

多家锂盐上市公司上半年业绩暴涨 新能源产业链上下游博弈或加剧

■本报记者 曹琦

在下游新能源汽车行业的有力带动下,国内锂盐上市公司普遍业绩暴涨。

7月14日晚间,赣锋锂业发布业绩预告,预计2022年上半年归母净利润72亿元至90亿元,同比增长408.24%至535.30%。业绩大增主要源于新能源行业的快速发展,市场对锂盐产品的需求持续增长,锂盐产品的价格维持在较高水平,公司产品销量和销售均价同比增长,故经营性业绩同比大幅增长。

同日晚间,江特电机发布半年度业绩预告称,2022年上半年预计净利润12.8亿元至14.1亿元,同比增长606%至677.7%。对于业绩变动原因,江特电机表示,报告期内,受益于新能源行业的快速发展,公司锂盐业务外部环境持续向好,下游需求持续增长;另外,公司碳酸锂产品销售价格同比出现一定幅度上涨。

价格暴涨 锂盐企业赚得盆满钵满

2021年1月份,碳酸锂价格为5万元/吨,现在已经为47万元/吨,涨了近10倍。进入2022年,碳酸锂延续了上一季度的上涨态势,生意社数据显示,2022年1月1日,华东地区电池级碳酸锂均价为28.2万元/吨,工业级碳酸锂价格为26.6万元/吨,短短半年时间内,碳酸锂价格上涨了1.7倍至1.8倍。

华西证券研报认为,我国锂盐产量中超过八成原材料来自澳洲的锂精矿,随着锂精矿价格持续上涨,锂盐加工成本陡增,在下半年下游赶工需求带动下,锂盐价格有望再次回升,甚至进一步突破前期高位。

锂精矿价格在过去一年中持续攀升,澳大利亚锂矿商皮尔巴拉矿业(Pilbara Minerals)2022年7月13日完成了



多家锂盐上市公司表示,业绩大增主要受益于新能源行业的快速发展,市场对锂盐产品的需求持续增长,锂盐产品的价格维持在较高水平,公司产品销量和销售均价同比增长

第七次锂精矿拍卖,此次拍卖成交价为6188美元/吨,成交量5000吨。相较于2021年7月30日第一次拍卖时(拍卖成交价1250美元/吨),价格涨了将近4倍。“公司购入的锂精矿价格不算高。”赣锋锂业董事长李良彬向《证券日报》记者透露,“虽然上游锂精矿价格、锂盐加工成本一直在涨,但公司锂盐产品价格也在不断上涨,售价为47万元/吨至48万元/吨左右,其中长单占比约为60%,大概一个月一签。”

产业链上下游 博弈加剧

值得注意的是,上述锂精矿最近一次拍卖成交价较上一次(6月23日)

的拍卖成交价下跌2.55%,从七次锂精矿拍卖的价格来看,这是首次出现跌价。在锂盐价格方面,今年一季度,锂盐价格一度冲高至51万元/吨,突破了50万元/吨的大关,随后价格逐渐回落。目前,锂盐价格走势较为平稳。为了应对原材料涨价,今年上半年不少动力电池厂商对产品提价,公开数据显示,2022年5月份,各类动力电池价格相较于2021年12月份均有所上涨,其中,三元523(数字代表镍钴锰的占比)涨价11.3%、三元811涨价11.9%、磷酸铁锂电池价格涨幅最大,涨价37.3%。

然而对于一些动力电池厂商来说,要实现原材料价格上涨和产品提价二者的平衡,并非易事。根据电池

联盟数据,今年6月份动力电池厂商装车量相较于5月份有所下滑,包括多氟多、捷威动力等,其中捷威动力的动力电池装车量环比下降54.5%。

与此同时,一些更具话语权和议价权的头部企业2022年1月份至6月份装车量同比大增,例如,宁德时代1月份至6月份装车量为52.5GWH,同比增长103.8%,市占率高达47.67%;比亚迪1月份至6月份装车量为23.78GWH,同比增长210.85%,市占率从去年同期的14.6%提高到21.59%。

生意社某分析师认为,目前碳酸锂价格虽然企稳,但仍处于高位,下游市场对高价碳酸锂接受度欠佳,产业链上下游博弈加剧,预计短期内碳酸锂价格不会出现大幅波动。

前6个月新能源汽车销量已超去年全年 比亚迪预计上半年净利可高至36亿元

■本报记者 李昱丞

7月14日晚间,比亚迪发布2022年上半年业绩预告,公司上半年实现归母净利润28亿元至36亿元,同比增长138.59%至206.76%;实现扣除非经常性损益后的净利润25亿元至33亿元,同比增长578.11%至795.11%。

比亚迪表示,2022年上半年新能源汽车行业表现一枝独秀,集团新能源汽车销量增长势头强劲,屡创历史新高,市场占有率遥遥领先,销量增长迅猛,推动盈利大幅改善,并一定程度上对冲了上游原材料价格上涨带来的盈利压力。

按照归母净利润中值32亿元来看,比亚迪上半年盈利已经超过了去年全年的30.45亿元。根据比亚迪一季报,其一季度实现归母净利润8.08亿元,据此计算比亚迪今年第二季度盈利约19.92亿元至24.92亿元,相较于去年第二季度增长约113%至166%。

深度科技研究院院长张孝荣在接受《证券日报》记者采访时表示,一方面,原材料价格大幅上涨对冲了企业利润。另一方面,比亚迪上半年业绩增速惊人,这主要得益于其高成长性。

2022年以来,比亚迪汽车销量持续增长。比亚迪公布的最新产销数据

显示,上半年公司销售新能源汽车约64.14万辆,累计同比增长近3.15倍,已超过去年全年销量。根据乘用车市场信息联席会数据,上半年比亚迪新能源汽车零售销量约为63.38万辆,市场占有率高达28.2%,相当于每售出25辆新能源汽车,其中就有7辆是比亚迪。同时,比亚迪市占率排名居新能源汽车厂商第一,其市占率超过第二名至第五名厂商的市占率之和。

此外,2022年上半年比亚迪新能源汽车动力电池及储能电池累计装机总量约为34.04GWh,较去年同期增长167.90%。

上半年,比亚迪曾对旗下新能源

汽车进行若干次提价,一定程度上提升了其盈利能力。

为了减轻成本压力,比亚迪今年通过入股上游锂矿企业,加快盐湖提锂等方式进行上下游联动。此外,比亚迪拟通过认购盛新锂能非公开发行股票的方式,成为盛新锂能的战略投资者,进一步加大锂产品采购力度。据盐湖股份上半年在互动平台对相关问题的回应,目前比亚迪利用自有提锂技术在盐湖中试基地中试,由比亚迪方具体负责。

张孝荣认为,比亚迪不仅是一家汽车企业,还是以电动车为核心的生态型企业。

紫光集团重整尘埃落定 旗下紫光国微等公司迎“新东家”

■本报记者 张晓玉

7月14日,紫光国微发布公告称,紫光集团管理人7月13日收到《民事裁定书》,北京市第一中级人民法院裁定确认紫光集团有限公司等7家企业实质合并重整案重整计划执行完毕,并终结紫光集团有限公司等7家企业重整程序。

受消息面利好影响,截至7月14日收盘,紫光国微股价涨幅4.00%,报收于207.18元/股。

中钢经济研究院首席研究员胡麒牧在接受《证券日报》记者采访时说:“紫光集团拥有丰富的半导体行业资源,此次重整落地后,紫光集团将整装待发、重新上路。随着股东债务问题得到缓解,紫光集团旗下紫光国微等上市公司的经营有望迈上新台阶。”

回溯紫光集团重整之路,2020年11月16日“17紫光PPN005”债券未能兑付,构成实质性违约,紫光集团债务问题爆发;2021年7月16日北京市第一中级人民法院裁定受理紫光集团重整案;2021年12月13日,紫光集团确定北京智路资产和北京建广资产作为牵头方组成的联合体为紫光集团等7家企业实质合并重整战略投资者;2022年1月17日北京市第一中级人民法院裁定批准紫光集团等7家企业实质合并重整案重整计划。

今年7月11日,紫光国微发布公告称,紫光集团已完成工商变更登记手续,其100%股权已登记至北京智广芯控股有限公司(以下简称“智广芯”)名下,智广芯已向紫光集团管理人指定账户支付了本次权益变动投资款549亿元,变更为上市公司间接控股股东。

中信证券研报认为,随着集团股权交割完成,公司间接股东变更为智广芯,由于智广芯无控股股东、实际控制人,因此紫光国微变更为无实际

控制人状态。随着紫光集团债务风险得到释放,市场对公司的疑虑有望解除,新股东接手公司控制权后,公司资本运作也有望有序开展。

从股权结构变化来看,变更前紫光集团实控人为中华人民共和国教育部,本次变更后,股权由十家公司按照认缴出资分配。股权结构显示,承接股权的智广芯最大股东为建广广芯,持股20.22%;河北联合电子持股9.11%,重庆两江建广持股7.10%。其余股东包括珠海智广华、智投汇亦,以及智广昌等。

民生证券分析师马天诣表示,“智广芯分散化的股权结构与微软、苹果等国际科技企业类似,有利于紫光集团在未来发展中吸纳更多元的资源,时刻保持创新和稳健发展。”

在重整落地之际,7月13日中午,紫光集团官微发布了董事长李滨致全体员工的一封信。在信中,李滨谈到近期需要推进的几个重要事项,一是解决目前的债务和资金问题;二是认真研究集团的长期发展战略、核心技术和竞争力;三是关注科技研发投入问题,大力投入研发,在核心IP、设计、工艺、工具软件等方面进行布局;四是坚持鼓励企业加大研发力度,培养人才,稳定人才。

根据紫光国微财报,紫光国微2021年实现营业收入53.42亿元,同比增长63.35%;实现归母净利润19.54亿元,同比增长142.28%。2022年一季度,公司实现营业总收入13.4亿元,同比增长40.8%;实现归母净利润5.3亿元,同比增长63.9%。

深度科技研究院院长张孝荣对《证券日报》记者表示,紫光集团将进入稳健发展阶段。“新紫光”整合了产业资源,聚焦以集成电路为核心的智能高科技产业链,集团及下属产业公司的经营业绩有望再创新高。

民生控股上半年业绩预亏 控股股东中国泛海所持全部股份再遭冻结

■本报记者 张敏 见习记者 刘钊

7月14日,民生控股发布公告称,公司控股股东中国泛海控股集团有限公司(以下简称“中国泛海”)所持有的公司11998.14万股股份(占其所持股份的100%,占公司总股本的22.56%)被轮候冻结。

值得注意的是,一年来中国泛海所持民生控股股份被反复质押、冻结直至拍卖,反映出其财务的窘迫处境。此次被轮候冻结的股份为中国泛海“左手倒右手”质押给旗下公司(智海资本投资管理有限公司)的民生控股股份。

控股股东现金流承压,上市公司日子也不好过。同日,民生控股发布的2022年半年度业绩预告显示,受疫情反复变化等因素影响,预计公司归母净利润同比由盈转亏。

拆东墙补西墙 力保控股股东地位

这已不是中国泛海所持民生控股股份第一次遭到冻结。早在2021年8月19日,中国泛海持有的民生控股股份全数被北京市第二中级人民法院冻结,冻结期为三年。同月,中国泛海解除冻结35股民生控股股份,剩余股份仍处于冻结状态。上述股份原计划于当年11月22日在网络平台进行公开拍卖,就在拍卖前夕,中国泛海方面全部履行了法律文书确定的金钱债务,法院撤回中国泛海所持民生控股股份的司法拍卖。

然而,中国泛海所持民生控股股份的冻结并未就此画上“休止符”。2021年11月23日,中国泛海所持民生控股22.56%股份解除质押后,仅间隔一日,便将所持民生控股全部股份再次全数质押给智海资本投资管理有限公司。

天眼查数据显示,智海资本投资管理有限公司系泛海实业股份有限公司全资子公司,泛海实业股份有限公司由中国泛海(持股比例60%)和泛海集团有限公司(持股比例40%)共同持股。智海资本投资管理有限公司与民生控股实际控制人均为卢志强。相较于之前将股份质押给海通证券,此次中国泛海“左手倒右手”将所持民生控股股份质押给旗下公司,相对而言更具可控性。

上海国家会计学院相关专家表示,“民生控股谋求转型发展意在顺应资本市场发展方向。但从公司实际出发,无论是其市值、营收还是利润水平都偏弱,转型发展对于民生控股而言难度不小。”

三大机场上半年齐预亏 纾困政策有望助民航业下半年转好

■本报记者 赵学毅
见习记者 王镜茹

7月14日,深圳机场、白云机场、上海机场发布业绩预告。受疫情影响,今年上半年,深圳机场归母净利润同比由盈转亏,白云机场、上海机场亏损同比扩大。

有专家表示,上半年民航业经历了前所未有的困难,旅客运输量回落到接近2020年初的低谷。随着暑运来临,疫情防控形势持续向好,7月份以来,民航单日航班量持续保持在10000班以上,整体恢复态势持续向好;从收入端来看,各大航司今年开始复征燃油附加费,行业全票价呈现上升趋势。

A股三大上市机场 上半年业绩滑坡

在疫情、油价、汇率三重冲击下,A股三大上市机场(以下简称“三大机场”)上半年业绩均大滑坡。

公告显示,深圳机场上半年归母净利润预计亏损6亿元至6.3亿元,同比下降765.71%至798.99%;白云机场预

计上半年归母净利润亏损4.66亿元至5.70亿元,较上年同期(4.1亿元)扩大0.56亿元至1.6亿元;上海机场上半年归母净利润预计亏损12.3亿元至12.9亿元,较上年同期(7.41亿元)扩大4.89亿元至5.49亿元。

对于业绩预亏的原因,三大机场均表示,疫情对民航业发展造成严重冲击,生产经营压力持续加大,疫情影响的深度远超预期。以白云机场为例,今年上半年,白云机场共完成航班起降13.24万架次,旅客吞吐量1233.55万人次,货邮吞吐量99.32万吨,同比变动幅度分别为-27.95%、-42.62%、2.86%。

疫情对民航业的影响主要体现在客运方面,民航领域专家林智杰在接受《证券日报》记者采访时表示:“今年上半年三大机场亏损主要源于疫情冲击,机场收入很大程度上取决于旅客吞吐量,旅客较少造成收入降低,成本又是刚性支出,因此,上半年机场的亏损面扩大,亏损额增加。”

实际上,2022年上半年,整个民航业都面临着前所未有的困难局面。今年上半年民航业亏损高达1089亿元,超过了2020年、2021年全年的亏损额,

再度创下行业有史以来最大的亏损金额。

民航业复苏关键时期 迎来纾困资金支持

虽然行业经历了寒冬,但在多位业内人士看来,积极信号已经浮现。民航局数据显示,上半年全行业完成运输总周转量293.4亿吨公里,恢复至2019年同期的46.7%;完成旅客运输量1.18亿人次,恢复至2019年同期的36.7%;完成货邮运输量307.7万吨,恢复至2019年同期的87.5%。

在林智杰看来,“上半年民航业呈现V型复苏态势。4月初恢复率仅为17%,但7月初恢复率已达71%,增长了54个百分点。”民航局方面披露的数据显示,进入暑运以来,7月4日至7月10日一周内,客运航班量达到7.1万班,同比增长12.1%,较2021年同期基本持平;旅客运输量为738万人,同比增长13.8%,较2021年同期减少31.2%。

以上海机场为例,据飞常准数据,7月1日上海两场(指浦东机场、虹桥机场)国内客运航班自4月份以来,首次

均破百;此外,7月份上海两场航班量也呈快速恢复态势。7月12日至7月13日,上海浦东机场执行国内客运航班分别为229班、256班,虹桥机场执行国内客运航班分别为276班、267班。

值得注意的是,在行业复苏的关键节点上,民航业也迎来了资金支持。民航局为国、东、南三大航各争取注资30亿元,为首都机场集团注资20亿元,预拨首批国内客运航班中央补贴资金32.9亿元;金融信贷方面,在落实好航空公司、机场应急贷款656亿元基础上,又争取新增航空公司应急贷款1500亿元。

此外,提高燃油附加费也成为航空公司缓解经营压力的手段之一。自7月5日起,多家航司上调燃油附加费收取标准。

民航从业人员高鹏认为,若8月中旬暑运数据出现明显好转,今年下半年航司业绩将好于上半年。

林智杰则认为,近期行业或将再次面临疫情散发考验,叠加燃油价格上涨,下半年民航业的经营形势依然严峻,预计行业将呈现“W形”的复苏态势。