

安全事故波及鲁西化工：逾63亿重组计划暂停

本报记者 陈家运 北京报道

4月21日晚间，鲁西化工集团股份有限公司(以下简称“鲁西化工”，000830.SZ)披露，其子公司聊城鲁西双氧水新材料科技有限公司(以下简称“双氧水公司”)去年发生的“5·1”重大爆炸着火事故已有定论。山东省人民政府批复了事故调查报告，将此事故定性为“重大生产安全责任事故”，多人被建议追究刑事责任。

次日，鲁西化工股价下挫。截至2024年4月22日收盘，鲁西化工报收于10.47元，下跌2.06%。受事故波及，其吸收合并控股股东鲁西

子公司事故余波未了

事故发生后，国务院安委会决定对该起重大事故查处实行挂牌督办。

4月19日，山东省人民政府发布了关于《聊城鲁西双氧水新材料科技有限公司“5·1”重大爆炸着火事故调查报告》的批复。确认该事故为“重大生产安全责任事故”，并建议多名责任人追究刑事责任。此事造成10人死亡、1人受伤，直接经济损失达5445.31万元。

事故发生在2023年5月1日，双氧水公司的双氧水装置区发生了爆炸着火事故。

双氧水公司为鲁西化工全资子公司，成立于2019年8月19日，产品主要为双氧水，年产能达到40万吨，2022年其净利润亏损0.46亿元。鲁西化工原为山东聊城国资委旗下企业，公司控股股东为鲁西集团，鲁西集团于2020年加入中国中化，目前鲁西集团直接大股东是中化投资发展公司。

事故发生后，应急管理部网站于2023年5月24日发布了《重大生产安全事故查处挂牌督办通知书》，国务院安委会决定对该起重大事故查处实行挂牌督办。

事故原因与性质经调查认定，双氧水公司“5·1”重大爆炸着火事

集团重组方案暂时搁浅。同时，公司业绩也出现下滑。

对于此事对后期继续合并鲁西集团方案有何影响相关问题，鲁西化工证券部人士在接受《中国经营报》记者采访时表示，相关重组方案事宜的进展情况已通过公告进行了说明。

北京市京律师事务所高级合伙人、资本市场部主任毛伟律师向记者表示，该事件属于典型重大生产安全责任事故，已经不符合《上市公司重大资产重组管理办法》的规定，也不符合发行股份并购的基本条件了，至少得三年后才能再考虑重组事宜。

故是一起因对高浓度双氧水安全风险辨识不清、管控不力、违章操作，现场人员聚集造成的重大生产安全责任事故。并建议对鲁西化工及双氧水公司分别处200万元以上1000万元以下的罚款。建议追究刑事责任5人，建议移送司法机关追究刑事责任1人(均为双氧水公司人员，非上市公司高级管理人员)，同时建议企业层面给予党纪政务处分人员18人。

鲁西化工方面表示，公司已向承保财产一切险的保险公司申报理赔，本次事故涉及财产损失及人员伤亡在保险公司承保范围之内，公司已收到伤亡人员工伤保险、商业险及财产险等预赔付资金，财产险目前尚在核损中。目前，赔偿工作已经依法依规妥善完成。

据鲁西化工方面预计，本次事故不会对公司生产经营造成重大不利影响，事故涉及的双氧水装置尚未恢复生产，公司根据各级政府和职能监管部门要求，按程序依法依规办理双氧水部分生产装置复工复产手续。目前，园区内其他装置生产运行正常。

重组交易暂停

高梦涵表示，安全事故对鲁西化工的重组计划产生了显著的影响。

鲁西化工为中国中化下属的重要子公司。为充分发挥上市公司资本运作平台的效用，鲁西化工在2022年4月宣布，拟向鲁西集团全部股东发行股份对鲁西集团实施吸收合并。此次吸收合并完成后，鲁西集团将注销法人资格。

2022年11月，鲁西化工披露了具体的吸收合并方案，拟通过向鲁西集团的全部股东(中化投资、中化聊城、财信控股和聚合投资)发行股份的方式对鲁西集团实施吸收合并。本次交易完成后，鲁西化工为存续方，将承继及承接鲁西集团的全部资产、负债、人员、业务、合同及其他一切权利与义务。经各方协商确定，鲁西集团100%股权的最终交易价格为63.95亿元。

对此，中研普华研究员高梦涵告诉记者，首先，鲁西化工拟定的吸收合并计划是为了贯彻落实《中共中央、国务院关于深化国有企业改革的指导意见》的重要举措。旨在通过这一举措，公司将能够进一步提高国有资本配置和运营效率，增强国有经济活力，提升存续公司整体竞争实力，实现国有资产保值增值。其次，鲁西集团作为鲁西化工的大股东，其合并有利于鲁西化工统一资产、知识产权等，减少上市公司对鲁西集团的依赖，实现更为高效和统一的运营管理。

此外，高梦涵进一步指出，合并后的公司可以更好地整合资源，实现业务协同和规模效应，提高公司的市场竞争力和盈利能力。吸收合并也是鲁西化工战略发展的一部分，有助于公司在未来实现更广阔的市场拓展和业务发展。

2023年4月，中国证监会批



4月21日晚间，鲁西化工披露，其子公司双氧水公司去年发生的“5·1”重大爆炸着火事故已有定论。图为中国国际化工展上的鲁西化工展台。视觉中国/图

复同意了上述交易事项。

然而，在此次重组按部就班地进行之时，2023年5月1日，双氧水公司发生了爆炸事故。

此后，重组进展一直停滞。直到4月16日晚间，鲁西化工披露，关于公司发行股份吸收合并控股股东鲁西集团一事，中国证监会的批文到期失效。

鲁西化工方面解释称，因鲁西化工子公司发生事故，为保护公司及投资者、吸收合并交易对手方及交易标的合法权益，根据《深圳证券交易所上市公司重大资产重组审核规则》第五十五条：“中国证监会作出注册决定后至本次交易实施完毕前，发生重大事项，可能导致上市公司本次交易不符合重组条件或者信息披露要求的，上市公司应当暂停本次交易”的相关规定，本次事故导致本次吸收合并交易暂停。

同时，鲁西化工方面表示，目前公司生产经营正常，本次批文到期失效不会对公司的生产经营

活动造成重大影响。一旦事故调查结果明确且符合重组条件，公司将持续推进吸收合并工作。

时隔数日后，事故相关调查就有了进展。

4月21日晚间，鲁西化工公告称，山东省人民政府于4月19日发布了关于《聊城鲁西双氧水新材料科技有限公司“5·1”重大爆炸着火事故调查报告》的批复。将此事故定性为“重大生产安全责任事故”。

对此，毛伟告诉记者，根据《上市公司重大资产重组管理办法》的规定，出了这样的安全事故，对公司的声誉、股价都有负面影响，而且由于公司被处罚，有人员被追究刑事责任，这就是重大违法违规行为。公司收入和利润大幅下降，已经不符合管理办法的规定，也不符合发行股份并购的基本条件了，至少得三年后才能再考虑重组事宜。

1月26日，鲁西化工发布业绩预告，预计2023年归属于上市

公司股东的净利润7.8亿元-8.8亿元，同比下降72.11%-75.28%。

对于业绩变动的主要原因，鲁西化工方面表示，报告期内，受石油价格波动、化工产品市场竞争加剧等因素影响，公司化工产品下游需求不佳，部分产品价格同比下降幅度大于对应原料价格下降幅度，叠加公司子公司发生安全事故，影响园区整体运行负荷。

高梦涵表示，安全事故对鲁西化工的重组计划产生了显著的影响。尽管鲁西化工方面表示，对于吸收合并事宜受搁置，公司目前生产经营正常，本次批文到期失效不会对公司的生产经营活动造成重大影响。然而，2023年鲁西化工发布的业绩预告也出现大幅下滑。由此可见，事故的严重性和影响范围使得投资者和市场对鲁西化工的未来发展持谨慎态度，公司的股价和市场形象已经产生一定的负面影响，将进一步加剧投资者和市场的担忧，使得重组计划的推进更加困难。

“氢能第一股”亏损背后：氢企为何盈利难？

本报记者 李哲 北京报道

近年来，氢能概念火热，但站上风口，“猪”却未能起飞。

从业绩表现来看，氢企2023年

短期盈利难

近日，亿华通披露的2023年财务数据显示，实现营业总收入8.0亿元，同比增长8.48%；归属于母公司所有者的净利润亏损2.26亿元，同比减少35.58%；扣非净利润亏损2.74亿元，同比减少48.16%。

对于业绩变动，亿华通方面表示，持续加大研发投入进行产品技术升级迭代及应用场景的拓展，同时，随着经营规模扩大以及为把握住燃料电池市场规模化发展机遇，公司在人才储备及队伍搭建等方面的投入增加。此外，2023年亿华通销售回款同比减少，基于谨慎性考虑，加大计提了应收款项的预期信用风险损失。

记者注意到，亿华通自2020年上市以来一直未能实现盈利，净利润亏损逐年扩大。

“主要是销量比较低，研发成本就没法摊平，公司又要持续研发投入，亏损在所难免了。”亿华通证券部人士向记者说道，“预计短期内恐怕很难实现盈利，这个市场的培育周期比较长。”

于2023年12月登陆港股的国鸿氢能，业绩表现也难言乐观。2023年，国鸿氢能实现营业收入约7亿元，同比减少约6.4%，净利润亏损4.04亿元，同比下滑47.92%。国鸿氢能的营收在2023年迎来近3年来首次下降。

国鸿氢能方面表示，收入减少主要有三个原因，一是集团所处的

成绩单并不亮眼。其中，“氢能第一股”亿华通(688339.SH, 02402.HK)在2023年仍未实现盈利。登陆港股后首次披露年报的国鸿氢能(09663.HK)也迎来近三年的营

收下滑。

事实上，如今的氢能产业仍处在发展的早期阶段，氢企短期内盈利难成为普遍现象。

亿华通证券部人士向《中国

经营报》记者表示：“参照锂电池产业链的发展，经历了大约10年的培育周期。氢能的产业链更长，应用范围更广，时间或许会更长。”



北京大兴国际氢能示范区亿华通厂区。

视觉中国/图

点，推动交通、工业等用能终端和高耗能、高排放行业绿色低碳转型。同时，明确氢能是战略性新兴产业的重点方向，是构建绿色低碳产业体系、打造产业转型升级的新增长点。

《规划》提出了氢能产业发展各阶段目标：到2025年，基本掌握核心技术和制造工艺，燃料电池车辆保有量约5万辆，部署建设一批加氢站，可再生能源制氢量达到10万-20万吨/年，实现二氧化碳减排100万-200万吨/年。到2030年，形成较为完备的氢能产业技术创新体系、清洁能源制氢及供应体系，有力支撑碳达峰目标实现。到2035年，形成氢能多元应用生态，可再生能源制氢在终端能源消费中的比例明显提升。

此外，部分地方政府也在积极推动氢能产业落地。《2023中国氢能产业发展年报》显示，截至2023年12月25日，合计收录地方政府发布的氢能政策438项，这些政策涉及发展规划、财政支持、项目支持、管理办法等多个类别。

华福证券研报提到，我国燃料电池车辆2015年至今累计销量约1.8万辆，位列全球前三，预计2025年完成5万辆推广目标差距不大，仍将带动一定规模的相关核心零部件和上游氢源需求。

至于氢能企业何时能够走过这段艰难的起步阶段，上述亿华通人士指出：“参照锂电池产业链的发展，经历了大约10年的培育周期，氢能的产业链更长，应用范围更广，时间或许会更长。”

上游难题待解

事实上，从全球范围来看，在推进绿氢技术发展的过程中，面临着共性挑战。其中，氢能生产成本较高、市场需求不足以及基础设施建设短缺正制约着氢能产业的发展。

其中，加氢基础设施和氢气供应的缺乏正在损害曾经蓬勃发展的韩国氢燃料电池汽车市场。韩国分析机构SNE Research统计数据显示，2023年1月-7月期间，韩国乘用车燃料电池汽车的销量同比下降了38%，同期全球的降幅约为9.6%。

“随着市场需求的增加可以摊平公司成本，目前制约氢能产业普及的关键还是在上游。”上述亿华通人士说道。

值得欣慰的是，国内已经意识到了基础设施建设对氢能产业的重要性，一系列政策的出台正在推动相关企业积极布局。

中国石化董事长马永生表示，氢能产业是我国新兴产业和未来产业的重点发展方向，是发展新质生产力的重要方向之一。2023年以来，中国石化全力推进各项任务，国内氢能关键装备研发制造水平稳步提升，电解槽等装备制造成本下降30%左右，供应商发展到300余家，燃料电池系统成本较2020年下降近80%。

4月9日上午10点，两台氢能重卡从北京市大兴区青云店油氢合建站出发，4月11日下午3点到达上海市青浦区青卫油氢合建站，全程约1500公里，跨越京津冀鲁苏沪6个省市，沿途在7座加氢站加氢补能。这是

我国氢能车辆首次大范围、长距离、跨区域的实际运输测试。

为了实现长距离、跨区域氢能运输，中国石化依托传统加油站网络优势，布局加氢站网络。此前已初步实现京津、成渝、沪嘉甬、济青和汉宜高速氢能通车，最长距离约350公里。

中国石化方面表示，已建成氢燃料电池供氢中心11个、加氢站128座，基本覆盖了“3+2”氢燃料电池示范城市群，成为全球运营加氢站最多的企业。下一步，中国石化将继续积极响应国务院国资委“氢能高速”倡议，联合整车企业、氢燃料电池系统企业、大型物流企业、氢能源及加氢站运营企业等，逐渐连点成线、连线成面，巩固和完善氢能产业供应链网络，持续探索可推广、可持续的商业模式。

目前，中国石油也在氢能产业积极探索。记者从中国石油方面获悉，其近日成功在玉门油田投产了首个规模化可再生能源制氢项目。该项目所生产的氢气纯度高达99.99%，通过输氢管道和管式槽车等方式，高效送至玉门油田炼化总厂等企业，实现了从生产到利用的完整链条。

中国石油方面介绍称，这一可再生能源制氢示范项目自2023年8月8日开工以来，已建设成包括三套1000标准立方米/小时碱性电解槽和一套质子交换膜在内的制氢站，年产氢气能力高达2100吨。截至3月20日，该项目已累计销售氢气超过4万标准立方米。