

1 稳坐世界第一车

高铁生产哪家强？

2014年年末，谜底揭晓。

停牌两个月之后，盛传了许久的中国南车和中国北车合并消息终于落地。截至1月8日，南北车股票自去年12月31日复牌以来，连续第五个交易日涨停。市场连续用这样的方式传递出对中国高铁的信心。

南北车合并后，将以“中国中车股份有限公司”的身份参与市场竞争。分拆了14年之后，南北车又走到一起，共同为中国高铁的出海凝心聚力。

此次合并采取的是南车吸收北车的方案，中国南车和中国北车的A股和H股拟采用同一换股比例进行换股，具体换股比例为1:1.10，即每1股中国北车A股股票可以换取1.10股中国南车将发行的中国南车A股股票，每1股中国北车H股股票可以换取1.10股中国南车将发行的中国南车H股股票。中国北车的A股股票和H股股票相应予以注销。上述换股比例系由合并双方在以相关股票于首次董事会决议公告日前20个交易日的交易均价作为市场参考价的基础上，综合考虑历史股价、经营业绩、市值规模等因素，经公平协商而定。

素，经公平协商而定。

合并后新公司同时承继及承接中国南车与中国北车的全部资产、负债、业务、人员、合同、资质及其他一切权利与义务。合并后新公司中文名称拟更改为“中国中车股份有限公司”，简称为“中国中车”，最终名称将以国家工商行政管理总局和香港公司注册处核准登记的信息为准。

根据公告，本次合并不会导致合并后新公司实际控制人发生变化。本次合并实施完毕后，新公司的实际控制人仍为国务院国资委。

公开资料显示，中国南车、中国北车均脱胎于中国铁路机车车辆工业总公司。2000年，为促进竞争，这家公司按照地域，被拆分为南北车两大集团。两家公司主业都是轨道交通装备制造，由国资委管理，地域的南北界限已经不存在，国际市场上也势均力敌。

德国轨道交通权威机构出版



携手 徐骏作(新华社发)

的《世界铁路技术装备市场》显示，目前全球轨道交通装备市场中，中国北车和中国南车分居前两位。其后分别为加拿大庞巴迪、德国西门子、法国阿尔斯通、美国GE和日本川崎。中国两家公司合计销售收入几乎相当于后5家企业的总和。

根据南北车2014年三季报，中国南车总资产为1509.1亿元，中国北车总资产为1529.3亿元，合并后的“中国中车”总资产将超过3000亿元，稳居世界轨道交通装备第一。

对于此番合并的目的，南北车均表示，旨在强强联手，推动中国高端装备制造走向世界。

2 合有合的道理

由于国内市场的容量有限，2008年以后，以前主要聚焦国内市场的南北车都加大了海外市场的拓展力度。截至去年8月，中国南车海外市场签约额超过35亿美元，约合人民币214亿元。该公司的轨道交通产品共出口84个国家和地区，包括澳大利亚、新加坡、印度、南非等国。同时，北车的轨道交通车辆装备输出已经达90多个国家，累计完成出口签约额15.35亿美元，约合人民币95亿元。

南北车恶性竞争的事情，圈子里流传着不少。

2011年土耳其机车项目招标，两车互相压价导致订单最后被一家韩国公司得到。2012年，阿根廷政府宣布购买新的城轨车辆，两车竞标又上演了互相压价的一幕。阿根廷一向是北车的市场，在北车首轮报价239万美元/辆后，此前从未碰过阿根廷市场的中国南车报出了127万美元/辆的低价，这让阿根廷招标方非常震惊，之后北车、南车又进行了一轮压价，最后南车以121万美元/辆的报价进入阿根廷市场，却丢了利润。

在国外的很多轨道交通车辆制造强国，一个国家都只有一家轨道交通制造企业，比如德国是西门子，法国是阿尔斯通，加拿大是庞巴迪。

中国工程院院士王梦恕表示，原来两家互相压价，影响和利润。如果两家继续把精力放在拿项目上，不利于技术进步，价格过低，也容易滋生腐败问题。

即使在国内外，南北车的竞争也因为重复建设造成了巨大浪费。比如地方招标，地方政府就希望在当地建厂，造成一些城市南北车都有子公司，但当地根本没有那么大的市场需求，最终造成的就是重复建设、产能过剩。因此，南北车合并既是中国“高铁外交”的需要，也是国内“提质增效”的需要，不仅可以实现在海外一个声音说话，与其他竞争主体在同一个层面上实现国家竞争，减少内耗，同时通过优化组合，集中力量提升技术，在国内也可以抑制产量过剩，避免重复建设带来的浪费。

南北车合并

中国

高铁加快装备全球

3 内外部风险并存

“中国高铁巨头挑战西门子！”德国电视电视台3日释放出了这样的信号外媒体称，中国两家最大的轨道交通设备制造商南北车和南车日前宣布正式合并为“中国中车”，此举的目标很明确，即在国际市场上，共同对付强大的竞争对手——德国的西门子、加拿大的庞巴迪、法国的阿尔斯通和日本的新干线。

南北车合并后的体量招致国际社会的关注，自然不意外，尤其是经历了中国高铁高调推销的2014年，激烈的国际市场竞争下，对手的紧张也自然而来。

数据显示，中国近期紧密合作的海外高铁项目接近6000公里。中国与28个国家形成合作关系，虽然高铁车辆项目还没有正式订单，但高铁出口的趋势不会改变。

作为市场主体，南北车合并还需要一定的程序，正如其在公告中称，合并案需要通过商务部、境外反垄断审查机构、及其他有权监管机构的批准、核准。商务部国际贸易经济合作研究院研究员梅新育

指出，南北车的合并，需要经过其他相关市场的批准，这点很可能遭遇对手施加的狙击和麻烦。

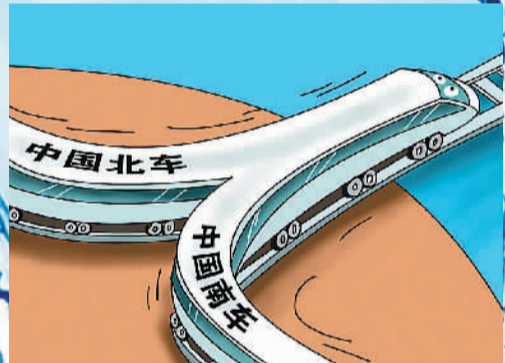
内部整合这件事，对于国字头的企业来说也并不容易。去年9月开始，南北车合并的消息就甚嚣尘上，以何种方式合并的争议从未间断，双方上报的方案也不相同，合并推进难度之大从几次停牌公告中可见端倪。

2014年10月27日，南北车同时停牌，并在当晚发布内容一致的公告称“筹划重大事项，且因此事有不确定性。会于股票停牌之日起的5个工作日内（含停牌当日）公告并复牌”。10月31日，南北车又发布“重大事项继续停牌公告”表示，中国南车和中国北车拟筹划重大事项，不过鉴于该事项存在重大不确定性，为保证公平信息披露，维护投资者利益，避免造成公司股价异常波动，公司股票自2014年11月3日起继续停牌，预计停牌时间不超过一个月。直到12月1日的继续停牌公告中，仍使用了“目前仍在进行进一步研究和论证”、“该事项存在重大不确定性”的表述。

停牌持续了两个月，双方一直角力。可以预见，合并方案公布只是迈开了第

一步，资产更迭、人员安排、利益平衡内部的博弈才刚刚开始。

中国北车三季报显示，前三季度实现营业收入641.66亿元，同比增长9.84%，归属上市公司股东的净利润为39.58亿元，同比大幅增长65.1%。中国南车三季报显示，前三季度实现营业收入848.9亿元，同比增长50.19%，归属上市公司股东的净利润为39.74亿元，同比大幅增长58.29%。南北车旗下还都多家子公司，生产高铁、客车、货车以及其他非铁路车辆，很多业务板块相似，不分上下，以哪家为主体进行合并，如何落实对等合并以及即将到来的管理层人选问题，都将会是一场艰苦的博弈。



合力 朱慧卿作(新华社发)

本报记者 尹晓宇

制图：潘旭涛

4 出海势头不改

即使存在内外部风险，南北车的合并对于中国高铁的出海、“中国标准”的输出却是实实在在的利好。

2014年2月3日，农历大年初四，美国纽约时报广场纳斯达克大屏上，一列中国造CRH380A高铁列车精彩亮相。这一年，国务院总理李克强当起了高铁的超级推销员。

据不完全统计，2014年，李克强已向埃塞俄比亚、尼日利亚、安哥拉、肯尼亚、英国、美国、津巴布韦、俄罗斯、缅甸、哈萨克斯坦、塞尔维亚、泰国12个国家表达过合作建设高铁的意愿。

中国的高铁车辆设计时速高，建设成本低，有的只有国外的2/3，设备采购、人工成本也都比国外便宜，建设工期也比国外要短，这些都对国际市场构成巨大的吸引力。

高铁已经成为中国高端装备制造业一张最亮的名片。在英国，中英两国政府发表的联合声明表示，双方同意在彼此市场促进关于轨道交通（包括高铁）设计咨询、工程建设、装备供应和设施维护等领域的实质性合作。

在俄罗斯，中俄两国签署高铁合作备忘录。中方将通过吸引商业资金、建立联合企业和在俄罗斯境内制造机车车辆，以便推广中国技术。还将推进构建北京至莫斯科的欧亚高速运输走廊，优先实施莫斯科至喀山的高铁项目。

在泰国，“高铁换大米”在泰国局势一波三折后终于落地，中国铁路工程的距离从2013年商定的300公里骤增到800公里，并且全部采用中国装备、中国标准。

在墨西哥，交通运输部近日表示，将于1月14日公布价值数十亿美元的高铁建设项目的初步招标条件，重启该

国去年11月本由中国企业中却被政府突然取消结果的招标计划，中国铁建和中国南车将二度备战。整个项目工程仍然采用“一站式方案”，即中标企业不仅提供全套的线路设计、施工、高速动车组的设计制造、线路调试，还要提供为期5年的运营维护。

尽管有挫折，但中国高铁出口的势头不会改变。

作为“一带一路”、“走出去”的龙头，合并后的中国中车必将加大海外市场开拓力度，做大中国轨道交通设备行业总量，带动包括零部件行业在内的整个行业的发展。



中国南车集团技术人员在总装车间生产城轨列车。新华社记者 龙弘涛摄

一个声音叫响中国货

尹晓宇

在国际市场上兄弟相争，中国对外投资的过程中，这样的段子不少。不光是南北车，粮油、稀土、核电等行业也都曾遭遇或面临着同样的问题，恶性竞争、内耗严重，甚至在某些优势产业上还丧失了国际话语权。

南北车合并，一个声音参与国际竞争，避免竞相压价带来的国家利益的损失，同时将竞争项目的精力放在技术的升级与进步上，无疑是一件好事。

当年，为了鼓励竞争，南北车从同一家公司分拆出来，经过十几年的发展，技术上去了，成本下来了，在全球同行业里也占到了一席之地，实现了从技术的引进到核心技术的突破，可以说，当时分拆鼓励竞争的目标在一定程度上达到了。随着两家实力的增强，出现了国内重复建设严重，在国际市场恶性竞争加剧等问

题，当初分拆带来的优势在不断减弱。从整个行业来讲，随着主要竞争市场由国内转向国际，目前到了通过整合而重塑优势的阶段。

需要指出的是，对于行业来讲，分拆不一定都是好的，合并也不一定都是阻碍市场竞争的。不管是合是分，都需要一定的边界，需要根据行业的发展阶段，进行不断的调试。此前，为了引入竞争格局，石油、通讯、民航、航天、邮电、铁路等多个行业，从计划经济部门变为国有企业，再分拆成多家企业。此后，电信业、航空业也经历了分分合合。

南北车也只是走到了历史赋予它的新阶段，通过合并来满足高铁出海的现实需要。不过，南北车的合并也释放出一个信号：对于那些主要竞争市场已经由国内转向国际，主要竞争对手变成了国外企业的国企来说，在经历了若干年的分拆竞争之后，可能又要拉开合并的大幕。

不管下一个会是个哪个行业，都是为了让“中国货”这个声音更嘹亮一些。