

中企境外并购大时代之一： 初入江湖 甘苦莫辨

■ 本报记者 张凡

了境外并购的步伐。不过在当时来看,具有海外并购能力的中国公司恐怕屈指可数:招商局、华润、中信

1984年1月,香港最大的上市电子集团公司康力投资有限公司因财务危机濒临倒闭,中资背景的香港中银集团和华润集团合组新康企业有限公司,斥资1.8亿港元收购了康力的34.8%的股权,从而解救了康力。

此后,中信也迈开了国际化的步伐。1984年10月,中信在美国投资了第一家海外企业美国西林公司,主营林业和木材加工。1986年,中信投资1.1亿美元收购了澳大利亚波特兰铝业10%的股权,同年12月,中信与加拿大鲍尔公司联合收购了塞尔加纸浆厂。1988年6月,中信投资1350万美元收购了美国凤凰钢厂。虽然这些项目保留下来的很少,但在当时,它们为中信提供了不错的收益,并且让中信积累了国际市场的经验和教训。

当中国公司还小心翼翼地徘徊在跨境并购边缘时,世界范围内的并购正风起云涌。第四次并购浪潮持续了整个20世纪80年代,并在1985年达到最高峰,最显著特点是以金融杠杆并购为主,并出现了超强并购的现象,某些国家最大的公

司变成并购标的。进入20世纪90年代后,第五轮并购浪潮来临,这次的并购浪潮处在经济全球化进程不断推进的背景中,跨国并购的表现更加抢眼。从统计数据看,1987年全球跨国并购额仅有745亿美元,到了1990年就达到1510亿美元,2000年该数额飞跃至11438亿美元。此时的跨国公司成为最活跃一股势力。

虽然中国在20世纪80年代、90年代的并购也是世界第四、五次并购浪潮的一部分,但在以跨国并购、战略并购为特点的国际并购浪潮中,中国公司还显得势单力薄。因此,这段时间被业内称为中企境外并购的萌芽准备阶段。当时,我国刚刚改革开放,经济体制正从计划经济逐步转向社会主义市场经济体制,中国企业跨国并购呈现出规模小、次数少、目的地局限等特征。一些统计数据显示,1992年至2001年,这10年间中国企业每年的跨国并购额占同期世界并购额的比例不足一个百分点。

这与同一时期国外并购市场繁荣兴旺的景象形成了鲜明对比。经济学家宋清辉说,根据清晖智库研究发现,当时的并购存在国有资金匮乏、并购金额小等一系列问题,阻碍了国企并购前进的步

伐。中企当时进行跨境并购的经济根源在于当时我国经济发展周期波动、经济结构不合理、科学技术相对落后,但企业创新求变的动力较强。长期关注中企并购的一带一路百人论坛专家委员会委员柯银斌言简意赅地指出,那个阶段中企并购的动力就是“缺什么补什么”。

实力与市场化是企业跨国并购的基本条件。二十多年前的中国国有企业有实力,但市场化不足,正处在改革转型中,成为市场经济意义下的企业是其重要任务;民营企业处在初步成长过程中,能满足市场化这一条件,但实力不足。柯银斌说,此时内向国际化是中国企业成长的主要特点。通过与发达国家企业在中国共建中外合资合作企业,中企实力不断增加、市场化程度不断提高。

与郭襄在风陵渡口听到江湖故事后内心十分向往不同的是,上世纪八九十年代的中国企业对热闹的跨境并购江湖并不感兴趣。当时中信海外并购并不为多数人所理解,正如中信股份副总经理张极并回忆说:当时的主流观点是,中国是发展中国家,应该是资本流入,而不是流出,到海外投资根本是南辕北辙。

今年是南非与中国建交20周年,金砖国家领导人会晤也将于本月在南非举行,今年对于中国和南非具有特殊的意义。

今年2月份,南非新总统拉马福萨上任时反复强调反腐和提振经济。他本人的从商经验使他更加务实,我们也有信心他能够推行经济改革、改善营商环境、吸引投资。此外,南非也是金砖五国之一,具有自己的优势,国内经济结构较完善,金融服务体系较发达。总体来看,我对南非的投资环境是比较乐观的。南非中国经济贸易促进委员会执行副主席兼秘书长、北京易智通科技有限公司董事长杨冰在接受《中国贸易报》记者采访时表示。

南非在非洲事务以及引领非洲工业化方面具有独特的区位优势与良好的发展条件和基础,中国与南非两国对接“一带一路”建设利益契合点多、互补性强。中国驻南非大使林松添曾言。

据记者了解到,自1998年1月正式建立外交关系以来,中国和南非两国关系平稳发展。中国已连续8年成为南非最大的贸易伙伴,南非已成为中国在非洲最大的贸易伙伴和最重要的投资、旅游目的地。中国对南非投资的大中型企业已经超过300家,涉及金融、农业、矿业、制造业、信息技术、海洋经济、基础设施等多领域。相关数据显示,截至2017年末,中国对南非投资累计已超过250亿美元,为当地创造了数十万个就业岗位。

中企在南非投资虽然比较顺利,当然也遇到过一些障碍。对此,杨冰提醒中企注意,中企向南非投资可能存在以下的困难:其一是文化问题,中国企业可能不熟悉当地的风土人情。南非的文化与中国有很大不同,有天主教文化、英式和荷式文化,还有祖鲁族文化和工会文化等。如果不了解这些,硬搬中国经验,可能会遇到挫折。其二是法律问题。南非主体上沿袭了英国法律,属于英美法系国家,而中国属于大陆法系国家,法律体系的不一也会带来诸多的问题。其三是工会制度强大。当地的工会组织罢工活动频率高,企业需与当地工会做好协调。最后,南非货币兰特的汇率近年来大幅贬值,汇率波动也给企业投资带来不便。

对于上述困难,中国驻南非大使馆经商参赞蔡延松给予中企两个建议,其一,稳中求进地对南非开展大项目合作。针对南非政府推动的能源、港口、公路、宽带等基础设施建设项目,中资企业应有针对性地突出自身的成本和融资优惠条件,争取以公私合营等多种方式积极参与南非重大项目合作与建设。其二,依法合规开展诚信经营。南非政府明确提出要加强税收征管,跨国公司的资金跨境流动和逃税是下一步重点监管对象。同时还将加大反腐力度,包括对金额超过1000万兰特的政府采购合同进行严格审议。鉴此,中资企业应高度重视规范在南非商业行为,顺应南非的监管要求,注重遵守当地法律法规,依法合规经营。

欧洲机场容量吃紧

欧洲航空业的发展被机场容量不足所困扰。据英国《金融时报》近日报道称,2040年欧洲机场承载能力缺口或达150万个航班。报道称,欧洲空中航行安全组织预测,未来若干年将有数百万乘客可能没有飞机可搭。到2025年,欧洲航班需求约为1270万个,但机场仅可容纳1240万个,需求缺口2.5%。到2035年,航班需求与机场容量之间的差距将达到6%,到2040年更是扩大到8%,达150万个航班。该报道指出,111个欧洲机场计划在2017年至2035年间将容量扩大16%。其中最大的20

个机场把容量增长目标定为28%。到2040年,法国、德国和英国每天将增加3000多个航班,土耳其将增加4500多个航班。航空业资深人士表示,虽然航班需求与机场容量的差距比欧洲空管部门在2013年作出的预测要小,但仍令人担忧。慕尼黑机场首席执行官迈克尔·科克洛称,机场容量吃紧将导致前所未有的空中拥堵和中断。欧洲空中航行安全组织总干事布伦南称,欧洲航空基础设施基本还是20年前造的,无法满足需要。(奥多)



印度孟买地铁一号线由中车南京浦镇车辆有限公司制造,每天客运量约为40万人次。图为6月27日,在印度孟买,工作人员在车库例行检查列车。新华社记者 张迺杰 摄

● 项目信息

英国海洋生物 污损解决方案项目

项目概述:
英国苏格兰的跨国航运企业寻求新方法使船体不受海洋生物污染,即防止和/或不断清除海洋生物污损。该苏格兰公司寻求合作伙伴建立合资企业以在船上试用技术。该技术解决方案可应用于在全球所有海域航行的货船和客船。该企业积极参与开放式创新,目前正参与多个国际项目。现寻求合作伙伴建立合资企业联合开发。

电话: 01532-6801 3853
邮箱: anais_qu@eupic.org.cn
联系人: 曲老师

西班牙农业科技项目

项目概述:
西班牙一家中小企业开发了一种微波辐射计,可通过遥感测量土壤湿度。该传感器提供高分辨率的数据且无需其他基础设施,可以用于机载飞机、无人机和地面车辆,可用于卫星验证和地面实况、土壤测绘、灌溉管理和防洪。现寻找有兴趣进行研究合作、技术合作或商业协议的合作伙伴。

电话: 01532-6801 3635
邮箱: zoe_zhao@eupic.org.cn
联系人: 赵老师

美国高新主题乐园项目

项目概述:
美国智能高新科技公司拟定在中国大陆投资建设15个高新迷你模型主题乐园。每座场馆占地面积约5000平方米,预计每年接待游客约100万人次。

高新迷你模型主题乐园分展览区和体验区两大主题,展览区展出的迷你世界动态模型,可以让游客游览到世界各地的微缩版动态著名景观,体验区有无人机、3D打印、智能遥控汽车、机器人等高新科技产品供游客们体验操作。高新迷你模型主题乐园是集娱乐、科技、教育、和人文历史为一体的美国最新颖的技术模式。

电话: +1 626-278-3112
邮箱: carsonsaus@yahoo.com
联系人: 张铁流
(以上信息仅供参考)
(本报综合报道)

国际货运企业需重视当地路规

■ 本报记者 陈璐

分公司。目前,我们公司主要负责中国到中亚物流,比如从西安到阿拉木图的班列每周一班,一班有41个集装箱。王禹称。

由于进入哈萨克斯坦的时间早,积累了丰富的经验,也与当地政府、职能部门有着良好互动,对当地的法律、法规、进出口及各类单证以及中亚五国的路况等都有充分的了解。因此,对与中亚国家有合作的中国物流企业,王禹建议,其一是要对中亚地区清关物流的法律法规有深入的研究和了解,其二是货物运输过程中单据务必正确、完整,其三

是货物出厂包装要符合哈萨克斯坦的运输标准。

这些做法看似容易,但在实际操作中会遇到各种各样的问题。王禹举例称,比如中国的公路运输是按整车的重量计算,一个整车拉约35吨货物属于合格标准,但在哈萨克斯坦及其他中亚国家是按轴计算,单轴不得超过8吨。有的中企会认为,一辆4轴车是不是可以拉32吨货物呢?答案是否定的,在哈萨克斯坦及中亚国家会将车本身重量计算在内,最后计算下来只能拉到十二三吨货物。

王禹认为,目前,中亚国家的大多数道路还是原苏联标准的公路,质量一般,如果货运超重,道路就容易报废。因此,这些国家对货物运输的限重问题规定得很严格,每超一吨,按里程来算可能会多收取正常运费的几倍至几十倍。但对货运的超重或者超高等问题限制不多,大概会多收取正常运费的10%、20%。

此外,中国海关货物编码与哈萨克斯坦以及俄罗斯会有一些小小的区别,尤其是后四位,中企也应注意。王禹特别提醒企业注意小细节,防止大的隐患。

海外投资趋理性 北美碰壁或转欧洲

■ 本报记者 张伟伦

美投资的进程。据美国荣鼎咨询公司的数据显示,今年上半年中资对美投资同比减少92%,与之相反的则是中国对欧洲投资同比增加39%。

科瑞资本董事总经理杨坦表示,在美国加强审查的背景下,未来中国企业的并购会有几个方面的变化,首先是区域上的转变,赴美国的并购会减少,在欧洲的并购会大幅增加,其次是行业方面的变化,由于监管趋严,敏感信息及技术行业会有越来越少的企业去做,国内企业可以尝试投资快消零售、大健康领域等。

针对中美贸易摩擦及美国加强对中资收购美国企业的审查力度,刘劲容建议国内企业,研读美国政策变化走向,做好预判,同时提前做好融资安排,特别是关于预付款、保证金、反向分手费等需提前汇出境外或提前落实的资金安排,还要提前做好尽职调查,提前

考虑CFIUS的缓解措施,以及合同中尽量保留退出的权利,考虑走商业保险等减少因交易失败而产生损失的安排等。

尚高资本中国基金副主席路跃兵认为,虽然目前来看美国是中资海外并购最大目的地,但欧洲国家的监管政策相对美国而言比较宽松,中资可考虑多赴欧洲进行投资并购。随着美国监管政策趋严,中企也可以考虑通过借助母基金到海外收购。

此外,如果企业确实想要在美国开展并购,可以选择进行阶段性并购,一步一步地进入标的公司,先从公司的小股东做起,然后在董事会争取一个席位。这样一来,可以跟标的公司的董事会、CEO等关系变熟,等到合适的时候,如果想要收购,风险就会大大降低。路跃兵表示,除了美国投资环境的变化,海

外投资的宏观环境也备受关注。近年来,中企对海外并购主要集中在消费、工业品行业,其中今年以来随着中企对海外TMT行业的投资渐热,TMT已于2014年超过能源行业成为第二大海外投资行业。中国投资有限责任公司研究院副院长陈超带来的一份对国内400家上市公司的问卷调查,中国企业海外并购交易数量过去五年保持23.5%高速增长,在欧洲和北美洲的投资数量增加最为迅速。调研中发现,工业产品在北美和西欧为并购热点行业,关键在于获取核心技术。消费品企业集中在西欧和北美洲进行收购,目的是将国外品牌引入中国,满足市场消费升级的需求。同时也观察到不少制造业企业也向非洲投资,获得市场拓展。此外,随着国家一带一路倡议的实施,其沿线国家的并购也日渐成为新热点。陈超说。