

退市常态化无疑是2019年A股市场关键词之一。临近年末,留给退市高危股自救的时间,仅剩不到2个月。Wind数据统计显示,此前连续两年亏损且预计2019年继续亏损的个股,多达11只。不少上市公司抓住最后时机,各显神通花式保壳。



本报记者 车亮 摄 制图/苏振

年底退市警报拉响

多股“生死时速”求保壳

□本报记者 张玉洁

年内退市个股或达10只

10月30日,*ST神城的收盘价锁定在0.82元/股,自9月26日以来已经连续20个交易日低于1元,将成为第6只面值退市股。当晚公司公告表示,次日开市起公司股票停牌,深交所所在15个交易日内作出是否终止上市的决定。由于*ST神城同时在A股和B股上市,这意味着*ST神城或成首只A+B退市股票。A股历史上“不死鸟”神话屡屡发生,大量公司在最后一刻总是能通过资产重组、处置资产起死回生,这使得上

市公司极少会考虑到退市风险。然而,今年风云突变,截至11月6日,已有*ST上普、众合退、华泽退、退市海润、雏鹰退、华信退6家公司终止上市,退市大控、长生退、印纪退正处于退市整理期,告别A股几无悬念。若算上*ST神城,年内退市个股数量或将达到10只,这一规模在A股历史上处于较高水平。其中,业绩无力扭亏和面值退市成为退市的主要原因。目前已经退市和处于退市整理期的9只个股中,华泽

退、众和退、退市海润和华信退均是由于连续亏损导致。尽管*ST上普是主动申请退市,但其申请退市的背后主要原因仍是业绩无力扭亏。公司2015年至2017年连续三年亏损,且当时预计2018年仍将亏损。公司表示,为保护投资者利益,避免退市整理期股价波动给中小股东造成影响,因此主动申请退市。与以往不同,今年有相当数量的退市个股是触及到了面值退市条件,退市

大控、印纪退均是这种情况。以往A股流动性充裕,极少有个股出现面值低于1元的情况。今年以来,一方面股市增量资金较以往减少,资金存量博弈加剧,绩差股逐步被资金抛弃;另一方面,监管层推行退市常态化,博傻资金越来越少,相关个股面值一路向下。三季报显示,目前正进入退市整理期的3只个股和*ST神城4家公司,股东数量约为20万户,相当部分的股东将面临投资损失。

多股存暂停上市风险

距离2019年全年结束还有不到60天,这意味着存在退市风险的企业自救的时间也越来越短了。Wind数据显示,已经连续两年亏损且预计2019年继续亏损的个股,多达11只,包括7只*ST股票和4只创业板股票。7只*ST股票中,*ST保千、*ST龙力、*ST凯迪已经被暂停上市,这三家企

业2019年预计亏损金额均超过20亿元,剩余4只*ST个股除*ST仰帆外,2019年预计亏损金额均超过亿元,若无法在2019年扭亏,将大概率暂停上市。创业板个股中,目前乐视网和千山药机已经被暂停上市,若2019年再度亏损,明年退市概率极高。考虑到乐视网前三季度亏损超过100亿元和目前的债

务状况,退市已经是大概率事件。盛运环保、华谊嘉信则发布了公司股票可能被暂停上市的公告。由于目前仅有不到两成的上市公司发布了2019年全年业绩预告,因此,预计还有更多个股面临暂停上市的风险。其中*ST信威目前风险居前,公司前三季度亏损接近160亿元,在最后一

个季度实现扭亏的难度非常高。*ST信威今年复牌后经历了A股历史上最长的连续跌停——43个连续跌停,最新股价收于1.1元/股。坚瑞沃能则是另一只高危股,公司前三季度亏损超过26亿元,由于创业板是连续三年亏损将直接退市,因此,四季度是决定坚瑞沃能的生死之战。

上市公司花式保壳

被逼到退市边缘,不少上市公司抓住最后时机,各显神通求保壳。*ST海马曾经在今年年中一口气处置了数百套房产,但公司前三季度仍然录得亏损超2亿元。为求保壳,公司近期再度处理资产,公司拟以8.06亿元出售研发中心,并预计本次交易将给公司带来约4.3亿元收益。若交易成功,将完全弥补2019年前三季度的2亿元亏损,成

功扭亏为盈。*ST仰帆则收获捐赠资产。公司11月5日晚公告称,公司获赠浙江庄辰建筑科技有限公司51%的股权,价值为1683.16万元,这将有利于改善公司2019年度的盈利情况。值得注意的是,公告显示,浙江庄辰2018年、2019年1—8月实现的净利润分别为855.94万元以及1197.38万元,营收分别为

8348.58万元、8760.37万元,而*ST仰帆前三季度亏损0.05亿元。这意味着,若此次捐赠顺利实施,公司2019年将顺利实现扭亏,同时营收也将超过1000万元。坚瑞沃能则寄希望于破产重整,公司10月28日晚公告称,截至2019年10月27日下午5时,共有66家债权人向管理人申报了债权,申报金额为

38.94亿元;重整案第一次债权人会议将于11月7日上午10:00通过全国企业破产重整案件信息网以网络会议方式召开。坚瑞沃能表示,公司实施重整并执行完毕重整计划将有利于改善公司资产负债结构,避免连续亏损,但公司股票交易仍须符合后续相关监管法规要求,否则仍将面临终止上市的风险。

医药板块全年业绩有望触底复苏

内部增速分化加剧

□本报记者 戴小河 傅苏颖

近日,医药板块表现强劲。东方财富choice数据显示,10月31日—11月6日,医药板块累计上涨幅度为3.21%。多位业内人士认为,医药板块全年收入利润增速有望实现温和“触底复苏”,但随着一致性评价、带量采购、辅助用药限制等新政策逐步走向常态化,医药板块内部的增速分化可能会更加严重。“整体增长趋稳,内部分化加剧”将成为医药行业发展的“新常态”。

板块内部分化加剧

从2019年三季报的数据来看,A股314家医药生物企业中,归属于母公司股东的净利润同比增幅超过50%的共有40家,增幅30%—50%的共有51家,增幅0—30%的有109家;业绩下滑或亏损的有106家。总体来看,大部分医药企业的业绩仍然取得了正增长,但业绩分化比较严重。整体来看,医药类上市公司2019年前三季度的营业收入同比增长16.93%,归属上市公司股东的净利润同比增长10.91%,扣非净利润同比增长9.42%。从各细分行业来看,净利润增速排名前列的分别为生物制药、医疗服务、医疗器械、原料药和化学制剂、医药商业和

中成药。从具体的公司业绩来看,海正药业一骑绝尘,其实现归母净利润12.55亿元,同比增幅175倍。紧随其后的是光正集团,净利润约为1.21亿元,同比增幅为12倍。当然,业绩变脸的企业也不少,比如莱美药业、赛隆药业、龙津药业等。

随着“4+7”带量采购开始全面执行,25个中标品种中,16个品种的中标企业为国内上市公司,包括5家A股上市公司及2家港股上市公司,终端市场资源开始向以优质上市公司为代表的行业头部企业集中,进口替代效应明显。业内人士认为,未来一段时间,带量采购政策的推行力度会加大,品种范围也将进一步扩围,将使得医药板块的业绩分化加剧。

两大政策影响化药业绩

国家医保局和国家药监局正在分别推动的全国集采和化药注射剂一致性评价两大政策,将深刻影响化药板块今后的业绩,一批企业将被淘汰出局。化药板块主要由化药制剂和原料药构成。从60家化药制剂企业的三季报来看,营业收入同比增长13.98%,净利润同比增长11.33%,扣非净利润同比增长9%。板块增速不紧不慢,大部分白马

公司增长符合预期。27家原料药企业的三季报显示,营业收入同比增长9.13%,净利润同比增长14%,扣非后净利润同比下滑9%。与去年同期相比,由于环保压力、产能受限等打破稳定的供需关系,导致部分原料药价格上涨而形成高基数,今年前三季度原料药收入及净利润均有所上涨,但扣非归母净利润略有下滑。业内人士告诉中国证券报记者,从目前情况看,化药行业处于大变革周期。信立泰和德展健康等受集采降价影响,业绩受波及。随着“4+7”政策升级为全国集采,将冲击国内约3000家化药企业。全国集采推开后,相关部委将酝酿进一步扩大品种数量,保守预测会有三分之一左右的化药企业会被市场淘汰。国家药监局10月15日发布了《化学药品注射剂仿制药质量和疗效一致性评价技术要求(征求意见稿)》和《已上市化学药品注射剂仿制药质量和疗效一致性评价申报资料要求(征求意见稿)》两份文件。这两份文件的下发意味着注射剂一致性评价相关工作有望提速,一旦某一个品种有3家企业过评,国家医保局就可以将其纳入全国集采范围,意味着6000亿市场规模的注射剂领域也将迎来价格战时代。

政策将推动疫苗行业整合

在各大细分板块中,生物板块仍处于营收与增速较快增长的阶段,增速也较为可观。生物板块主要由血制品和疫苗构成。三季报显示,32家生物制药企业营业收入同比增长17%,净利润同比增长40%,扣非后净利润同比增长24%。疫苗板块前三季度净利润同比保持高速增长,血制品板块的增速较为稳定。我国疫苗行业集中程度较低,年生产规模250亿元左右。目前国内共有45家疫苗企业,实际生产的有38家,其中20家全年只生产1个品种。去年,长春长生疫苗事件成为举国关注的焦点,反映出深层次的行业问题。国家有关部委正着手提升疫苗行业集中度,主要措施为:提高市场准入标准,严格控制新办疫苗企业;加强疫苗质量管理,逐步引导落后产品退出;支持协会制定行业发展指南,引导产业有序发展。力争通过几年努力,实现疫苗企业数量减半,前5家企业市场份额超过80%、产业规模平均年增长10%以上。

下沉市场消费需求进一步释放 商业地产景气回升

□本报记者 王舒婷

2019年以来,随着下沉市场消费需求进一步释放,商业地产景气回升。RET睿意德中国商业地产研究中心近期发布的《2019第三季度中国商业地产指数报告》(简称《报告》)显示,2019年第三季度,中国商业地产指数升至128.3点,同比增长8.6%。专家建议,商业地产需快速承接首店及夜经济热点,丰富业态类型,增加体验式业态。

下沉市场潜力释放

《报告》指出,三季度以农村为代表的下沉市场消费需求潜力释放,零售商开店速度保持平稳。国家统计局数据显示,前三季度,农村人均可支配收入同比增速为9.2%,高于城镇1.3个百分点,城乡居民收入差距收窄。乡村消费品零售额保持较快增长,总额同比增长9.0%,高于城镇1.0个百分点,增速差距进一步加大。前三季度,全国网上零售额超7.3万亿元,同比增长16.8%。其中,农村网络零售额继续保持快速增长。各大互联网平台也加快下沉市场布局,促进线上线下渠道融合发展。

在商业用地方面,《报告》指出,第三季度,中国商用土地指数为94.9,同比大幅上涨24%,环比下降4%,维持年度平稳态势。这主要依托于二三线城市成交“爆发”,其中,二线城市商用土地集中放量,成交量环比上涨54.29%,同比上涨49.17%。三线城市商用土地成交量环比上升37.8%,同比上升27.9%,近85%三线城市成交量同比上涨。中原地产首席分析师张大伟表示,从总体看,商业地产土地市场保持平稳。

由于融资渠道收窄等因素的影响,开发商对商业用地的拿地积极性也在下降。诸葛找房数据

研究中心分析师司徒英指出,商业地产销售市场仍延续2018年以来的下降态势。2019年1—9月,全国办公楼销售面积为9626万平方米,同比下降11%;商业营业用房销售面积为7002万平方米,同比下降13.7%。

增量市场持续复苏

《报告》显示,三季度,商用物业开发指数保持上季度上涨态势,环比上升2.6%,同比上升2.6%。新增商用物业项目数量环比上升4.6%,同比上升0.9%。增量市场持续复苏,但增幅有限。《报告》指出,三季度,商用物业开发指数保持上季度上涨态势,环比上升2.6%,同比上升2.6%。新增商用物业项目数量环比上升4.6%,同比上升0.9%。增量市场持续复苏,但增幅有限。《报告》指出,三季度,商用物业开发指数保持上季度上涨态势,环比上升2.6%,同比上升2.6%。新增商用物业项目数量环比上升4.6%,同比上升0.9%。增量市场持续复苏,但增幅有限。

《报告》指出,三季度新开业项目快速承接“首店”“夜经济”等市场热点。目前,“潮玩乐理念”和“夜间经济”在新一线、二线城市渗透,也成为新一线城市竞逐年轻外来人才商业发力点。商务部数据显示,中国整体消费主要发生在夜间,夜间消费额占据全天消费的60.0%。夜间消费庞大,发展已是必然趋势。

易居研究院智库中心研究总监严跃进表示,商铺、商店业态布局十分关键,商业地产需结合如体育、休闲、健康、电脑竞技、运动等多元化新业态。

司徒英指出,商业地产产品同质化情况较普遍,可丰富业态类型,增加体验式业态,适当减少服装类产品。

多家车企公布10月销量 “银十”惨淡收官

□本报记者 崔小粟

近日,多家车企披露10月及2019年前10个月产销数据快报。分析人士认为,目前,行业整合进入实质阶段,汽车市场竞争加剧,汽车销售短期内仍将承压。不过,与9月相比,车市销量进度数据逐步走好,底部逐步抬高,市场需求企稳走好。

销量不容乐观

比亚迪10月新能源汽车销量12567辆,同比下降54.58%;前10个月新能源汽车累计销量20.5万辆,同比增长19.93%。长安汽车公布的10月产销快报显示,10月份汽车销量为16.4万辆,去年同期为16.6万辆。前10个月累计销量为139万辆,去年同期为177万辆;10月份汽车产量为16.7万辆,去年同期为17.8万辆,前10个月累计产量为140万辆。

吉利汽车10月销量13万辆,同比增长约1%,1—10月总销量108.8万辆,同比下降14%。东风汽车10月产量为13580辆,去年同期为14855辆;10月销量为12926辆,去年同期为13583辆。1—10月累计产量为12.65万辆,同比增长9%;累计销量为13.09万辆,同比增长8.38%。*ST海马11月4日晚间披露10月产销数据,公司10月产量1411辆,同比下降53.49%,10月销量1267辆,同比下降65.88%;1—10月累计产量21563辆,同比下降60.38%;1—10月累计销量23246辆,同比下降61.1%。

商用车方面,中通客车10月客车产量992辆,销量1019辆。1—10月累计产量12041辆,同比增长26.24%;累计销量11793辆,同比增长22.52%。金龙汽车10月客车生产产量4779辆,同比增长1.59%;当月客车销售量3794辆,同比增长0.08%。1—10月,累计客车生产产量45030辆,同比下降10.46%;累计客车销售量43999辆,同比下降7.90%。江铃汽车10月产量为28889

辆,同比增长7.87%;10月销量为27051辆,同比增长22.35%。1—10月累计产量229015辆,同比下降1.4%;1—10月累计销量229252辆,同比增长1.38%。

底部逐步抬高

乘联会11月6日公布的数据显示,10月乘联会厂家日均零售量为53438辆,同比下降3%。乘联会方面认为,10月市场回暖的速度不是很快,车市延续平稳回升的态势。目前看车市的进度数据逐步走好,底部逐步抬高,市场需求企稳走好。批发方面,10月乘联会厂家日均零售量为54552辆,同比下降6%。乘联会表示,进入四季度,经销商销售信心谨慎,因此总体批发销量偏弱。

库存方面,根据中国汽车流通协会发布的最新一期“中国汽车经销商库存预警指数调查”VIA显示,2019年10月汽车经销商库存预警指数为62.4%,环比上升3.8个百分点,同比下降4.5个百分点,库存预警指数位于警戒线之上。

天风证券分析师认为,乘用车板块目前去库存阶段接近尾声,加库存周期或开启。看好行业在两年左右的去库存结束之后,带来行业去产能之后的龙头机遇。汽车消费对稳经济重要性高,将边际改善。

中泰证券分析师认为,我国汽车市场进入普及后期、行业增速中枢下降,同时叠加宏观经济下行的影响,汽车销售短期内仍将承压。在2019年稳定总需求,刺激消费的大背景下,汽车销售对稳经济的重要性提高,中长期受益于信贷回升及销售刺激,汽车销售有望边际改善。目前,行业整合进入实质阶段,汽车市场竞争加剧,同时由于环保和新能源政策的压力,预计合资品牌德日系汽车继续强势,看好经济下行周期中日系车销售。此外,环保方面,国六阶段排放达标需要多项技术协同标定,处理产品升级是本轮排放升级的重点。