

培育龙头企业 上海支持上市公司并购重组

上海市人民政府常务会议日前召开,会议原则同意《上海市支持上市公司并购重组行动方案(2025—2027年)》,并指出并购重组是提高上市公司质量、培育龙头企业的重要方式,要注重价值引领,向有助于新质生产力发展、有助于重点产业链强链的项目倾斜,塑造典型案例,树立鲜明导向。

专家认为,在当前激烈的竞争环境下,高质量的并购重组是企业扩大业务规模,实现优势互补的有效途径,同时有利于加快构建支撑高质量发展的现代化产业体系。

● 本报记者 乔翔



视觉中国及上汽集团供图

政策大力支持

来自政策层面的支持,为上市公司并购重组注入了新的活力。

此次上海市人民政府常务会议指出,要注重全程服务,提供专业辅导,强化政策供给,有效整合标的,真正实现“1+1>2”效果。同时,切实做好相关风险防范,坚决查处财务造假等违法行为,维护经济大局稳定。

今年7月,上海市发布《关于进一步发挥资本市场作用促进本市科创企业高质量发展的实施意见》。其中提出,鼓励龙头企业上市立主,通过吸收合并、控股或参股等方式,加大对产业链相关资源的整合力度。鼓励金融机构为并购重组及后续运营提供并购贷款、并购保险、并购债券等金融产品。推进非居民并购贷款创新试点,研究科技型企业参股并购贷款创新

试点。鼓励上市公司并购境外优质资产,在资金出境、跨境换股方面予以便利支持。

多地出台政策,鼓励上市公司通过并购重组拓展产业生态圈,延伸创新生态链。

今年10月,《深圳市促进创业投资高质量发展行动方案(2024—2026)》(公开征求意见稿)发布,其中明确提出,丰富并购重组支付和融资工具。引导上市公司、“20+8”产业链重点企业综合运用股份、可转债、现金等各类支付工具,分期支付交易对价、分期配套融资,围绕产业链关键环节开展产业并购投资,或开展基于转型升级等目标的跨行业并购、有助于补链强链和提升关键技术水平的未盈利资产收购。

另外,四川出台17项举措推动资本市场高质量发展。对于上市公司并购重组,四川明确,鼓励上市公司通过并购重组向新质生产力方向转型升级,拓展产业生态圈,延伸创新生态链,发挥国有上市公司引领作用,鼓励国有资本参

与并购重组,支持国有上市公司通过资本市场优化资源配置。用好科创板股债融资和并购重组“绿色通道”。

上市公司积极响应

值得一提的是,上海支持上市公司并购重组的政策出台后,相关上市公司积极响应。

上海建科11月12日晚公告称,拟以自有或自筹资金收购公司控股股东上海国盛持有的上咨集团100%股权,交易价款为48781.8万元。上海国盛为公司关联方,本次交易构成关联交易。

公告显示,上咨集团业务覆盖智库研究、评估评审、咨询服务。其中,核心主业咨询服务包括战略决策咨询、固定资产投资咨询、项目建设咨询、运营管理咨询、投融资咨询、数字化咨询等。

上海建科表示,本次收购有利于发挥“延链补链强链”的业务协同效应,进一步提升公

司在咨询领域的地位及市场份额,实现公司战略规划,将公司培育成为具有国际竞争力的一流咨询服务企业。

本次交易完成后,上咨集团将成为上海建科的全资子公司。上海建科表示,通过整合上咨集团现有品牌、市场影响力、优秀人才团队、政府智库等方面的资源,充分发挥协同价值,有助于公司进一步聚焦主业,提升核心竞争力。

银河证券认为,整体来看,对于上市公司并购重组,政策支持的重点方向包括新质生产企业的纵向并购整合,尤其是科技创新企业在产业链上下游的整合。同时,支持传统行业企业的横向并购,优化资源配置,提高行业集中度,提升市场竞争力和可持续发展能力。

开展专业化整合

上海在资本运作方面“妙笔”频出。在支持

交船总量突破一亿载重吨

外高桥造船迈入发展新阶段

● 本报记者 乔翔

11月14日,中国船舶集团有限公司旗下上海外高桥造船有限公司(简称“外高桥造船”)为荷兰SBM OFFSHORE公司建造的第5艘世界独创230万桶通用型海上浮式生产储油轮(FPSO)“捷豹”号签字交付。至此,外高桥造船今年以来已交船22艘,提前完成年度交船目标任务。

值得一提的是,此次“捷豹”号签字交付意味着外高桥造船成立25年来,累计完工交付579艘(座)船舶和海工平台,成为我国第一家完工总量突破1亿载重吨大关的船企。

在外高桥造船厂码头,中国证券报记者看到了“捷豹”号这艘海上“巨无霸”。外高桥造船相关负责人表示,从概念迈向实践,从图纸变为实船,再到顺利完工交付,外高桥造船在全球海洋工程领域树立了良好的品牌形象,并为后续深化客户合作奠定了坚实基础。

谱写造船业新篇章

随着此次“捷豹”号的交付,外高桥造船交船总量正式突破1亿载重吨。

“此次交付的‘捷豹’号是外高桥造船为SBM OFFSHORE公司建造的第5艘世界独创230万桶通用型海上浮式生产储油轮,已于11月5日命名。”外高桥造船船海项目副部长、FPSO项目经理蔡文告诉记者,该船沿用SBM公司独创的“通用型”船体设计概念,其基础方案是一艘储油能力达230万桶原油的FPSO船体。该船设计配置了多点系泊系统,能满足西非、南美等地区的海洋环境条件,适用于全球多个海域的油气开发作业。

“载重吨是指船舶在满载状态时携带的货物、燃料、淡水、供应品等的总重量,通常以吨为单位,这是衡量船舶运输能力的重要参数。”蔡文介绍,载重吨也是衡量船企建造能力的重要指标,以载重吨计的造船完工量是全球公认的三大造船指标之一。

值得一提的是,在外高桥造船这1亿载重吨产品中,并没有涵盖外高桥造船历年所交付的14座高难度、高技术水平的海上钻井平台,例如世界首座第六代3000米深水半潜式钻井平台“海洋石油981”等。

“‘海洋石油981’等属于海洋工程类产品,主要用于海上石油和天然气的勘探、开发,而非运输货物。因此,其重量和尺寸通常以吨量、可变载荷等进行描述,不以载重吨衡



外高桥造船厂区

本报记者 乔翔 摄

量。”蔡文介绍。

此外,建造难度巨大的国产首艘大型邮轮“爱达·魔都号”由于其设计和功能与货运船舶不同,因此也不以载重吨作为衡量其运输能力的主要指标。因此,外高桥造船取得交船总量突破1亿载重吨的成绩,显得意义非凡。

据介绍,自2003年6月22日交付首船至今,外高桥造船以年均交付27艘/476.2万载重吨的业绩稳居中国第一,在中国船舶工业高质量发展历程中书写了外高桥造船的华丽诗篇。

记者在船厂展厅内看到,船舶产品照片墙上记录了公司走过的每一个脚印。在25年的砥砺前行和创新发展过程中,外高桥造船高品质打造了大型邮轮、大型散货船、超大型矿砂船(VLOC)、大型和超大型油轮、大中型和超大型集装箱船、超大型液化石油气运输船(VLGC)、大型和超大型海上浮式生产储油轮(FPSO)、半潜式和自升式钻井平台、海工辅助船等一批船舶和海工产品。

坚持自主创新

自1999年成立以来,外高桥造船的第一个

十年可谓激情澎湃。公司逐步完善企业管理体系,初步建立现代造船模式,扎实推进信息化和企业文化建设,整体造船规模跻身世界前列并逐步实现盈利。

2010年后的十年,造船市场迎来前所未有的剧烈变化和持续低迷,中国船舶工业则发生深刻变革。面对造船市场的波动,外高桥造船充分遵循市场经济规律,坚持在危机中寻找机遇,坚持自主创新推动现代造船模式落地,经受住了市场考验。

在此期间,外高桥造船通过一系列改革,转型效果初显,自主创新能力显著增强,交船量持续攀升,市场份额占有优势地位。2010年,公司造船完工量突破700万载重吨,2011年、2012年连续两年造船完工量突破800万载重吨。

外高桥造船三大造船指标长期保持全球前五,产品结构持续优化,民船三大主力船型和海工产品线不断丰富。其中,2018年国产大型邮轮项目正式启动,2019年正式开工,中国邮轮产业发展就此迈入新阶段。

在造船市场波动较大期间,外高桥造船仍取得不俗成绩,包括首次成功建造世界第六代3000米深水半潜式钻井平台等。

2011年12月,外高桥造船建造的3000米深水半潜式钻井平台“海洋石油981”投入使用。外高桥造船相关负责人介绍,“海洋石油981”投产以来高效完成多口千米以上水深钻井作业,对于我国增强深水作业能力、实施国家能源战略规划、维护国家海洋权益具有重要战略意义。

2015年,外高桥造船批量交付8艘8.3万方VLGC船,随后又交付2艘8.5万方VLGC船,标志着中国迈入全球高端液化石油气运输船设计建造的第一方阵。

行业人士表示,2020年以来,中国船舶工业高质量发展进入新阶段,特别是在造船技术持续升级、航运需求不断扩大等多重影响叠加下,我国船舶工业在研发设计、建造、市场和产业链发展上更进一步,在造船完工量、新接订单量和手持订单量三大指标上取得的成绩含金量十足。

在外高桥造船展厅内,记者的目光被一艘船舶模型吸引。据介绍,这是正在建造的双燃料汽车运输船(PCTC)模型,同时也是外高桥造船在民船领域的代表性产品。

记者采访了解到,2023年外高桥造船与加拿大Seaspan公司签署4艘10800车PCTC船建造合同。这是全球范围内首批突破10000个车

上市公司并购重组政策的推动下,上海将进一步盘活资产,提高资产证券化水平。

2023年以来,上海聚焦“提战力、夯能力、挖潜力、聚合力、激活力”,切实增强国企核心功能,提高核心竞争力,实现高质量发展。其中,战略性重组、专业化整合是进一步赋能国资国企改革发展的重要途径。

今年4月16日,上海国投与上海科创集团联合重组暨领导班子调整宣布会议召开。会议宣布,上海国投与上海科创集团联合重组。6月3日,上海科创集团发布公告称,公司收到上海市国资委下发的《市国资委关于上海国投公司与上海科创集团实施联合重组的通知》。

据披露,为落实上海国企改革深化提升行动方案要求,经上海市委、市政府同意,决定将上海市国资委持有的上海科创集团100%股权无偿划入上海国投,划款基准日为2023年12月31日。本次变更后,上海科创集团由上海国投直接持有100%股权,控股股东变更为上海国投,实际控制人仍为上海市国资委。

公开资料显示,上海科创集团聚焦集成电路、生物医药、人工智能三大先导产业,形成基金投资管理、直接投资管理、战新产业投资管理、科技金融服务四大投资管理功能。

据悉,上海科创集团此前经战略重组而来。上海科投与上海创投于2014年合并,成立新的科创集团。2021年,科创集团与浦东科创集团合并重组为现在的上海科创集团。

截至2024年6月30日,上海科创集团总资产为720亿元,管理规模为1030亿元,累计实现科创板上市102家(占科创板总数16%),管理规模、上市数量跻身一线投资机构水准。

上海国投于2021年经上海市委、市政府批准成立,是由上海市国资委出资并直接监管的大型国有资本投资平台公司,注册资本为100亿元。上海国投立足于服务国家战略和上海市委、市政府中心工作,主要经营业务包括实施国有资本战略性持股管理和资本运作,承担市场竞争类重大产业项目投资,开展市场化、专业化股权投资基金管理运营。

上海市国资委党委书记、主任贺青此前发文指出,优化国资布局结构既是深化国资国企改革的重要目标,也是增强国有经济整体功能作用的重要途径。要不断强化战略性重组、专业化整合、协同化发展,更大范围、更深层次、更广领域统筹配置国有资本,推动跨集团、跨层级战略性重组,打造一批龙头企业、链主企业,提升竞争优势。

位的PCTC项目,在世界汽车运输船发展史上具有里程碑意义。

据悉,上述项目的承接使得外高桥造船手持PCTC订单船型再次拓展、产品种类进一步丰富,涵盖8600车、9000车以及10800车船型,进一步提升了外高桥造船的市场份额和国际影响力。

大型邮轮研制有新进展

专家表示,中国已经掌握主流船型批量化、系列化自主设计和建造能力。在“量”增的同时,中国造船业正在向大型化、高端化、智能化、绿色化迈进,引领全球造船业谋求“质”的突破。

对于外高桥造船而言,成功研制交付国产首艘大型邮轮“爱达·魔都号”是其高质量发展的重要里程碑。

2023年11月,由外高桥造船研制的国产首艘大型邮轮“爱达·魔都号”命名交付,标志着中国成为继德国、意大利、法国、芬兰之后,第5个有能力建造大型邮轮的国家。截至目前,“爱达·魔都号”已顺利运营70余航次,服务近28万名游客。

在研制过程中,外高桥造船突破了一系列关键技术,构建了巨型系统集成能力;充分发挥制造端在邮轮产业发展中的龙头牵引作用,积极培育建设供应链体系,打造中国邮轮产业生态。

值得一提的是,邮轮对于船体重量的要求苛刻。为此,外高桥造船扎实推进数智转型,重塑制造体系,专门建立了智能薄板生产车间。据介绍,生产车间已达成5G全覆盖,可实现27型设备的物联和集中管控,进一步完善车间能耗、工况和效率的采集与分析。

记者从外高桥造船获悉,目前第二艘国产大型邮轮正在快速搭载总装,正向着全船贯通起浮的目标冲刺。记者在现场看到,整艘船已初现雏形。据了解,截至2024年10月,第二艘国产大型邮轮建造总体进度约为30.9%。

外高桥造船表示,近年来,公司坚持“邮轮引领、一体两翼”的高质量发展战略不动摇,紧紧围绕“夯实大型邮轮主体地位、提高民船海工盈利能力”的经营方针,坚持创新驱动、深化精益管理、推进数智转型,企业规模效益水平稳步提升,打造出一大批引领行业发展、服务国家战略的标志性产品,在高质量可持续发展新征程上迈出了坚实的步伐。