

112家生物医药公司披露上半年业绩预告 26家公司净利预计翻倍

■本报记者 谢若琳
见习记者 张一安

据同花顺数据显示,截至7月17日记者发稿,A股市场452家生物医药公司中,已有112家公司披露了2022年上半年业绩预告。其中,上半年业绩预告预计同比大幅上升的公司有41家,九安医疗、开开实业、凯莱英等26家公司预计净利润同比增幅超100%。包括科华生物、未名医药、哈药股份、司太立等在内的20家公司上半年业绩预告预计同比大幅下滑,其中有企业预计上半年净利润同比下滑幅度将达96.72%。

一位不愿具名的医药行业从业人士对《证券日报》记者表示,生物医药行业中,体外诊断、疫苗研发、中药等领域存在大量需求,因此不少公司的上半年业绩呈现正向增长。

九安医疗净利预增超270倍

从细分领域来看,生物医药企业今年上半年业绩预计同比大幅增长的公司主要集中在化学制剂、原料药、体外诊断、医疗研发、中药等几个板块。

7月15日,九安医疗发布2022半年度业绩预告显示,公司预计今年上半年净利润在151亿元至155亿元之间,同比增幅区间为27466.36%至28196.6%。对于上半年业绩同比大增的原因,公司称,是业绩期内iHealth试剂盒获得美国FDA、EUA授权,同时承接政府订单及商业订单所致,因此销售收入大幅增长。

虽然九安医疗今年上半年业绩

大幅增长,但分季度来看,今年一季度净利润为143.12亿元,意味着二季度净利润仅在7.88亿元至11.88亿元之间,环比下降超90%。因此,在发布业绩预告公告当日,九安医疗股价收盘大跌6.45%,报收58.48元/股。

上述不愿具名的从业人士指出,在医疗研发领域,目前我国的CDMO(合同研发生产服务)正处于高速发展阶段。公开资料显示,2021年至2025年,全球CDMO市场年复合增长率将达13.79%。相较于国外市场,我国拥有工程师红利和成本优势,所以行业发展趋势向好。

凯莱英作为一家医疗研发外包企业,预计今年上半年营业收入区间为47.91亿元至50.58亿元,同比增幅区间为172.18%至187.37%;预计净利润区间为16.44亿元至17.43亿元,同比增幅在282.99%至305.97%之间。公司方面指出,业绩期内公司进一步优化运营体系,产能利用率和运营效率得到有效提升,营业收入的高速增长亦带来了规模效益的释放,助推盈利能力大幅提高。

中药领域发展前景被看好

浦银国际研报指出,中药行业的支持政策于2021年内加速出台,国家对扶持中药发展的态度明确。2022年3月份发布的《“十四五”中医药发展规划》为2025年之前中药行业的发展定下了基调。

此次发布业绩预告的生物医药公司中,有大量中药企业。其中,开开实业预计今年上半年实现净利润2750万元至2950万元,增长幅度为362.60%至396.25%。公司表示,业绩



期内,上海市各项防疫物资的需求大幅上升,公司全资子公司雷西公司充分发挥作为医药流通企业在渠道、配送等方面的优势,积极开展防疫物资的供应销售,致使公司整体业绩同比大幅增长。

biotech创新药医学顾问曹博对《证券日报》记者表示:“随着民众保健意识的增强,中药可以发挥作用的领域越来越多。加上国家政策的支持与倾斜,医药产业的未来发展一定会很好。”

德邦证券此前发布的行业研报显示,中短期来看,中药板块将持续受到

市场关注,低估值+业绩优的个股有望持续向上。中药板块或成为今年医药生物行业中走势最强的子板块,政策利好有望快速传导至上市公司收入和业绩层面。

多家券商看好生物医药板块

近期,多家券商发布研报指出,看好生物医药板块业绩增长前景。

首创证券发布研报称,生物医药行业的估值已回到历史低位,长期来看具有较高的投资价值。

华龙证券在研报中指出,近年

11家上市铝企上半年业绩预增 汽车和电力成铝需求两大增量“担当”

■本报记者 赵彬彬

东方财富Choice数据显示,截至7月16日,A股26家铝业上市公司中,有14家企业发布了上半年业绩预告,其中13家实现盈利,仅有一家亏损。与去年同期相比,有11家实现正增长,其中神火股份、东阳光等7家净利增幅超过100%。

“上半年,铝价处于近年来同期高位,铝企盈利能力较好,目前该行业上市公司中报业绩预告符合市场预期。”一位有色行业分析师告诉《证券日报》记者,需求方面,尽管作为传统用铝大户的地产行业景气度偏低,但汽车、电力领域的用量保持增长,成为铝需求增量的主要担当。

铝价高位运行 多家铝企业绩预增

公开数据显示,2022年上半年以来,疫情反复叠加地缘冲突升级,导

致铝价一路震荡上行。其中,沪铝一度冲高至24020元/吨,逼近历史新高;伦铝连创新高,最高至3766美元/吨。铝价高位运行,多家上市铝企发布业绩预告预增公告。

7月15日,宏控股发布业绩预告,预计2022年1月份至6月份盈利4470.79万元至5806.89万元,成功实现扭亏为盈。公司表示,2022年上半年,国内外铝价上涨、汇率波动利好出口,产品结构优化,以及强化成本管控,是公司实现扭亏为盈的关键。

7月12日,神火股份发布上半年业绩预告公告,预计上半年实现净利润45.13亿元,同比增长208.46%。其业绩增长的原因,除了云南神火铝业有限公司90万吨项目达产外,电解铝、煤炭产品售价同比大幅上涨也是重要因素。

前述分析师介绍说,铝价整体上行,主要是因为地缘冲突扰动,一方面影响原铝供给,另一方面推升欧洲能源价格,导致铝冶炼成本升

高。受LME的拉动,国内电解铝企业利润升至高位。据测算,当时行业吨铝平均利润已达6000元左右,企业生产积极性较高,同时拉动了国内铝产品的出口。

不过,在美联储激进加息后,加之国内疫情反复,铝价开始双双回落。其中,沪铝一度跌至18600元/吨;伦铝跌至2420美元/吨。

尽管上半年铝价呈现先扬后抑走势,但铝企整体盈利情况不错。上海钢联分析师方艺静对《证券日报》记者表示,“2022年1月份至6月份,电解铝加权成本均价为16764元/吨,与当月上海钢联铝锭1月份至6月份现货均价21406元/吨对比,全行业平均盈利约4600元/吨,较去年同期盈利水平增加548元/吨。”

地产低迷 汽车电力成需求增量“担当”

从我国电解铝终端消费市场来

看,建筑地产、交通运输及电力电子是最主要的三大领域,合计占比超过六成。此外,在耐用消费品、包装和机械设备领域也有应用。

国家统计局数据显示,今年1月份至5月份,全国房地产开发投资52134亿元,同比下降4.0%。商品房销售面积50738万平方米,同比下降23.6%。房地产开发企业房屋施工面积831525万平方米,同比下降1.0%。房屋新开工面积51628万平方米,下降30.6%。房屋竣工面积23362万平方米,下降15.3%。Mysteel统计数据合计223.32万吨,同比减少5万吨。

“尽管建筑行业用铝占比从2016年的32%下降至2021年的29%,但交通运输、电力电子、包装等领域的铝需求正多点开花。”方艺静认为,尤其受益于新能源汽车和车身轻量化趋势显著,交通运输用铝持续上升,成为铝需求增长的主导力量。在稳增长背景下,新能源基建也有望

发力,光伏、电网的建设或推动电子电力行业用铝有较大提升。

据中汽协日前发布的数据显示,在各方共同努力下,汽车行业已走出4月份的最低谷,上半年汽车产销量分别完成1211.7万辆和1205.7万辆。其中,6月份产销量表现更是好于历史同期,当月汽车产销量分别完成249.9万辆和250.2万辆,环比分别增长29.7%和34.4%,同比分别增长28.2%和23.8%。特别是新能源汽车渗透率持续提升,将带动铝产品需求快速增长。

首创证券认为,2022年我国新能源汽车用铝量将达到108万吨,较去年同期增长38万吨。

光伏行业对铝的需求主要为边框和支架两部分,光伏边框用铝量约1.3万吨/GWh,光伏装机支架用铝量约0.7万吨/GWh。方艺静认为,在稳增长背景下,新能源基建将发力,预计2022年光伏行业用铝量324万吨,同比增长50万吨。

8家上市航司上半年预亏超640亿元 航空业或迎局部整合

■本报记者 赵彬彬

受疫情影响,今年上半年民航业跌入低谷。截至7月16日,国航、东航、南航、海航、山航等8家上市航司发布的上半年业绩预告显示,8家上市航司全部预亏,预亏总额超640亿元。

其实,今年所有航司都面临疫情冲击和航油上涨的双重发展困境。当此之时,民航业该如何应对?国内航司是否会迎来新一轮整合?

8家上市航司全部预亏

截至7月16日,8家上市航空公司均发布了今年上半年业绩预告,全部预亏。其中,中国国航预亏185亿元至210亿元,南方航空预亏102亿元至121亿元,中国东航预亏170亿元至195亿元,*ST山航B预亏29.6亿元至36.2亿元。从业绩预告情况来看,上述航司今年上半年预亏金额已远超去年全年的亏损额。

值得注意的是,去年上半年实现盈

利的华夏航空、春秋航空、吉祥航空今年上半年也陷入亏损境地。公告显示,今年上半年,华夏航空预亏8.5亿元至10.5亿元,去年同期则盈利1165.96万元;春秋航空预亏12亿元至13亿元,去年同期盈利1040.73万元;吉祥航空预亏16.2亿元至19.2亿元,去年同期盈利1.02亿元。

7月15日,刚刚完成破产重整的ST海航也发布业绩预告,预计上半年净利润亏损119.5亿元至129.6亿元。公司还公告称,经财务部初步测算,归属于上市公司股东的净资产为-32.5亿元至-42.6亿元。这意味着,ST海航再度资不抵债。

对于航空公司业绩普遍亏损的原因,多家民航企业在公告中表示,上半年国内疫情多点频发,客源需求大幅下滑,旅客订座数创疫情以来新低,运输收入跌入低谷,航空运输业发展面临挑战。在今年全国民航年中工作会议上,民航局局长宋志勇透露,受疫情影响,今年上半年民航运输经营跌入低谷,航班量最低时只有2967班,仅为2019年同期的17.8%。

令航空业雪上加霜的是,成本要素变动进一步加重了航空公司的经营负担。中国航空运输协会研究员韩涛在接受《证券日报》记者采访时表示:“油价上涨也是造成航空公司巨额亏损的原因。目前航油出厂价格达9845元/吨,是去年同期的2倍以上。”

面对当前困局,民航局相关负责人表示,民航局协调有关部门出台了多项助企纾困政策。例如,民航局为国航、东航、南航等三家航空公司各争取注资30亿元,为首都机场集团注资20亿元;在税费减免方面,今年上半年民航企业增值税留抵退税达125亿元。航空公司该如何应对当前困局?韩涛认为,“一方面,航空公司要趁疫情控制的窗口期,抢抓暑运旺季,不断增加收入;另一方面,航空公司应进一步加大成本控制,在保证航空安全的前提下,提高运营效率,实现较高的飞机日利用率和客座率。”

民航业迎来新一轮整合?

截至2021年底,我国共有运输航空公司65家,其中包括39家国有控股

航空公司,26家民营或民营控股航空公司。受疫情影响,民航业已亏损严重,负债高企。

近期,关于民航业新一轮整合的说法经常被提及。其中,东方证券在研报中指出,在疫情压力下,民航业或新一轮洗牌,行业存在整合出清的可能。

有业内人士分析称:“网络化运营的航空业,具有天然的规模效应与密度经济。理论上讲,航空公司合并,可以提升竞争力、收益水平及盈利能力。特别是在行业低迷甚至普遍亏损时,兼并整合往往更能提升行业效率,也更容易获得监管部门的许可。”

此前,中国民航业已经历两轮大的整合。第一轮是2002年民航业大重组,初步形成南航、国航、东航三足鼎立的格局。第二轮是2009年至2010年,大量民营航司和地方航司整合进入三大航或破产,行业竞争格局不断洗牌。

今年上半年,资不抵债的航司数量已增至12家。随着5月底山航公告称拟投入国航怀抱,让很多人感到,民航业

的整合脚步已越来越近。

但在记者采访过程中,多位民航界人士表示,民航业可能会有局部整合,但整合的规模不会太大。

北京博圣律师事务所律师白小勇认为,“兼并整合是解决部分航空公司当前困局的方式,但无法解决航空公司困局的根本问题。”

据韩涛介绍,目前国内航空业主体分为三类:三大央企航空公司、地方中型航空公司、其他民营中小航空公司。其中,前两个类型的航司占市场的90%以上。

“目前来看,中小航空公司可能面临被兼并整合的情况,事实上已有部分中小航司正在被整合,但上市公司被兼并整合的可能性相对较小。”韩涛如是说。

中国企业发展研究会研究员吴刚梁也认为,目前民航业的市场集中度已经比较高,三大央企航空公司市场份额达60%以上,进行大规模兼并重组的可能性不大。但不排除央企航空公司与地方航空公司之间开展一些业务整合与股权合作的可能,即“央地合作”模式。

年内逾20家公司 对年报问询函久拖不决 根治“拖延症”还需严监管

■本报记者 李昱丞
见习记者 张军兵

2022年7月份已经过半,仍有逾20家上市公司多次发布延期回复年报问询函的公告,对交易所的问询内容避而不答。

《证券日报》记者对相关公告进行不完全统计后发现,在7月1日至7月17日期间,至少有26家上市公司披露关于延期回复交易所《年报问询函》的公告。其中,有八成公司已被实施ST或*ST处理,七成公司延期时间已超2个月,且延期回复次数不低于3次。

问询戳要点 拖延成常态

以*ST科林7月15日发布的延期回复公告为例,公告称,公司于2022年5月5日收到深交所的年报问询函,本应于5月18日前将有关说明材料报送并对外披露。

在年报问询函中,深交所要求公司及会计师事务所就营业收入扣除金额情况等事项,列明其判断依据、合规性和准确性,并说明是否符合营收扣除相关规定。

但直到现在,*ST科林对深交所问询函中的问题一直避而不答,还在近日发布了股票可能被终止上市的风险提示公告。公告称,深交所如发现公司营收存在应扣除而未扣除的情形,将导致公司2021年度扣除后的营业收入低于1亿元,进而公司股票触及被终止上市的风险。

与*ST科林类似的还有*ST天成、*ST景谷、*ST园城、*ST博信、*ST凯瑞、*ST丰华、*ST华资等多家公司。这些公司在延期回复年报问询函的同时,也发布了关于公司股票存在被终止上市风险的提示性公告。但针对监管机构要求说明公司业绩大幅增长的合理性、营收是否具备商业实质、资金往来明细等事项,这些公司均未给出明确回应,而是反复施展拖延战术。在暂未涉及退市风险的公司中,精艺股份、ST联建等对于上述被问询的经营、财务等方面的问题也未能及时给出答案。

一位从业近30年的资深会计师对《证券日报》记者表示:“不排除上述公司故意拖延回复的情形。审计机构在年报审计过程,对监管机构问询的问题有大致的预测。但若按实际情况回复,部分公司可能存在直接退市的风险。为了规避风险,一些公司就会通过持续拖延的方式来降低监管机构的关注度,觉得在数月后再回复更容易搪塞过关。”

“另外,当前中介机构的责任与风险越来越大,上市公司年报需要审计机构、律所等多方中介机构签字,一旦上市公司基本面恶化,相关责任方就交易所问询内容的回复很难达成一致意见,这会导致上市公司回复持续拖延。”透镜公司研究创始人况玉清向记者表示。

治疗“拖延症” 需靠严监管

随着监管机制不断完善,监管机构对上市公司发出年报审核问询函件逐渐成为常态。但记者发现,上市公司延期回复年报问询函的情形时有发生。由于当前规定并未对上市公司申请延期回复的次数作强制要求,每年都会有数十家公司存在逾期两三个月才回复年报问询函的情形,甚至部分公司每年都会延期回复交易所的年报问询函。

对此,IPG中国首席经济学家柏文喜告诉记者:“一个立足于可持续经营与长远发展的上市公司,需要严格遵守资本市场的规则,提升合规意识,及时、准确、如实回复交易所的关切和问询。如果上市公司持续无正当理由拖延回复,不但会遭到交易所的谴责与处罚,也会遭到市场的质疑,从而影响公司的股价走向与正常运营。”

如何改善上市公司延迟回复交易所问询函的问题?“最好的办法就是缩短回复等待的时间,并对不及时回复的上市公司采取更为严格的监管措施。”浙江大学国际联合商学院数字经济与金融创新研究中心联席主任、研究员盘和林对记者表示。

从维护投资者利益的角度出发,广东圣马律师事务所主任律师田勇认为,要防止上市公司犯“拖延症”,就要明确这类公司及其实际控制人和高管负有连带责任,鼓励投资者对其进行惩罚性追责。只有监管制度、处理力度两方面都硬起来,织严织密之网,改善维权规章,才能有效遏制不良现象的出现。