回落至约 40 亿~70 亿元且主力资金流向反复。
- 偏弱下行（权重中等；为主观启发式判断，不是统计概率）：价格区间为 37.20~39.00 元。触发条件是股价跌破 39 元后无法快速收复，同时成交额放大至 80 亿~90 亿元以上且主力资金继续净流出，或船舶、军工板块同步调整。若 37.20 元附近也失守，技术结构可能由强势整理转向短线调整。

- 反弹走强（权重偏低至中等；为主观启发式判断，不是统计概率）：价格区间为 40.50~42.90 元。触发条件是股价重新站稳 40.50 元并放量突破 41.20 元，单日成交额达到或超过 90 亿元，且主力资金重新转为明显净流入。若进一步突破 42.94 元，则意味着价格接近或突破 52 周前复权高点。

③ 资金与流动性背景

截至 2026 年 9 月 11 日，换手率为 2.44%，成交额为 72.48 亿元。近 10 个交易日成交额约为 24.17 亿~123.93 亿元，9 月 4 日 123.93 亿元属于异常放量日；剔除该日后，日均成交额约 50.6 亿元，9 月 11 日 72.48 亿元高于近期普通交易日水平但未达到极端放量程度。主力资金近 10 个交易日合计净流入约 8.75 亿元，但 9 月 11 日单日净流出约 4.81 亿元，资金面并非单边持续流入。股东户数截至 2026 年 6 月 30 日约 61.39 万户，较 2026 年 3 月 31 日减少 109,061 户；该数据存在时点滞后，不能直接代表 2026 年 9 月 11 日的即时筹码结构。前十大流通股东数据来自 2026 年一季报，合计持股约 41.77 亿股、占流通股约 55.52%，主要由中国船舶集团体系内企业、国有资本投资基金及国有产业资本构成，香港中央结算有限公司持股约 2.27%；当期前十大流通股东名单中未见具体公募基金名称，但不代表公募基金等机构不存在持仓，且部分 ETF 及其他机构的历史持仓不能推断为截至 2026 年 9 月 11 日仍保持不变。上述季度股东数据可能已发生变化，实际筹码结构需以后续披露为准。

可核查的成交量确认信号：若股价尝试突破 40.50~41.20 元压力区时，单日成交额连续达到 90 亿元以上，并且主力资金同步由净流出转为净流入，可视为上攻获得成交量确认；若上涨过程中成交额持续低于约 50 亿元，则更接近缩量反弹或高位震荡，需观察突破有效性。

④ 关注要点（仅为观察思路，非操作指令）

- 观察 39.00~39.60 元区域能否提供短线承接；该内容为观察思路，非操作指令。
- 观察 40.50~41.20 元压力区是否出现放量突破；该内容为观察思路，非操作指令。
- 若跌破 37.20~38.00 元强支撑区，关注 MA20 约 35.49 元附近的下方支撑；该内容为观察思路，非操作指令。
- 观察突破时成交额能否连续达到 90 亿元以上，并与主力资金净流入同步出现；该内容为观察思路，非操作指令。

以上情景推演基于 2026 年 9 月 11 日收盘数据及历史价格、技术指标测算，短期股价还会受消息面、资金面、大盘环境等多重因素扰动，技术指标本身存在滞后性和局限性，不构成对未来实际走势的保证，也不构成买卖建议，请结合最新市场信息独立判断并自行承担投资风险。

六、行业格局与竞争对手分析

6.1 行业现状

全球船舶制造业高度集中于中国、韩国和日本。2025 年中国造船完工量 5369 万载重吨、新船订单量 10782 万载重吨、手持订单量 27442 万载重吨，分别占全球总量的 56.1%、69.0%和 66.8%，继续保持全球第一。行业竞争已从单纯低成本竞争转向大型船坞和总装能力、高技术船型设计建造、绿色燃料和低碳技术、船用设备国产化与供应链协同、批量化和智能化生产、全球船东渠道与融资、交付周期和售后服务等综合能力竞争。

6.2 竞争格局

- 2025 年中国造船业新船订单量同比下降 4.6%，但手持订单量同比增长 31.5%，显示短期新接订单存在波动，但存量订单仍较充足，产能利用率和未来交付具有支撑。
- 国内行业形成大型央企集团、地方国企船厂和民营船厂并存的竞争格局。

- 中国船舶重组中国重工后拥有七家重要船企，军民船、修船、海工和船舶配套业务均有布局，产品谱系和规模优势突出。
- 中船防务主要覆盖防务装备、船舶海工和新兴产业，在华南区域和防务装备领域具备竞争力，但整体规模和产品结构小于中国船舶。
- 扬子江船业是民营民用船舶制造代表，民船批量化建造、成本控制、市场化客户和外销能力较强，但不具备中国船舶同等规模的军工资产。
- 韩国 HD Hyundai、HD Korea Shipbuilding & Offshore Engineering 和 Hanwha Ocean 在大型 LNG 船、超大型集装箱船、海工装备和高附加值船型方面具有较强竞争力。
- 日本船企在散货船、节能船型、船舶设计和部分细分船型上仍有技术积累，但整体订单份额和产业规模已明显低于中国和韩国。

6.3 主要竞争对手

公司	定位	说明
中船防务（600685）	A 股/H 股上市的中船系船舶和防务装备企业	优势包括军用舰船、海警装备、公务船、支线集装箱船、中小型气体船、疏浚船和海工装备；与中国船舶同属中国船舶集团体系，存在产品和客户重叠，但中国船舶重组后规模、船型覆盖和大型船舶能力更强。
扬子江船业	新加坡上市的民营民用船舶制造商	优势包括民船批量化建造、成本控制、客户市场化和外销能力；适合作为民船制造效率、交付能力和经营机制的比较对象，但不包含中国船舶的军品和大型央企资源属性。
HD Hyundai Heavy Industries / HD Korea Shipbuilding & Offshore Engineering	韩国大型综合船舶和海洋工程集团	优势包括大型 LNG 船、超大型集装箱船、油轮、海工装备和高端船舶设计；在高端商船和海工领域与中国船舶直接竞争。
Hanwha Ocean	韩国大型商船、海工和防务船舶制造商	优势包括 LNG 船、海工平台、潜艇及军用舰船；在 LNG 船、海工装备和防务船舶领域与中国船舶存在较强国际竞争。
日本大型船舶企业	成熟船舶制造和船舶设计企业	优势包括节能船型、散货船、船舶设计、质量管理和部分细分市场；总体规模和订单份额弱于中国，但在节能、设计和部分细分船型上仍具有技术竞争力。

中国船舶的核心差异在于重组后形成覆盖军用舰船、主流商船、高端液化气船、大型邮轮、修船、海工和船舶配套的综合平台，规模和产品谱系明显领先于多数单一船厂。与中船防务相比，中国船舶在大型船舶、产品覆盖和综合规模上更突出；与扬子江船业相比，中国船舶兼具军工资产、央企资源和综合船海装备能力，但民船经营效率和盈利水平仍需结合产品结构比较；与韩国高端船企相比，中国船舶在规模、订单和供应链协同方面具有优势，韩国企业则在部分高端气体船、海工和防务船型上具有技术积累。

七、风险提示

- 北海造船厂检修货轮火灾事故造成 25 名失联人员均无生命体征，截至目前公司尚未披露具体财产损失、保险赔付、停工范围、责任认定及对年度业绩的量化影响，后续可能影响相关基地的生产安排、合同履约和赔偿支出。
- 公司 2026 年上半年业绩和毛利率改善高度依赖船舶造修及海洋工程业务，以及中高端船型和高价订单的交付兑现；若交付延期、建造效率下降或订单成本上升，手持订单金额未必能够按预期转化为收入和利润。
- 公司工业业务成本中原材料及外购设备合计占比约 64.30%，船价通常在签约时确定，而钢材、主机、辅机、导航通信设备等成本在建造期仍可能波动，公司对钢材和部分通用设备的短期成本转嫁能力有限，可能造成毛利率承压。
- 2026 年签订的 12 艘 LNG 双燃料集装箱船和 10 艘 LNG 双燃料汽车运输船均采用美元结算，履约期分别延续至 2030 年和 2031 年；汇率波动、船东信用及合同执行、交付进度和国际航运市场变化，可能影响最终盈利。汽车运输船合同未披露交易对方具体名称，相关船东信用质量和商业条款存在信息缺失。
- 公司订单快速上量会带来在建产品投入、关键设备预付款和供应链资金占用压力。2025 年经营活动现金流净额为 77.67 亿元且同比下降，预付款项中包含对集团体系内供应链企业的大额预付款，若生产节奏、客户付款或供应链协同不及预期，可能加大营运资金压力。
- 公司供应商集中度较高，2025 年前五名供应商采购额占年度采购总额 47.37%，关联方采购占 42.49%；关键主机、动力系统、钢材和其他设备供应若出现交付、质量或价格问题，可能对大型船舶和高技术船型建造进度产生影响。
- 2025 年吸收合并中国重工后，中国重工自 2025 年第三季度纳入合并范围，2025 年及 2026 年数据与此前年度不完全同口径可比；2026 年半年度报告未经审计，机构盈利预测区间也存在较大差异，历史增速和前瞻估值存在口径及兑现偏差风险。
- 截至 2026 年 9 月 11 日股价 39.75 元，较 52 周高点仅低约 7.4%，市净率约 1.96 倍、PE-TTM 约 21.33 倍；同时 RSI 和 KDJ 处于高位并接近布林带上轨，若业绩兑现、订单交付或行业景气不及预期，可能引发估值收缩和高位波动。

八、结论与展望

中国船舶的增长逻辑主要由重组后的规模与产业协同、较大手持订单、高端及绿色船型占比提升，以及造船价格、批量化建造和生产效率改善共同驱动。2026 年上半年业绩和现金流均明显改善，近期 LNG 双燃料集装箱船及汽车运输船合同进一步补充了中长期订单储备；机构对 2026 年至 2028 年归母净利润的预测区间分别约为 195 亿至 208 亿元、257 亿至 284 亿元和 313 亿至 360 亿元，但这些预测并非统一口径的一致预期。

未来业绩兑现仍取决于高价订单能否按计划交付、建造成本能否受控、毛利率能否维持以及手持订单向收入和利润的转化效率。公司当前 TTM 市盈率约 21.33 倍，按机构预测计算的 2026 年动态市盈率约 14.5 至 15.3 倍，估值对利润持续增长和毛利率扩张已有一定依赖；同时，北海造船火灾事故的后续调查与复工安排、美元合同履约及汇率变化，也将影响经营结果和市场预期。

数据来源

中国船舶工业股份有限公司 2025 年年度报告 — <https://static.cninfo.com.cn/finalpage/2026-04-30/1225261150.PDF>

中国船舶(600150)_公司公告_中国船舶：2022 年年度报告新浪财经_新浪网 — https://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?id=9152949&stockid=600150&utm_source=openai

中国船舶(600150)_公司公告_中国船舶：2023 年年度股东大会会议资料新浪财经_新浪网 — https://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?id=10272551&stockid=600150&utm_source=openai

中国船舶(600150)_公司公告_中国船舶：2024 年年度报告新浪财经_新浪网 —
https://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?id=11073042&stockid=600150

中船海洋与防务装备股份有限公司 2025 年年度报告摘要 —
https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202603271820812165_1.pdf?utm_source=openai

Yangzijiang Shipbuilding (Holdings) Ltd. —
https://www.yzjship.com/Upload/ueditor/files/2026-04-16/ANNUALREPORT2025-800a197145c944b6b1f93e7185339d06.pdf?utm_source=openai

Hanwha Ocean delivers 200th LNG carrier — https://www.hanwha.com/newsroom/news/press-releases/hanwha-ocean-reaches-world-first-milestone-with-200th-lng-carrier-delivery.do?utm_source=openai

中国船舶(600150)_公司公告_中国船舶：2026 年半年度报告摘要新浪财经_新浪网 —
https://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?id=12574421&stockid=600150&utm_source=openai

中国船舶上半年净利润同比增长 163.51% 手持船舶订单超 5000 亿元_东方财富网 —
https://finance.eastmoney.com/a/202608313860116686.html?utm_source=openai

中国船舶工业股份有限公司 2026 年第一季度报告 — https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202604291821761378_1.pdf?utm_source=openai

中国船舶(600150)_公司公告_中国船舶：2025 年年度报告摘要新浪财经_新浪网 —
https://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?id=12282274&stockid=600150&utm_source=openai

盈利预测 — https://webf10.gw.com.cn/SH/B16/SH600150_B16.html?utm_source=openai

2026 年半年报点评：高附加值订单加速兑现，盈利能力改善明显- 宏观研究报告_数据中心_东方财富网 —
https://data.eastmoney.com/report/info/AP202609031828956920.html?utm_source=openai

中国船舶(600150)-机构评级详细 — https://basic.10jqka.com.cn/mobile/600150/worth.html?utm_source=openai

中国船舶 (600150)股票预测和分析师评级 - 富途牛牛 — https://www.futunn.com/stock/600150-SH/forecast?utm_source=openai

中国船舶(600150)：预告上半年净利中枢同比+167% 略超市场预期_新浪财经_新浪网 —
https://vip.stock.finance.sina.com.cn/q/go.php/vReport_Show/kind/lastest/rptid/837356572572/index.phtml?utm_source=openai

中国船舶(600150)股票信息 - 数据平台 — https://data.agoer.com/cms/Index/detail?id=600150&utm_source=openai

中国船舶(600150)_公司公告_中国船舶：关于北海造船厂一货轮火灾事故有关情况的公告新浪财经_新浪网 —
https://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?id=12595872&stockid=600150

中国船舶(600150)_公司公告_中国船舶：关于公司下属子公司签订重大合同的公告新浪财经_新浪网 —
https://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?id=12567823&stockid=600150

中国船舶(600150)_公司公告_中国船舶：关于公司下属子公司签订重大合同的公告新浪财经_新浪网 —
https://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?id=12581370&stockid=600150

中国船舶(600150)_公司公告_中国船舶：关于控股子公司涉及仲裁结果的公告新浪财经_新浪网 —
https://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?id=12581369&stockid=600150

中国船舶(600150)_公司公告_中国船舶：2026 年半年度业绩预增公告新浪财经_新浪网 —
https://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?id=12442205&stockid=600150

中国船舶(600150)_公司公告_中国船舶：关于公司董事辞职的公告新浪财经_新浪网 —
https://money.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?id=12480508&stockid=600150

中国船舶(600150)公司公告_新浪财经_新浪网 —

https://money.finance.sina.com.cn/corp/go.php/vCB_AllBulletin/stockid/600150.phtml

中国船舶(600150.SH) 股票行情_历史数据_主力资金 - 大波浪数据 — <https://www.yyqyx.com/s/600150.SH>

中国船舶 sh600150 的股票股价,行情,直播,新闻,财报,数据 - 爱股票 — https://stock.aigupiao.com/code/sh600150?utm_source=openai

中国船舶(600150) 最新动态_F10_同花顺金融服务网 — https://basic.10jqka.com.cn/600150/?utm_source=openai

中国船舶(600150)-股本股东详细 — <https://basic.10jqka.com.cn/mobile/600150/holdern.html>

本报告由 AI 基于公开渠道信息自动检索、整理并生成，信息截至 截至 2026 年 9 月 11 日收盘；近期日 K 指标采用不复权口径，52 周高低点采用前复权口径，二者可能存在口径差异，可能存在时效性差异，具体数据请以公司正式公告及权威数据终端为准。本报告仅为信息整理与研究参考，不构成任何投资建议，投资者应独立判断并自行承担投资风险。