

钢铁行业迎来“大钢企时代”

中国宝武并购马钢 钢铁“巨无霸”呼之欲出

本报记者 王金龙 西安报道

近亿吨级的钢企巨无霸呼之欲出。

2019年6月2日,关于中国宝武钢铁集团有限公司(以下简称“中国宝武”)并购马钢(集团)控股有限公司(以下简称“马钢集团”)的“靴子”终于落地了。当天,马钢

并购后产能居世界第二

“在钢铁行业,越大就越具有‘话语权’,也就越赚钱,例如中国宝武目前就是国内最赚钱的钢铁企业。”

根据马钢股份公告,中国宝武对马钢集团实施重组,安徽省国资委将马钢集团51%股权无偿划转至中国宝武。通过本次收购,中国宝武将直接持有马钢集团51%的股权,并通过马钢集团间接控制马钢股份45.54%的股份,并成为马钢股份的间接控股股东。

“收购马钢已经在业内传了很长时间,这次是尘埃落定。”一位中国宝武管理层人士向记者表示,在宝钢集团与武钢集团合并之后,一份中国宝武发展规划(2016~2021)的文件材料显示,在2019~2021年间,中国宝武钢铁产能要提升至8000万吨至1亿吨。收购马钢集团之后,产能将超过8000万吨,但是距离1亿吨还有距离,也就是说不排除未来还会再并购一些产能。

公开资料显示,中国宝武是由宝钢集团与武钢集团合并而来。在合并之前,即2015年,宝钢集团的粗钢产量为3493.8万吨,仅次于河钢集团,全国排名第二;武钢集团产量为2577.6万吨,全国排名第六。合并之后,中国宝武产量超过6071.4万吨,紧追世界第一的安赛乐米塔尔,后者2015年粗钢产量为9713.6万吨。

中国宝武与马钢集团均属于千万吨级以上的大型钢铁集团。相关数据显示,2018年,中国宝武和马钢集团粗钢产量分别为6742.94万吨和1964.19万吨,合计

达到8707.13万吨。这意味着在产能方面再进一步增量,就能与安赛乐米塔尔并驾齐驱。

然而,值得注意的是9713.6万吨的数据是安赛乐米塔尔2015年时的粗钢产量,其近年来也曾出手并购钢铁产能。其中,距今最近的一起并购于2018年9月份,安赛乐米塔尔对埃莎钢铁的并购,前者将竞标价提高至4200亿卢比(58.3亿美元),该价格高于竞争对手俄

并购后产能居世界第二

“在钢铁行业,越大就越具有‘话语权’,也就越赚钱,例如中国宝武目前就是国内最赚钱的钢铁企业。”



并购马钢后,中国宝武的钢铁产能将超过8000万吨。

本报资料室/图

罗斯VTB集团旗下Numetal公司3700亿卢比(51.4亿美元)的出价。据公开信息显示,目前安赛乐米塔尔的钢铁产量为1.3亿吨,约占世界钢铁产量10%。

“在钢铁行业,越大就越具有‘话语权’,也就越赚钱,例如中国宝武目前就是国内最赚钱的钢铁企业。”西北某大型钢企负责人张强(化名)告诉记者,截至2018年底,中国宝武总产值为7118亿元,

净资产为3608亿元,2018年实现营业收入4398亿元,实现净利润338亿元,这是国内其他钢企无法相比的。

“紧随钢铁世界第一的安赛乐米塔尔,中国宝武与马钢合并不仅仅是钢铁产能得到提升,也增强了中国宝武国际竞争力,这也符合中央制定的要把央企做大做强”上述钢企负责人如是表示。

净净资产为3608亿元,2018年实现营业收入4398亿元,实现净利润338亿元,这是国内其他钢企无法相比的。

“紧随钢铁世界第一的安赛乐米塔尔,中国宝武与马钢合并不仅仅是钢铁产能得到提升,也增强了中国宝武国际竞争力,这也符合中央制定的要把央企做大做强”上述钢企负责人如是表示。

净净资产为3608亿元,2018年实现营业收入4398亿元,实现净利润338亿元,这是国内其他钢企无法相比的。

“紧随钢铁世界第一的安赛乐米塔尔,中国宝武与马钢合并不仅仅是钢铁产能得到提升,也增强了中国宝武国际竞争力,这也符合中央制定的要把央企做大做强”上述钢企负责人如是表示。

净净资产为3608亿元,2018年实现营业收入4398亿元,实现净利润338亿元,这是国内其他钢企无法相比的。

多氟多增收不增利 全产业链布局受挫

洛阳 本报记者 吴可仲 北京报道

头顶“无机氟化工第一股”光环,多氟多(002407.SZ)近年来频频“跨界”进行多元化布局,但结果仍有待观察。

近日,多氟多回复深交所问询函显示,其对知豆电动汽车有限公司(以下简称“知豆公司”)2.75亿元的应收账款计提了1.38亿元的坏账准备,对2018年预付给知豆公司的投资款4900

万元转为其他应收款,计提坏账准备2450万元。此前,多氟多拟投资知豆公司,建立全产业链优势。

更早之前的2015年9月,多氟多以1.6亿元收购红星汽

车,但后者正受到补贴退坡政策的影响。作为多氟多动力电池重要客户的知豆公司,也受补贴政策影响而陷入停产状态,至今拖欠公司账款3.638亿元。

针对上述事宜,多氟多方面未向《中国经营报》记者回应,仅表示以公告为准。不过,记者以投资者身份咨询时,该公司证券部表示,“多氟多整体产品分三个板块,首先是传统的氟化

工,第二个是锂电池,第三个是新能源汽车。公司前期主要盈利是来自氟化工方面的,今年锂电池方面也有不错的表现,而新能源汽车方面暂时还处于技术改造过程中。”

下游业务遇阻

回溯多氟多历史不难发现,作为中国无机氟化工行业第一家上市公司,氟化盐等是其最主要产品,但其主营业务在上市以来的9年间却多有变化。

公开资料显示,2010年5月18日,多氟多在深圳证券交易所中小企业板上市,发行股票2700万股,每股发行价39.39元人民币,共募集资金10.64亿元。

上市当年,多氟多主营业务主要涉及无机盐、无机酸、助剂、合金材料及制品的生产;自营进出口业务;废水、废气、废渣的综合利用(限分支机构经营)。到了2012年8月,公司经营范围内增加了:LED节能产品的生产;电子数码产品,锂离子电池及材料的技术开发及销售;计算机软件的开发与服务。

此后,该公司的经营范围又相继增加了“路灯安装工程”“以数字印刷方式从事出版物、包装装潢印刷品和其他印刷品的印刷业务”。

但2018年年报显示,多氟多目前主营业务分为三部分:氟化工及新材料、动力电池和新能源汽车。

从2018年的营业收入构成(分产品)来看,氟化盐产品为30.78亿元,占营业收入比重为78.66%;锂电池及核心材料为2.85亿元,占比

7.28%;新能源汽车为2.06亿元,占比5.26%。因此,作为电解铝过程中助熔剂的氟化盐产品,依旧是多氟多的主要营收来源。

多氟多在2018年年报中表示,有望“通过收购河北红星汽车打通新能源汽车的全产业链,具备‘萤石—高纯氢氟酸—氟化锂—六氟磷酸锂—锂电池—新能源汽车’完整的产业链。”

其中,红星汽车是多氟多布局新能源汽车全产业链的重要一环。公开资料显示,河北红星汽车制造有限公司位于邢台市,1960年建厂,1966年生产出我国第一辆轻型旅行车,成为国内最早的旅行车制造厂家之一。

2015年9月,多氟多以1.6亿元收购了红星汽车72.5%的股权,后又拿出2亿元自有资金对红星汽车进行进一步增资。通过收购红星汽车,多氟多具备了新能源汽车、卡车、SUP、MPV、面包车和微型车的生产能力,并获得生产与销售资质。

但据本报近期相关报道,红星汽车存在产品滞销、大幅裁员等问题,经营状况堪忧。

关于红星汽车的具体情况,多氟多证券部门工作人员表示:“目前公司旗下的红星汽车已经有了

一些销售量,但因受退补政策的影响,目前正在研发一些不依靠国家补助的车型。”

此外,知豆汽车作为多氟多动力电池的重要客户,拖欠公司的3.638亿元的账款也引来了多方关注。

记者了解到,知豆汽车是一家新能源汽车生产销售企业,据天眼查显示,其股东包括新大洋集团、吉利控股集团、金沙江联合资本等多家机构。

多氟多自2011年涉足动力电池的研发和制造以来,动力电池业务一直和知豆汽车协同发展,并于2018年3月战略投资4900万元入股知豆汽车。但2018年,随着补贴政策的调整,知豆汽车下游的共享汽车平台遭遇危机,而遇到经营困难,企业被迫停产。

据今年3月焦作市中级人民法院民事判决书,(2019)豫0803民初13号显示,截至2018年10月31日,知豆汽车共拖欠多氟多公司账款达3.638亿元。

对此,多氟多证券部人士表示:“由于知豆公司尚处在重组阶段,对于知豆拖欠的3.638亿元账款的具体情况,还需要看后续知豆重组的进展情况。”该人士进一步表示,“知豆汽车已经有人接管。”

补贴退潮拖累业绩

目前来看,多氟多布局下游新能源汽车业务频频受挫,与补贴政策调整不无关系。

今年3月,财政部等四部委联合发布《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,该文件显示,国补力度大幅退坡,补贴门槛不断提高,补贴基数综合下降程度超过50%。

对于新能源汽车进入“下半场”所面临的风险,多氟多在2018年年报中表示,“由于多氟多业务已从氟化工拓展到动力电池和新能源汽车,而‘新能源汽车受国家补贴政策影响较大,国、地补贴资金的申报拨付有一定的周期和运营里程要求,使车企现金流压力巨大。”

厦门大学中国能源政策研究院院长林伯强在接受记者采访时表示:“首先,退坡之后,因不符合补贴政策的标准,许多小的汽车商是要出局的。第二点,估计短期之内新能源汽车的销量会出现下降。”同时,对于相关企业来说,“短期之内,从补贴到不补贴将会是一个痛苦的过程。此外,因为前期大家在补贴的鼓励之下蜂拥而入,造成产能过剩,而产能过剩的结果,就是大家都不赚钱。”

深圳前海孚威基金管理公司董事长刘国宏也向记者表达了类似的观点,“这两年,整个行业处在一个大整合的时期,市场整合和产业升级的过程正在进行中。这方面政府也起到了非常好的引导作用,过去整车补贴和锂电池组件的补贴都有,后来市场化之后,补贴更倾向于高端了,对电池的使用寿命、整车的续航能力等都有了要求,这对整个产业的升级是个很大的带动。”

如今,受此影响,多氟多旗下的“红星汽车目前尚待申报和收回的国、地补贴资金为2.3亿元左右”而该公司2018年年报披露,当年度多氟多新能源汽车板块共获得各项地方财政补贴资金2389万元,退税2400万元。

值得一提的是,今年4月20日,多氟多公告表示,对相关会计政策、会计估计进行变更,于2019年1月1日起执行。其中“新能源汽车国家补贴”的坏账计提发生变更。由原来的账龄1年以内计提5%,1~2年计提20%,2~3年计提50%,3年以上计提100%;变更为账龄2年以内的不进行计提,2~3年计提10%,以此类推,5年以上才进行100%计提。

对于会计政策的变更事宜,记者联系多氟多方面采访,该公司证券部人士表示,公司会计政策是响应国家政策进行的变更,具体情况以公告为准。

对多氟多多元化受阻境况的是,财务报表上表现出营收增加的同时,净利润却出现锐减的反常现象。

2018年年报显示,多氟多当期营收为39.13亿元,同比增长4.74%,但净利润却由2017年度的2.57亿元下降为0.66亿元,同比下降74.30%,扣除非经常性损益的净利润为-0.1亿元,同比下降105%。

为此,多氟多收到深交所的问询函,要求“说明公司营业收入增长但净利润大幅下滑,且扣除非经常性损益的净利润为负的原因及合理性。”多氟多回复深交所问询函表示,2018年净利润大幅下滑,原因包括对客户知豆公司应收账款单独计提坏账准备金额较大,子公司红星汽车商誉减值等。

据悉,2018年,多氟多对客户知豆公司应收账款单独计提坏账准备金额较大;2017年限制性股票激励计划一次性终止并回购注销加速计提期权成本0.76亿元;子公司红星汽车商誉减值0.15亿元。

如今,多氟多净利润下滑趋势还在延续。2019年一季度显示,当期多氟多营收为8.71亿元,同比增长2.12%,但净利润却由2018年一季度的0.76亿元下降为0.42亿元,下降44.88%。