

政策发力 融资改善 轨道交通项目审批开工双提速

□本报记者 郭新志

轨道交通行业迎来新一轮发展周期。无论行业政策面、资金面,还是项目审批、开工速度,轨交行业都在发生积极变化。

4月13日,多位受访的轨交行业人士称,“整体来看,轨交项目审批、开工明显提速,考虑到国铁基数庞大,城轨投资会是未来基建投资增长的重点领域。”轨交新基建将成为拉动投资扩大需求的重要方向。随着动车组迎来一轮交付高峰、城轨高速发展、轨交新项目审批加速,轨交行业成长空间将打开。

批复节奏加快

轨道交通主要包括国铁和城轨两大领域,投资额是评估整个行业发展空间的重要指标。2015—2019年全国铁路固定资产投资完成额分别为8238亿元、8015亿元、8010亿元、8028亿元、8029亿元。交通运输部此前召开的2020年全国交通运输工作会议指出,2020年全国将完成铁路固定资产投资8000亿元。

相比国铁,城轨领域的投资增长要迅猛得多。2014年—2018年,我国城轨轨道交通投资完成额分别为2899亿元、3683亿元、3847亿元、4762亿元、5470亿元,呈现逐年上升态势。

轨交项目审批提速。2020年一季度,国家发改委先后批复徐州市城市轨道交通第二期建设规划(2019—2024年)、合肥市城市轨道交通第三期建设规划(2020—2025年)、深圳市城市轨道交通第四期建设规划调整(2017—2022年),涉及线路投资额分别为798亿元、536亿元、914亿元。相比2019年全年4座城市的批复,2020年一季度批复了3座城市建设规划,批复节奏显著提速。

2020年3月国家发展改革委印发《长江干线过江通道布局规划(2020—2035年)》(简称《规划》),到2025年,要基本形成规模适度、资源节约的长江干线过江通道系统,建成过江通道180座左右,其中包含多个轨道交通项目。中国证券报记者注意到,从四川、重庆、恩施等地政府发布的2020年重点项目名录看,长江经济带沿江高铁通道亦加快了建设步伐。

国家发改委近日还印发了《2020年新型城镇化建设和城乡融合发展重点任务》,明确提出支持推进中心城市轨道交通向周边城镇合理延伸,支持重点都市圈编制多层次轨道交通规划。

平安证券指出,各省市陆续公布的2020年重点工程项目投资计划总规模超过40万亿元,轨道交通项目是重要组成部分。2019年我国城轨新开工项目建设呈现上半年较少、下半年密集的特征。受新冠疫情影响,今年1—3月我国城轨新开工线路数分别为1条、0条、4条,对应里程分别为60公里、0公里、177公里,今年3月新开工项目显著提速。随着专项债等资金到位,预计2020年第二季度城轨新开工项目将继续呈现加速状态。

融资渠道畅通

“轨交项目审批节奏比以前要快,这个行业受疫情影响较小。从我们接触的城轨客户情况看,开工情况都比较好。”4月13日,中国中车旗下一家子公司负责人告诉中国证券报记者,随着专项债、PPP等融资渠道的打通,轨交行业将步入长期向上的发展阶段。

平安证券指出,基建的支持政策体现在两个方面:一是提前下达专项债额度,敦促重大项目尽早开工复工;二是通过多种方式增

加融资来源。如扩大专项债规模、增加可用于项目资本金比例、撬动更多社会资本参与等。从历史情况看,基建投资资金来源分别是国家预算、国内贷款、外资、自筹资金和其他资金。其中,国家预算、国内贷款和自筹资金占比超过90%。而自筹资金是影响基建投资的重要因素,专项债和PPP模式则是其核心。

值得注意的是,这两大融资渠道均得到政策支持。2019年9月4日国务院常务会议明确,专项债可用作项目资本金范围包含轨道交通领域,专项债资金用于项目资本金的规模占该省份专项债规模的比例可为20%左右。光大证券此前预测,2020年专项债规模可能超过3.5万亿元。截至4月9日,地方政府发行507只债券,发行额16361.8亿元,比2019年同期多发行1784.3亿元,呈逐年增加态势。其中,地方政府一般债、专项债分别发行70只、437只,发行金额分别为5135.9亿元、11225.9亿元,分别比2019年同期变化-2121.1亿元、3905.4亿元,多发部分主要是由专项债贡献。

光大证券指出,今年以来专项债募集资金用于基建领域的比重达到75.2%,目前仍没有专项债资金投向土储以及房地产领域。交通运输、城乡与园区建设仍然是专项债在基建领域中最重要投向。其中,交通运输投资2206.9亿元,占比22.4%。

今年2月12日,财政部PPP中心发布《关于加快加强政府和社会资本合作(PPP)项目入库和储备管理工作的通知》。平安证券指出,该文件是疫情发生后财政层面首个明确加快基建投资力度,保今年经济社会发展目标的文件。从PPP在库项目可以看出,PPP项目中交通运输的项目个数和规模自2019年9月以来快速上升,交通运输占全部PPP项目中的比例也在快速上升。这意味着PPP项目融资更倾向于交通运输类,有助于改善轨交项目融资环境。据中国证券报记者了解,中车集团正大力发展轨交PPP项目。

看好运维市场

“国铁存量庞大,每年的投资额基本维持在8000亿元左右,预计未来会维持这一水平。”运达科技一位高管告诉中国证券报记者,未来轨交行业的发展重点在城轨领域。该公司近年来积极向城轨业务转型,地铁智能故障诊断业务、地铁走行部产品等开发顺利。

中国城市轨道交通协会发布的统计快报显示,2019年中国内地新增城轨运营线路长度共计968.77公里,再创历史新高。截至2019年12月31日,中国内地累计有40个城市开通城轨运营线路6730.27公里。该协会常务副会长周晓勤此前预计,每年4000亿—5000亿元的投资规模、800多公里/年建成运营的规模仍会持续一段时间。

公告显示,2019年中国铁建城轨项目第1—4季度新签订单分别为203亿元、456亿元、396亿元、732亿元;而中国中铁城轨项目同期新签订单分别为500亿元、576亿元、282亿元、656亿元。2019年第四季度两家公司城轨新签订单均有显著提升。2019年两家公司城轨建设龙头新签城轨订单合计为4627亿元,比2018年新增143亿元。作为城市轨道交通信号系统龙头企业,交控科技2019年在手订单金额60.07亿元。其中,信号系统总承包业务在手订单金额57.25亿元,公司新增订单金额33.41亿元。

不过,前述中国中车子公司高管则更看好轨交后市场。“无论是高铁还是城轨,面临的一个紧迫而现实的问题是如何降低运营成

本。”他说,国铁、城轨网络庞大,通过智能化手段降低运营成本有现实需求,看好轨交智能化、信息化升级所催生的需求。

申通地铁(上海地铁1号线的运营公司)年报显示,其委托维修保障费用逐年提升,2010年其维保费用为8325万元,到了2018年该数值上升为11660万元。据此计算,平均每

公里维保费用从225万元上升到315万元。

天风证券指出,城轨地铁在实际运营过程中需要多项运营保障维护。随着我国运营线路里程的不断增长,该领域将成长为重要的潜力市场,预计2019年—2021年城轨地铁维保市场空间分别为212亿元、253亿元、296亿元。



新华社图片

需求增长+成本上升 挖掘机龙头提价

□本报记者 崔小粟

继3月销量超预期后,三一重机、徐工等工程机械龙头公司近日纷纷上调挖掘机价格。分析人士认为,基建项目陆续开工,需求逐步释放,二季度机械行业整体将表现优异。

基建投资回升

4月11日三一集团控股子公司三一重机发布通知,挖掘机价格将上调,小型挖掘机价格上调10%,中大型挖掘机价格上调5%。这是继4月9日三一重工宣布混凝土机械产品全面上调价格之后,再次宣布上调挖掘机价格。

4月10日徐工挖掘机事业部宣布挖掘机价格将上调,与三一上调幅度相同。4月2日中联重科泵车全面上调价格5%—10%不等。

对于上调产品价格的原因,上述公司均提到,国内基建投资快速回升。而海外疫情持续发酵,全球产业链受到重大冲击,成本费用增长明显。

中信建投机械行业分析师吕娟认为,基建、地产投资对工程机械的拉动,导致3月中下旬以来国内需求快速回升。国内工程机械企业持续超负荷生产,多种机型供不应求。受海外疫情影响,欧洲和日本等地区供应商部分产线有关停,核心零部件供应链趋紧,零部件采购成本上升。此外,行业头部公司希望借此打破“价格战”死循环,创造良性循环生态。

吕娟认为,工程机械三大类产品混凝土机械、起重机械、挖机均出现部分机型缺货现象,泵车和挖机各出现两家企业提价现象,预计会有更多挖掘机品牌跟进提价;此外,汽车吊离货很快提价。目前汽车吊头部公司日发货100台左右,远超正常日发货30多台,且超出往年旺季发货水平。

3月销量创新高

挖掘机3月销量创新高。据中国工程

机械工业协会4月9日发布的统计数据,3月共计销售各类工程机械产品49408台,同比增长11.6%。其中,国内市场销量46610台,同比增长11.2%;出口销量2798台,同比增长17.7%。挖掘机销量总体增速超出3月初的预判,主要缘自国内市场发力。

从吨位结构看,小型挖掘机需求增长明显。3月大型挖掘机销售5217台,同比增长0.2%;中型挖掘机销售11288台,同比增长0.2%;小型挖掘机销售30105台,同比增长18.4%。

分析人士指出,小型挖掘机主要应用于新农村建设和市政工程建设。随着基建等一系列政策落地,重大项目的复工开工以及房地产项目开工推进,预计自4月起中型挖掘机销量占比将逐步提升。长期看,小型挖掘机尤其是微型挖掘机占比依然会呈现上升趋势。

中联重科在最新发布投资者调研纪要中表示,一季度土方机械在低基数下实现高速增长,销量几乎达到去年全年水平。如果政策力度加大,今年行业整体规模将超过去年,但投资强度和时点尚存在不确定性。

东吴证券机械分析师认为,受疫情影响,2月份需求挤压,旺季后移,需求将在二季度集中爆发。随着基建项目陆续开工,需求逐步释放,二季度整体将表现优异。此外,厂家进口零部件受到海外疫情影响,加之海外零部件供应商提价,国内挖掘机厂商只得提价应对成本上升压力。

中银国际机械分析师表示,3月中旬行业开始步入需求旺季,预计4月份销量将继续火爆。国内市场销量环比有望进一步提升,同比有望实现60%以上的高增长。海外疫情持续发酵,4月份开始海外市场会受到较大冲击,预计二季度挖掘机出口销量将出现较大幅度下滑。与外资品牌相比,国内主机厂商在精准复工复产方面准备更加充分,抑制的需求爆发后能及时响应市场,国产龙头品牌进口替代加速。

深交所“投资者权益300问”投教专栏(17) 投资者维权相关机构介绍

□臧小丽

当投资者权益受到侵害时,根据不同的侵权情况,可寻求不同的维权机构保护。

1、证券监管机构有哪些?

中国证券监督管理委员会(简称“证监会”)为国务院直属正部级事业单位,依照法律、法规和国务院授权,统一监督管理全国证券期货市场,维护证券市场秩序,保障其合法运行。中国证监会地方监管局是证监会依法设立的派出机构,主要对辖区内证券业务活动进行监督管理。

2、什么是证券交易所?

证券交易所是经国务院批准设立的全国性证券交易场所,受中国证监会监督管理,主要履行市场组织、市场监管和市场服务等职责,包括提供证券集中交易的场所、设施和服务;制定和修改交易所业务规则;审核、安排证券上市交易,决定证券暂停上市、恢复上市、终止上市和重新上市等。

3、什么是证券期货调解组织?

证券期货调解组织是指由证券期货监管机构、行业组织等设立或实际管理的调解机构。

根据最高人民法院、中国证监会2016年联合发布的《关于在全国部分地区开展证券期货纠纷多元化解机制试点工作的通知》,被列入首批证券期货纠纷多元化解机制试点调解组织名单的单位有八家,包括中国证券业协会、中国期货业协会、中国证券投资基金业协会、中国证券投资者保护基金有限责任公司、中证中小投资者服务中心有限责任公司、深圳证券期货业纠纷调解中心、广东中证投资者服务与纠纷调解中心、天津市证券业纠纷人民调解委员会。

4、中国证券业协会是什么机构?

中国证券业协会是具有独立法人地位,由经营证券业务的金融机构自愿组成的行业自律组织。

证券公司应当加入证券业协会,成为其会员。因此,证券业协会设立的证券纠纷调解中心处理的调解案件,争议往往会涉及到证券公司及其工作人员。比如,证券公司与投资者之间的融资融券纠纷、证券投资咨询纠纷、证券交易代理合同纠纷等。

5、中国证券投资者保护基金有限责任公司是什么机构?

中国证券投资者保护基金有限责任公司(简称“投保基金公司”),是根据《证券投资者保护基金管理办法》,由国务院批准同意设立的国有独资保护基金公司。

投保基金公司于2005年8月30日登记成立,主要职责包括管理和运作证券投资者保护基金;监测证券公司风险,参与证券公司风险处置工作等。在万福生科、海联讯、欣泰电气等上市公司先行赔付案例中,投保基金公司督促有关责任单位成立先行赔付专项基金,推动完成了专项赔偿案例。

6、中证中小投资者服务中心有限责任公司是什么机构?

中证中小投资者服务中心有限责任公司(简称“投服中心”)是由中国证监会批准成立和直接管理的证券金融类公益机构。

投服中心于2014年12月注册成立,主要职责是为中小投资者自主维权提供教育、法律、信息、技术服务;为中小投资者自主维权提供法律、信息、技术服务;对公益性持有证券等品种,以股东身份行权和维权等。

7、深圳证券期货业纠纷调解中心是什么机构?

深圳证券期货业纠纷调解中心是由中国证监会深圳监管局和深圳国际仲裁院于2013年共同推动设立,是专注于资本市场纠纷解决的公益性事业单位法人。深圳证券期货业纠纷调解中心运用首创的“专业调解+商事仲裁+行业自律+行政监管”四位一体争议解决机制,和谐化解了大量资本市场纠纷。

8、仲裁机构如何选择?

依据我国《仲裁法》,平等主体之间发生合同纠纷和其他财产权益纠纷可仲裁。仲裁委员会可在直辖市和省、自治区人民政府所在地的市设立,也可根据需要在其他设区的市设立,不按行政区划层次设立。

当事人可跨市、跨省自愿选择向哪家仲裁机构申请仲裁。目前,北京地区有北京仲裁委员会、中国国际经济贸易仲裁委员会两家仲裁机构;上海地区有上海仲裁委员会、上海国际经济贸易仲裁委员会。比如两家注册地点和企业经营地点都在上海的企业,也可在合同中约定“如发生纠纷,任何一方均有权向北京仲裁委员会申请仲裁裁决”,该约定是合法有效的。

9、如何选择人民法院处理纠纷?

我国人民法院分为基层人民法院、中级人民法院、高级人民法院以及最高人民法院四级。

涉及投资者维权方面的案件中,比如虚假陈述责任纠纷,在法院的级别管辖上有特别规定:“由省、直辖市、自治区人民政府所在的市、计划单列市和经济特区中级人民法院管辖。”司法实践中,内幕交易责任纠纷、操纵证券交易市场责任纠纷,也参考虚假陈述责任纠纷案件的级别管辖标准。

除前述三类证券侵权案件外,其他涉及投资者权益的民事案件,在管辖上没有特别规定,按传统民事案件关于管辖的法律规则,结合案件具体事实,并且考虑被告所在地、合同约定、标的金额、是否涉外案件等因素,来决定一审的受理法院。当事人任何一方,对一审法院判决结果不服的,在规定的期限内,可向一审法院的上一级人民法院上诉。案件经过两级法院审理作出的裁判结果,就是最终生效的法律文书。

(免责声明:本文仅为投资者教育之目的而发布,不构成投资建议。投资者据此操作,风险自担。深圳交易所力求本文所涉信息准确可靠,但并不对其准确性、完整性和及时性做出任何保证,对因使用本文引发的损失不承担任何责任。)

年报披露大限将至

2家公司仍未找到年审会计师

□本报记者 康书伟

距离4月30日年报披露的时限越来越近,暴风集团、神雾环保至今尚未确定2019年年审会计师;“ST凯迪”“ST新亿”董事会虽确定了拟聘任的审计机构,但尚未提交股东大会审议。相关公司能否尽快确定审计机构并披露年报尚存不确定性。

各有原因

暴风集团2019年11月公告,年审会计师大华会计师事务所(特殊普通合伙)以业务繁重、时间和人员安排方面不能满足公司的需求为由辞去公司2019年报审计会计师。

暴风集团此前爆发出一系列问题。2019年7月,暴风集团实际控制人冯鑫因涉嫌对非国家工作人员行贿,被公安机关拘留。此后,公司人员流失,除冯鑫外高管已全部辞职,协助处理信息披露事宜的证代辞职,公司仅剩10余人;因拖欠合作方机房服务器托管费用,公司主要业务陷入停顿,面临无业务收入来源的风险。同时,公司存在经审计后2019年年末净资

产为负的风险,公司股票存在暂停上市风险。

*ST凯迪聘请年审会计师的过程更为曲折。2019年5月21日,公司2018年度股东大会决定续聘大华为公司2019年度年审会计师事务所。但在2019年最后一天,大华表明无法承接公司2019年报审计业务。此后,公司积极寻找其他审计机构,但均未得到回应。公司甚至向武汉市地方金融工作局、湖北省证监局汇报,并请求协助寻找新的审计机构并尽快开展工作,最终通过公开征集方式在全国范围内公开选聘年审会计师,确定希格玛会计师事务所(特殊普通合伙)为公司年审会计师,财务报表和财务报告内控审计费分别高达500万元和100万元。该事项将提交4月17日召开的公司2020年第一次临时股东大会审议通过后方可生效。

*ST新亿2018年年审会计师四川华信(集团)会计师事务所(特殊普通合伙)在公司2018年年报披露后,就提出不再承接公司2019年度财务报表审计业务。在未能聘请到2019年年报审计机构的情况下,公司独辟蹊径,创出了新证券法实施后聘请此前从未从事过证券业务审计机构的先例。3月23日公司董

事会通过决议,拟聘任深圳堂堂会计师事务所担任公司2019年年度财务和内部控制审计机构的议案。该事项尚需提交股东大会审议通过后方可生效。

神雾环保则在2018年年报被出具无法表示意见的审计意见后,一直未聘请审计机构。公司面临业绩大幅下滑、货币资金短缺、存在逾期未偿还债务、部分银行账户被冻结等难题。

前景不妙

相关监管规则对于年报披露有严格的要求,对于不能披露定期报告的有相应惩罚措施。对于未能确定年审机构的公司,监管部门多次下发函件督促尽快选定年审机构。

暴风集团表示,争取尽快聘任审计机构。但公司现有员工无法承担2019年业绩预告的编制任务,寻找首席财务官的人选至今尚未有结果,且暂无有意愿合作的报审审计机构,公司存在无法在法定期限内披露2019年年报的风险。

神雾环保表示,公司尚未聘请2019年度审计机构,存在无法在法定期限内披露2019年年度报告的风险。