

南非同日释放两条产业信号 对矿业产业链重构意味着什么？

中国金属矿业经济研究院（五矿产业金融研究院）

周 匀

6月9日，南非同日释放两条产业政策信号，分别指向供给侧与需求侧。供给侧：南非矿产和石油资源部（DMPR）总干事 Jacob Mbele 表示，政府计划在2027年3月底前把矿产权利在线登记系统推广至全国九省；需求侧：南非国际贸易管理委员会（ITAC）公示《汽车产业扶持目录》修订草案（以下简称“《修订草案》”），将锂等动力电池核心原材料纳入激励范围，并将本土增值核算比例抬升至50%。两条信号指向同一战略目标：抓住全球新能源转型窗口，把南非从原矿出口环节提升至电池与整车制造环节。

一、矿产权利在线登记系统是南非矿业“供给侧基建”迈出的重要一步

Jacob Mbele 在约翰内斯堡会议上给出的时间表是，2027年3月底前把矿产权利在线登记系统推到全部九省，目前仅矿业活动最少的西开普省完成接入。这套系统由企业联合体自2024年1月起承建，功能类似不动产权籍系统——把勘探权、采矿权的空间位置、权利人、有效期、变更记录搬到线上，企业后续用新系统申证。

对南非这种商业采矿历史逾百年的老牌资源国而言，旧账数据量庞大，手工台账、重叠申请、省际口径不一等问题曾是长期痛点，初级勘探公司深受其苦：权籍不清导致银行

不敢放款，股权交易也难以定价。因此，将这套登记系统理解为“供给侧基建”更为贴切，它解决的不是“有没有矿”的问题，而是“能不能合法、高效地拿到矿权”的问题。

西开普省作为矿业活动最弱的省份首先纳入该系统，逻辑上是用低压环境测试系统；剩下八省里，林波波省、姆普马兰加省、西北省这类矿权密集地区才是真正的考验，历史数据清洗、与原纸质卷宗比对、与现有许可库对接，工作量颇大。

对已落地的重量级玩家而言，登记系统上线的影响偏中性。英美铂业（Anglo American Platinum，2025 年 5 月分拆并更名为未泰铂业 Valterra Platinum）、埃克萨罗资源（Exxaro Resources）、金田公司（Gold Fields Limited）这类企业在南非运营多年，权籍底子厚，但新系统若能缩短变更、续期、转让的流程周期，其运营成本仍有一定下降空间。而对打算进场的外部投资者，尤其是瞄准电池矿产的勘探端与初级开发端而言，该系统全国铺完后，尽职调查中的“权籍风险”权重将明显下调，融资端的折现率也随之走低。

需要注意的是，登记系统上线不等于审批节奏立刻加快。社会环境许可、社区协商、水务与林业多头审批等配套环节仍在，登记只是其中一块基石，但它是最基础、也是最应该首先完成的那一部分。

二、《修订草案》的出台旨在锁住区域增值链

南非汽车产业长期以装配为主，钢材、铝材、铂族金属是本土激励目录里的传统受惠品类，整车与零部件出口主要

面向欧洲与非洲邻国。《修订草案》把锂、铜、钴、石墨、铁等电池核心矿产列入目录，其政策逻辑清晰：全球新能源车渗透率抬升后，动力电池成本占整车比重居高不下，谁能把矿产、冶炼、正极、电芯、电池包贯通为一段可以在本土连续完成的增值链，谁就能在招商时拿出更厚的补贴空间。南非的做法是把矿产环节直接纳入汽车产业激励的覆盖范围，使上游矿端与下游整车得以共用同一套激励规则、按同一口径核算收益。

值得注意的是增值比例的分档设计。传统材料的本土增值核算比例维持在 25%，而新增的电池矿产固定为 50%。这意味着同样一吨锂精粉，若在南非境内完成冶炼、前驱体乃至正极环节（锂系），企业能申领的专项激励红利会明显高于只做简单加工。铜、钴、石墨等虽工艺链路不同，但同理需延伸至中游方能充分利用 50% 的增值比例。这对外部投资者传递两层信号：其一，低附加值原矿出口模式被排除在新增汽车激励之外；其二，要将南非项目纳入激励核算口径，工艺链至少需延伸至中游冶炼乃至正极材料环节。

资源溯源门槛进一步把红利锁定在南部非洲地区内部。《修订草案》明确规定，享受补贴的电池矿产原料需源自南部非洲关税同盟（SACU，成员为南非、博茨瓦纳、纳米比亚、莱索托、斯威士兰）及南部非洲发展共同体（SADC，成员为上述 5 国与刚果（金）、赞比亚、津巴布韦等其他 11 国）成员国。也就是说，矿山可以不在南非本土开采，但必须落在“SACU+SADC 双圈”内；冶炼与材料环节若同样落在圈内，

更容易达到 50% 的增值线。对刚果（金）的钴、津巴布韦的锂、赞比亚的铜而言，这条政策客观上将电池矿产增值链向“双圈”内部收敛，而在整车出口欧美市场方面具有渠道优势的南非有望承接周边矿源的冶炼与材料环节。对外部投资者而言，若仅在周边国家拿矿但不在南非布置冶炼与材料产能，则较难进入这份激励的核算口径。

对接《南非汽车总体规划 2035》的 140 万辆年产目标，需要把现在的燃油车装配基数逐步切换到混动与纯电新能源车。铂族金属本是南非强项，过去依靠柴油车与燃料电池两条线消化，现在把锂、铜、钴、石墨列入目录，等于承认了动力电池路线在乘用车领域的中期主流地位。《修订草案》已开启公众征询，落地节奏明确，意味着 2026 年下半年到 2027 年，相关细则、增值核算口径、溯源核验办法等会陆续出台，招商谈判也会随之进入实质阶段。

把上述两条线放在一起看，6 月 9 日这一天南非释放的信号其实是成套的：供给侧借登记系统理顺上游权籍的制度基础，需求侧借《修订草案》打通电池矿产的下游通道。两条线成套释放，分别对应外部投资者关切的上游权属稳定与下游消纳保障两端。

三、南非这套政策“组合拳”蕴含深意

首先，制度层面，矿产登记系统若能在 2027 年 3 月如期实现九省全覆盖，将为新建电池矿产项目打下坚实基础。过去在南非从事矿业投资，初级公司最常遭遇的阻滞是矿权重叠、续期迟滞、转让登记积压，银行授信于是被加计风险

溢价。系统运转步入正轨后，这部分风险溢价能否回落，取决于系统稳定性、与环保及社会许可的协同衔接程度，以及司法部门对矿权纠纷的裁判尺度。

其次，把视野扩大到整个南部非洲，“双圈”溯源门槛（《修订草案》规定的补贴原料需源自“双圈”内）本质是把电池矿产增值链往“双圈”内部收拢。刚果（金）的钴、赞比亚的铜、津巴布韦的锂、莫桑比克的石墨都是这条增值链上的潜在供给矿种，但若只做原矿跨境买卖，则无法进入南非车企的激励核算口径；反过来说，南非国际贸易管理委员会（ITAC）这套“50%分档+‘双圈’溯源”的设计，客观上会给周边矿企一个“把选矿或冶炼环节挪到南非或‘圈内’”的经济激励。若能落地，既可充分利用50%增值线，又可借汽车目录的激励对冲资本性支出，项目经济性有望改善。

对传统铂族金属路线而言，这次修订也是一次再平衡。南非铂族产量全球占比高，过去《汽车产业扶持目录》里铂族本来就在列，修订后增列锂、铜、钴、石墨，但铂族在混动与燃料电池两条线上的需求仍在，并未削弱其位置，只是把“电池路线”与“铂族路线”并列为受扶方向。对英美铂业这类以铂族为基本盘的企业，短期现金流不会受到冲击，但中长期资本开支排序里，是否会拨一部分资金进行锂或铜的冶炼配套，需要看汽车厂订单里混动与纯电的比例怎么设定。

总体看，南非同时推出矿产登记系统扩容与《修订草案》，共同服务于《南非汽车总体规划2035》的140万辆目标与新

能源产业链本土化诉求。近期的观察重点在于具体细则落地，届时，南非能否从原矿出口国转型到南部非洲“电池一整车”节点会有更清晰的答案。