

花更多的钱做更少的事

博云新材麓谷基地产业化项目疑点重重



公司能见度

● 本报记者 段芳媛

在不否决之前项目的前提下,博云新材采用定增方式执行同一个项目的操作,让人疑惑。但更令人不解的是,麓谷基地产业化项目的核心数据在两个方案中却大不相同,在投资额增加的情况下出现了产能减少的情况。与此同时,公司在推出第一个方案拟以自有资金投资时,就存在方案不可能实施的情况。

前次方案或不可能实施

博云新材股东会在2020年8月通过《湖南博云新材料股份有限公司关于对控股子公司增资建设麓谷基地产业化项目的议案》后,时隔半年,一改前次议案将其变为募投项目,或是苦于前次方案不可能实施的无奈境况。2020年7月25日,博云新材首次发布《对控股子公司增资暨博云东方投资建设麓谷基地产业化项目》的公告。根据公告,博云新材以自有资金出资4.25亿元。但彼时的博云新材的货币资金不足以覆盖此次投资。

博云新材2020年8月18日公布的2020年半年度报告显示,截至2020年上半年,博云新材账面货币资金仅为1.84亿元,与4.25亿元的投资款之间存在2.41亿元的差额。而截至2020年上半年,公司经营活动产生的现金流量净额为-1486.36万元。

博云新材资金短缺的窘迫情况在2020年三季度也没有缓解。公司2020年三季度报显示,截至2020年9月30日,公司货币资金仍为1.84亿元,经营活动产生的现金流量净额为-2117.39万元。

这意味着,博云新材在第一次推出麓谷基地产业化项目方案时,就无法以自有资金完成项目投资,只能借助贷款或者再融资的方式完成项目投资。

投资更多产能却减少

或许是博云新材迫于资金紧张的无奈,转而选择了定增募资的方式投资麓谷基地产业化项目。但博云新材的新方案却出现了投资额增加产能却减少的情况。

博云新材1月26日股东会通过的定增预案显示,公司拟非公开发行募集资金预计不超过6.31亿元,扣除发行费用后将用于“高效精密硬质合金

工模具与高强度韧性特粗晶硬质合金掘进刀具麓谷基地产业化项目”(简称“麓谷基地产业化项目”)和公司及下属子公司补充流动资金。

其中,该募投项目拟通过向子公司博云东方增资的形式,由博云东方作为实施主体进行投资建设,投入金额为5.61亿元。其中,建设投资费用为5.35亿元,铺底流动资金为2540.1万元。

而半年前,该项目却仅仅是一个常规投资项目而非募投项目。2020年8月股东会通过的投资方案显示,公司拟使用自有资金与博云东方另一股东邦信资产对博云东方进行同比例增资,总增资额约为5亿元。其中,博云新材增资4.25亿元,邦信资产增资7499.32万元。

蹊跷的是,麓谷基地产业化项目投资资金增加至少0.61亿元的情况下,产能却减少了。2020年8月股东会通过的投资方案显示,麓谷基地产业化项目将新增年产硬质合金产品约1615吨。其中,可转位刀片200万片、棒材和精磨棒500吨、盾构工程与矿用合金800吨、模具250吨、整体刀具30万支。但博云新材1月26日股东会通过的定增预案却显示,麓谷基地产业化项目将新增生产硬质合金产品约1210吨、可转位刀片约192万片和整体刀具约30万支。

精准躲过“披星戴帽”

资料显示,博云新材主要从事粉末冶金和炭/炭复合材料航空刹车副、航天及民用炭/炭复合材料产品、高性能模具材料、飞机机轮及刹车系统、稀有金属超细粉体材料、粉末冶金专业设备等产品的研究、开发、生产和销售。目前,公司控股股东为中南大学粉末冶金工程研究中心有限公司,实际控制人为湖南省人民政府国有资产监督管理委员会。

近年来,博云新材主营业务持续处于亏损状态,公司一直依靠政府补贴、处置资产等方式,踩着一年亏损一年盈利的精准节奏巧妙躲过“披星戴帽”。相关公告显示,2013年-2019年,公司的扣非净利润分别为-4985万元、-2325万元、-1.43亿元、-6020万元、-7073万元、-7215万元、-1.96亿元。

1月30日,公司披露2020年业绩预告,在2019年业绩亏损的情况下,博云新材2020年又凭借着政府补助躲过“披星戴帽”的风险。公司2020年预计实现净利润2000万元-3000万元,其中控股子公司湖南博云东方粉末冶金有限公司收到政府补助7120万元,对公司归母净利润影响金额约5000万元。

1月重卡销量同比增长逾五成

三大因素驱动“开门红”

10个月

从2020年4月到2021年1月,我国重卡市场已经连续第十个月刷新当月销量纪录。



新华社图片

● 本报记者 崔小粟

2月1日,根据第一商用车网发布的数据,预计2021年1月,我国重卡市场销售各类车型18万辆,同比增长54%。业内人士表示,在政策支持淘汰更新、治超、经济回暖需求提升等多种因素推动下,预计2021年重卡市场将保持较高景气度,相关产业链将持续受益。

三大因素驱动销量增长

从2020年4月到2021年1月,我国重卡市场已经连续第十个月刷新当月销量纪录。

业内分析人士指出,2021年1月重卡市场销量超预期增长,驱动力主要有三个方面。

首先,2021年下半年,柴油车国六排放标准即将实施。大多重卡企业都认为,2021年“开局即决战”,必须要全力争夺“开门红”和上半年市场,各家企业终端促销及渠道铺货力度非常大,这在很大程度上推高了2021年1月重卡市场的销量。

其次,制造业发展为公路运输业的增长创造条件。数据显示,1月中国制造业采购经理指数(PMI)为51.3%,连续11个月位于临界点以上,表明制造业继续保持扩张。制造业是物流运输业的上游环节,制造业保持扩张,物流业稳定增长,从而推高重卡销量。

最后,中短途及支线治超趋于常态化,推动了用户购买合规重卡和标载重卡。

多家公司业绩预喜

在重卡行业高景气度下,多家相关上市公司2020年业绩预喜。

一汽解放2020年业绩预告显示,报告期内,公司实现归属于上市公司股东的净利润25.5亿元至29亿元,与上年同期重组前相比,预计增长4732.29%-5387.97%;与上年同期重组后追溯调整数相比,预计增长28.33%-45.74%。

公司表示,2020年公司净利润与重组前相比大幅增长,主要为重组完成、置入盈利能力较强的资产所致。净利润与重组后相比上升的主要原因为报告期内商用车市场持续向好,公司加强战略管理,坚持产品领先,推进车联网平台和生态建设,持续保持行业领先地位,实现中重卡销售39.45万辆,同比增长38.7%,实现了净利润快速增长。

中国重汽2020年业绩预告显示,公司净利润为18.35亿元-20.8亿元,同比增长50%-70%。中国重汽称,报告期内,重卡行业在多重利好因素助力下,继续保持较高增长态势,公司的产、销量较去年同期均有大幅提升。在有效防疫的同时,公司抓住市场机遇,多维度进行产品优化升级以满足客户需求。同时,公司持续推进精益管理,发挥企业优势,有效增强了公司整体盈利能力。

中银证券指出,目前,国三柴油重卡预计还有近百万辆,政策支持淘汰更新推动销量增长;此外,治超、经济回暖需求提升也将是重要贡献因素。在上述多种因素的共同推动下,预计2021年重卡市场将保持较高景气度,相关产业链将持续受益。

六家航空公司合计预亏千亿元

行业现金流承压

● 本报记者 金一丹



新华社图片 数据来源/公司公告

受新冠肺炎疫情冲击,2020年,国内6家上市航司预亏合计逾千亿元。2021年春运,受局部散发疫情影响,国内出行人数大幅下降,航空运输业复苏步伐放缓。此外,各大航空公司2020年三季度加大了短期借款力度以增厚现金流抵御行业寒冬。

机构表示,虽然国内部分地区疫情出现反复,对春运需求带来负面冲击,但随着疫苗接种稳步推进,旅客信心将逐渐恢复,航空业也将得到复苏。

2020年预亏损逾千亿元

国内航空公司日前陆续发布2020年年度业绩预告,全行业受新冠肺炎疫情影响,业绩普遍亏损。中国国航、东方航空、南方航空、海南控股、吉祥航空及春秋航空6家上市公司预计亏损合计901亿至1049亿元。

公告显示,中国国航、东方航空、南方航空2020年合计预亏312.07亿元至388.61亿元。其中,中国国航预亏135亿元至155亿元,2019年盈利64.09亿元;东方航空预亏98亿元至125亿元,2019年盈利31.95亿元;南方航空预亏79.07亿元至108.61亿元,2019年盈利26.51亿元。

海航控股2020年亏损最大,预计亏损580亿至650亿元。海航控股表示,公司本次业绩预告主要是由于本年度受新冠肺炎疫情疫情影响导致公司经营大幅亏损;同时,因海航集团等公司重要关联方被债权人申请重整,导致公司所持关联方的股权投资、应收关联方款项、金融资产、飞机资产等预计可能出现损失。基于审慎原则,公司对所持关联方的股权投资、应收关联方款项、金融资产、飞机资产等计提大额减值及对关联方担保计提担保合同损失。

吉祥航空和春秋航空亏损金额则相对较小。公告显示,春秋航空预计亏损5.38亿元至6.29亿元,2019年盈利18.41亿元;吉祥航空预计亏损4.2亿

元至4.9亿元,2019年盈利9.94亿元。

民航专家林智杰表示,民营航空公司船小好调头,疫情下的转向和应对相对比较灵活。其优势在于体量小、飞机不多,每天损失的绝对量相对较小。

疫情影响持续

新冠肺炎疫情冲击全球,民航客运量一度断崖式下跌。民航局数据显示,2020年上半年,全行业共完成运输总周转量319.1亿吨公里,为去年同期的50.8%;完成旅客运输量1.5亿人次,为去年同期的45.8%;完成货邮运输量299.7万吨,为去年同期的85.2%。

国际航线方面,从2020年3月下旬起,民航局发布“五个一”政策,即国内任一航司至任一国家的航线只能保留一条,且一周只能安排一个航班;任一外国航司至我国的航线同样只能保留一条,且一周只能安排一个航班。

随着国内疫情稳定,航空业逐步复苏。2020年6月4日,民航局发布《民航局关于调整国际客运航班的“五个一”限制政策进行调整,允许更多外国航空公司在“五个一”大原则下入境。

中国国航相关工作人员告诉中国证券报记者:“尽管国际客运政策有所调整,但较疫情前,国际客运业务仍处在大规模停滞状态。国际航班入境需要落地城市的‘接收函’。此

外,民航局增设了航班熔断措施,同一航班上新冠肺炎感染人数超标的,航线将被限时停飞。”

民航客运运输仍未恢复至疫情前水平。民航局数据显示,截至2020年11月,中国民航旅客运输量同比下降38.2%,国内航线和国际航线旅客运输量分别同比下降32.1%和86.1%。

近日,国内区域性零星偶发病例时有发生,同时国际疫情仍在持续,疫情防控工作不容放松。2021年春节,全国倡导就地过年,减少人员流动,民航客运复苏步伐再度放缓。

负债率普遍提升

2020年中报显示,截至2020年6月30日,中国国航资产负债率为69.64%,较上年末上升了4.09个百分点;东方航空的资产负债率为78.84%,较2019年末上升3.72个百分点;春秋航空的资产负债率为54.66%,较2019年末上升5.88个百分点。

2020年三季度报显示,各大航空公司短期借款金额大幅提升。截至2020年三季度末,中国国航短期借款为239.04亿元,较2019年12月31日增长76.2%;东方航空短期借款为118.17亿元,较2019年12月31日增长437.14%;春秋航空短期借款为52.2亿元,较2019年12月31日增长51.08%;吉祥航空短期借款为65.6亿元,较2019年12月31日增长92.49%。

除了增加短期借款缓解公司现金流压力外,航空公司也在积极通过

产品创新、发展副业增加公司经营收入。2020年6月,东方航空率先在国内推出了“周末随心飞”产品,并引来行业争相追随。南航“快乐飞”、春秋航空“想飞就飞”、海航“嗨购自贸港”等产品相继推出,刺激了国内出行。

疫情期间,不少国内航空公司,如春秋航空,开启了网络直播带货新模式,产品不仅局限于主业机票,更涵盖食品、生活用品、文创产品等。

业内人士告诉中国证券报记者,国内大部分“现金奶牛”航线被大型航空公司占据,部分规模较小的航空公司只能通过低价抢占市场,航空主业利润空间较薄,在疫情冲击下,利润受损严重。直播带货等副业不失为一种创收方式,其中的利润空间未必比主业小。

方正证券在研报中提示,危机仍是一个随机游走的变量,阶段性冲击、风险再度发生的概率并不比疫情之前小。需关注现金流断裂导致破产风险、低价巨额增发导致股份被动大幅稀释风险。

光大证券表示,虽然国内部分地区出现疫情反复,对春运需求带来负面冲击,但随着疫苗接种的稳步推进,旅客信心将逐渐恢复,进而推动国内航空需求的恢复。展望海外市场,疫苗全球范围接种、海外疫情逐步得到控制,不同国家地区放开旅行限制、海外旅游需求恢复,航空公司海外航线收入将快速增长,盈利能力也将随之恢复。