

高油价时代来临 油气开采板块狂欢 炼化等下游承压

■本报记者 李春莲

原油价格在经历了多年低迷期后,开始进入高油价时代。

国际油价近日连创新高。截至3月3日18点左右,WTI期货主力现报113.21美元/桶,上涨2.36%;布伦特期货主力现报115.84美元/桶,上涨2.58%。

而今年以来,油气行业景气度不断提升,中国石油股价更是从4.92元/股上涨到3月3日的5.93元/股,股价上涨幅度已超过20%。

3月3日开盘,准油股份再次涨停,已经连收6个涨停板;通源石油更是连续两天实现20cm涨停。

3月2日晚间,准油股份发布股票交易异动公告称,公司业务收入绝大部分来源于国内的油田技术服务,公司及子公司均没有油气生产业务。近期国际油价的上涨对公司未来业绩的影响仍存在不确定性。

随着高油价时代的来临,对整个产业链的影响也开始显现。

高油价时代来临 油气开采板块首先受益

国际油价持续上涨创新高,油气板块相关公司股价大涨。投资者在互动平台不断询问上市公司有没有“油”?油价上涨利好哪些公司?

最近几天,相关上市公司也纷纷作出了回应。

德石股份称,公司主营业务是为油气钻井提供井下动力钻具等工具及装置等,是油气开采中必需的工具、设备,油价维持在历史高位,将对公司业务发展带来积极影响。

此外,海南矿业在回复投资者

时表示,公司持有洛克石油公司51%股权,并按此比例合并其营收和利润。截至2021年第三季度,洛克公司油气业务营收规模约占公司总营收的25%。洛克公司原油产品价格符合布伦特原油价格,近期布伦特价格受国际局势影响不断上涨,短期内会对该公司原油业务产生积极影响;洛克公司天然气业务目前主要在中国四川,价格由政府确定,相对比较稳定。

海锅股份则表示,公司油气装备附件业务与石油价格存在一定的相关性,若石油价格持续上涨或保持在较高位,油气公司可能会增加油气勘探开发资本性支出,进而影响油气设备的市场需求,给公司油气装备附件业务带来增长。

“高油价对上游油田板块来讲是利好,国内油田生产积极性会进一步提升。”金联创成品油高级分析师王延婷向《证券日报》记者表示。

准油股份表示,公司所处油服行业属于油气产业链上游,油价的变动对油服公司业绩的影响有一个传导过程,油气公司资本开支是关键影响因素,总体遵循“油价变化—油气公司业绩变化—油气公司资本开支变化—油服公司订单变化—油服公司业绩变化”的传导路径。

原料成本攀升 炼化等下游领域承压

原油价格的不断上涨,导致炼化等下游领域的压力越来越大。

瑞联新材在回复投资者时表示,大宗化工材料上涨对公司原材料成本是有压力的,但公司已采取

截至3月3日18点左右,WTI期货主力现报113.21美元/桶,上涨2.36%;布伦特期货主力现报115.84美元/桶,上涨2.58%



魏健祺/制图

多种手段积极应对。一方面会在相对低价的时候加大大部分常用溶剂的采购量,增加短期储备,另一方面对受原材料价格影响较大的产品与客户采用一单一议的销售模式。

不过,也有上市公司对此有应对措施。

荣盛石化在互动平台称,公司目前产销两旺,一般来说,油价上涨会导致原材料成本攀升,但产品价格也会相应提升。公司采用“长约+现货”以及“期货套保对冲风险”的操作模式,通过维持合理库存应对油价波动的风险。

百川股份也表示,公司会按照生产计划,合理预测原材料需求,在

保障一定安全库存的基础上,按月组织原材料采购,在签订合同时,会根据合同数量核算原材料需求,尽量及时签署锁定原材料价格的采购合同,以合理控制价格波动风险。

“油价上涨对炼油行业来说,炼化成本增加,快速增长的炼化成本会进一步向石化下游传导,可能会压缩整个炼化产业链的经济效益。”隆众资讯成品油行业分析师赵桂珍向《证券日报》记者表示,以当前高价原油进行测算,主营炼厂加工阿曼原油平均利润为960元/吨,相较2月份利润均值1380元/吨,回落420元/吨,综合利润相应下降。

赵桂珍举例称,从山东独立炼

厂方面来看,如果以当前高价原油成本进行测算,利润空间不足,综合炼油利润在100元/吨左右,处于亏损边缘。但从实操成本来看,炼厂大多是加工2个月之前的原油,利润相对可观。

除了炼化领域,加油站的零售利润也会逐步减少。

中宇资讯分析师孙亚男也向《证券日报》记者表示,随着原油价格上涨至高位,批发端价格顺势上行,而零售价涨幅不及批发端涨幅,导致批零利润逐步收窄。当前,汽柴油批零利润不足千元,均降至500元/吨至800元/吨左右,一定程度上挤压终端加油站的零售利润。

又一例!年内已有29家公司约365亿元定增融资终止

■本报记者 谢岚
见习记者 李雯珊

3月3日,凯中精密发布《关于终止2020年度非公开发行股票事项的公告》。据了解,在2021年3月中国证监会通过了该公司募资金额约3亿元的定增事项申请,批复自核准发行之日(2021年3月3日)起12个月内有效。

手握一年的定增“到期失效”

“管理层也做了积极应对并开展定增项目路演,受资本市场环境、公司市场价值表现和融资时机等因素的影响,综合了各方面的考虑,所以终止了此次定增。”凯中精密董秘办相关人员接受《证券日报》记者采访时表示。

当记者问及此次定增终止是否因为寻找不到合适的投资人,以及是否会在合适时机重启定增,上述董秘

办人士表示:“上述定增的有效期是一年,以后是否重启定增无法预测与定论,如果有肯定也要重新申请的。暂时还没有其它再融资计划,不过一切皆有可能。”

凯中精密是一家精密零部件的供应商,根据公开信息,上述“到期失效”的3亿元定增募集资金投向主要有两个方面,一是投入2.1亿元用于新能源汽车零部件生产线建设项目;二是补充9000万元的流动资金。

根据该公司在1月18日发布的2021年业绩预告,归属于上市公司股东的净利润为900万元至1300万元,同比下降89.25%至84.47%。公司认为,新能源汽车零部件、通信消费领域产品等业务快速增长,换向器业务稳定增长;并将聚焦新能源汽车三电、汽车轻量化及智能驾驶领域、国内薄弱及空白技术和产品,持续研发投入。

中山大学岭南学院金融系副教授

、博士生导师柳建华向记者表示,从定增公告统计结果看,多数公司推出定增计划主要还是为了项目融资。市场资金是有限的,在未来全面实施注册制后,上市公司要提高定增的成功率,应该对拟投资项目做更细致的评估,不做跟风的盲目投资;向市场展示在拟投资的项目方面已有一定的基础,完善公司治理,打消市场对大股东利用股价高位推定增计划来圈钱的顾虑。

“疫情、战争的不确定性、当下市场的流动性、二级市场的表现等外在因素与定增计划是否顺利进行息息相关,但也不可忽视定增项目募集资金投资方向的明晰性和投资资产性价比等内在因素。”广州汉马投资管理有限公司总经理伍锡军认为。

29家公司定增融资终止

根据Wind资讯数据统计,年内

共有29家上市公司约365亿元定增融资终止。相关上市公司筹划定增方案的目的多数是为了收购其他资产、投入相关项目或补充流动资金等。

对于终止定增的原因,多数公司表示,公司披露非公开发行股票方案以来,为推进本次发行做了大量工作,但鉴于近期融资环境及资本市场环境变化,公司未来战略发展规划等因素发生了诸多变化,综合考虑各种因素,经董事会认真研究与论证,决定终止本次非公开发行A股股票事项。

“2022年以来,随着预期下行和市场信心走弱,股市确实不太景气,一些板块有整体下行现象,此时如果要执行原定的定增计划就势必付出更大的代价,有可能会引发企业治理机构的变化,因此放弃或者暂停原定的定增计划也就在情理之中了,这也就是这些上市公司对

外表述的受大环境影响的主要原因。”IPC中国首席经济学家柏文喜向记者表示。

“2020年的再融资新规降低了再融资的门槛,客观来说,这些政策的调整有助于上市公司利用资本市场支持实体经济的发展。然而,在这种有助于再融资的大背景下,很多上市公司定增计划终止,可能是潜在的投资者对这些公司的未来前景抱有极大的顾虑;也有可能上市公司担心在股价下跌实施定增,高额融资会稀释大股东的控股权。当然,也有可能说明上市公司本身并不那么亟需资金发展项目。”柳建华认为。

“合规前提下,提高定增募资投资标的性价比,均衡各方利益与合理定价之间的平衡,以达到增加流动性、注入优质资产,引入战略投资者、外延式扩张或纵向整合产业链等目的,这些有助于提升上市公司定增的确定性。”伍锡军表示。

顺丰20亿元回购股份 业内称供应链物流行业迎新机遇

■本报记者 矫月
见习记者 王镜茹

3月2日,顺丰控股发布公告称,拟以自有资金通过二级市场以集中竞价方式回购股份。回购的资金总额不低于10亿元且不超过20亿元,回购价格不超过70元/股,预计可回购股数不低于1428.57万股至2857.14万股,具体回购股份数量以回购期满时实际回购的股份数量为准。

根据公告,截至2021年9月30日,公司总资产为1906亿元,归属于上市公司股东的所有者权益为577亿元,负债总额1217亿元,货币资金余额为187亿元。

顺丰控股强调,回购上限金额(20亿元)占公司总资产、归属于上市公司股东的所有者权益比重分别为1.05%、3.47%,占比均较小。公司拥有足够的自有资金支付本次股份回购款。

二级市场方面,截至3月2日收盘,顺丰控股报58.08元/股,市值为2850亿元,较最高点(2021年2月10日)的116.50元/股,股价近乎腰斩。

深度科技研究院院长张孝荣接受《证券日报》记者采访时表示,自去年下半年以来,顺丰股价从高位回落

后,进入持续震荡的通道,今年头两个月市值蒸发超650亿元。公司此时回购股票有助于稳定和抬高股票价格,防止因股价暴跌而出现的经营危机。

上市以来实施两次股权激励

顺丰控股表示,基于对未来发展前景的信心和对公司价值的高度认可,为进一步健全公司长效激励机制,充分调动公司核心骨干及优秀员工积极性,本次回购的股份将用于实施员工持股计划或股权激励计划。

顺丰控股董事长王卫表示,要做强做大企业,就要把相关的利润来源回归到共同富裕。快递物流专家、贯铎资本CEO赵小敏告诉《证券日报》记者:“结合当下的宏观市场环境和行业竞争格局,顺丰拿出最高20亿元用于回购,标志着对公司未来坚定的信心,也意味着对二级市场的坚定看好。”

数据显示,顺丰控股曾于2017年、2018年通过定向发行股票的方式实施股权激励,首次授予价格分别为29.32元/股、24.33元/股,实际授予的股票数分别为255.67万股、523.2万股,实际授予激励对象人数分别为777人、1139人。

值得注意的是,从期权行权的特别条件来看,以2016年扣非归母净利润(26.43亿元)为标准,2017年增速为40.08%,2018年增速为31.82%,2017年股权激励计划第二个行权期公司业绩考核要求未能达标;而以2017年(37.03亿元)扣非归母净利润为标准,2018年增速为-5.92%,2019年增速为13.64%,2018年股权激励计划第一、二个行权期公司业绩考核要求均未能达标。

根据顺丰控股2019年2月、2020年3月的公告,因股权激励公司股票增值权数量分别为10.73万份、5.78万份。

工信部信息通信经济专家委员会委员、中南财经政法大学数字经济研究院执行院长盘和林告诉记者:“回购若用于注销,属于分红的一种,若用于股权激励,则是工资福利待遇的提升。从市场短期来看,两种方式的结果都会使得流通盘减小,有利于股价上升。从长期来看,回购用于股权激励的话,如果达到业绩目标,这部分股票回流市场,其本质是投资者对于上市公司员工的补贴。所以从投资市场的角度,利于短期市场,不利于长期市场。当然,通过激励可能会让企业业绩有所提升,但当前顺

丰控股也需要进一步提升企业的净资产收益率。”

供应链物流迎行业新机遇

在制造业转型升级的大背景下,传统制造业企业的经营环境发生了明显变化,企业的核心竞争力不再完全依赖直接生产成本的降低,寻求更优的供应链解决方案成为企业转型的必然选择。同时,我国新兴制造业的蓬勃发展,也对物流供应链提出了新的要求。

此前,顺丰控股发布2022年1月快速物流经营简报,公告显示,公司1月份营业收入为251.13亿元,同比增长53.27%;其中速运物流业务营业收入为172.80亿元,同比增长14.23%;供应链及国际业务营业收入为78.33亿元,同比增长522.66%。

顺丰控股称,增长较快的原因主要为合并嘉里物流的相关业务收入所致。赵小敏认为,顺丰控股并购嘉里物流后,顺丰供应链及国际业务收入保持了强劲的增长势头,将帮助公司更好地走到国际上更多国家的市场中,助力公司海外业务板块快速拓展。

2021年初至今,顺丰控股业绩整体呈现上扬态势。2021年一季度顺丰控股营业利润亏损11.44亿元,同

比下降179.38%,为上市以来首次亏损;而到了第四季度,业绩预告显示,公司归属于上市公司股东的净利润盈利24亿元至26亿元,同比增长39%至50%。

盘古智库高级研究员江瀚表示:“2021年第一季度,顺丰的亏损是特殊情况。因为疫情的关系,原来很多依赖直接生产成本的降低,寻求有所推迟,再加上资本性开支投入的增大,无疑会对公司业绩造成一定影响,可以说是碰到黑天鹅了。”顺丰控股近期在接受机构调研时表示,2021年由于速运扩产能及鄂州项目等的投入高峰,使得资本性开支占营收比例逐步回落。2022年资本开支占营收比例将逐步回落。

赵小敏认为,顺丰同城成功登陆资本市场,是面向未来、中立开放的新消费基础设施。顺丰机场也将在年底前完成校飞,将在2022年投入运营,将使得商业模式全面升级,也将成为中国快速物流业的转折点。

盘和林则认为,未来物流企业还是要通过建设一体化的智能物流系统来提质增效,在销售端继续推进多元化,在供应端提升物流行业自动化、智能化,若有可能,还是应该向物流体系的需求方延伸,比如电商领域。

热点聚焦

国际空运部分停摆 相关概念公司股价大涨

■本报记者 矫月 施露

3月3日,A股港口、物流、航运等概念股迎来涨停潮。截至收盘,锦州港、天顺股份、宁波海运、长久物流、连云港、中成股份、辽港股份、招商南油、中创物流、中国外运等约20个股涨停。

“地缘政治导致很多欧亚、美亚极地航空线受到影响,据计算,至少四分之一的航空货运需求寻找替代路线,而海运成为替代之一。同时,波罗的海原油运价指数(BDTI)3月2日较2月22日冲突发生前累计上涨105.03%至1466点。这是导致港口物流及航运上涨直接原因。”对于涨停的原因,国网英大长三角中心资管部分分析师陶韵南对《证券日报》记者分析。

“疫情已经导致航运市场出现了‘一箱难求’以及运价暴涨的状况,如今叠加地缘政治冲突,部分航线暂停和减少,原本供应链失衡的局面会加剧,进而进一步刺激航运价格上涨。”一位不愿具名的航运业人士对记者表示。

政策利好叠加高油价 港口、航运、物流板块股价大涨

3月3日收盘,A股港口指数涨幅5%,连云港、锦州港、辽港股份、盐田港等涨停。海运板块涨势扩大至4.26%,其中,中远海控涨近4%,浙江东日再次涨停,实现5天4板。宁波海运也封死涨停,实现4天3板。锦州港已经喜提6天6板,累计涨幅达63%。

港口概念大涨也引发了投资者关注。广州港3月3日在投资者互动平台表示,俄乌冲突对乌克兰及附近相关航线运输有一定影响,中欧班列铁路运输受影响较小,该事件总体对公司业务影响小。

同日晚间,宁波港公告称2月份,公司预计完成集装箱吞吐量273万标准箱,同比增长0.2%;预计完成货物吞吐量7550万吨,同比增长4.4%。

对于港口、航运、物流板块大涨,大同证券投顾刘兆祥在投资平台称,俄罗斯稳居中国第一大能源进口来源国,保持第二大原油进口来源国,近来国际地缘冲突会在一定程度上促进中俄贸易量增加,因此引爆了此类股票暴涨。

港口物流及航运板块迎来涨停潮,政策面利好也不容忽视。

据交通运输部官网消息,2月24日,交通运输部、国家发展改革委联合印发了《关于减并港口收费等有关事项的通知》,决定减并港口收费项目,定向降低沿海港口引航费,完善拖轮收费政策。

为深入贯彻国务院常务会议关于减并港口收费、降低沿海港口引航费的决策部署,交通运输部会同国家发展改革委实地调研、征求意见、成本监审等制定了将港口设施保安费并入港口作业包干费,定向降低沿海港口引航收费、扩大船方自主决定是否使用拖轮的船舶范围等措施,自2022年4月1日起执行,降低货主企业和船公司物流成本,促进口岸营商环境优化。

高油价受益供应链诞生 港口航运物流板块受益

对于港口航运物流板块涨停,国网英大长三角中心资管部分分析师梁昱对《证券日报》记者表示:“因疫情后商品需求回升,全球集运供应链始终处于紧绷状态,如今乌克兰危机又将加剧这一紧张局面。从集装箱、油轮到干散货和天然气运输,暂停对俄业务的公司将影响到所有航运部门,一箱难求好不容易缓和的局面或将再次紧张起来。欧洲进口俄罗斯石油及天然气也将受到影响,油气运输将改道从美国和中东海运进口,也将推高运费和能源价格。”

事实上,地缘政治也导致了油价暴涨,而由此引发的“高油价受益”供应链诞生。行情数据显示,布伦特原油期货主力合约在此前两天连续突破100美元、110美元关口。2020年4月,在疫情冲击下,布伦特原油期货合约一度跌破20美元,这意味着不到两年的时间,布伦特原油期货合约报价已翻了近6倍。

对于港口航运物流板块涨停,天风证券在研报中称,油价大幅上涨,煤炭作为替代能源,消费和运输需求有望增加;油价上涨导致铁路性价比上升。大宗商品供应链企业的营收和利润有望随之增长。

“油价大幅上涨,煤炭作为替代能源,消费和运输需求有望增加。中国煤炭主产区位于山西、陕西、内蒙古西部,通过大秦线、朔黄线、张唐线等铁路运输到港口,再通过海运到达沿海消费地。因此,大秦铁路、秦皇岛港、唐山港、日照港、宁波海运等公司有望受益于煤炭运量增长。”天风证券交运行业分析师陈金海在研报中称。

此外,陈金海认为,石油价格上涨,能源、粮食、金属等大宗商品价格有望上涨,大宗供应链企业的营收和利润有望随之增长,大宗供应链企业盈利加速增长。