

大宗商品处低谷 中企抄底海外矿业很坚决

■ 本报记者 张龙

抄底还是不抄底?国内企业很纠结。

终于还是有企业打破了沉默。5月底,紫金矿业与艾芬豪和巴里克两大国际矿业巨头结成战略合作关系,联手开发卡莫阿、波格拉这2个世界级的超大铜矿、金矿。

“一带一路”战略还是给中国企业们吃了个“定心丸”。前国家发改委外资司司长孔令龙在一个研讨会上表示,中国政府提出的“一带一路”战略将为中国企业在全球投资创造新的机遇,尤其在与该战略密切相关的基础建设和能源行业。

部分资源被认为见底

在海外矿产资源中,最被认为已经到底的是铁矿。

中国金属有限公司负责人唐晖向记者表示,现在看,铁矿是底,可以抄。

持此观点的并不是只有他一人。宝钢一位内部人士向记者透露:“我认为现在是底部区域。”

西洋集团副总经理吴希胜认为,到没到底不好说,但现在应该是好时机。以铁矿为例,现在去海外投资要比原来降低50%左右的成本。

这种观点下,此前一直盛传的宝钢集团欲对FMG进行资本重组一事,宝钢内部人士告诉记者,目前对此事并不清楚。而去年,宝钢集团与澳合作伙伴Aurizon宣布,以14亿澳元收购澳大利亚矿商阿奎拉的计划已近完成,并获得阿奎拉90%的股份。

而在今年4月份,山东钢铁集团宣布收购非洲矿业有限公司在塞拉利昂唐克里里铁矿项目75%的股权。交易完成后,山钢将获唐克里里铁矿及非洲港口铁路服务公司100%股份。

唐克里里铁矿属世界级铁矿石资产,储量巨大,为非洲第二大铁矿,也是全球规模最大的赤铁矿和磁铁矿之一。这也是山钢于2011年7月出资15亿美元从非洲矿业购买唐克里里项目25%的股权后,对海外矿山资源的一次抄底。

兰格钢铁网分析师王国清告诉记者,现在也是一个时机,因为现在矿石价格已经在每吨60美元以上了,再上涨很多企业摆脱亏损,就该



中国国企在目前全球投资版图中占据重要地位,特别是在市场仍处于动荡中的欧洲大陆和东南亚地区,这些市场仍然具有较好的资产估值。

开工了。

王国清仍有一丝忧虑,“现在铁矿石市场不确定性挺大的,只要三大矿山继续扩产,价格还有下跌空间。淡水河谷目前计划将3.4亿吨的产量利用两年左右的时间扩产到4.5亿吨。”

对于其他的矿产品,中国企业兴趣仍然浓厚。根据紫金矿业此前

的定增预案,公司拟非公开发行股票不超过24.21亿股,发行价格不低于4.13元/股,募集资金总额不超过100亿元,扣除发行费用后,25.1亿元拟用于刚果(金)的卡莫阿铜矿收购项目,18.2亿元用于巴新(巴布亚新几内亚)波格拉金矿收购项目,32.2亿元用于刚果(金)科卢韦齐铜矿建设项目,4.44亿元用于紫金山铜矿浮选厂建设项目,以及19.9亿元补充流动资金。

紫金矿业称:“目前大宗商品正处于低谷期,国际矿业公司加快出售资产,矿业资源估值较低,是中国加快海外资源收购步伐的有利时机。”

但一位矿业企业高管告诉记者,中国企业在很多时候喜欢“追涨杀跌”,在大涨的时候会抢着买,现在有不少的企业仍处在看空阶段。

风险历历在目

对于山钢收购唐克里里铁矿一事,王国清告诉记者,3月份因为铁矿石价格下跌和运营资本问题,非洲矿业关停了塞拉利昂唐克里里铁矿,之前山东钢铁占有这个企业25%的股份,山钢前期投入25%股权,但没有主导权,停了以后山钢相当于投入没有产出了。

上述矿业企业高管则称,这其实是骑虎难下。

唐晖的公司在巴西拥有一座铝土矿,在所罗门有一个镍土矿,这两座矿吸引了不少投资者的关注,目前已经有不少投资者进行洽谈,希望收购或者购买矿产。

在他看来,抄底或者走出去,最好去政治、法律稳定的地方。在不稳定的国家抄底,很可能会赔的很惨。

时至今日,西洋集团在朝鲜的投资仍无说法。吴希胜告诉记者:“3个多亿人民币打了水漂,朝鲜那边现在也不理,也不提,公司承受着巨大的损失。”

2012年8月,西洋集团称,该公司从2007年至2011年总计投入2.4亿元人民币,建成现代采矿厂和年产50万吨铁精粉选矿厂及相关配套设施,投产朝鲜却提出各种借口撕毁了合同。公司人员遭驱逐,西洋集团称企业在朝鲜的铁矿精炼加工投资为一场“噩梦”。

在海外失败的不只是西洋集团一家。公开资料显示,从目前效果看,开发海外金属矿产资源的业绩并不理想,对外海外资源的获取能力比较弱,成功率仅20%左右,至今没有形成对国内资源需求的有效供给。中国矿企海外资源开发失败多,成功少的主要原因在于企业能力和经验不足,缺少政府支持。

“最重要的,对海外风险的认知不清,缺乏前期认真的尽职调查。”一位矿企高管说。

押宝战略投资人:海鑫钢铁的最后一搏?

(上接第六版)

“5月中旬,北京建龙集团派出40多人的团队与运城市、闻喜县两级政府举办了座谈会,事实上,北京建龙集团也非常看重海鑫钢铁年产500万吨的实力,并表达了合作意向。”这位官员表示,北京建龙集团投资海鑫,这已经成为运城市、闻喜县、海鑫钢铁、金融和普通债权人最大的期望。

该官员告诉记者,海鑫钢铁董事长李兆会一直态度鲜明,积极配合政府,搞好重整工作。

公开资料显示,北京建龙重工集团有限公司(即北京建龙集团)是一家集资源、钢铁、船运、机电于一体的大型企业集团。2009年,集团控股企业总资产379.18亿元,实现销售收入381.91亿元,上缴税金22.77亿元,实现利润19.74亿元。其中钢铁产业拥有唐山建龙、承德建龙、黑龙江建龙、抚顺新钢铁四个控股子公司和宁波钢铁、通钢集团两家参股公司。2006年年底,不含参股企业,实际产钢602万吨,钢铁综合产能800万吨。

但事实上,留给海鑫钢铁招募战略合作方的时间已经不多。

北京中煌洛辉律师事务所主任律师李平告诉记者,对海鑫钢铁而言,8

月份是个节点。因为,按照企业破产法,债务人或者管理人应当自人民法院裁定债务人重整之日起六个月内,向人民法院和债权人会议提交重整计划草案。上述规定的期限届满,经债务人或者管理人请求,有正当理由的,人民法院可以裁定延期三个月。

记者向海鑫钢铁的一位副总发短信,试图了解招募投资人进展,但未能得到回应。

而上述主管官员对海鑫钢铁的重整充满希望。他称,海鑫钢铁恢复生产希望很大,北京建龙集团董事长和运城市政府、闻喜县政府的领导座谈后,表现非常有诚意。

山西钢铁兼并重组步履维艰

或许2015年只是新一轮钢铁寒冬的开始。据中钢协统计,1—4月份,会员钢铁企业实现销售收入10270亿元,同比下降15.76%;实现利税197亿元,同比下降8.40%;实现利润为-26.6亿元,同比增亏14.54%。其中,主营业务实现利润-137.8亿元,同比增亏117.41%;亏损面为45.54%,比上年同期扩大5.94个百分点。

中钢协认为,在市场需求下降的形势下,粗钢产量环比增长,市场供需矛盾更加突出。

种种迹象表明,在全国钢铁形势日趋严峻的背景下,山西的钢铁行业亦不能独善其身。

5月20日至22日,中钢协副会长王利群在山西钢铁企业展开调研。他认为,钢铁行业面临的严峻形势可能还会持续。

山西钢铁企业数月来积攒的委屈情绪瞬间爆发。他们述说,山西地处中部,原料采购和产品销售运距长、运费高,严重影响山西钢铁企业的竞争力。据了解,不少铁路部门已经下浮铁路运费,有的下浮比例达30%,而太原铁路局运费没有下降,使企业铁路运输成本每吨比公路高30元左右,导致企业增加物流成本,也加大了公路运输压力。

山西钢铁企业异口同声表示,希望政府与铁路部门协商,给用路大户钢铁企业下浮铁路运输费用,帮助企业降低物流成本,提高竞争力。

事实上,早在去年11月,海鑫钢铁的破产重整已经为钢铁行业敲响警钟。未来钢铁企业面临的困扰会很多,诸如现阶段民营钢企的资金问

题。

业内人士表示,海鑫的破产重整不会是最后的案例,如果钢铁市场需求继续下滑,加之金融机构不断收紧钢铁信贷口袋,这样的事件还会发生。

现实比想象还要来得残酷。海鑫事件给山西乃至全国的钢铁行业的忠告是,如果钢铁行业产能不能及时整合,未来将是整个钢铁行业的滑铁卢之战。

值得警惕的是,尽管山西钢铁企业对此已有足够的认识,但山西钢铁企业的兼并重组这些年实际上没有迈出实质性的步伐。产品单一、集中度差仍然是制约山西钢铁行业发展的主要障碍。

这些钢铁企业的负责人希望得到政府的重视,他们建议政府和行业协会积极鼓励和推动优势企业实施兼并重组。政府应当对优势企业的兼并重组实行优惠政策,调动优势企业兼并重组的积极性。同时,应积极研究劣势企业的退出机制,保证兼并重组的顺利进行。

“对于维稳钢铁行业,海鑫钢铁破产重整这杆大旗不能倒下,哪怕只是精神层面。”郭志勇说。

国家大通道 将催生第二批华为万科

(上接第一版)万达基本上不会去小城镇投资一个一天放不了几场电影的影院,政府也很有可能去建设一个利用率很低的博物馆或是图书馆。基于优质人才不可能均等化,医疗和教育这些基本公共产品也不可能真正达到均等化。这些问题将导致年轻型人口和高素质人口进一步向大城市集中。

人口净流出导致的“空心化”现象将由乡村向城镇演进。与东北三省2014年度GDP全国“垫底”相对应的是,东北三省每年有高达200万人口的净流出。在东北一些人口较少的县级行政区域,除了“留守儿童”、“留守老人”外,已经出现了“留守政府”现象——除了各类政府机关以及医院、学校等事业单位,这些地方已经基本上没有产业,也不具备产业发展所需要的人口资源。从目前三、四线城市的楼市困局来看,“空心化”问题由乡村向城镇再向中小城市演进的趋势已经非常明显。一些城市“鬼城”现象的出现,除了过度“造城”以外,人口净流出也是重要原因之一。未来的城市发展将从“招商引资”、“招商引税”向“招商引人”发展。

催生一批新的大城市和特大城市将制造中国经济新动力。越是新生的大城市,越有着“移民城市”的特点。其所特有的包容、宽松、自由的精神特征,正是80后、90后年轻人所推崇和喜爱的。这种城市特性将激活年轻人的创造性,释放出城市发展所需要的动力和能量。比如,深圳的发展就是一个绝好的注释。这个30多年前的渔村,不仅出现了华为、万科等一批世界级的企业,而且其多项城市竞争力指标已经超过广东的省会广州,其GDP总量已经接近香港,直逼上海。通过再造一批大城市和特大城市,将汇聚起更多的创新能量,形成中国生产布局的新增长点,同时,也会疏解北上广深等原有特大城市的人口压力。

从“上山下乡”到“到大城市去”,可以看出几十年来中国社会的巨大变迁。最近发生在四川、湖北等地的“争高铁”现象,反映出民间对于流通道路重要性的共识。“国家大通道”建设为流通节点城市发展提供了新的契机。大城市化将成为中国城镇化进程的主导趋势,中国经济和社会发展的动力和希望就蕴藏在大城市和特大城市中。“国家大通道”建设、京津冀一体化建设、长江经济带建设等规划,都在顺应这种自然和市场趋势,一批新的大城市和特大城市将应运而生。

起底东方轮船: 两个时代的兴衰样本

(上接第四版)

老牌船务公司的经营困境

经历了“东方之珠”海损事故后,东方轮船在新世纪的后续发展逐步乏力。

2004年,东方轮船再次因为养老保险欠账的问题进入了公众的视野。“重庆轮船总公司长期少报、瞒报职工养老保险缴费基数,令许多职工相当不满,部分人甚至不断上访、起诉。”当年的《南方周末》曾就这一事件做了一次调查性报道。

在面临着员工对于东方轮船少报养老保险基数表示不满的时候,一位东方轮船的领导曾经表示:“如果按规定交的话,企业怎么过?”

负债的逐渐垒高和营收的难以拓展成了东方轮船在新千年里愈加严重的问题。“长江航运形势在近10年里发生了巨大改变,特别是客运旅游方面市场空间缩小,给相关企业带来的压力是巨大的。”一位从事内河航运的相关人士表示。

东方轮船的年报显示,2013年企业资产总额为7720万元,负债高达16846万元;2014年企业资产总额达8975万元,负债总额18468万元。

尽管在进入新世纪后,时任东方轮船总经理的冯地禄曾在2005年当选为重庆水路运输协会的会长并获得了全国交通系统劳动模范的称号,但对于东方轮船公司本身而言,过高的负债所带来的压力却实实在在地与日俱增。

在困境中苦苦支撑的东方轮船,再次遭遇到了这起事故,事故给东方轮船以及船上游客带来的注定是又一次命运转折。

资讯

海科融通首创独立合伙人模式

北京海科融通支付服务公司6月4日宣布,其业内首创的独立合伙人模式正式启动。

据海科融通公司总经理孟立新介绍,独立合伙人模式的核心就是支付公司直接与全社会参与收单的从业人员签订相关法律文书,明确法律权责关系,整个收单环节都会受到海科融通相关系统的实时监控,达到规范相关操作和减少交易风险的目的。独立合伙人的目标群体为个人,相对于传统代理商模式,商户入网的真实度明显提高,这也会有效降低商户交易的风险等级。

吉林天鹿与北京微盟达成战略合作

吉林天鹿与卓越风尚(北京微盟)日前在京宣布,双方在移动电子商务领域达成战略合作。吉林天鹿是非物质文化遗产,其产品工艺保留了代代相传的非物质文化遗产特征,在传承的基础上,不断进步创新,出于对现代传统渠道售卖的局限性,吉林天鹿企业将重心偏向互联网。卓越风尚(北京微盟)的总部在今年4月刚刚完成了B轮1.5亿元的融资,而融资用途主要就是用于推广V店平台,V店在过去短短运营2个月的时间里,活跃的V客数量已经超过100万,平台总SKU数超过300万,而且正以超过350%的月增长比例快速扩张。通过合作全力布局移动电商,吉林天鹿将成为中国互联网最具影响力的高端肉类品牌。