

(原标题：突发！“南北船”合并后启动整合，9家上市公司齐齐装入“中国神船”，专家：造船业重组成为趋势)

“南北船”官宣合并后的资产划转和整合将进入实质性阶段。

7月1日晚间，中国船舶(600150)、中船科技(600072)、中船防务(600685)等3家上市公司发布控股股东股权无偿划转提示公告，因国务院国资委将其控股股东中船工业集团的全部股权无偿划转至中国船舶集团，导致中国船舶集团将成为公司的间接或直接控股股东。

(一) 收购人的控股股东、实际控制人的股权控制情况

截至本报告书摘要签署日，中国船舶集团的股权控制关系如下图所示：



久之洋、中船应急等九家上市公司均表示，本次划转完成后，中国船舶集团将整合中船工业集团和中船重工集团优势资源，统筹优化核心能力建设，聚焦使命任务，保持战略定力，重点发展海洋防务装备产业、船舶海工装备产业、科技应用产业、船海服务业四大领域，构建产业结构合理、质量效益领先、军工核心突出、国际竞争力强的世界一流船舶集团。

截至目前，中国船舶集团设立不满三年。财务数据方面，截至2020年12月31日，中国船舶集团总资产53.12亿元，总负债2.14亿元，净资产50.98亿元，资产负债率仅为4.04%，2020年，公司尚未实现营业收入，净利润-4.8亿元。

此外，中国船舶集团对外投资一家公司，为中国船舶集团投资有限公司，持股比例为100%。天眼查显示，目前，中国船舶集团投资有限公司参股两家公司，分别是中国船舶重工集团环境工程有限公司和中国船舶集团风电发展有限公司，股权比例分别为20.62%、16.68%。

值得注意的是，本次收购完成后，中国船舶集团通过持有中船重工集团100%的股权和中船工业集团100%，从而拥有久之洋、中船应急、中船汉光、中国船舶、中国工业、中国动力、中船科技、中船防务以及中国海防等9家上市公司控股权。

资产运作有望加速

回溯来看，2019年年7月1日晚间，中船工业集团和中船重工集团旗下多家上市公司发布公告，于当年7月1日接到控股股东通知，中国船舶重工集团有限公司与中国船舶工业集团有限公司正在筹划战略性重组，有关方案尚未确定，方案亦需获得相关主管部门批准。

当年10月25日，国资委官方网站发布消息称，经报国务院批准，中船工业集团与中船重工集团实施联合重组。这意味着传闻已久的“南北船”合并得到“官宣”，央企专业化改革也进一步深化。

11月26日，南北船合并重组后形成的中国船舶集团有限公司在北京召开成立大会，并举行揭牌仪式，宣告“南北船”合并重组落定，并成为全球最大的造船集团。

中国船舶集团官网显示，中国船舶集团是联合重组成立的特大型国有重要骨干企业，有科研院所、企业单位和上市公司113家，资产总额8400亿元，员工34.7万人，拥有我国最大的造修船基地和最完整的船舶及配套产品研发能力，能够设计建造符合全球船级社规范、满足国际通用技术标准和安全公约要求的船舶海工装备，是全球最大的造船集团。

在南北船宣告重组落定后，不少券商发布研报认为，未来两船合并后的资产运作也有望加速。国海证券研报显示，在资产证券化方面，当前中船重工和中国船舶工业旗下各拥有5个和3个上市平台，业务类型和上市平台定位方面存在一定的重叠，在同业竞争的限制下，两船合并后将在上市平台之间进行重新定位和整合。

银河证券曾表示，两船旗下公司业务有多处相似之处，包括上市公司的业务也有重叠，未来中国船舶集团下属的上市公司能否进行同业整合值得期待。此外，合并后集团拥有多家研究所，资产质地优良，随着事业单位改制不断推进，资产整合思路有望逐步清晰，集团资产运作进程有望加速，随着集团资产证券化率的逐步提升，旗下上市公司将从中收益。

南北船合并意义重大

2019年下半年，中船重工（南船）与中船集团（北船）重组的消息，引起社会广泛关注。

当时在李锦看来，南北船合并意义重大。南北船资产、业务部分重叠且各有侧重，南船侧重船舶制造，北船侧重船舶设计与配套，若重组成功，将进一步强化主营业务的顶层协调，分板块推进两集团内部业务整合，有效减少同业竞争，军船业务将更好协同、民船业务有望形成合力，突破高技术船型，高附加值船型成为发展重点，共拓海外市场，也有利于军民融合发展。

不过，李锦也认为，南北船合并后，或会对国内其他船厂，如招商局和中远海运集团两家央企旗下的多家造船厂，以及民营船厂形成一定的冲击。“重组后，不能简单结束各个下属船厂之间的竞争关系，合理的要保持，也包括允许地方船企和民营船企能够与其充分竞争。”

另一方面，这次重组，与船舶行业世界背景有关系。近年来，船舶工业有几大显著变化。“一是全世界范围内，造船企业的兼并重组成为趋势；二是近10年中国军船市场大发展，弥补了民船市场的缺口，二者形成了有益的补充；三是船舶向大型化、智能化、信息化发展；四是全球船舶建造速度突飞猛进，船舶建造周期大为缩减。以前建造一条船2-3年，现在不到一年船舶就可以下水。建造技术提升对船厂集约化程度要求越来越高。五是全球船舶工业产能严重过剩，造船行业低迷。若再无新接订单，很多造船企业或将面临生存危机。”李锦曾表示。

另一方面，李锦认为，重组后的首要任务是明确目标与整合任务。“下一步，怎么整合是最为重要的。两船的军舰业务仍然延续拆分之前的分工，属于深度合作关系；民品领域，仍有较大的整合空间，需减少无效竞争以形成合力、提升海外竞争力。”