

松发股份转向造船半年赚36亿

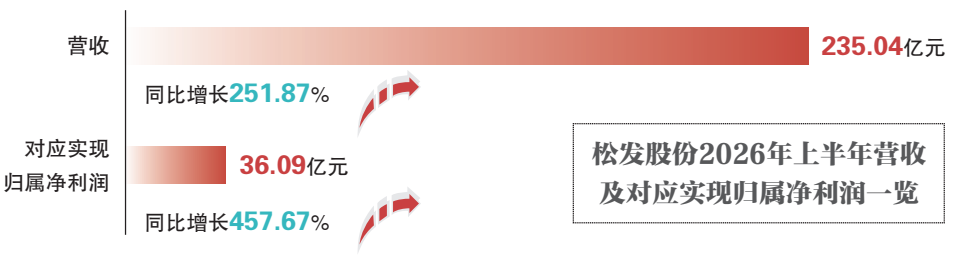
2025年,曾“踩中”财务类红线站在退市边缘的松发股份(603268)迎来命运的转折点,公司于当年置入恒力重工100%股权,完成了从传统陶瓷制造企业到船舶制造企业的成功转型。自此,依托恒力重工的船舶制造能力,松发股份业绩表现一路狂飙。8月24日晚间,公司交出2026年上半年业绩答卷,当期实现归属净利润约36.09亿元,同比大涨457.67%;期末总资产则较2025年末涨超五成。业绩大涨背后,松发股份今年上半年新承接船舶订单207艘,远超2025年全年承揽总量;公司交船计划则已排至2030年。不过,在订单数量“加速跑”的同时,公司上半年长期、短期借款金额均较上年末出现激增,资产负债率仍持续处于较高水平。

净利大涨457.67%

依托恒力重工的核心技术和高效产能,叠加全球船舶市场需求旺盛,松发股份2026年上半年再度交出了一份亮眼的业绩答卷。

8月24日晚间,松发股份发布的2026年半年报显示,公司上半年实现营业收入约为235.04亿元,同比增长251.87%;对应实现归属净利润约为36.09亿元,同比增长457.67%。另外,公司当期经营活动产生的现金流量净额约为85.09亿元,同比由负转正。

业绩大涨的同时,松发股份总资产也实现大幅增长。中报显示,截至上半年末,公司总资产746.11亿元,相较上年末大涨51.06%;



归属于上市公司股东的净资产130.6亿元,比上年末增长38.17%。

而回顾松发股份造船“生意经”的起点,要从公司2025年的重大资产置换事项说起。当年,公司通过实施重大资产置换及发行股份购买资产,成功置入恒力重工100%股权,主营业务由传统陶瓷制造正式跨入船舶及高端装备的研发、生产和销售领域。

值得一提的是,据彼时重大资产置换签署的《业绩补偿协议》,恒力重工在2025—2027年度累计实现的扣非后归属净利润不低于48亿元。在业绩补偿期首年,即2025年,恒力重工(合并口径)实现的扣非后归属净利润便已达25.79亿元;而据松发股份最新披露的2026年中报,报告期内,恒力重工(合并口径)

实现的扣非后归属净利润为35.23亿元。不难看出,业绩补偿期仅过半,恒力重工便已超额完成全部业绩承诺。

二级市场方面,截至8月25日收盘,松发股份股价收涨5.68%,收于191.2元/股,总市值1948亿元。

新承接207艘船舶订单

在行业高景气周期与全球船位供给持续偏紧的双重背景下,今年上半年,松发股份订单数量持续“加速跑”。

资料显示,松发股份上半年新承接船舶订单207艘,远超2025年全年115艘承揽总量,一举刷新全球单体船厂接单规模与船型

多元化双项纪录。订单结构亦在同步优化,涵盖油轮94艘、集装箱船56艘、散货船49艘和超大型液氨运输船(VLAC)8艘,成功实现“集、散、油、气”全谱系均衡突破。

而结合前述数据不难看出,松发股份上半年订单中,集装箱船与油轮合计占比超72%。眺远影响力研究院院长高承远告诉北京商报记者,油轮中的VLCC、集装箱船中的万箱级船型,技术门槛高、单船造价高,毛利率显著优于传统散货船。“全球能源贸易格局重构支撑油轮需求,而集装箱船则受益于班轮公司绿色船队更新,两者在手订单的交付周期和船东信用都更为稳健。”

展望未来,松发股份在中报中表示,目前公司交船计划排至2030年,手持订单稳居行业前列,其中VLCC超大型原油船手持订单数量位居全球单体船厂首位。

从产能方面看,中报显示,恒力重工已形成年钢材加工300万吨、拥有4座超大型船坞与世界级船台的产能规模,可同步实现VLCC、万箱级集装箱船等高附加值船型的批量建造。

另外,松发股份还提到,公司现有产线已趋饱和,公司于年初启动三大关键项目:一是建设“绿色智能船舶制造一体化”项目,旨在提升大型船坞产能及智能车间配套能力;二是建设“绿色船舶制造曲组配套升级”项目,定向补充分段供应短板;三是建设“3号—6号码头项目”,着力强化船舶舾装保障能力。

长短期借款激增

不过,伴随盈利规模与订单数量的快速增长,松发股份账面上也浮现出一些不容忽视的隐忧。其中最为显眼的,便是公司上半年末短期、长期借款规模,相较2025年末出现近

乎翻倍式的增长。

截至今年上半年末,松发股份账上短期借款金额约为105.97亿元,占总资产比例约14.2%;而截至2025年末,公司账上短期借款金额58.87亿元,占总资产比例约11.92%。对于上述变动原因,公司在中报中表示,系公司业务增长迅速、资金需求增加,公司增加了流动资金借款所致。

长期借款方面,今年上半年末约71.01亿元,相较上年末的36.44亿元增长94.89%;占总资产的比例则由上年末的7.38%增至9.52%。对此,公司解释称,系公司资金需求增加、贷款增加。

经计算,截至今年上半年末,松发股份长期、短期借款金额合计约176.98亿元。而同期末,公司账上货币资金金额则约为101.64亿元、交易性金融资产4768.7万元。薪火私募投资基金总裁翟丹表示,船舶订单的预收款以合同负债形式入账,而大量货币资金是开立保函的保证金及维持日常运营的流动性储备。因此,账上货币资金101.64亿元,同时背负近177亿元有息负债,系造船业企业的“标准配置”。

从资产负债率方面看,松发股份在中报中提到,造船行业由于船舶造价较高,建造周期较长,船东一般采用分期预付建造款的方式,因此船舶建造企业的负债主要包括合同负债等项目,资产负债率普遍较高。截至今年上半年末,公司资产负债率为82.5%。

另外值得一提的是,截至上半年末,松发股份账上应收账款金额2.19亿元,相较上年末的1.17亿元出现大幅增长。

针对上述相关情况,北京商报记者向松发股份方面发去采访函进行采访,但截至记者发稿未收到公司回复。

北京商报记者 王蔓蕾

联合动力上市后“变脸”

去年9月登陆A股的联合动力(301656),8月24日晚间交出了公司上市后首份半年报“成绩单”,不过并不乐观,净利同比转亏。与此同时,联合动力股价表现也不理想,上市后震荡走低,还在8月25日盘中触及14.66元/股的低点,当日最终收跌6.76%。8月25日,针对公司上半年净利表现,联合动力方面在接受北京商报记者采访时表示,公司上半年业务规模实现增长,盈利水平受结构调整影响有所承压,全产品线布局受原材料涨价影响更广。

交易行情显示,8月25日,联合动力股价低开5.05%,开盘后在大量卖单抛压下,公司股价继续走低,盘中一度跌超10%,触及14.66元/股的低点,之后公司股价跌幅有所收窄。截至收盘,联合动力股价跌幅6.76%,报15.32元/股,总市值约为368.4亿元。

8月24日晚间,联合动力披露了2026年半年报,报告期内公司实现营业收入约为95.12亿元,同比增长3.98%;对应实现归属净利润约为-8809.42万元,同比由盈转亏,上年同期为5.49亿元。

此外,报告期内,联合动力期间费用9.61亿元,较上年同期增长2.29%。其中,销售费用、管理费用合计同比下降3.84%;研发费用同比增长5.26%。

产品方面,据联合动力介绍,今年上半年,电机、电控、电源、电驱总成等产品已实现规模化放量并持续迭代;底盘相关研发成果进入商业化落地关键阶段。截至2026年半年度末,公司研发人员共计2382人,较上年同期增加300人,其中智能底盘事业部人员增幅超过120.2%。

据了解,联合动力主要从事新能源汽车电驱及电源产品系统解决方案的研发、生产、销售和技术服务,系A股公司汇川技术旗下运营新能源汽车电驱系统和电源系统的唯一主体。截至今年上半年末,汇川技术直接持有联合动力83.17%的股份,系公司控股股东。

值得一提的是,联合动力2025年9月25日登陆A股上市,今年半年报也系公司上市后首份中报,不过却同比转亏。而对比公司上市前业绩,接连增长。

数据显示,联合动力2023年净利同比扭亏,当年实现归属净利润约为1.86亿元,2024年公司净利继续大增,约为9.36亿元。上市当年,即2025年,联合动力净利突破10亿元,当年实现归属净利润约为11.33亿元。

然而,进入2026年,联合动力业绩开始接连下滑,除了今年上半年净利转亏之外,公司今年一季度净利也同比下降超八成。

对于公司上市后业绩增势“转向”,联合动力对北京商报记者表示,中国新能源汽车行业已从高速增长进入稳健发展阶段,行业增速有所放缓,同时面临竞争加剧、终端需求结构变化等挑战。铜、铝、钢、镁铝合金等核心原材料价格处于显著上升周期。

针对“公司后续是否有提振股价相关计划”的问题,联合动力方面表示,公司将继续聚焦主业,持续推进技术迭代与产品创新;顺应整车集成化趋势,推进动力域与底盘域融合创新;持续深耕国内市场,加速海外市场拓展。

北京商报记者 马换换 王蔓蕾

抢公章风波发酵 海威华芯再发声

海威华芯的一则“印章被抢”公告将其与二股东海特高新(002023)的矛盾推至“聚光灯”下。双方经历一番对峙后,海威华芯再度发声。8月25日,海威华芯通过官微发文,称鉴于公司被抢公章仍持续使用,不实信息仍持续传播,为澄清事实回应关切,就多个问题进行回应。

据了解,海威华芯原系海特高新的控股子公司,2021年为加快海威华芯发展,海特高新同意海威华芯通过增资扩股方式引入投资者深圳正威金融控股有限公司(以下简称“正威金控”),增资完成后,正威金控成为海威华芯第一大股东,海特高新退居第二大股东。

2023年12月,正威金控改名为海岳控股,海岳控股成为海威华芯股东,由原股东正威金控更名而来,仅上层股东变更。

实际上,海特高新与海威华芯的矛盾早已持续数年,矛盾点主要系对海威华芯股东权利的行使。

具体来看,2024年7月22日,海威华芯召开

临时股东会,通过了章程修正案。其中涉及将海特高新的董事提名权由3名减少为2名、董事长提名权由海特高新调整为海岳控股、副总经理提名权由总经理调整为董事长等内容。除海特高新外的所有股东均就上述章程修正案投了赞成票。之后,海特高新不满,于2024年9月12日向四川自由贸易试验区人民法院提起诉讼。

海特高新方面曾表示,海岳控股成为海威华芯股东后,违反《中华人民共和国公司法》、海威华芯《章程》的规定以及《增资协议》的约定,谋取海威华芯控制权。海岳控股所派驻的董事及其他高级管理人员,在履职过程中存在严重损害海威华芯合法权益的行为,不仅直接侵害了海威华芯的经营权益与资产安全,也导致公司作为上市公司对海威华芯开展年度审计工作受到影响。

8月25日,海威华芯方面表示,2025年10月,容诚会计师事务所出具2021—2024年度审计报告后,公司即将审定报告发送至包含海特

高新的全体股东,并于当年11月10日召开董事会,公司与容诚会计师事务所共同对审计情况做专项汇报。2026年4月公司完成2025年度审计并向股东通报了情况,审计报告于6月加盖审计印鉴后寄送全体股东。

对于董事任职,海威华芯表示,公司于2026年6月23日依法召开了股东会,将海特高新提名王胜杰、朱澜波为董事等相关事项全部列入议题并提交审议。经股东会表决,海特高新提名的王胜杰已获全体股东所持表决权100%同意,当选为公司董事。会议最终未就海特高新全部诉求达成一致,争议根源在于部分股东在表决立场上存在选择性态度。

另外,对于此次冲突,海威华芯直指海特高新高层均参与组织冲击公司。针对相关问题,北京商报记者致电海特高新方面进行采访,不过未有人接听。二级市场上,8月25日,海特高新股价收涨2.45%,报10.03元/股,总市值约为74.31亿元。

北京商报记者 马换换 李佳雪

侃股 Stock talking

组合投资安全边际更高

周科竞

A股依旧呈现板块快速轮动的结构性特征,在此背景下,重仓、重仓单只股票的投资风险很高,相比之下,组合投资的安全边际更高。

当前A股市场很难出现全面普涨行情,结构性分化、板块快速轮动成为常态。市场热点切换速度快,持续周期短,不同板块、个股的涨跌节奏差异极大。在这样的市场环境中,不少投资者依然习惯重仓甚至重仓单一只股票、单一板块,这种投资方式在市场平稳阶段难以看出隐患,一旦行情风格切换,会面临较高的投资风险。

重仓单一资产最大的问题,在于无法规避个股和板块的特定风险。任何上市公司,无论基本面是否稳健、行业赛道是否优质,都存在不可预见的不确定性。无论是行业政策调整、公司经营波动,还是短期资金情绪变化、突发市场消息,都会对单只个股的走势造成直接冲击。投资者如果重仓或者重仓单一资产,相当于把投资盈亏完全绑定在一家公司、一个板块的走势上,没有任何风险缓冲空间。

很多投资者之所以偏好重仓或者重仓单一资产,核心原因是希望博取更高的短期收益,认为分散投资会摊薄盈利。这种思维只看到了短期收益的可能性,却忽略了资本市场的风险不确定性。短期的集中持仓或许能抓住单次行情的超额收益,但很难持续稳定获利,一次大幅的亏损,就有可能吞噬多次交易的累计收益,整体投资稳定性极差。

组合投资则能够有效规避单

一持仓的结构性缺陷,是适配当前A股市场的理性投资方式。所谓组合投资,并不是简单随意买入多只股票,而是通过对不同行业、不同风格、不同估值类型的股票搭配,对冲市场轮动带来的波动风险。利用不同板块涨跌不同步的特点,平衡整体持仓收益,避免因单一板块走弱、单只个股调整,导致整体账户出现大幅回撤。

在板块快速轮动的行情中,没有任何一个赛道可以持续走出独立行情。今日领涨的板块,明日就可能陷入调整。搭建合理的投资组合,可以让持仓覆盖不同的市场机会,不会因为踏空单一热点而焦虑,也不会因为单一持仓下跌而承受巨大亏损。整体账户的收益会更加平稳,投资心态也会更加理性。

对于普通投资者而言,获取信息、研判风险的能力有限,很难精准预判每一次板块轮动和个股走势。重仓单一资产,本质上是极致的博弈行为,运气成分占比较高。而组合投资能够弥补个人研判能力的不足,通过资产分散化降低运气因素对投资结果的影响,让投资收益更多依托市场整体趋势和长期价值,而非短期资金博弈。

此外,组合投资不等于无限度分散持仓。部分投资者为了分散风险,盲目买入数十只股票,持仓过于杂乱,不仅无法有效风控,还会增加自身的持仓管理难度,难以精准跟踪只个股的基本面变化,最终导致持仓收益不佳。合理的组合投资,讲究适度分散、逻辑清晰,也要兼顾风险控制和收益空间。