

中国船舶重组方案出炉 超1100亿元吸收合并中国重工

本报记者 庄灵辉 卢志坤 北京报道

A股上市公司有史以来规模最大的吸收合并交易预案出炉。

9月18日晚间，中国船舶

换股比例1:0.1335

中国船舶的换股价格为37.84元/股，中国重工的换股价格为5.05元/股，均高于停牌前双方的股票价格。

因筹划此次交易，两大公司于今年9月3日开市起停牌，至此复牌未超10个交易日。

根据此次双方披露的交易预案，中国船舶将向中国重工全体换股股东发行A股股票，交换该等股东所持有的中国重工股份。

经双方协商，本次换股吸收合并中，中国船舶和中国重工的换股价格按照定价基准日前120个交易日的股票交易均价确定，并由此确定换股比例。

其中，中国船舶的换股价格为37.84元/股，中国重工的换股价格为5.05元/股，均高于停牌前双方的股票价格。

照此计算，中国重工与中国船舶

(600150.SH)与中国重工(601989.SH)双双发布公告称，将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，完成后中国重工将终止上

市并注销法人资格，中国船舶成为存续公司。两家公司于9月19日复牌。

《中国经营报》记者注意到，根据双方已披露的预案，此次换股合

并中，中国重工的股票交易均价确定为5.05元/股，每1股中国重工股票可换得0.1335股中国船舶股票，目前中国重工的总股本为228.02亿股，此次交易总价将超1100亿元。

成后，中船工业集团持有存续公司的股份数量约为20.07亿股，持股比例为26.71%，仍为存续公司的控股股东。中国船舶集团合计控制存续公司的股份数量约为37.05亿股，控股比例为49.29%，为存续公司的实

际控制人。

因此，本次交易完成后，存续公司的控股股东仍为中国船舶集团，实际控制人仍为中国船舶集团，最终控制人仍为国务院国资委，均未发生变更。

此次两大上市公司重组，瞄准的则是高端市场。

“国家相关部门相继出台政策支持船舶工业转型升级需求，全面推动船舶制造业高端化、绿色化、智能化、数字化、标准化发展。我国造船行业发展迎来重要机遇。”双方在预案中均表示，存续公司将紧抓船舶制造行业转型升级和景气度提升机遇，打造建设具有国际竞争力的世界一流船舶制造企业。

“公司发挥合并双方协同效应，实现优势互补，聚焦价值创造，提高经营效益、提升品牌溢价，有效提升存续公司核心功能、核心竞争力。”“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，公司与中国重工正在筹划本次交易。”在不久前的业绩会上，中国船舶回复投资者提问时表示，从行业影响力看，重组后的公司将凭借强大的科研创新实力、先进的管理水平和精湛的制造工艺、丰富的产品结构和生产线，抓住行业机遇，提升全球行业影响力，持续引领全球船舶工业发展，为

营效益、提升品牌溢价，有效提升存续公司核心功能、核心竞争力。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

和提升产业链整体竞争优势，形成产品多样化、建造数字化、产业绿色低碳化的高质量发展格局。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

市并注销法人资格，中国船舶成为存续公司。两家公司于9月19日复牌。

《中国经营报》记者注意到，根据双方已披露的预案，此次换股合

单位：万元			
项目	资产总额	营业收入	资产净额
被吸收合并方（中国重工）	19754463.92	4669382.48	8322357.14
交易金额			11515027.84
吸收合并方（中国船舶）	17783216.86	7483850.44	4834859.17
被吸收合并方/吸收合并方	111.08%	62.39%	172.13%
交易金额/吸收合并方	64.75%	-	238.17%
《重组管理办法》规定的重大资产重组标准	50%	50%且>5000万元	50%且>5000万元
是否达到重大资产重组标准	是	是	是

注：上表中净资产净额取最近一个会计年度经审计合并报表归属于母公司所有者净资产。

根据《重组管理办法》，本次交易构成中国船舶的重大资产重组。

中国船舶与中国重的相关资产情况。 图片来源：公司公告

成后，中船工业集团持有存续公司的股份数量约为20.07亿股，持股比例为26.71%，仍为存续公司的控股股东。中国船舶集团合计控制存续公司的股份数量约为37.05亿股，控股比例为49.29%，为存续公司的实

际控制人。

因此，本次交易完成后，存续公司的控股股东仍为中国船舶集团，实际控制人仍为中国船舶集团，最终控制人仍为国务院国资委，均未发生变更。

此次两大上市公司重组，瞄准的则是高端市场。

“国家相关部门相继出台政策支持船舶工业转型升级需求，全面推动船舶制造业高端化、绿色化、智能化、数字化、标准化发展。我国造船行业发展迎来重要机遇。”双方在预案中均表示，存续公司将紧抓船舶制造行业转型升级和景气度提升机遇，打造建设具有国际竞争力的世界一流船舶制造企业。

“公司发挥合并双方协同效应，实现优势互补，聚焦价值创造，提高经营效益、提升品牌溢价，有效提升存续公司核心功能、核心竞争力。”“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，公司与中国重工正在筹划本次交易。”在不久前的业绩会上，中国船舶回复投资者提问时表示，从行业影响力看，重组后的公司将凭借强大的科研创新实力、先进的管理水平和精湛的制造工艺、丰富的产品结构和生产线，抓住行业机遇，提升全球行业影响力，持续引领全球船舶工业发展，为

营效益、提升品牌溢价，有效提升存续公司核心功能、核心竞争力。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

和提升产业链整体竞争优势，形成产品多样化、建造数字化、产业绿色低碳化的高质量发展格局。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

“通过本次交易，中国船舶、中国重工下属船舶制造、船舶维修业务统一整合并入中国船舶，有利于规范同业竞争，维护上市公司及中小股东利益。”双方在此次预案中也均表示，2019年中船工业集团和中船重工集团联合重组后，中国船舶、中国重工均为中国船舶集团控制的下属上市公司，在船舶制造、维修领域业务重合度较高，构成同业竞争。

打造全球一流造船厂

中国船舶在近日业绩会上表示，在本轮船舶行业复苏背景下，中国船舶、中国重工顺周期启航，坚定切入“高、精、尖”高端船舶产品细分市场。

对于本次交易目的，双方在预案中均表示，要抓住行业机遇，打造建设具有国际竞争力的世界一流船舶制造企业。

“存续公司将紧抓船舶制造行业转型升级和景气度提升机遇，打造建设具有国际竞争力的世界一流船舶制造企业。”双方在预案中表示，本次交易从合并双方发展战略出发，通过核心资产及业务的专业化整合以及技术、人员、生产能力、客户、品牌、供应链等核心资源协调，充分发挥合并双方协同效应，实现优势互补，聚焦价值创造，提高经营

效益、提升品牌溢价，有效提升存续公司核心功能、核心竞争力。

“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，公司与中国重工正在筹划本次交易。”在不久前的业绩会上，中国船舶回复投资者提问时表示，从行业影响力看，重组后的公司将凭借强大的科研创新实力、先进的管理水平和精湛的制造工艺、丰富的产品结构和生产线，抓住行业机遇，提升全球行业影响力，持续引领全球船舶工业发展，为

双瑞股份IPO：资金拆借频繁 土地闲置成谜

本报记者 王登海 西安报道

作为中国船舶集团有限公司的成员企业，中船双瑞(洛阳)特种装备股份有限公司(以下简称“双瑞股份”)当前正致力于上市准备，以期在资本市场上获得新的发展机会。

《中国经营报》记者观察到，2021年至2023年，双瑞股份营业收入连续三年实现增长，分别达到12.62亿元、13.36亿元和16.11亿元，净利润

应收账款增加

双瑞股份前身是洛阳双瑞特种装备有限公司，设立于2005年，由七二五所下辖的八室(铸锻钢)、十室(膨胀节及压力容器)、十二室(桥梁支座)组建而成。

资料显示，目前，双瑞股份共有16名股东，其中洛阳双瑞科技产业控股集团有限公司(以下简称“双瑞科技”)持54.53%的股份，为公司控股股东，中国船舶集团通过双瑞科技、武汉船机、青岛双瑞、厦门双瑞、双瑞控股、中船天津资本、七二五所合计间接持有公司71.07%股份，为公司的实际控制人。

招股书显示，双瑞股份是一家专业从事桥梁安全装备、管路补偿装备、特种材料制品、高效节能装备、能源储运装备相关产品的研发、制造、销售的重点高新技术企业，产品应用于桥梁建筑、能源化工、舰船制造、供热工程等领域。

在经营业绩方面，双瑞股份在2021年至2023年的营业收入呈现逐年增长，分别为12.62亿元、13.36亿元和16.11亿元，年增长率分别为7.59%、5.87%和20.59%。同期，净利润也有所增长，分别为1.05亿元、8996.83万元和1.11亿元，年增长率为8.29%、-14.04%和23.35%。

其中，桥梁安全装备业务是双瑞股份营收贡献度最高的核心业务，同期公司桥梁安全装备收入分别为59452.72万元、59204.13万元

也呈现出正向增长，分别为1.05亿元、8996.83万元和1.11亿元。但与此同时，公司的应收账款也水涨船高，占流动资产的比例和同期营业收入的比例呈现上升趋势。

此外，双瑞股份在将自有资金存放在关联方的财务公司的同时，也向关联方拆借资金，并因此承担了不菲的财务利息支出，同时，公司在洛阳募投的两个项目所涉及的土地已经闲置多年。

和70024.80万元，占各期主营业务收入的比例分别为47.73%、44.88%和43.88%。

不过，双瑞股份的应收账款水涨船高，分别为6.86亿元、8.54亿元和9.43亿元，同比增长率分别达到了52.49%、24.51%、10.35%，其增长速度要高于公司收入增长速度。

不仅如此，双瑞股份的应收账款在同期流动资产和营业收入中的占比也较高，上述同期，分别占流动资产的比例分别为32.49%、41.35%和40.25%，占同期营业收入的比例分别为54.37%、63.94%和58.51%。

“公司客户以铁路公路交通建设和能源化工、舰船制造、供热工程等领域的大型国有企业为主。该等客户信用状况良好，但回款手续较为复杂、流程较慢，可能会导致公司应收账款余额持续增加。”在招股书中，双瑞股份也表示，如果宏观经济形势恶化或者客户自身发生重大经营困难，导致回款情况较公司预期发生重大差异，公司的应收账款可能出现损失，将对公司的经营状况和盈利情况造成不利影响。

2022年度，公司计提的信用减值损失为2500.22万元，比2021年多计提1881.08万元。2023年度，公司计提的信用减值损失为1626.25万元，计提金额仍然较大。计提的信用减值损失主要为应收账款及应收票据坏账损失等。

土地闲置

根据双瑞股份披露的信息，公司此次上市计划募集资金6.54亿元，募集资金拟用于特种装备研发中心项目、高品质不锈钢及合金材料产业基地项目、余热利用及冷热联供产业化基地建设项目、补充流动资金。

其中特种装备研发中心项目和余热利用及冷热联供产业化基地建设项目选址地点在河南洛阳市，高品质不锈钢及合金材料产业基地项目选址地点在湖北省鄂州市鄂州经济开发区。

记者观察到，双瑞股份在洛阳募投的2个项目已经获得了土地使用权，但是土地已经闲置多年。

根据双瑞股份披露的信息，截至2023年12月31日，公司拥有4块工业用地，分别为洛市国用(2012)第04011139号、(2014)第04012234号、洛市国用(2014)第04012267号、洛市国用(2016)

资金拆借

除了存在土地闲置情形，双瑞股份的关联交易也是外界关注的重点。

数据显示，2021年度、2022年度、2023年度，双瑞股份重大经常性关联采购金额分别为4577.49万元、6305.74万元、5105.40万元，占营业成本的比例分别为4.99%、6.39%、4.22%。重大关联销售金额分别为12840.57万元、17217.76万元、24871.68万元，占营业收入的比例分别为10.18%、12.89%、15.44%，呈现上升趋势。

此外，双瑞股份在报告期内还存在关联代收代付、租赁关联方厂房及机器设备的情况。

而在众多的关联交易之中，双瑞股份在将自有资金存放在关

联方的财务公司的同时，还存在向七二五所和中船财务拆借资金的行为。

根据双瑞股份披露的信息，2020年度，双瑞股份向七二五所拆借资金8次，总金额达到4.4亿元，向中船财务拆借资金1次，资金金额为0.4亿元；2021年度，双瑞股份向七二五所拆借资金11次，合计金额达到了6.06亿元，2022年度，双瑞股份向中船财务拆借资金4次，资金总额为1.99亿元。

2021年度、2022年度、2023年度公司在中船财务的存款分别为53679.28万元、27907.09万元、52178.99万元，上述存款产生的利息收入分别为22.55万元、149.02万元、70.84万元。

资料显示，中船财务系中国船舶集团旗下非银行金融机构，为集团旗下各单位提供金融服务。双瑞股份作为中国船舶集团的成员单位，在中船财务开立了账户。

“通过与关联方的借款和存款，拟上市公司能够灵活地管理其流动性，确保在关键时刻迅速获取资金，满足运营需求。”业内财务专家指出，在大型企业集团中，内部资金的合理调配是提高资金使用效率的关键。

“然而，如果上市公司将资金

为2965.93平方米的土地，成交金额为133.47万元。

经过对比土地面积、位置等关键信息，可以确认上述地块与公司在招股说明书中披露的地块一、地块二、地块三和地块四相匹配。

不过，按照上述地块的成交信息来看，双瑞股份取得上述4宗土地已经闲置多年。

“按照相关规定，超过约定或规定的动工开发日期满一年未动工开发的建设用地就可以被认定为闲置土地，或者已动工但开发面积不足三分之一或投资额不足25%且中止开发建设满一年也可以认定为闲置土地。”业内专家在接受记者采访时表示，双瑞股份的上述地块被认定为闲置土地的概率很大，但是也要看具体情况。

不过，双瑞股份只在招股书中表示，上述地块中，存在土地

闲置情形。但是对于上述地块自取得以来至今未进行开发建设的具体原因，公司是否已经或预计将会因土地闲置而产生任何费用，包括但不限于土地闲置费、罚款等问题，双瑞股份没有明确披露，记者尝试联系采访，也未得到回复。

“国家出台了一系列土地管理政策法规，加大了对土地闲置的处罚力度，未能按规定期限动工开发项目的企业将面临土地闲置处罚和征缴土地闲置费的风险，甚至可能导致土地被无偿收回。”业内专家表示，如果企业能够及时处理闲置土地问题，如缴纳土地闲置费、制定合理的解决方案等，且相关政府部门确认不会对企业造成重大不利影响，则可能不会构成实质性障碍。反之，如果企业未能妥善处理闲置土地问题，则可能影响上市。

“国家出台了一系列土地管理政策法规，加大了对土地闲置的处罚力度，未能按规定期限动工开发项目的企业将面临土地闲置处罚和征缴土地闲置费的风险，甚至可能导致土地被无偿收回。”业内专家表示，如果企业能够及时处理闲置土地问题，如缴纳土地闲置费、制定合理的解决方案等，且相关政府部门确认不会对企业造成重大不利影响，则可能不会构成实质性障碍。反之，如果企业未能妥善处理闲置土地问题，则可能影响上市。

“国家出台了一系列土地管理政策法规，加大了对土地闲置的处罚力度，未能按规定期限动工开发项目的企业将面临土地闲置处罚和征缴土地闲置费的风险，甚至可能导致土地被无偿收回。”业内专家表示，如果企业能够及时处理闲置土地问题，如缴纳土地闲置费、制定合理的解决方案等，且相关政府部门确认不会对企业造成重大不利影响，则可能不会构成实质性障碍。反之，如果企业未能妥善处理闲置土地问题，则可能影响上市。

“国家出台了一系列土地管理政策法规，加大了对土地闲置的处罚力度，未能按规定期限动工开发项目的企业将面临土地闲置处罚和征缴土地闲置费的风险，甚至可能导致土地被无偿收回。”业内专家表示，如果企业能够及时处理闲置土地问题，如缴纳土地闲置费、制定合理的解决方案等，且相关政府部门确认不会对企业造成重大不利影响，则可能不会构成实质性障碍。反之，如果企业未能妥善处理闲置土地问题，则可能影响上市。

“国家出台了一系列土地管理政策法规，加大了对土地闲置的处罚力度，未能按规定期限动工开发项目的企业将面临土地闲置处罚和征缴土地闲置费的风险，甚至可能导致土地被无偿收回。”业内专家表示，如果企业能够及时处理闲置土地问题，如缴纳土地闲置费、制定合理的解决方案等，且相关政府部门确认不会对企业造成重大不利影响，则可能不会构成实质性障碍。反之，如果企业未能妥善处理闲置土地问题，则可能影响上市。

“国家出台了一系列土地管理政策法规，加大了对土地闲置的处罚力度，未能按规定期限动工开发项目的企业将面临土地闲置处罚和征缴土地闲置费的风险，甚至可能导致土地被无偿收回。”业内专家表示，如果企业能够及时处理闲置土地问题，如缴纳土地闲置费、制定合理的解决方案等，且相关政府部门确认不会对企业造成重大不利影响，则可能不会构成实质性障碍。反之，如果企业未能妥善处理闲置土地问题，则可能影响上市。

“国家出台了一系列土地管理政策法规，加大了对土地闲置的处罚力度，未能按规定期限动工开发项目的企业将面临土地闲置处罚和征缴土地闲置费的风险，甚至可能导致土地被无偿收回。”业内专家表示，如果企业能够及时处理闲置土地问题，如缴纳土地闲置费、制定合理的解决方案等，且相关政府部门确认不会对企业造成重大不利影响，则可能不会构成实质性障碍。反之，如果企业未能妥善处理闲置土地问题，则可能影响上市。

“国家出台了一系列土地管理政策法规，加大了对土地闲置的处罚力度，未能按规定期限动工开发项目的企业将面临土地闲置处罚和征缴土地闲置费的风险，甚至可能导致土地被无偿收回。”业内专家表示，如果企业能够及时处理闲置土地问题，如缴纳土地闲置费、制定合理的解决方案等，且相关政府部门确认不会对企业造成重大不利影响，则可能不会构成实质性障碍。反之，如果企业未能妥善处理闲置土地问题，则可能影响上市。

“国家出台了一系列土地管理政策法规，加大了对土地闲置的处罚力度，未能按规定期限动工开发项目的企业将面临土地闲置处罚和征缴土地闲置费的风险，甚至可能导致土地被无偿收回。”业内专家表示，如果企业能够及时处理闲置土地问题，如缴纳土地闲置费、制定合理的解决方案等，且相关政府部门确认不会对企业造成重大不利影响，则可能不会构成实质性障碍。反之，如果企业未能妥善处理闲置土地问题，则可能影响上市。

“国家出台了一系列土地管理政策法规，加大了对土地闲置的处罚力度，未能按规定期限动工开发项目的企业将面临土地闲置处罚和征缴土地闲置费的风险，甚至可能导致土地被无偿收回。”业内专家表示，如果企业能够及时处理闲置土地问题，如缴纳土地闲置费、制定合理的解决方案等，且相关政府部门确认不会对企业造成重大不利影响，则可能不会构成实质性障碍。反之，如果企业未能妥善处理闲置土地问题，则可能影响上市。

“国家出台了一系列土地管理政策法规，加大了对土地闲置的处罚力度，未能按规定期限动工开发项目的企业将面临土地闲置处罚和征缴土地闲置费的风险，甚至可能导致土地被无偿收回。”业内专家表示，如果企业能够及时处理闲置土地问题，如缴纳土地闲置费、制定合理的解决方案等，且相关政府部门确认不会对企业造成重大不利影响，则可能不会构成实质性障碍。反之，如果企业未能妥善处理闲置土地问题，则可能影响上市。

船舶工业转型升级

2024年上半年，全球新造船市场成交2920万修正总吨，同比增长27.6%，较近五年同期均值增长49%。

实际上，打造世界一流的船舶制造企业目标背后，是当前船舶工业转型升级的大背景。

当前，中国已连续14年保持造船完工量、新承接订单量、手持订单量世界第一，市场份额超过50%，稳居世界第一。

这一成绩的取得，与上一轮船舶周期及船舶业转型升级不无关系。21世纪初，在全球贸易及退役船舶增加等因素影响下，新一轮船舶上升周期开启。在此轮周期中，中国造船业凭借劳动力优势及人世契机等实现迅猛增长。不过，此轮增长中，中国造船业主要抢占的是中低端船型，产品附加值有限。

此次两大上市公司重组，瞄准的则是高端市场。

“国家相关部门相继出台政策支持船舶工业转型升级需求，全面推动船舶制造业高端化、绿色化、智能化、数字化、标准化发展。我国造船行业发展迎来重要机遇。”双方在预案中均表示，存续公司将紧抓船舶制造行业转型升级和景气度提升机遇，打造建设具有国际竞争力的世界一流船舶制造企业。

克拉克森和中国船舶工业行业协会数据显示，2024年上半年，全球新造船市场成交2920万修正总吨，同比增长27.6%，较近五年同期均值增长49%；全球新造船交付1979万修正总吨，较近五年均值增长18.3%。截至2024年6月底，全球手持订单1.34亿修正总吨，

同比增长3.4%。

随着全球船舶制造业订单量持续增长，主力船型构成亦发生变化，高附加值船型占比提升，气体船、油船、客船保持同比增长；客船市场明显回暖，大型邮轮订单不断释放。价格方面，2024年6月，克拉克森新造船价格指数收报187.23点，环比增长0.4%，同比增长9.5%，新造船价格从2020年10月的125点攀升至2024年6月的187点，涨幅接近50%。

其实，两大上市公司近年来已在进行高端化、智能化、绿色化布局。

“公司发挥行业优势地位，紧扣市场脉搏，加强中高端船型批量化订单承接。”中国船舶在近日业绩会上表示，上半年公司共承接民品船舶订单109艘/855.77万载重吨/684.25亿元，吨位数同比增长38.21%。新接