

# 环球晶圆收购Siltronic AG冲刺全球半导体市场格局面临变动

本报记者 裴昱 北京报道

在全球芯片供应2022年继续趋于紧张的共识形成之际,在芯片产业链

## 重要并购

若这宗并购得以实现,环球晶圆在并购后将享有26.7%的市场份额。

晶圆是指制作硅半导体电路所用的硅晶片,其原始材料是硅,是芯片产业链上最为关键的环节之一。环球晶圆是全球范围内的“晶圆大厂”,其对Siltronic AG的并购,最早可以追溯到2020年11月,其时,双方展开实质性协商,并于当年12月10日正式签订并购协议,根据协议,环球晶圆最终最高可以取得Siltronic AG 70.27%的股权,最低也可以获得50%的股权。

记者掌握的相关法定文件显示,这笔交易最初的价格约为37.5亿欧元,折合约45亿美元,最初双方协商的每股购买价格为现金125欧元。但此后,每股收购单价经过两次调整,2021年1月21日上涨至140欧元,仅仅在一天之后又上调至145欧元。

Siltronic AG是一家德国晶圆厂商,总部设在慕尼黑,是世界主要晶圆厂商之一。一位芯片行业的资深从业者告诉记者,Siltronic AG在德

## 反垄断审查

在芯片领域,曾有跨国并购未能通过相关国家的有关审查而最终作罢。

一位了解情况的人士告诉记者,在磋商并确定了交易方式、交易价格等重要条件之后,环球晶圆并购Siltronic AG的主要一项工作,就是向各个国家和地区报审进行反垄断审查,并与各主要国家和地区反垄断监管部门沟通,逐一获得放行。“毕竟现在芯片短缺已经成为产业链安全层面的问题,所以主要国家和地区的反垄断监管部门都很关注。”

这笔交易最先通过了美国外国投资委员会(CFIUS)的审查程序,2021年3月8日,获得了奥地利反垄断机构的核准,同年4月20日,获得

上,资本和巨头公司主导的并购正在如火如荼地进行。在这个“产能高于一切”的年代里,大型厂商之间的并购,将对市场产能分布格局产生重要的影响。

国、新加坡和美国设有生产线。“Siltronic AG可以算是行业里的老牌厂商了,1968年就成立了,2015年在德国法兰克福证券交易所上市,上世纪90年代末就在亚洲的新加坡设立了生产线,2020年又把这条生产线扩产了,确实赶上了芯片市场的这一轮大行情。”他告诉记者。

另一个大型面板企业负责原材料采购的人士告诉记者,无论是环球晶圆还是Siltronic AG,其重要产品都是半导体矽晶圆。“这是一个翻译问题,原词都是‘silicon’,上世纪60年代以前,我国大陆地区把这个单词翻译为矽,60年代以后就翻译为硅了,我国台湾地区,则一直沿用了矽这个翻译,所以,中国台湾地区所称的矽晶圆,就是硅晶圆,是生产芯片的重要材料。”他说。

上述两位人士都告诉记者,在这一领域,截至2020年年底,市场占有率第一的是信越化学(ShinEtsu)。

了韩国有关监管部门的核准,此后,这笔交易又陆续获得了新加坡、美国、日本等主要国家和地区的反垄断监管部门的核准。

“这些都是全球芯片产业链上有重要地位的国家和地区,韩国、日本以及我国台湾地区都是,这个并购会对产业链格局产生重要影响,因此,只有得到主要国家和地区的放行,交易才能顺利完成,这其中,只要有一个国家和地区不能核准通过反垄断相关审查,交易都有可能不能完成,因为日后的经营无法绕开这些国家和地区的市场。”前述了

最新的进展来自中国台湾地区。《中国经营报》记者获悉,总部设在中国台湾地区的“晶圆大厂”环球晶圆与德国重要晶圆厂商Siltronic AG的



环球晶圆的此次并购交易或将影响全球半导体市场格局。

本报资料室/图

率第一的是信越化学(ShinEtsu)。相关权威统计数据,信越化学市场占有率为29.4%。环球晶圆和Siltronic AG分别位于市场占有率的第三位和第四位,分别占有约15.2%和11.5%的市场份额。

如果这宗并购交易得以最终实现,环球晶圆在并购后将享有26.7%的市场份额,这将超过在2020年年底排名第二的SUMCO公司,拿到全球市场份额的第二。“那就会改变全球晶圆

解情况的人士向记者解释,“通过也有两种,可以通过,也可以是附条件通过。”

在芯片领域,曾有跨国并购未能通过相关国家的有关审查而最终作罢。2021年12月13日,智路资本放弃收购芯片厂商美格纳,并向美格纳方面支付了7200万美元的赔偿金,其原因即是未能通过美国外国投资委员会的审查程序。

美格纳的主业是生产OLED显示驱动芯片,主要是40nm和28nm的产线在生产,是目前比较热的芯片需求领域之一。在全球细分领域的市

并购案,正在进入最后的冲刺阶段。一旦全部获得主要国家和地区反垄断监管部门的放行或附条件通过,这宗交易将进入到正式交割阶段。

市场的格局,信越化学和SUMCO,都是日本公司。”前述芯片行业的资深从业者告诉记者。

记者从环球晶圆官方获取的信息显示,环球晶圆计划在2021年年底完成这笔并购交易,而现在,这笔交易正处在最后的冲刺阶段。一位芯片领域的券商分析师告诉记者,这种对产业格局有重大影响的并购,通常不太可能完全如最初的预期完成。“时间长一点,市场也都可以理解和接受。”他说。

场排名中,美格纳排名第二,排在第一的是韩国三星公司。

近年来,随着中国经济体量的逐渐壮大,重要国际并购向中国反垄断监管部门报审已经成为一种惯例。2021年12月22日,中国国家市场监督管理总局采用附条件通过的方式,放行了SK海力士并购英特尔部分存储业务的交易,根据市场监管总局做出的经营者集中审查结论,SK海力士及其完成并购之后的市场主体,将履行包括“帮助第三方竞争者进入市场”在内的一系列承诺,以确保并购之后,市场竞争环境的公平。

# 中钢协推“基石计划” 规划铁矿石话语权落地时间点

本报记者 索寒雪 北京报道

中钢协会长陈德容在近日举行的中钢协会会员大会上透露,中钢协已

## 忙碌的找矿人

在十几年前,尚勇还是京津冀地区活跃的铁矿石贸易商,随着钢厂的搬迁,以及大钢厂与国外贸易商直接签署长协,像尚勇这样的铁矿石贸易商渐渐淡出了市场。但在2021年,尚勇渐渐又活跃起来。“我今年(2021年)领了几拨人去东北看铁矿。”

2021年铁矿石价格出现了大幅上涨,中国钢铁工业协会多次向上级部门申请放开国产铁矿的开采限制。中钢协人士曾向记者透露:“根据各种标准和限制条件,近几年国内铁矿的新产能几乎为零。”

## 大钢厂“基石计划”

目前铁矿石处于垄断状态,由世界四大铁矿石供应商力拓、必和必拓、淡水河谷、FMG来供应中国市场需求。

而这几家铁矿石供应商要求必须以普氏价格指数作为铁矿石价格的定价标准。每一次期货价格的上涨,都带动了现货价格的上涨。

在谈到2022年的工作重点时,陈德容表示,正在积极组织推进资

## 国内矿已经发挥作用

在过去一年,中钢协一直在探讨如何增加中方话语权的措施。

年底铁矿石价格相对稳定,2021年的最后一天,58%澳粉指数为81美元/吨,较上周下跌1美元/吨;61.5%澳粉指数为107美元/吨,较上周下跌4美元/吨;62%澳粉指数为127美元/吨。价格已经远低于2021年的价格高点。

此外,2021年12月23日,由宝武

源保障“基石计划”。

记者了解到,“基石计划”包括多项内容。

其中包括,确定在2025年、2030年和2035年三个时间节点的供给目标。完善细化“基石计划”方案,对国内新增产能开发、境外新增权益铁矿、废钢资源等进一步梳理核实。

还包括,加强国内矿开发情况

资源主导的澳大利亚Hardey铁矿项目取得突破性进展,完成了“云签约”。此次签约意味着年产4000万吨的铁矿项目有望得以重启,中国宝武有望获得一处稳定优质的铁矿石进口来源。

兰格钢铁研究中心分析师王静认为,这是近年来中国钢铁企业在提高铁矿石资源保障能力方面持续努

力,加强对海外铁矿资源的开发,取得较大进展。

对于价格的后期走势,王静认为:“钢厂复产低于预期,全国主要钢铁企业高炉开工率仍在低位,铁矿石供需基本面偏弱,价格由涨转跌。钢材终端需求不足,北方采暖季限产,后期钢厂复产空间或有限,铁矿石需求偏弱,港口库存保持在高位,同时由于钢价调

自主可控能力的报告)报送自然资源部,积极推进国内一批铁矿资源项目的实施落地。“部分铁矿开发项目已取得积极进展。”中钢协人士向记者表示。

“现在行情好起来了,国家管得也没有那么严了,现在大家又想投资铁矿了。”尚勇对记者说。

与此同时,一些铁矿项目开始对外招标。“新疆、甘肃、内蒙古都有一些铁矿项目对外招标,但是处于很早期的探矿权招标。”尚勇透露,“大家都非常看好,勘探权招标的价格在几百万元左右。”

调研、督促“基石计划”任务落实,及时与国家有关部门沟通汇报,统筹推进各项工作,确保一批优质铁矿项目建成投产。

国内重点企业参加的“基石计划”推进工作小组,定期召开协调推进工作会议,研究项目实施中的重大问题,及时汇总并向有关部门反馈,推动相关问题协调解决。

按照“基石计划”,将有针对性地推进境外项目投资和开发,提升海外权益矿比例。

此外,还将推进国内废钢铁资源的回收、加工、配送及流通体系的完善,理顺上下游关系,尽快解决废钢税收和开票难问题,落实好完善资源综合利用增值税政策,平抑税收洼地“票货分离”的影响,促进废钢资源产业发展。

# “十四五”铁路投资保持“十三五”同等规模 高、普铁建设一增一减

本报记者 孙丽朝 北京报道

结合铁路在建和拟建项目安排,预计铁路“十四五”固定资产投资总规模与“十三五”相当,继续保持平稳态势。中国国家铁路集团有限

## 铁路投资保持同等规模

据《中国经营报》记者梳理,“十三五”期间(2016—2020年),铁路固定资产投资分别完成8015亿元、8010亿元、8028亿元、8029亿元和7819亿元,合计达到3.99万亿元,平均每年7980.2亿元。

国铁集团2022年初公布数据显示,2021年全国铁路完成固定资产投资7489亿元,同比减少4.22%,为近8年来最低。这意味着,“十四五”的后4年,平均每年铁路固定资产投资需要完成8103亿元。

虽然铁路投资规模继续保持与“十三五”期间同等强度,但新建铁路投产里程预计仍呈下降趋势。

国铁集团2022年1月4日召开全路工作会议,会上公布,2022年铁路计划投产新线3300公里以上,其中高速铁路1400公里左右,普速铁路1900公里左右(详见中国经营网2022年1月4日报道《铁路投资继续下降完成

## 高、普铁建设强度一增一减

就“十四五”期间铁路建设预期值,1月18日,国务院发布《规划》提出,到2025年,铁路营业里程达到16.5万公里,其中高铁营业里程达5万公里。以“八纵八横”高速铁路主通道为主骨架,以高速铁路区域连接线衔接,主要采用250公里及以上时速标准的高速铁路网对50万人口以上城市覆盖率达到95%以上,普速铁路瓶颈路段基本消除。

目前,《铁路“十四五”发展规划》尚未发布。一位轨道交通行业人士对记者表示,由于《规划》是《铁路“十四五”发展规划》的上位规划,所以预计《铁路“十四五”发展规划》建设目标将与《规划》保持一致。

国家发改委2016年7月发布的《中长期铁路网规划》曾提出,到2025年,中国铁路网规模要达到17.5万公里左右,其中高速铁路3.8万公里左右。不难看出,与2016年相比,中央在《规划》中将2025年的高铁里程目标提高了1.2万公里,普速铁路的里程目标降低2.2万公里。

截止至“十三五”末,全国铁路营业里程达14.6万公里,其中高铁里程3.8万公里。按照《规划》目标,“十四五”期间,中国将建设铁路1.9万公里,其中高铁1.2万公里,普速铁路7000公里。平均年增长铁路3800公里,其中高速铁路2400公里,普速铁路1400公里。这意味着,未来几年,中国高铁建设强度仍将高于普速铁路。

截止至“十二五”末,全国铁路营业里程达12.1万公里,其中高铁里程1.9万公里。也就是说,“十三五”期间,平均每年增长铁路5000公里,其中高速铁路3800公里,普速铁路每年增长1200公里。

从以上数据不难看出,就年平均建设里程,“十四五”期间铁路建设强度明显

公司(以下简称“国铁集团”)发展改革委副主任赵长江在2022年1月19日召开的国家发改委“十四五”现代综合交通运输体系发展规划(以下简称《规划》)发布会上作上述表态。

7489亿元(8年来最低)。

据《中国经营报》记者统计,2018—2021年,全国铁路及高铁投产里程分别为4683公里、4100公里、8489公里、5474公里;4933公里、2900公里;4208公里、2168公里。

对比发现,从2020年开始铁路及高铁投产新线大幅下降,2021年,两项数值下降幅度分别为14.70%和25.24%。

国铁集团人士对记者表示,因铁路建设周期的原因,铁路年投资额度反映并不是当年铁路投产里程情况。“所以,这也就解释了,为什么铁路投资保持同等强度,年投产里程却呈下降态势的原因。”他说。

赵长江还介绍,“十四五”期间铁路规划建设重点包括川藏铁路建设和着力填补西部铁路“留白”,并加速完成“八纵八横”高速铁路网,拓展普速铁路网覆盖;推进都市圈城际铁路和市郊铁路建设也是重点任务。

较“十三五”期间放缓。每年铁路建设里程将比“十三五”下降约24%,其中,高铁建设里程下降约36.84%,普速铁路增长约16.67%。

2017年底发布的《铁路“十三五”发展规划》提出,到2020年底全国铁路营业里程达到15万公里,其中高速铁路3万公里。但实际上,到2020年底,全国铁路营业里程达到14.63万公里,高铁营业里程3.8万公里。高铁里程目标顺利完成,铁路营业里程距离“十三五”规划目标还差了3700公里。普速铁路建设滞后,导致“十三五”规划目标未能完成(详见中国经营网2021年1月4日报道《“十三五”铁路建设未达目标 差值3700公里》)。

除了铁路外,《规划》还提出,到2025年高速公路建成里程从“十三五”末的16.1万公里增加到19万公里。城市轨道交通运营里程从6600公里增加到1万公里。

《规划》显示,目前,中国综合交通运输发展不平衡、不充分问题仍然突出。综合交通网络布局不够均衡、结构不尽合理、衔接不够顺畅,重点城市群、都市圈的城际和市域(郊)铁路存在较明显短板。

对此,《规划》要求,到2025年,综合交通运输基本实现一体化融合发展,智能化、绿色化取得实质性突破,综合能力、服务品质、运行效率和整体效益显著提升,交通运输发展向世界一流水平迈进。

对于资金问题,《规划》提出,安排政府投资积极支持交通基础设施建设,将符合条件的项目纳入地方政府债券支持范围。加大养护资金投入,充分引导多元化资本参与交通运输发展,形成建养并重、可持续的资金投入机制。探索枢纽土地综合开发等多样化支持政策。