

“中国神船”启航

本报记者 庄灵辉 卢志坤 北京报道

“南北船”合并五年后，国内将再现两大“巨轮”合并情形。

日前，中国船舶集团旗下两大千亿级旗舰上市公司同时发布公告，中国船舶重工股份有限公司(601989.SH，以下简称“中国重工”)与中国船舶工业股份有限公司(600150.SH，以下简称“中国船舶”)正在筹划合并交易，计划由中国船舶通过向中国重工全体股东发行A股股票的方式换股吸收合并中国重工。

《中国经营报》记者注意到，2019年“南北船”合并时，被誉为“中国神

船”，业内普遍认为后续仍将进行系列调整，除集团人事及职能等常规调整外，旗下各大上市公司的同业竞争及具体定位等也需进一步优化。此次两大上市公司筹划合并，正是此前“南北船”合并事项的延续与深化。

“此次不是简单的合并，而是经济布局、结构调整与战略性重组。”国企改革与发展研究专家李锦向记者表示，此次两家企业筹划合并，是央企结构调整的大动作，能够优化上市公司经营结构，增强其在资本市场的影响力，也充分展现着国资央企专业重组整合与资本市场整合的趋势与方向。



当地时间9月3日，在德国汉堡“SMM 2024”船舶制造工业展开幕当天，参观者在中国船舶集团(CSSC)的展位周围。

“南北船”合并延续与深化

五年前，“南北船”合并事件引发行业内外广泛关注。

实际上，“南北船”合并也是“分久必合”事项，两家公司是1999年由原中国船舶工业总公司拆分而成。

其中，原中国船舶重工集团公司俗称“北船”，旗下有中国重工、中国动力(600482.SH)、中国海防(600764.SH)、中国应急(300527.SZ)、久之洋(300516.SZ)、中船汉光(300847.SZ)等上市公司；原中国船舶工业集团公司俗称“南船”，旗下有中国船舶、中船防务(600685.SH)及中船科技(600072.SH)等上市公司。

2019年，拆分20年后，“南北船”实施联合重组，两家公司整体划入中国船舶集团。随后两年，上述上市公司悉数纳入中国船舶集团，“中国神船”实力持续增长。

“南北船”合并时，业内普遍认为，“南北船”合并后，除将对集团人事、组织架构及职能部门等进行常规调整外，后续仍将进行系列调整，其中进一步优化各公司定位及同业竞争等问题将是重要方向。因此，此次中国船舶与中国重工筹划的合并事项，业内也认为是五年前“南北船”合并事项的延续与深化。

“两个上市公司均是此前‘南北船’旗下核心上市公司，此次若能成功整合，新公司总资产将接近4000亿元，年收入超过1000亿元，将成为

全球最大的船舶制造上市公司。”标普信评工商企业评级部总监张任远向记者表示，此次两大公司合并是对此前“南北船”合并的延续和深化，若能合并成功，将有利于中国船舶集团更加高效地整合配置集团内资源，强化全球竞争力。

“可以明确的是，此次不是简单的合并，而是经济布局、结构调整与战略性重组。”李锦也表示，此次重组若能成功，存续上市公司产能规模绝对没有扩大，但调配的可控性加强，这样更加有利于优势互补，优化资源调配，实现做优做强目标。

记者了解到，在重组公告披露前，中国船舶与中国重工股价均出现较大幅度下跌。重组公告发布于9月2日晚间，当天的股票交易时段，两家公司股价跌幅较大。截至9月2日收盘，中国重工股价下跌6.39%，收于4.98元/股；中国船舶下跌9.04%，收于34.90元/股。

对此，中国船舶相关人士回复投资者关注时表示，不太清楚股价下跌的原因，目前公司生产经营情况一切正常；公司上半年业绩良好，主要财务指标同比均有增长。

实际上，当天开盘，“中船系”公司股票就出现波动，上述不少上市公司股价震荡走低。至当日收盘，久之洋下跌5.35%，中船科技下跌4.34%，中国动力下跌5.17%，中船防务下跌6.53%。

王健林“援军”到场

本报记者 吴静 卢志坤 北京报道

随着新股东的加入，万达集团的“援军”正式到达。

近日，《中国经营报》记者从天眼查信息了解到，9月2日，大连新达盟商业管理有限公司(以下简称“大连新达盟”)发生工商信息变更，公司注册资本由162.1亿元变更为405.17亿元，投资总额变更为513.15亿元。企业类型从其他有限责任公司变更为有限责任公司(外商投资、非独资)。

此外，公司股东在原有的大连万达商业管理集团股份有限公司(以下简称“大连万达商管”)和大连万裕企业管理有限公司(以下简称“大连万裕”)以外，新增太盟、中信、阿布扎比投资局，以及苏州国资旗下的晨兴资本等。企业法定代表人、董事长也从肖广瑞变更为黄德炜。

从最新备案的高级管理人员名单来看，董事会成员扩充至13人。其中韩旭、黄国斌、何其聪、肖广

瑞、张春远均为万达系高管；董事长黄德炜则为太盟投资合伙人兼太盟中国总裁。

据了解，新达盟成立于今年1月份，是大连万达商管旗下新的轻资产平台。此前，万达集团曾极力推动旗下商管板块子公司上市。

2014年12月23日，当时还未更名的万达商业在港交所主板挂牌上市。但上市不久，万达集团实际控制人王健林认为万达商业公司被低估，万达集团有意推动其在A股上市。2015年9月，万达商业向证监会递交招股书，正式开启回A之路。

随后，王健林在2016年9月将万达商业私有化。2018年1月，其开始备战A股IPO，当年万达商业也随之更名为大连万达商管。

2021年3月，大连万达商管苦等几年后，宣布撤回A股IPO申请。同时，其对旗下轻资产相关资源进行重组，并于2021年3月下旬成立珠海万达商管集团股份有限公司(以下简称“珠海万达商管”)，

成为向港股冲击上市的新主体。

2021年7至8月，珠海万赢企业管理有限公司(万达商管集团全资子公司)、万达商管集团及珠海万达商管与腾讯、阿里、碧桂园、PAG(太盟投资集团)等22家投资者签订股份转让协议，22家机构投资者合计持股约21.17%，当时珠海万达商管获得约380亿元的融资。

根据当时的对赌协议，若珠海万达商管2023年年底未能成功上市，22家投资者可要求万达按照8%的年收益率，回购总额300亿元的股权。

不过，因融资环境和房地产市场变化，去年珠海万达商管第四次递交的招股书再次失效。

据了解，去年11月中旬时，据彭博社消息，珠海万达商管拟向投资者在四年内分期偿还300亿元股权回购款，同时提供珠海万达商管超过20%的股权作为抵押。不过，这一初步建议当时并未被投资者采纳。

去年12月12日，就在对赌大限将至之际，万达集团方面对外宣称，与此前的投资者PAG签署新投资协议，PAG携其他投资者对珠海万达商管进行再投资，成立新的投资平台新达盟。

根据当时万达集团对外透露的消息，珠海万达商管上市对赌协议所涉及的约380亿元债务得以暂时化解，但代价是万达集团对商管板块的轻资产管理平台持股比例从超78%降至40%，PAG和数家现有及新进投资者股东总计持股上升至60%。

据了解，新老股东们在新达盟进行股权重新分配，后续珠海万达商管将成为新达盟旗下的子公司。据了解，珠海万达商管是国内最大的商业地产管理公司，目前管理着近500家大型商场。

今年3月底时，大连万达商管与太盟投资集团、中信资本、Ares Management旗下基金(Ares)、阿布扎比投资局(ADIA)旗下全资子公司Platinum Peony和穆巴达

拉投资公司(Mubadala Investment Company)正式签署投资协议，5家投资方联合向大连新达盟商业管理有限公司投资人民币约600亿元，合计持股60%，大连万达商管持股40%。

在上述签约仪式上，万达集团董事长王健林并未现身，代表万达集团致辞的高管分别是万达集团总裁齐界、万达集团副总裁何其聪和万达商管集团总裁肖广瑞。若按照3月PAG等投资者的投资额估算，新达盟估值约为1000亿元。

不过，在3月底签署完协议后，有知情人士透露，该笔资金预计在二季度到账，但至6月底时资金尚未到账，其间，新达盟的股权也曾多次被冻结。

此外，万达集团今年以来仍在不断出售资产。据不完全统计，自2023年以来，万达集团已累计出售超过20座万达广场，仅今年7月就出售了3座万达广场。市场曾一度猜测此次投资恐

再现“强强联合”

五年前，“南北船”合并被称为“强强联合”，由此诞生了中国船舶集团这一“中国神船”。

五年后，两大上市公司是“南北船”合并后中国船舶集团最大的一次资产整合，被外界视为再一次“强强联合”，强化集团资源调配能力的同时，也展现着央企整合的新趋向。

此次筹划合并的两家公司都是市值超过千亿元的大型船舶企业。截至重组消息披露当日收盘，中国船舶和中国重工的市值分别为1560.88亿元和1135.54亿元。

“这是近十年A股资本市场最大规模并购交易。”李锦表示，此次重组完成后，存续上市公司将成为资产规模、营业收入规模、手持船舶订单数均领跑全球的世界第一大旗舰型造船上市公司。

各项数据也验证着这一说法。今年上半年，中国船舶与中国重工均实现营收净利双增，造

船业务交付及在手订单量也均实现增长。

其中，中国船舶交付的民品船舶数量和单船平均价格同比提升，完工交付民品船舶48艘/403.45万载重吨，较上年同期多一次“强强联合”，强化集团资源调配能力的同时，也展现着央企整合的新趋向。

同期，中国重工共承接民品订单68艘、1167.1万载重吨、436亿元，分别同比增长83.8%、230.6%、130.2%；共完工民品26艘、277.3万载重吨(同比下降7.1%)、84.3万修正总吨(同比上涨10.5%)。

截至2024年6月底，中国船舶累计手持民品船舶订单322艘/2362.18万载重吨/1996.39亿元；中国重工海洋运输装备业务手持订单216艘、2878.3万载重吨，手持订单中，中高端、绿色船型占比持续提升。

“此次两家公司筹划合并，分量重，是中央企业结构调整的大动

规范同业竞争

与五年前“南北船”事项类似，统筹强化企业竞争力的同时，此次合并还意在规范同业竞争问题。

两家公司在公告中均明确，筹划此次交易是为进一步聚焦国家重大战略和兴装强军主责主业、加快船舶总装业务高质量发展、规范同业竞争、提升上市公司经营质量。

“消除和避免同业竞争实现优势互补，是‘南北船’合并同时也是此次上市公司筹划合并的内在动力。”李锦认为，“南北船”本身在不少领域就存在着重复投资问题，几年下来并没有彻底解决。

“通过类似合并的方式，来完成有关资产和业务的专业化整合，消除和避免同业竞争。”李锦表示，两家公司重组也将整合两家企业的优势科研生产资源

和供应链资源，促进造船先进技术的深度融合升级，稳妥推进符合注入上市公司的相关资产及业务整合以解决同业竞争问题。

此前，“北船”偏军工生产，侧重船舶设计与配套；“南船”民品居多，侧重船舶制造，但两者仍存在船舶总装、动力等部分业务领域重合及同业竞争等问题。此次中国船舶及中国重工这两大上市公司的情况也与此类似。

从主业来看，两大上市公司均涉及造船业务，且均涉及军品及民品。

其中，中国船舶的造船业务主要涉及军用舰船、各类特种船舶、大型/超大型集装箱船、液化气船、大型邮轮、散货船、公务执法船等。中国重工的造船业务则主要涉及航空母舰、水面舰艇、常规动

力潜艇、军辅船、公务执法装备等军品，及散货船、集装箱船、油船、气体船、海工船、科考船等民品。

今年上半年，中国船舶主业产品中，船舶造修及海洋工程营收占主营业务收入比例超97%，机电设备营收占比约2.5%。

同期，中国重工主业产品中，海洋运输装备板块业务营收占主营业务收入比例约37.87%，舰船配套及机电装备板块业务主营业务收入占比20.88%，海洋防务及海洋开发装备板块业务占比15.66%，深海装备及舰船修理改装板块业务占比14.83%，战略性新兴产业及其他板块业务占比10.76%。

“围绕‘南北船’旗下上市公司，预计后续资产重组的具体方案将主要针对船舶总装平台及动力两大业务进行整合。”李锦表

示，此次中国船舶与中国重工筹划合并主要涉及船舶总装平台业务的整合，后续可能还将吸收合并中船防务，同时注入接船质量较好的未上市公司沪东中华，并逐步剥离不良资产等。

“动力业务的整合则可能将涉及动力业务的剥离及整体并入中国动力，使该公司成为动力和配套业务的平台。”李锦表示。

“本次重组完成后，存续上市公司将成为资产规模、营收规模、手持船舶订单数均领跑全球的旗舰型造船上市公司。”李锦认为，此次重组后，存续上市公司将凭借强大的科研创新实力、先进的管理水平、精湛的制造工艺、丰富的产品线，抓住行业机遇，提升公司在全球市场的影响力，持续引领全球船舶工业发展。

“第二个阶段是整合，即把已经成熟运作的业务相同的不同集团整合为更加强大的集团公司。”张任远表示，此举主要是在市场化经营的前提下，更加优化资源配置，减少不必要的同业竞争和“内耗”，进一步推动国有企业做大做强。

“第一个阶段是拆分，即在政企分开过程中，将大集团拆分为多个国有企业。”张任远指出，拆分旨在增加市场竞争，推动企业市场化经营，提高国有企业竞争力。

“第二个阶段是整合，即把已经成熟运作的业务相同的不同集团整合为更加强大的集团公司。”张任远表示，此举主要是在市场化经营的前提下，更加优化资源配置，减少不必要的同业竞争和“内耗”，进一步推动国有企业做大做强。

“动力业务的整合则可能将涉及动力业务的剥离及整体并入中国动力，使该公司成为动力和配套业务的平台。”李锦表示。

“本次重组完成后，存续上市公司将成为资产规模、营收规模、手持船舶订单数均领跑全球的旗舰型造船上市公司。”李锦认为，此次重组后，存续上市公司将凭借强大的科研创新实力、先进的管理水平、精湛的制造工艺、丰富的产品线，抓住行业机遇，提升公司在全球市场的影响力，持续引领全球船舶工业发展。

在牢牢把握深化国资国企改革的总体目标、根本要求、鲜明导向、重点任务及政治原则等五方面贯彻落实相应部署。

其中，鲜明导向方面主要是要加快形成同新质生产力更相适应的生产关系。具体要把握新一轮科技革命和产业变革大势，适应人民群众新期待和市场需求新变化，加快企业组织形态、经营机制、管理体系的变革等。

就此次重组事宜，记者致电中国重工采访，对方表示相应事项均以公告为准。此外记者致电致函中国船舶采访，对方表示已反馈至领导，会尽快回复。截至发稿，记者未获回复。