

东方证券披露交易草案 拟251.2亿元收购上海证券

■本报记者 于 宏

东方证券收购上海证券 100% 股权事项迎来新进展。

7月27日晚间,东方证券发布《发行股份及支付现金购买资产暨关联交易报告书(草案)》以及一系列相关公告,公司拟通过发行A股股份及支付现金方式购买上海证券 100% 股权,交易对价合计为 251.2 亿元。

具体来看,东方证券拟通过发行A股股份的方式购买百联集团有限公司(以下简称“百联集团”)持有的上海证券 50% 股权、上海国际集团有限公司(以下简称“国际集团”)持有的上海证券 16.3333% 股权。上海国际集团有限公司(以下简称“国际集团”)持有

的上海证券 7.6767% 股权、上海城投(集团)有限公司持有的上海证券 1% 股权;拟通过发行A股股份的方式购买国泰海通持有的上海证券 18.74% 股权,通过支付现金方式购买国泰海通持有的上海证券 6.25% 股权。

在支付方式方面,此次交易,东方证券拟通过发行A股股份的方式向上述 5 家交易对方支付交易对价 235.5 亿元,通过现金方式向国泰海通支付交易对价 15.7 亿元。

从拟发行股份的情况来看,东方证券此次拟发行股份 22.89 亿股(考虑 2025 年度分红派息调整),占发行后上市公司总股本的比例为 21.22%;发行价格为每股 10.29 元,为定价基准日前 120 个交易日

A 股股票交易均价(考虑 2025 年度分红派息调整)。截至 7 月 27 日收盘,东方证券 A 股股价为每股 9.08 元。

根据资产评估报告,截至 3 月 31 日,上海证券合并报表口径归属于母公司所有者权益账面值为 201.21 亿元,股东全部权益的评估值为 251.2 亿元,增值额为 49.99 亿元,增值率为 24.85%。

从两家券商的经营情况来看,截至 3 月 31 日,东方证券拥有 7 家证券分公司和 163 家证券营业部,全资持有东证期货、东证资本、东方金控、东证资管、东证创新等子公司,同时作为第一大股东参股汇添富基金。东方证券总资产为 5164.75 亿元;上海证券拥有 9 家证券分公司和 72 家证券营业部,并全

资持有海证期货、前海联合基金,形成了以上海为中心,以长三角、珠三角、京津冀、成渝经济圈为主体的经营网络。

对于本次收购将带来的影响,东方证券表示,本次交易完成后,东方证券的主营业务将保持不变,公司将通过整合双方资源形成优势互补,扩大公司的资产规模和资本实力,进一步提升综合金融服务能力和公司在财富管理、投资银行、机构服务等领域的竞争力,巩固竞争优势和行业地位,提升金融服务实体经济质效和服务经济社会发展能级。

从股权结构来看,本次交易前东方证券无控股股东、无实际控制人,第一大股东为申能(集团)有限公司(以下简称“申能集

团”)。若本次重组交易顺利完成,申能集团、百联集团、国泰海通、国际投资、国际集团将成为合并后上市公司的前五大股东,分别持股 20.98%、11.32%、4.45%、3.7%、1.74%。

在方正证券研究所所长助理、金融首席分析师许旖珊看来,作为国内拥有正式基金评价业务资格的 4 家券商之一,上海证券在公募基金行业及监管层面积累了深厚的影响力和公信力。本次交易完成后,两家券商有望发挥协同效应,推动东方证券业务结构更加均衡。同时,本次交易完成后,百联集团等公司将成为东方证券新增的重要战略股东,有望在消费、金融及科创领域为东方证券持续赋能。

公募基金年内分红金额达971.96亿元

■本报记者 彭衍懿

公募基金分红力度持续提升。公募排排网数据显示,截至 7 月 26 日,今年以来共有 2201 只基金实施分红,累计分红次数达 3738 次,合计分红金额达 971.96 亿元。

从基金类型来看,债券基金仍是今年分红主力。截至 7 月 26 日,债券型基金共有 1554 只产品实施分红,累计分红金额达 553.67 亿元,占全市场基金分红总额的 56.96%。

权益类基金分红规模也较为可观。今年以来,共有 442 只权益类基金实施分红,累计分红金额达 326.69 亿元,占全市场基金分红总额的 33.61%。其中,股票型基金分红金额为 254.48 亿元,偏股混合型基金分红金额为 72.20 亿元。

从产品表现看,部分主动权益基金凭借较好的收益表现和规模积累,成为今年全市场基金分红阵营里的“新面孔”。例如,华商优势行业混合 A 今年以来分红金额达到 19.44 亿元,在主动权益基金中排名靠前;长信金利趋势混合 A 分红金额也超过 9.6 亿元。

Wind 数据显示,截至 7 月 26 日,年内分红金额超过 1 亿元的基金共有 228 只。其中,沪深 300ETF 华泰柏瑞、沪深 300ETF 易方达等大型宽基 ETF 仍位居分红金额前列,体现出规模型指数产品长期分红机制已较为成熟。

一位基金研究人士对《证券日报》记者表示,基金分红金额与产品规模、收益积累、分红政策等因素相关。对于权益基金而言,能够实现较大规模分红,通常需要基金过去一段时间积累了一定收益,同时产品规模保持稳定。

长期以来,大型宽基 ETF 凭借自身规模优势,已成为基金分红的重要组成部分。与此同时,部分主动权益基金近年来分红力度有所提升,这既与产品收益积累有关,也体现出公募基金行业近年来更加重视投资者回报,通过现金分红提升持有人体验。

前海开源基金首席经济学家、基金经理杨德龙对《证券日报》记者表示,基金分红并不意味着投资者获得额外收益,而是基金资产在现金和基金份额之间进行重新分配。基金实施现金分红后,基金净值会相应调整。因此,投资者不能单纯以分红金额衡量产品价值。

“基金分红更多体现的是基金收益分配安排,而不是投资收益的新增来源。”前述基金研究人士表示,对于主动权益基金而言,持续创造收益的能力仍是吸引投资者长期持有的核心因素。分红能够在一定程度上提升投资者获得感,但基金经理的投资能力、产品长期业绩以及风险控制水平仍是评价基金的重要依据。

陕西巨丰投资资讯有限责任公司高级投资顾问陈宇恒表示,未来,分红将成为衡量基金产品服务投资者能力的重要组成部分。不过,基金产品竞争的核心仍是长期业绩创造能力。

公募机构释放长期布局信号 绩优基金密集“松绑”限购

■本报记者 方凌晨

今年上半年,市场行情向好,基金产品热度持续高涨,大量资金不断涌入。为稳定基金运作节奏,保护基金持有人利益,多只绩优产品纷纷开启限购模式,部分产品甚至将单日单账户申购金额限制在 100 元及以内。

近期,此前收紧的申购限制迎来集体“松绑”。7 月下旬,多家公募基金管理人密集发布申购调整公告,取消或放宽旗下基金的申购限制,相关基金中不乏绩优产品。

例如,7 月 23 日,方正富邦基金发布公告称,为了保证基金的平稳运作,保护基金份额持有人的利益,自 7 月 24 日起,方正富邦核心优势混合恢复大额申购(含转换转入、定期定额投资)业务。7 月 22 日,财通基金发布公告称,由金梓才管理的财通价值动量混合、财通集成电路产业股票、财通成长优选混合、财通品质甄选混合 4 只基金,自公告之日起全面取消申购、定期定额投资及转换转入申请的金额限制。自 7 月 22 日起,陈文凯管理的华泰柏瑞质量精选混合和华泰柏瑞质量成长混合大额申购(含转换转入、定期定额投资)业务限制金额均由 1 万元上调至 100 万元。

深圳市排排网基金销售有限公司公募产品运营管方芳对《证券日报》记者表示,近期管理人放开限购主要有科技板块估值消化与长期投资逻辑未变、部分基金规模回落至舒适区间、满足投资者中长期配置需求三方面原因。“7 月份,科技板块深度回调,优质成长标的性价比提升,同时基金管理人仍认可其中长期产业逻辑,借调整窗口低位布局。此外,市场调整后,基金存量规模回落,不再稀释收益,具备重新开放条件。当前风险释放后基金重新开放申购,也为投资者定投、分批布局提供逆周期入场机会,有利于兼顾新旧持有人利益。”

市场震荡背景下公募基金“开门迎客”、逆势布局,正是其看好 A 股中长期发展前景和认可科技等核心赛道长期投资价值体现。

民生加银基金方面表示,现阶段 A 股市场演绎主线聚焦国内企业盈利改善和高景气方向。宏观流动性仍然保持相对充裕,为资金入市创造了良好的流动性条件。该机构中长期看好权益市场,2026 年重点关注科技成长和资源方向。

上银基金相关人士对《证券日报》记者表示:“前期 AI(人工智能)硬件、科创成长板块经过一轮持续上行,积累了大量获利盘,板块交易拥挤度处在高位,叠加上市公司中报业绩窗口来临,资金对于高位标的的兑现意愿大幅提升,赛道进入短期震荡消化阶段。不过,总体判断,此轮调整依旧属于高位拥挤赛道的回调风险释放而非 AI 产业大趋势逆转。同时,海外和国内大模型商业化变现仍在加速,科技企业资本开支暂时看不到系统性放缓。下一步,资金会逐步从纯硬件溢价环节,向 AI 应用、端侧智能体等兑现业绩的方向迁移,中长期依旧看好 AI 产业链的整体发展趋势。”

上半年新能源商业车险签单保费同比增长18.5%

■本报记者 冷翠华

记者从业内获得的独家数据显示,今年上半年,国内新能源商业车险市场保持高速增长态势,签单保费收入(起保口径,下同)约为 784.36 亿元,同比增长 18.53%,成为机动车辆保险(以下简称“车险”)的核心增长引擎。同时,上半年全国车险保费总收入约为 4769.09 亿元,同比小幅回落。

受访人士表示,当前国内车险市场已进入存量主导时代,新能源商业车险成为行业新增量的绝对主力。对于财产保险行业而言,在新能源商业车险高速增长背景下,如何平衡险企承保盈利与消费者理赔服务体验,破解行业发展痛点,成为全行业持续探索的核心课题。

签单件数与保费高增

从核心经营数据来看,上半年新能源商业车险实现签单件数、保费收入双高增,各项增速显著跑赢车险整体水平,赛道红利持续释放。

数据显示,上半年新能源商业车险签单件数约 2087.3 万件,同比增长 27.33%;签单保费收入约 784.36 亿元,同比增长 18.53%。同期,车险整体签单件数约 3.37 亿件,同比增长 2.81%;车险总保费收入约 4769.09 亿元,同比小幅下降 0.03%。

车险市场增量分化的核心原因,源于国内汽车产销市场的结构性变革。受访人士普遍认为,车险市场整体上已经进入了一个存量业务为主的时代,2025 年机动车辆年度保费超 9400 亿元,增量车险市场与汽车市场结构变化密切相关。

中国汽车工业协会数据显示,今年上半年,我国汽车产销分别完成 1499.3 万辆和 1501.7 万

辆,同比分别下降 4% 和 4.1%;同期,新能源汽车产销分别完成 743.8 万辆和 744.6 万辆,同比分别增长 6.7% 和 7.3%,新能源汽车新车销量达到汽车新车总销量的 49.6%。汽车市场的结构性变化,直接推动车险市场分化,新能源商业车险规模持续扩容。

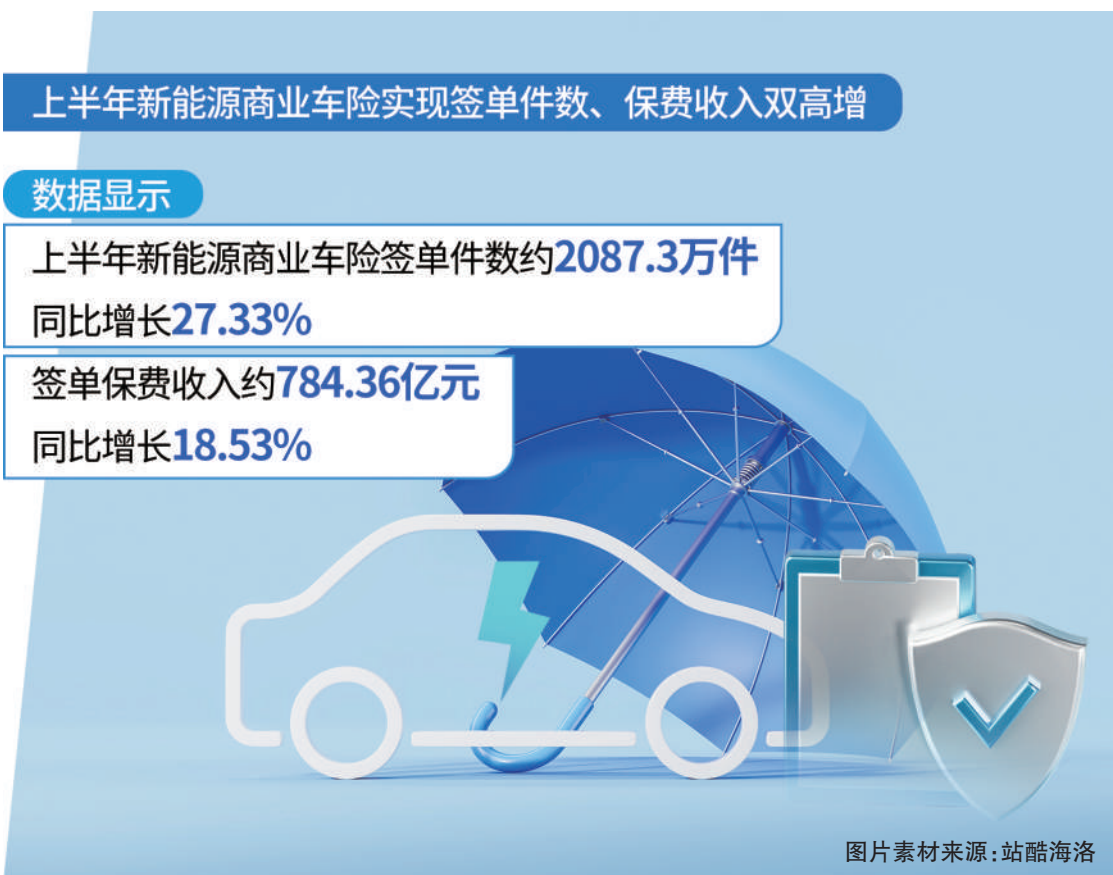
科波拉汽车咨询服务(青岛)有限公司创始人、首席执行官王浩对《证券日报》记者表示,除新车销量结构的核心影响外,商业车险的覆盖率、消费者对商业车险险种的选择,以及单均车险保费的变化等因素,也会对车险保费产生影响。整体而言,新能源商业车险投保率更高、单均保费普遍高于燃油车,因此,新能源商业车险保费同比增速高于行业整体。

赔付增速较高

在保费快速增长的同时,新能源商业车险赔付端压力持续凸显,出险频次、赔付金额增速均大幅高于行业平均水平,是制约行业盈利的重要因素。

赔付数据显示,上半年新能源商业车险有效报案件数约 751.1 万件,同比增长 23.03%;已结件数约 726.8 万件,同比增长 25%;已结赔款约 458.87 亿元,同比增长 31.93%。从车险整体来看,上半年有效报案数约 5212.1 万件,同比下降 4.02%;已结件数约 5125.7 万件,同比下降 2.94%;已结赔款约 2970.9 亿元,同比增长 3.78%。

数据对比清晰可见,新能源商业车险出险率、赔付增速均远超车险行业整体,同时,赔付端增长显著高于保费增速。某财险公司的车险负责人告诉《证券日报》记者,当前新能源商业车险综合赔付率仍显著高于燃油车,核心原因集中在两方面。其一,新能源商业车险新增承保车辆多为新车,新车车主驾驶熟练度偏低、车辆使用频次



高,出险概率高于存量汽车,拉高整体出险基数;其二,当前新能源汽车维修成本显著高于燃油车,电池、电机等核心部件更换费用较高,且维修技术门槛也高,导致案均赔款处于高位。

不过,行业赔付压力已显现边际改善趋势。记者采访获悉,随着旧车占比提升,以及驾驶行为习惯改善、辅助驾驶技术进步等多重因素共同作用,新能源汽车出险率已出现下降趋势。部分头部险企依托精准风控、精细化定价,新能源商业车险承保质量持续改善,综合成本率逐步优化,已实现承保盈利。

行业定损理赔规范待统一

当前,新能源商业车险市场

除盈利压力外,理赔端的矛盾也较为明显。险企、汽车主机厂、消费者三方诉求错位,成为行业高质量发展需要破解的难题之一。

近期,多位新能源车主向记者反映,车辆出险时有电池受损的话,维修理赔环节极易出现纠纷。例如,维修厂建议直接更换全新电池总成,而保险公司则倾向于对电池进行修复,双方定损维修方案难以达成一致,导致车辆长期滞留维修厂、理赔周期被拉长,影响了车主在出险过程中的直观体验。

对此,王浩认为,当前新能源商业车险理赔矛盾的核心,是行业缺乏统一的定损标准与服务规范,叠加各方利益诉求差异所致。随着新能源商业车险承保模

成本管控与精准定损能力,以此优化承保利润。但汽车主机厂及其授权服务网点,在事故车辆维修中存在“小病大修、能换不修”的现象,最终诉求差异导致理赔纠纷发生。

这种定损分歧导致理赔纠纷频发、理赔效率偏低,既增加险企经营压力,也损害消费者合法权益。对此,王浩建议,监管部门需进一步明确新能源汽车高价值部件受损后的公允技术判定标准,统一行业定损理赔规范。同时,持续推动新能源汽车维修技术社会化、普惠化,打破汽车主机厂维修技术与配件垄断,降低维修成本、提升维修效率,兼顾险企盈利空间与消费者服务体验,推动车险行业规范化、高质量发展。

年内10家券商获批碳排放权交易资质

■本报记者 于 宏

碳排放权交易是碳金融市场的重要组成部分,也是券商推动经济绿色转型和产业升级的重要抓手。近日,东北证券发布公告称,公司收到中国证监会《关于东北证券股份有限公司参与碳排放权交易有关意见的复函》,公司自营业务可在境内合法交易场所参与碳排放权交易。

随着东北证券此次获得碳排放权交易资质,具备该业务资质的券商扩容至 28 家,其中 10 家为年内获批。受访专家表示,券商密集布局有望推动碳市场流动性与定价效率持续提升。

具备资质券商扩容至28家

东北证券表示,公司将按照有关法律法规及复函要求,以服务实体经济,降低全社会减排成本,推进经济向绿色低碳转

型升级为目标,合规、审慎开展业务,并将相关业务纳入公司全面风险管理体系,建立健全参与碳排放权交易的内部控制和风险管理机制。

今年 6 月份,开源证券披露,该公司取得开展碳排放权交易及各类绿色金融相关业务的专业资格。开源证券表示,将依托该资质,开展全国碳市场发展趋势,重点开展碳交易、碳资产管理、CCER(全国温室气体核证自愿减排量)开发运营、绿色融资等核心业务,持续完善绿色金融与碳资产管理服务体系,全力打造专业的碳资产运营价值创造平台。

除上述两家券商,今年以来,还有中泰证券、长江证券、国金证券、国海证券、山西证券、英大证券、国新证券、中邮证券等 8 家券商获批参与碳排放权交易业务资质。

获批碳排放权交易业务资质,有望为券商尤其是中小券商带来

更广阔的展业空间。深圳市排排网基金销售有限公司研究员张鹏远对《证券日报》记者表示:“参与碳排放权交易有助于券商开辟自营业务新赛道。碳资产与传统金融资产相关性低,将其纳入自营业务资产配置组合,能够帮助券商分散风险,丰富策略类型,为业绩增长注入新动能。同时,目前碳金融业务尚属蓝海,中小券商可依托区域禀赋在碳市场细分赛道构建品牌护城河,打造差异化优势。此外,碳排放权交易资质有望作为‘敲门砖’,带动券商碳资产管理、ESG(环境、社会和公司治理)咨询等业务发展,从而提升长期回报。”

深度布局碳金融赛道

近年来,国内碳市场规模不断扩容,碳交易热度持续攀升。上海环境能源交易所数据显示,截至 7 月 27 日,全国碳市场碳排

放配额累计成交量 9.3 亿吨,累计成交额 627.91 亿元。其中,今年以来的成交额为 51.29 亿元,同比增长 42.99%。

碳金融市场的日渐活跃,离不开券商的支撑。作为专业机构,券商在碳金融市场中扮演着多重关键角色。张鹏远表示,首先,通过提供常态化碳排放权报价交易服务,券商能够有效提升市场流动性,平抑市场波动,提升市场定价效率;其次,券商通过开展碳回购等业务,能够将企业闲置配额转化为资金,帮助企业获得融资支持;最后,券商可以依托投研能力,推动碳资产证券化、碳远期、碳期权等产品创新,引导更多资源流向绿色低碳领域。

从行业实践来看,券商已开始结合地方禀赋,深度对接所在区域企业需求,探索开展差异化碳金融服务。例如,山西证券表示,将紧扣山西能源转型、产业升

级战略,重点服务省内企业碳资产运作与 CCER 项目培育。财达证券表示,将立足河北钢铁产业大省的特点,协助重点控排企业提前储备优质碳资产;发挥渠道优势在碳市场寻找合适的货源,推进企业开展自愿减排量交易,降低企业履约成本。

“作为连接实体企业与资本的关键枢纽,券商应发挥好价值发现与资源配置功能,将专业能力深度嵌入碳资产的定价、风险管理等环节。”安永大中华区 ESG 可持续发展主管合伙人李菁在接受《证券日报》记者采访时表示,随着我国经济绿色转型的推进,未来,企业碳资产管理需求将进一步释放,券商可深入控排企业的生产前端,协助其完成配额测算、履约策略优化、减排项目开发及碳资产盘活的全链条服务,展业空间广阔。同时,部分机构已开展跨境碳期货业务,碳金融的国际化探索图景正徐徐展开。