

纸企再掀涨价潮 晨鸣纸业产业链一体化凸显成本优势

■本报记者 王 倩

进入4月份,国内大型纸业再度掀起了涨价潮。《证券日报》记者注意到,无论是白卡纸、文化纸,还是牛卡纸、生活纸等,本轮涨价幅度都比较大,如白卡纸涨价500元/吨,铜版纸、双胶纸企业此前也发布不同幅度的涨价函,生活用纸巨头的涨幅也基本在10%以上。

3月31日,《证券日报》记者实地赶赴山东寿光,参加国内造纸龙头企业晨鸣纸业的2020年度业绩说明会,并实地参观了公司的浆纸一体化产业布局。记者从现场了解到,从2020年第四季度开始,受全球范围内部分木浆生产企业停产、下游市场需求恢复等因素影响,木浆价格随着需求量的增加而上涨,并进一步推动纸企生产成本增加,从而带来纸张价格的持续提升。

晨鸣纸业执行董事、总经理李峰在接受包括《证券日报》等媒体记者和投资者询问时表示,未来较长一段时间,木浆的供求关系依旧会比较紧张。不少纸企也在涨价函中表示,或将“保持进一步上调价格的权利”。李峰表示,对于像晨鸣纸业这样浆纸一体化企业,木浆价格随着需求量的增加而上涨,将能够以更具竞争力的成本参与市场竞争,继而获得更大的盈利空间。

木浆涨价需求回升推高纸价

4月1日起,国内各大纸企纷纷根据此前宣告的提价函再次调整纸价,再度引发行业关注,同时鉴于当前的市场需求和纸厂库存,晨鸣、华泰等陆续发布停机限产消息。

“已经数不清这是第多少轮涨价潮了。”一位关注行业的投资者说。纸企一轮轮宣告提价的背后逻辑何在?3月31日,《证券日报》记者在晨鸣纸业2020年度业绩说明会上获悉,这与去年市场供需关系直接相关。

国家统计局数据显示,2020年第一季度,受疫情波及影响,全国机制纸及纸板产量同比下降12.4%,造纸和纸制品业规模以上工业企业利润总额更是同比下降5.5%。但是,进入去年二季度以来,随着国内疫情防控成效逐步巩固,企业有序开展复工复产,同时叠加“禁废令”及“限塑令”等政策因素影响,市场需求逐步回暖,拉动了纸浆及机制纸价格上涨,造纸行业景气度提升,主要指标实现由负转正,逆势增长。据国家统计局数据显示,2020年1月份-12月份,全国机制纸及纸板产量为1.27亿吨,是新中国成立以来产量最高的年份。

晨鸣纸业总经理李峰表示,市场需求端回升虽然可喜,但由于部分浆



王倩/摄

厂停产,且在短期内无法恢复正常生产,致使全球商品木浆供应量持续下降,进而导致全球纸企的纸浆库存下降明显,目前已处于历史低点。“且去年以来由于全球货币通胀以及疫情的不确定性,使得大宗物资价格普遍上涨,加上供需关系本就紧张,因此推动全球纸浆价格不断提升,传导至纸企也是‘涨声’不断。”李峰说。

不过在多位业内人士看来,由于此前木浆价格出现了非正常超跌,因此认为本轮浆价上涨属于价值回归,中长期看,纸浆价格总体看好。

浆纸一体化龙头具有成本优势

得益于去年二季度以来的造纸行业的持续高景气度,同时,晨鸣纸业多年来坚持的浆纸一体化战略布局,使得公司成本端优势进一步凸显,且随着新项目达产增效,助推晨鸣纸业2020业绩实现了同比增长。

公司年报数据显示,2020年公司完成机制纸产量577万吨,同比增长15.17%;销量561万吨,同比增长6.86%。实现营业收入307.37亿元,同比增长1.12%;实现归属于母公司所有者的净利润17.12亿元,同比增长3.35%。

“在我们造纸行业有一句话叫‘得浆者得天下’。”采访中,晨鸣纸业执行董事、副总经理胡长青对《证券日报》记者说,“禁废令”的正式落地以及相关环保标准的提升,使得木浆供应缺口进一步扩大,而晨鸣多年来一直坚定实施浆纸一体化战略,目前在寿光、湛江、黄冈等主要生产基地均配有化

学浆生产线,木浆总产能达430万吨,是国内唯一一家基本实现木浆自给自足和浆纸产能平衡的现代化大型造纸企业。

胡长青介绍说,所谓“全平衡”,不光指总量平衡,晨鸣纸业的每个生产基地也都实现平衡。

《证券日报》记者实地探访位于寿光伦化学浆工厂时了解到,该项目于2019年建成投产,年可生产化学硫酸盐漂白木浆100万吨,最高产能可达120万吨,匹配新建的寿光本部50万吨文化纸改造项目、寿光美伦51万吨高档文化纸项目,完全可以满足晨鸣纸业在寿光本部的造纸要求。

“‘全平衡’的意义在于浆厂生产出的湿浆可以直接输送到造纸厂造纸,不需要将湿浆做成干浆再长途运输,如此一来,我们每吨浆的成本就可减少500元-600元。”胡长青说,同时,制浆过程中产生的能源、蒸汽、电力等副产品,也可直接应用到自己的项目上,成本优势更为凸显。

此外,公司还特别介绍了黄冈晨鸣项目,“项目一期60万吨化学浆项目去年投产,公司在中部地区的成本端优势凸显出来。”胡长青说,项目二期计划总投资128亿元,拟建设4条年产150万吨纸生产线,配套年产52万吨机械浆生产线等,目前项目已立项,争取今年下半年开工。

“接下来,晨鸣将重点建设黄冈晨鸣二期项目,完善黄冈晨鸣浆纸一体化布局,形成北有寿光、中有黄冈、南有湛江的三大浆纸一体化产业基地,主要生产基地均达到浆纸产能平衡,全部实现湿浆造纸,大大降低生产成

本。”胡长青说。

文化纸和白卡纸景气度上行

一轮轮的纸价上涨之后,行业对今后一段时间的预判走势又是如何?国金证券分析师姜浩认为,成本推动型涨价潮下,短期需求预期、细分赛道的竞争格局优劣是决定下游涨价弹性、成本传导强度的关键因素。而从细分纸种来看,文化纸和白卡纸最为受益。

“短期来看,3月份教材招标和党政印刷需求会催化文化纸景气度抬升,中长期伴随全球经济复苏带来的出口需求恢复,预计未来三年文化纸供需较稳定。”姜浩表示。

晨鸣纸业总经理李峰也对《证券日报》记者表示,文化纸的需求会越来越集中。数据显示,2013年至2019年双胶纸的产业集中度由36.1%升至43.9%,提升态势明显,我们认为,中长期伴随龙头产能扩张,集中度有望继续上行。

对于白卡纸,国金证券分析认为,受益供需格局改善及行业集中度较高,年内白卡纸有望保持高位,且白卡替代、出口增长,以纸代塑将保障白卡行业长期需求高景气度。

东兴证券也分析表示,作为文化纸与白卡纸行业龙头,晨鸣纸业产能规模领先,且公司剥离融资租赁业务、改善负债规模及结构后,可集中资源推动主业发展。特别是前述黄冈晨鸣二期项目未来投产后,晨鸣纸业的龙头地位将进一步巩固。

此外,也有业内人士预计中小企业将在本轮博弈中出清,而龙头企业有望扩大市场份额,业绩弹性或将超预期。

联手私募巨头 光伏巨头隆基股份入局氢能

■本报记者 殷高峰

光伏龙头隆基股份正式入局氢能。

近日,隆基股份联手上海朱雀赢私募基金合伙企业(有限合伙)成立西安隆基氢能科技有限公司(以下简称“隆基氢能”),隆基创始人李振国担任董事长、总经理。

“对于隆基股份而言,进入氢能行业,不仅是打通‘光伏制氢’技术的必然选择,也是拓展光伏应用场景的积极策略。”平安建投高级业务经理张仕元在接受《证券日报》记者采访时表示。

多地出台氢能相关政策

氢能产业已成为我国能源战略布局的重要组成部分。2019年,氢能首次写入《政府工作报告》。中国煤炭加工利用协会统计显示,2020年,中国氢能产量和消费量均已突破2500万吨,已成为世界第一大制氢大国。在“十四五”规划纲要中,氢能与储能被列为前瞻谋划的六大未来产业之一。

据《证券日报》记者不完全统计,目前已有包括河北省、成都市、广州市、上海市、六安市、青岛市等多地出台氢能相关政策或规划。

“从某种意义上说,氢能利用才是人类可再生能源的良性循环。”北京特亿阳光新能源科技有限公司总裁祁海坤在接受《证券日报》记者采访时表示,氢能作为二次能源利用和开发,其技术瓶颈不存在什么障碍,能量转换效率基本上在80%以上,目前主要考虑的是如何产业化、如何降低生产成本的问题。

“近年来氢能的发展给能源产业带来了巨大的想象空间,也搅动着整个传统能源行业。”张仕元表示,氢能作为2019年成为能源行业的新宠后,当下的氢能行业可以说“是最好的时代,也是最坏的时代”。

在张仕元看来,“好”是说在当下国内能源结构转型的大背景下,政策、资本、人才等资源开始向氢能行业集聚,“有了上述资源的支持,行业内的优秀公司可以实现快速发展,同时给投资人带来丰厚的回报。”

“‘坏’是我国早在2010年就已经有氢能示范用车服务于世博会,但之后却长时间默默无闻。目前对氢能到底有多少是‘真爱’,又有多少是‘投机’呢?行业的从业者和蜂拥而来的资本是否能有足够的定力,一直坚持到‘氢能时代’的普及?”张仕元称。

在张仕元看来,氢能时代终将到来,一方面是“氢”作为能源比化石能源所具有的诸多优势,另一方面也在于“氢”可以与可再生能源系统实现更好的融合。在可再生能源为主的未来,“氢”既可以直接消费,也可以长时间储存,且相比电化学储能,在储存过

程中带来的污染更少。

多家企业布局氢能

氢能按生产来源划分,可以分为“灰氢”“蓝氢”和“绿氢”三类。目前,我国氢气主要来自灰氢。在业内人士看来,未来与大规模光伏发电或风力发电配套的电解水制绿氢将成为发展趋势。

“我国可再生能源资源分布广,光伏发电和风电又存在一定的间歇性、电网不友好性特征,造成弃风、弃光现象严重。”祁海坤告诉《证券日报》记者,分布式制氢的投资建设和分布式光伏电站的有机互补结合,即可以消化弃光的电量,又大大降低了制氢产业的成本,再结合智能互联网大数据技术,可实现光伏制氢的高效利用并优化电力结构调配,“希望隆基股份入局氢能,结合光伏发电产业优势,创新技术提高制氢能量效率、规模化优势降低制氢成本,进而促进氢能利用的产业化发展”。

“在‘碳达峰碳中和’的国家战略规划下,氢能未来需求可观。对于隆基股份而言,对于氢能其实早就调研多年,最有可能的是将绿氢和光伏产业结合发展。”北京知识产权局专家库专家董新蕊在接受《证券日报》记者采访时表示。

天眼查显示,隆基氢能注册于2021年3月31日,注册资本3亿元。股东为西安隆基氢能创投资管理公司和上海朱雀赢私募基金合伙企业(有限合伙),隆基股份创始人李振国担任董事长、总经理。公司经营范围包括气体、液体分离及纯净设备制造;新兴能源技术研发;节能管理服务;技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广。

其中西安隆基氢能创投资管理公司是隆基股份100%控股的子公司。针对设立隆基氢能一事,隆基股份总裁李振国称,氢能是一种清洁、高效的二次能源,在碳中和及风光平价的趋势下,可再生能源电解制氢有望成为最主要的制氢方式,市场前景广阔。

李振国表示,隆基早在2018年就开始关注和布局可再生能源电解制氢,近三年来,与国内、海外知名科研机构、权威专家进行了深入的研发课题合作,在电解制氢装备、光伏制氢等领域形成了技术积累,下一步将进行氢能产业化布局。

“对氢能行业而言,光伏巨头的进入补上了此前国内没有大体量‘绿氢’提供的短板。”张仕元对《证券日报》记者表示,氢能行业有更多的龙头企业作为参与者,有望形成“众人拾柴火焰高”局面,对行业的加速发展是十分有利的。

据《证券日报》记者梳理,除了隆基股份之外,中国石化、长城汽车、宝丰能源、阳光电源等多家企业也已经开始布局氢能。

元隆雅图新媒体营销收入 同比增七成

环球影业IP授权有望形成第二增长曲线

■本报记者 李乔宇

4月5日晚间,元隆雅图披露2020年年报。公告显示,2020年度,元隆雅图实现营业收入19.90亿元,同比增长26.65%;同期,公司实现归属母公司股东净利润1.63亿元,同比增长42.03%;公司经营性现金流净额1.48亿元,同比增长57.87%。

2020年,元隆雅图新媒体营销收入出现大幅增长。具体来看,元隆雅图主营业务包括礼品供应、促销服务和新媒体营销,礼品供应业务实现收入11.37亿元,同比增长15.06%;促销服务业务实现收入2.27亿元,同比增长12.09%;新媒体营销全年实现收入5.39亿元,同比增长74.46%。

“整合营销行业十分巨大。”元隆雅图方面在公告中指出,从事礼品供应的企业上万家,自媒体广告服务商也数量众多,市场格局分散。公司是细分行业内唯一一家上市公司,从销售规模上看是行业龙头企业,但目前市场份额尚不足1%。

元隆雅图方面进一步表示,在礼品供应业务上,过去公司主要服务于快消行业客户,产品主要应用于市场终端促销场景。2018年以来,公司借各行业阳光采购的东风,进入了银行、保险、互联网、汽车等行业,随着团队人数的扩张和专业性不断提高,公司的市场占有率有望持续提升;在新媒体营销业务上,公司从媒介采购规模和收入规模上看属于行业头部梯队,公司新媒体广告业务近年来持续快速增长,在美妆、快消、电商等行业中已形成专业化和规模优势。

公告显示,除了整合营销业务,元隆雅图积极发展文化创意产品。公司

集装箱船批量接单 造船市场回暖 相关上市公司有望迎业绩改善良机

■本报记者 许 洁

国内造船企业迎来“小阳春”,近日,以集装箱船为代表的主力船型实现批量接单,显示出造船行业的强劲复苏势头。

业内人士认为,世界经济增长逐步恢复,航运市场基本面向好,众多因素筑牢了造船市场向好的基础,2021年国际造船市场订单将较为可观。受益于行业回暖,国内造船上市公司也有望迎来业绩改善。

中国船舶集团承接百亿元订单

4月2日,中国船舶集团有限公司宣布,旗下两大船厂大连船舶重工集团有限公司和广船国际有限公司携手承接13艘16000TEU集装箱船订单,订单总金额超百亿元,为中国造船企业承接的最大单笔集装箱船订单。其中,大船重工(中国重工全资子公司)承接7艘,广船国际承接6艘。

受该消息影响,4月6日,相关造船领域上市公司股价出现上涨。其中,中国重工收盘上涨2.95%,中国船舶收盘上涨5.19%,中国船舶是广船国际控股股东。

事实上,集装箱船批量接单的情况已持续一段时间,尤其今年一季度,全球集装箱船市场迎来一波订单潮。根据中国船舶集团经济研究中心统计,2021年一季度,全球累计成交集装箱船151艘,共1659万载重吨,以标准箱(TEU)计,是2020年全年成交总量的1.6倍,并创下同期历史最高纪录;

以载重吨计,已占目前全球新船成交总量的52%,成为今年造船市场复苏的主力。扬子江等国内主要船厂也纷纷宣布斩获集装箱船订单。

中国船舶集团经济研究中心相关人士表示,在全球集装箱航运市场行情大幅改善的情况下,航运公司收益颇丰,船东资信状况持续改善,投资信心重建,国际市场订单快速释放,此前搁置的集装箱船新船订单计划,尤其是超大型集装箱船订单计划纷纷重启,带动全球集装箱船造船市场迎来新一轮订单潮。

据了解,去年四季度以来,宏观经济形势预期向好,出口贸易全面发力,集装箱需求迅速从谷底转为供不应求,集运贸易显著复苏。近期苏伊士运河的意外搁浅事件,进一步加剧了航运集装箱的紧张态势。集装箱需求的强劲回升迅速拉动集装箱海运价格暴涨,根据德路里航运咨询公司(Drewry)数据,集装箱运价指数自2020年7月以来快速回升,目前已处于相对高位。运价上涨带动集装箱租金攀升,自2020年三季度起,头部班轮企业业绩大为改善。中远海控2020年净利润同比增长46.76%;全球集装箱龙头中集集团2020年净利润同比大幅上升246.88%。中集集团相关人士表示:“需求端创集装箱历史新高,加上苏伊士运河意外,今年上半年集装箱价格仍将维持高位。”

业内人士预计,2021年全球集装箱海运量将增长超5%,集运需求有望迎来全面复苏,而全球集装箱船队运力增速约为3.4%,市场供需将维持紧平衡状态。

中国船舶集团经济研究中心相关人士也称,支线箱船市场前景可期,大型及超大型箱船仍有批量订单,另外,部分中型箱船更新需求也有望释放。不过,市场或存在投机订单。

造船市场回暖势头明显

除了集装箱船之外,今年一季度以来,国际造船市场呈现较为强劲的复苏势头,在宏观经贸形势预期向好、船东资信状况持续改善、运力更新需求迫切等多重利好作用下,船东投资信心持续增强,新船需求量大为放量增长,市场订单快速释放。

中国船舶集团经济研究中心统计显示,一季度全球累计成交新船订单3180万载重吨,同比激增157%;3月份,全球新船订单成交超过1800万载重吨,创下过去5年以来单月最高水平,亦为2008年金融危机后同期最高水平。

订单增多带来市场供需关系改善,新船价格止跌回涨。截至4月初,克拉克森新船价格指数升至131.0点,较年初上涨5.4点,并创5年以来新高。从典型船型价格看,超大型原油轮(VLCC)、18万吨好望角型散货船、15000TEU集装箱船的新船价格年内涨幅分别达6.4%、11.8%和12.3%。

目前,克拉克森海运指数已突破20000美元/天,处于2008年金融危机之后的较高水平。BDI、CCFI等主力船型航运业晴雨表也处于近期较高水