

资本市场的表态永远是那么直接。“两船”合并的消息宣布后，昨日，中国船舶、中国重工、中国海防、中国动力等股票集体大涨，多家公司的股价直封涨停板。不少投资者在股吧中欢呼雀跃：“中国神船”要来了。

7月1日晚，中国船舶工业集团有限公司（中船集团，也称南船）和中国船舶工业集团有限公司（下称中船重工，北船）旗下8家上市公司集体公告，当日接到控股股东通知：中船集团正与中船重工筹划战略性重组，有关方案尚未确定，方案亦需获得相关主管部门批准。

传了多年的南北船合并得到了官方的正式宣布。有接受记者采访的业内人士认为，投资者的追捧并非没有道理，南北船合并之后，国内造船业将形成“一超两强”的新格局，亦将改写世界的造船行业格局。

二十年轮回

此次南北船重组集体“官宣”之日，正值两大造船集团成立20周年的纪念日。

1999年7月1日，经国务院批准，原中国船舶工业总公司分拆为中船集团和中船重工，并同日挂牌成立。自此，以长江为界，两大集团开启长达20年划江而“据”的局面，南北船的俗称由此而生。

20年间，中国造船业成功赶超日韩，南北船也逐步成长为世界级的造船企业。

公开资料显示，截至2018年年底，偏重船舶设计与系统配套的中船重工，在船舶全产业链上皆有布局，目前拥有48家工业企业，28家科研院所，5家上市公司，实现营业收入3150亿元，利润总额88.6亿元。

而建造能力相对突出的中船集团，拥有上海长兴、广州龙穴两大生产基地，旗下工业企业31家、科研院所9家、4家上市公司；《财富》数据显示，中船集团2018年营收额为298亿美元，实现利润3.7亿美元，旗下员工约7万人。

在业内人士看来，此次南北船的合并，虽显突然，却并不意外。在站到世界造船产业高峰后，同根同源的两大集团民品竞争、重复建设等弊端越发明显，整合成为普遍共识。

一超与双强

在业内人士看来，行业的持续不景气，也是两船合并的原因之一。

自2008年金融危机以来，全球航运市场持续低迷，供大于求，全球产能过剩明显；国内众多造船企业因资金链断裂而破产、重组。

经过数年的洗牌，国内造船业订单已逐步集中到头部四家企业。

第三方机构VesselsValue的数据显示，国内造船企业手持订单（民船）数量前四名为中船集团、中船重工、中远海重工和扬子江船业，分别为291艘、143艘、129艘和95艘。而国金证券研报表示，上述四家骨干造船集团合计全国市占率达90%以上。

如果南北船此次顺利重组并合并，中国造船业将由此前的四强争霸，变为“一超”与“双强”的新格局。

一超自然是“中国神船”。可以预见，重组完成后的“中国神船”不仅有最全的船舶产业链布局，还将拥有大连、上海、广州三大生产基地；产品上也将覆盖几乎全部民用船型，并承建中国海军绝大部分舰船。

两强则有各自的生存之道。中远海重工的母公司是中国远洋海运集团，截至去年底，中远海运船队规模约1285艘，综合运力超1亿载重吨，是全球最大的综合性航运企业。

扬子江船业是我国目前最大的民营造船企业，近6年来实现净利润共计约173亿元。去年10月，扬子江船业率先联手日本三井成立合资船企，共同研制LNG船等船型，插足高附加值船型市场。

行业新格局

南北船整合聚力一处，瞄准的竞争对手是谁？答案可能就是新船订单数刚刚超过中国的韩国船企。

据公开信息，自2012年中国成功登顶世界第一造船国后，韩国已连续6年订单量位居第二，排在中国之后。然而，2018年韩国船企的订单数在时隔7年后超过中国，重返第一的宝座。

据克拉克森今年初公布的数据，2018年全球新船订单量共计1195艘、2892万CGT（修正总吨，下同）；其中，韩国船企接单量共计251艘、1236万CGT，占比42.7%；相比之下，中国船企2018年接单量为463艘、931万CGT，占比32.2%，排名第二。

除此之外，一起重磅合并正在韩国造船业发生，一家规模产能和市场份额与“中国神船”不相上下的造船企业即将成型。

3月8日，韩国现代重工与韩国产业银行正式签署了收购大宇造船的协议。按照协议，韩国产业银行将其所持的大宇造船55.7%股份全部转让给现代重工。

来自VesselsValue的数据表明，现代重工和大宇造船手持订单数分别为259艘和78艘，两家韩国造船集团合并后将合计占有全球市场份额约20%的份额，成为全球第一大造船企业。

在此背景下，南北船的合并也成为必然的选择。

(责任编辑：杨威)