

C919单笔最大订单落地：中国东航增订100架 未来8年分批交付

■本报记者 李乔宇
见习记者 彭衍菴

备受瞩目的国产大飞机C919再次迎来标志性事件。

据新华社报道,9月28日,国产大型客机C919的全球首发用户中国东航,在2021年签订首批5架C919的基础上,再次与中国商飞签署购机协议,增订100架。这是C919最大单笔订单。中国东航作为C919全球最大用户,全面开启国产大型客机大规模、大机队商业运营。

对此,商务部研究院电商所副研究员洪勇表示:“这是国内民用飞机制造业发展的重要里程碑,也是中国商飞自主研制的C919大型客机走向市场的又一次成功实践。这充分说明国产民用大飞机符合市场需求,得到了市场的认可和客户的信赖,也证明了国产大飞机具备良好的竞争力。这对于推动中国民用航空产业的发展、提高中国制造业的核心竞争力,意义重大。”

随着订单的陆续交付,C919大型客机将承载越来越多的旅客飞往更远的地方。中国民航管理干部学院教授邹建军表示:“量产交付后,C919大型客机必然会上规模运营的道路,国内C919的运力供给量会逐渐扩大。”

未来交付有望加速

除东航外,其他大型航司同样对C919大型客机持积极态度。在此前上市航司举办的业绩说明会上,中国国航表示,2010年,公司与中国商飞签署了20架C919飞机购买协议,并持续关注C919进展。南方航空亦表示,南航对C919飞机保持高度关注,与中国商飞保持密切的沟通,将按照相关程序,推进后续工作。

从交付情况来看,目前中国商飞已经交付了2架C919大型客机。按照上述购机协议,东航此次购买的C919客机将于2024年至2031年分批

东航此次购买的C919客机将于2024年至2031年分批交付

其中

2024年计划交付5架

2025年至2027年每年计划交付10架

2028年至2030年每年计划交付15架

2031年计划交付20架



崔建岐/制图

交付。其中,2024年计划交付5架,2025年至2027年每年计划交付10架,2028年至2030年每年计划交付15架,2031年计划交付20架。

“从国际前例来看,任何一个新机交付前期都是相对较慢的。未来C919大型客机的交付有望加速。随着C919客机飞行线路逐步增加,会有更多的旅客能够乘坐C919客机出行。”中国民航高质量发展研究中心专家慕琦告诉记者。

慕琦认为,当下大飞机产业链的配合情况能够支持C919客机持续甚至加速交付。不过需要注意的是,目前提升大飞机产业链国产化率的呼声较高,境外供应商的配合度仍存在不确定性,国内供应商仍需进一步加码技术创新。

市场前景广阔

目前来看,中国商飞正朝着业内

期待的方向发展。一方面,最大单笔订单的落地意味着中国商飞正在开拓更多的市场份额,交付速度逐步提速也意味着C919产业链持续完善。未来,中国商飞在交付速度上能够逐渐对标波音、空客等国际主流飞机生产商。

另一方面,中国商飞对于未来C919机型的计划也正在对标国际主流机型。此前,中国商飞党委书记、董事长贺东风在2023浦江创新论坛全体大会上表示,C919客机已经交付了两架,订单已经达到1061架,后续该飞机的发展包括缩短型到加长型,覆盖的座级会从130座到240座。

不愿具名的民航从业者告诉《证券日报》记者:“缩短型C919可以类比空客A320衍生机型A319,在减少载客量的同时能够适配更高推动力的引擎,从而具备执飞高原航线的性能。”

发展加长型C919则意在满足航司追求更高经济效益的需求。据前述从业者介绍,如果说缩短型对标空客A319,那么加长型则对标A320的另一款衍生机型A321。在未来的运营成本下,加长型飞机能够提供更多的座位,或将开拓覆盖低成本航司在内的更多航司客户。

“整体来看,C919客机将推出更多不同载客级别的衍生型号,以适应更多航空公司不同航线的需求。”上述从业者表示。

“C919大型客机未来的市场前景非常广阔。C919客机节能环保、维护成本低等特点,有望使其在未来的市场竞争中获得更多的优势。”洪勇表示,中国商飞积极推进C919大型客机在其他领域的应用,未来市场潜力不可限量。但是,在面对国际竞争时,C919大型客机还需要进一步提高品质、降低成本,才能更好地适应市场需求,在全球范围内拓展市场。

碳酸锂期现货价格双双走跌 “金九银十”大概率落空

■本报记者 李正

作为锂电池产业链的重要原料,碳酸锂期现货和期货价格近段时间进一步走低,引发市场关注。期货市场方面,我的钢铁网数据显示,9月28日电池级碳酸锂价格报178500元/吨,近两周(9月15日-9月28日)以来已累计下滑7.03%。

《证券日报》记者以投资者身份致电碳酸锂生产商藏格矿业,其相关负责人表示,公司的碳酸锂价格根据市场价格进行调整,即随行就市。“今年以来,没有出现产能提高特别多的公司,所以碳酸锂价格下滑与供给端关系并不大。”

东高科技首席行业研究员秦亮向《证券日报》记者表示,近期锂价持续下跌,主要是由于下游需求减弱进一步得到确认。

数据显示,工业级碳酸锂9月28日报价164000元/吨,近两周以来累计下滑9.64%;期货市场方面,东方财富Choice数据显示,截至9月27日,碳酸锂主力合约报149850元/吨,近两周累计下滑11.41%。

中国银行研究院研究员叶银丹在接受《证券日报》记者采访时表示,从供给来看,7月份至8月份是盐湖碳酸锂生产旺季,供应趋向宽松。

“此外,锂电池需求增速放缓,众多新能源车在6月底冲量后,采购节奏有所放慢,对上游原料需求下降,进一步打压了锂价。同时,市场对碳酸锂供应增加、需求不旺的预期正在释放,产业链上下游担心库存贬值,都在加速清理原料库存和成品库存,激发了企业的观望心理,终端订单量减少,导致不少企业还在消化库存,正极企业、动力电池企业观望情绪浓,开工率普遍不高。”叶银丹说。

卓创资讯碳酸锂分析师韩敏华补充说,进口方面,进口锂矿价格近期持续下跌,且后市仍存下行预期,对于碳酸锂价格支撑力度不强。

未来碳酸锂价格将呈现怎样的走

势?叶银丹表示,随着锂价的快速回落,叠加国庆节前备货因素,近几天下游提货速度有所回升,部分厂家已经完成库存压减工作,预计锂价有望在10月中下旬开始企稳,“金九银十”大概率会落空。“但也应看到,碳酸锂需求难超预期背景下,供需过剩局面难改,即使10月份有短暂企稳,行业底部仍未出现,这一轮锂价下跌周期仍将持续,今年总体是下降趋势。”

韩敏华对此表示赞同:“9月份下游刚需增量未达预期,叠加10月份下游前期备货情况表现欠佳,碳酸锂市场‘金九银十’存在一定难度,预计后续锂价偏弱运行为主要态势。”

上半年以来,受碳酸锂价格大幅波动影响,多家锂电盈利不理想。东方财富Choice数据显示,有色金属锂板块(按申万行业分类)10家上市公司当中,仅1家实现净利润同比增长。

对于下半年的市场预期,上述藏格矿业相关负责人表示,现在下游企业基本不会存货,大多是维持按需采购,整体预期并不乐观。

对此,叶银丹表示,虽然上半年锂价持续下行,但因为基数较高,实际均价还是远高于当前水平。近期锂价持续下挫,预计四季度也难有明显改善,在全年价格总体下降趋势下,四季度锂电企业业绩压力依然较大。

在秦亮看来,今年以来,很多锂电业绩表现与去年形成强烈反差,盈利同比大降。预计短期仍将受制于供求关系影响,中长期来看,钠电池、锰铁锂等新技术的扩张速度仍是需要关注的重点因素。

“在锂价下跌周期,下游补库谨慎,电池厂产品库存压制,叠加长期供应宽松,导致碳酸锂期现货市场均持续走弱,目前期货盘面已基本反映明年一季度的价格预期。从碳酸锂基本面来看,今年总体将小幅过剩,但市场对旺季的期待和对低锂价造成的供应负面影响产生了分歧,导致锂价仍处在震荡阶段,而随着时间的推移,‘金九银十’的补库预期也将不断减弱。”秦亮说。

多家上市公司回应投资者关注 BC电池产业化进展如何?

■本报记者 许浩 见习记者 寇佳丽

越来越多的上市公司和机构看好BC电池(全背电极接触晶硅光伏电池)技术路线。

据《证券日报》记者统计,近10天(9月18日-9月27日),A股至少有14家上市公司在投资者互动平台上回应了BC电池相关问题,包括广信材料、东材科技、鲍斯股份等。

例如,东材科技在9月26日回复投资者提问时表示,目前,公司已有相应的产品应用到BC电池。记者以投资者身份致电东材科技,公司相关负责人表示:“BC电池的规模化对公司产品有积极影响,因为BC电池需要用到背板和背板膜,不过出货量等数据目前不便透露。”

鲍斯股份9月22日在互动平台上表示,目前公司真空泵业务板块在光伏领域的合作客户主要包括隆基、松瓷、双良、阳光电源等。公司相关负责人表示:“我们的产品可以应用于BC电池,但产品售出后的具体走向公司不便透露。当前,公司走向光伏端的真空泵数量占公司真空泵总产量的70%左右。”

多家机构也在近期表达了对BC电池的青睐。申港证券表示,BC电池产业化难点逐渐被攻克,有望加速推广。平安证券发布研报称,铜电镀发展潜力显著,有望助力XBC(BC电池的一种)电池规模化发展。中信证券则认为,龙头加码BC电池,新技术催化新机遇。

咨询机构Co-Found智库新能源行业研究负责人薛云南对《证券日报》记

者表示,BC电池具有更高的能量密度和更长的寿命,相比传统的硅基太阳能电池具有更高效率和更好性能,这使得BC电池在光伏行业具有更大的市场潜力和竞争优势。而业内龙头如隆基绿能等的扩产计划,将为相关上市公司提供更多合作机会和商机。因此,多家机构对BC电池的发展前景持乐观态度。

不过,市场对于BC电池产业化的担忧仍然存在,尤其是成本和产线良率问题。

据了解,产线良率是指在生产过程中合格产品的比例,良率越高,说明生产过程中的废品率越低,产品质量越稳定。多位受访专家告诉记者,BC电池的产线良率达到95%时,可以满足大规模生产需求。

“有些上市公司目前已经达到了95%良率的标准,意味着其可以保证大规模生产的效率和成本控制。当然,BC电池的高成本还与银浆用量大、设备投资大、技术研发成本高、技术门槛高等因素有关。短期内,降低BC电池生产成本的可能性存在,企业可以向技术突破等方向努力。”巨丰投顾高级投资顾问林海明对记者表示,成本降低需要考虑多种因素和投入产出比的权衡,不能简单地将成本降低寄托在某单一因素上。

厦门大学中国能源政策研究院院长林伯强则对记者表示,技术、良率等方面的难题最终都可以归结到成本这一点。国内光伏电池技术正加速迭代,想要在市场上比拼,BC电池就需要发展出成本优势,且与此相关的生产技术要经得起时间考验。

中秋国庆假期全国民航航班有望创历史新高 国际及地区航线预计执行客运航班超1.1万班次

■本报记者 李乔宇

数据显示,今年中秋国庆长假期间,航班执飞数量增加,机票价格上涨。

从航班执飞数量情况来看,据飞常准民航看版数据显示,中秋国庆假期(9月29日-10月6日)全国民航航班超2019年同期,或再创历史新高。具体来看,国内航线预计执行客运航班超10万班次,国际及地区航线预计执行客运航班超1.1万班次。国内热门航线前三为京沪航线、沪深航线、沪广

航线。出境热门目的地包括首尔、大阪、曼谷、东京等地。

从机票价格来看,据航班管家App数据显示,国内机票(经济舱)均价1078元,比2022年国庆假期增长四成以上,比2019年国庆假期增长一成以上。国际机票方面,2023年中秋国庆假期国际机票经济舱均价3420元,比2019年国庆假期增长43%。

中青旅首席品牌官徐晓磊告诉《证券日报》记者:“从国内市场来看,今年中秋国庆假期时间相对较长,气候适宜,适合出行,同时国内游还承载

着往年部分出境游的需求,因此推高了国内航线热度;国际市场方面,国际游出行需求逐步修复,同时鉴于国际航线供应仍在修复过程中,国际航线机票仍处于相对供不应求状态,故推升了国际航线机票价格。”

不愿具名的民航行业从业者也告诉《证券日报》记者:“国内机票价格上涨更多是需求增长推动的;国际机票价格上涨则主要由于供给不足。”

目前来看,已有部分上市航司正在积极增加供给。例如,国航方面表

示,为满足假期旅客出行需求,国航提前部署,9月28日至10月8日计划投入航班超1.8万班次。目前计划安排黄金周期间增班500班次,日均45班次。临近假期国航将紧跟市场动态,精细化航班管理,实时滚动监控,提前调整、夯实计划,做好航班保障工作,确保旅客出行畅通,顺利完成黄金周期间航班运输任务。

在业内看来,随着我国民航业增加供给,机票价格有望恢复常态,同时我国民航市场逐渐恢复的趋势仍将持续。

港股创业板将迎重大改革 能否重塑吸引力?

■本报记者 谢若琳
见习记者 毛艺融

在连续两年无新股上市、成交量低迷、流动性不足的重重压力下,市场期盼已久的港股创业板(GEM)改革终于到来。

9月26日,港交所刊发咨询文件,就GEM上市改革征询市场意见,提出的建议包括实施新的“简化转板机制”让合格的GEM发行人转往主板上市,为高增长的企业增设新的资格测试以及取消季度汇报规定。

都会金融香港研究部主管岑智勇对《证券日报》记者表示,实施新的“简化转板机制”对有潜力的创业板中小企业来说有一定吸引力。不过,要做好GEM改革,还要继续看监管层对港股创业板的重新定位,后续能否吸引到更多优质中小企业GEM上市仍存在挑战。

“简化转板机制”受关注

新的“简化转板机制”备受市场关注。根据咨询意见,合格的GEM发行人转往主板时无须委任保荐人进行尽职审查,或刊发达到“招股章程标准”的上市文件。但是,转板申请人必须符合主板上市的所有资格,包括已

刊发作为GEM发行人的三个完整财政年度的财务业绩,期间拥有和控制权不变以及主营业务未发生任何根本性变化。

此外,港交所对转板前的流动性亦提出要求,意在防止“壳股”活动重现。港交所表示,转板申请人需要符合每日成交金额测试、符合成交量加权平均市值测试、转板申请之前12个月及直至股份在主板开始买卖为止皆有良好合规记录。

事实上,过去几年,监管层打击“壳股”活动已有成效。香港交易所上市主管伍浩旋表示,2018年,有市场参与者利用GEM和主板间的转板机制进行监管套利,一度导致市场中“壳股”的泛滥。后续港交所和香港证监会采取了一系列措施打击“壳股”活动,包括提高主板上市的盈利及市值门槛,引入更严格的退市机制以及优化反向收购规则,以减少所谓的“借壳上市”。

华商律师事务所高级合伙人齐梦林对《证券日报》记者表示,新的“简化转板机制”对于中小企业转到主板上市会带来积极影响,提振中小企业赴GEM上市的积极性。中小企业转到主板上市,首先可以通过转板上市实现融资;其次可以吸引市场关注,通过连续的资本运作提升企业估值;另外,可以获得更好的资源导入,有利于企业

的市场开拓、人才汇聚,对于企业的长期发展具有重大意义。

雪牛资本合伙人刘俊对《证券日报》记者表示,目前GEM共300多家公司,能够转板的资产质量较好的公司有限。仍有大量不符合转板条件的公司面临业绩压力等实质性问题,这也值得监管层深入考量。

意在吸引更多高增长企业

过去几年,港股创业板上市数量和融资金额大幅下滑。截至9月27日,港股创业板有330家上市公司,最近一只创业板新股,可追溯到2021年1月13日的裕程物流。

今年以来,港股创业板日均交易额惨淡,流动性日趋不足。截至9月27日收盘,有160多个个股出现零成交。从年内区间日均交易额来看,除中国有赞等5只个股日均成交额超1000万港元外,超八成个股的日均成交额低于50万港元。

针对首次上市规定,港交所表示,将为大量投入研发活动的高增长企业GEM上市提供便利。采用此新测试的GEM上市申请人,除符合其他条件外,须确保其在上市前两个财政年度的合计研发开支不少于3000万港元,而每个财政年度的研发开支占同期总运营

开支达15%或以上。

“对于首次上市企业来说,虽然没有高增长的要求,但对研发投入方面有要求,这将成为科技股的增长动力。”岑智勇表示。

伍浩旋表示:“我们建议引入新的财务资格测试,希望能吸引着重研发且具有高增长潜力但没有净运营现金流记录的公司来上市。相信新的测试标准将有助于吸引靠研发驱动的成长型企业。”

据悉,此次咨询时间为期六周,将于今年11月6日结束,预计新规最快将在2024年初生效。

谈及GEM改革的更多空间,齐梦林表示:“GEM改革可以通过适当降低投资者准入门槛;降低企业GEM上市费用成本,适当简化申报材料;同时对于新业态、新兴产业,提供全方位的资本市场规划,吸引更多企业选择GEM上市,在转板预期的推动下提升流动性,满足投资者需求。”

中天资本行研总监江鸿儒对《证券日报》记者表示,港股市场以机构投资者为主,目前港股创业板难以吸引机构投资者关注,导致换手率低。未来要改变港股创业板的诸多问题,仍需吸引更多优质的企业,进一步提高企业质量,加大机构投资者对GEM上市公司的关注度。

交通银行河南省分行与华泰联合证券 联合举办河南省债券市场高质量发展论坛

9月26日,交通银行河南省分行与华泰联合证券联合举办河南省债券市场高质量发展论坛,省内30余家重点发债企业和约20余家投资人参加本次论坛。论坛围绕宏观经济政策及市场形势、创新债券融资方案、公司债券市场现状、房地产行业动态、境外债审批、债务融资工具常发行计划等主题展开,旨在更好地

搭建监管机构、银行、券商、发行人和投资人等多方参与的平台,加深相互了解,共同为河南省债券市场的稳定、繁荣和发展献计献策。交通银行河南省分行在债券市场持续“发出声音”,积极推进“信用河南”建设,支持河南省债券发行,体现国有大行责任担当,助力河南省经济高质量发展! (CIS)