

2004年民航利润首次突破100亿元

去年我国发电量增长14.8%

□记者 黄俊峰 卢怀谦

近日召开的全国民航工作会议传出信息,2004年我国民航运输生产高速增长,各项指标均创出历史新高:运输总周转量、旅客运输量预计分别同比增长35%和38%,首次超过200亿吨公里和1亿人次,全行业实现利润将首次突破100亿元大关。

民航总局领导指出,去年民航业经济效益明显提高,实现了速度和效益的同步增长,完成了预定的改革任务,各项措施基本到位。随着国航成功上市,目前三大航空运输集团公司全部实现境外上市。此外,全行业安全生产连续安全飞行30个月、928天、516万小时,取得历史最好安全纪录。

年报走着瞧(四)

细看不派现的背后

□西南证券 田鑫

沪深证交所对2004年报提出的新要求中,对上市公司现金分红方面的规定引起人们的关注。根据两个交易所的要求,上市公司2004年度盈利但未提出现金利润分配预案的,公司董事会应当在审议通过2004年度利润分配预案的董事会决议公告中,说明不进行现金利润分配的原因,同时说明未分配利润的用途和使用计划。

应该说,随着市场环境的不断完善,境内上市公司的派现愿望正在逐步提高,尤其是2001年监管部门将派现与再融资一定程度上“挂钩”后更为明显。据统计,在2001年后的三年内,上市公司整体派现占整体净利润的比例分别为57%、53%、43%,远高于2000年之前该比例低于30%的水平。当然,与投资者的要求相比上市公司派现意识仍需提高。以2003年为例,具备分配能力的约950家公司中,接近一半的公司现金分红比率低于20%,甚至有三分之一没有实施派现。这也正是监管部门继续增强上市公司派现意识作为监管工作中重中之重的主要原因。

在2004年,监管部门发布了《关于加强社会公众股股东权益保护的若干规定》,明确要求上市公司要实施积极的利润分配政策;上市公司应当将利润分配办法载明于公司章程;上市公司董事会未做出现金利润分配预案的,应当在定期报告中披露原因,独立董事应当对此发表独立意见;上市公司最近三年未进行现金利润分配的,不得向社会公众增发新股、发行可转换公司债券或向原有股东配售股份;存在股东违规占用上市公司资金情况的,上市公司应当扣减该股东所分配的现金红利,以偿还其占用的资金。这与此前将上市公司派现和再融资一定程度“挂钩”相比,

资产被拍卖替人还债

美尔雅无奈叫屈

□实习记者 刘慧 武汉报道

拍卖槌落,备受关注的美尔雅(600107)巨额资产被司法冻结拍卖终于有了一个结果——美尔雅大厦被人以1520万元的竞拍价夺得。

昨天下午3点,武汉亚奥拍卖所受法院委托公开拍卖此前被查封的美尔雅大厦和磁湖山庄两项资产。记者在现场了解到,由于无人竞拍磁湖山庄资产,现场只有三位竞拍者参与竞拍美尔雅大厦。该项资产起拍价为1416万元,实际成交价为1520万元。就是这场由对外担保引起的诉讼,让近年来经营举步维艰的美尔雅面临可能亏损的结局。在去年的半年报中,美尔雅已计提预计负债6000万元,并导致上半年亏损6089.46万元,而且公司预测2004年全年亏损的可能性较大。

2004年年初美尔雅缘由,美尔雅已公告了详情:1992年6月湖北省国际信托投资公司 and 交通银行海南分行签订了拆借2000万元人民币的《拆借资金合同》,后因拆借款纠纷,被海南交行告上法庭。随后美尔雅作为第三方介入,与海南交行和湖北省国投达成协议,由美尔雅担保湖北省国投还款。

2001年12月,在湖北省国投还拖欠剩余的

科龙电器科技创新连推新品

□记者 唐雷来 广州报道

一直倡导科技创新理念的科龙电器(000921)近期接连推出新品,引起了市场关注。日前,中国第一台日耗电量低至0.33度、镶嵌钻石的容声BCD-209S/ET冰箱在科龙诞生,并已批量生产运抵全国卖场。早在2003年底,在联合国开发计划署和国家环保总局等单位联合举办的“中国节能氟里昂替代冰箱项目”冰箱制造商激励计划项目竞标过程中,科龙旗下的容声BCD-209S一举中标“节能明星冰箱大奖”。其后经过研发人员的努力,将中标冰箱的承诺耗电量从0.42度/天降到0.35度/天,被称为世界上最节能的冰箱。而容声联合国节能明星冰箱上市以来,销售状况一

公司新闻

Companies

2004年前三季度各航空公司平均客座率高达70.3%,呈现出近几年没有出现的情形。

除了市场因素外,航空业内人士表示,航空业去年业绩增长显著,与政策支持密切相关,其中主要是民航总局取消了面向航空公司征收的机场基础设施建设基金,为航空公司大大减负。不过他们也指出,去年第三季度国际油价大幅上涨,航油成本支出比上一年同期增长60%,这给各航空企业带来巨大压力。如果没有国际油价的剧烈波动,国内航空业的成绩会更加喜人。

中国电力企业联合会统计快报数据显示,2004年我国电力生产与消费继续快速增长,各项主要指标仍在高位运行,电力供需形势依然紧张。2004年全年发电量达到21870亿千瓦时,比上年增长14.8%;全年用电量达到21735亿千瓦时,比去年同期增长14.9%。从电力供需走势上看,受国家宏观调控的影响,全年总体呈现前高后低的特点,部分统计数据的增速出现减缓迹象。2004年,国家加大了电力建设力度,在建项目在保证建设质量的前提下加快了建设进度,一大批电源项目在2004年建成投产,到年底全国发电设备容量达到44070万千瓦,比上年增长12.6%,为近十年以来增幅首次达到10%以上。其中,水电设备容量突破1亿千瓦,达到10826万千瓦,同比增长14.1%;火电设备容量达到32490万千瓦,同比增长12.1%;秦山二期又新增一台核电机组,核电设备容量达到684万千瓦,同比增长10.6%。2004年全年发电量达到21870亿千瓦时,比上年增长14.8%,

第一时间看行业

煤炭 2005年价格涨幅将减小

煤炭供需缺口在1-1.8亿吨之间,全年价格涨幅大致在5%-7%之间

□国家发改委价格监测中心 刘满平

2004年,在国家加大宏观调控力度,部分行业投资过热现象受到抑制的情况下,煤炭行业仍旧延续了良好的运行态势:产量快速增长,价格大幅上扬,国有重点企业利润激增。根据我们的分析,2005年煤炭供应总体上仍将呈现偏紧的局面,但价格上涨幅度将缩小,预计全年价格增幅大致在5%-7%之间,明显低于2004年。

市场需求仍将快速增长

从需求上看,我国国民经济持续稳定发展,主要耗煤快速增长仍是煤炭业保持发展的前提。据权威机构预测,2005年我国GDP增长率仍可保持在8%以上的水平,电力、建材、钢铁和化工等四大耗煤行业在今后几年,肯定会随着城市化进程的加快、加工业的发展和消费升级而保持一定幅度的增长,从而确保对煤炭需求的持续增长。

从供给看,煤炭产量虽然仍会增长,但短期内难以达到需求增长的速度,且发展后劲不足。目前,我国许多煤炭企业产量已经几倍于设计能力生产,继续扩大产能的难度较大。据统计,全国大约有60%以上的矿井在超能力生产,1/3的国有煤矿存在水平接续问题,1/5的矿区存在矿井接续问题。另外,1998年至2002年我国连续5年没有开工建设新矿井,煤矿生产能力投入不足,导致产能提升空间不大。与此同时,一些衰老矿井由于资源枯竭,面临停产关井的局面。2004年虽然一些乡镇煤矿产量增长较大,但预计今年会受到安全等因素的制约。因此,即便目前矿井建设进度加快,今后两年每年投产矿井生产能力也不

会超过5000万吨。如果再抵扣衰老矿井报废所减少的生产能力,明年所形成的新增能力大概为1亿吨左右,仍将低于需求增加量。

运输瓶颈制约明显

在2005年我国运输能力有望提高,但其对煤炭运输的制约仍然明显。我国煤炭供应历来受运力影响较大,即使煤炭产量充裕,但如不能及时运到消费地区,也会产生很大的供需矛盾。比如,2004年1-10月全国铁路煤炭运量8.25亿吨,增长了13.9%,但还是不能满足经济增长的需要。从目前看,铁路运输能力利用基本处于饱和状态,多数区段利用率已经达到甚至超过100%。为了缓解能源运输的改造力度,同时加快煤炭运输新通道的建设。预计2005年大秦线和朔黄线分别增加运量0.5亿吨、0.7亿吨,秦皇岛港和黄骅港煤炭下水量分别增加0.3亿吨、0.5亿吨。不过,可以预计的是,2005年煤炭运输的“瓶颈”制约问题难有较大的缓解。同时,由于公路运输成本居高不下,导致公路运输能力进一步提高的空间不大。

价格增幅大致在5%-7%

我们初步预测,2005年全国煤炭需求量

为20.4-21亿吨,比上年增长1.4-2亿吨左右。

2004年36个大中城市部分煤炭市场平均交易价格					
	1月	2月	3月	4月	5月
炼焦用煤	391.08	405.16	412.47	434.53	435.52
工业用煤	295.47	318.50	325.86	331.38	353.80
	7月	8月	9月	10月	11月
炼焦用煤	450.46	452.24	424.97	445.52	451.52
工业用煤	371.55	381.09	371.04	394.96	403.57

2004年报观察台(四)

工程机械 回归理性增长

公司业绩增速下降

宏观调控对行业发展的影响在上市公司层面得到了充分体现。

首先是公司业绩增长速度下降。统计显示,行业内上市公司2004年前三季度主营收入总计为201.68亿元,净利润为15.822亿元,同比增长了21.47%和12%;而2003年的主营收入总额和净利润总额的增长率则分别为48.92%和61.48%。并且,在第三季度徐工科技、常林股份和河北宣工还出现了亏损。

其次是利润水平下滑。2004年前三季度行业内上市公司平均毛利率和净资产收益率分别为11.6%,8.88%,同比下降了10.95%和16.5%。

再次是运营能力下降。2004年前三季度相关上市公司应收账款净额总计为47.62亿元,同比增长55.54%,平均应收账款周转率则由上年同期的41.2次下降到当期的7.8次;存货净额总和增长了13.62%,达81.71亿元;由于销售不畅导致资金回笼困难,销售现金比率由2003年同期的4.33倍迅速下降到当期的-3.9倍;由此,企业不得不增加贷款和赊购,2004年三季度末流动负债同比增长了55%,达到125.74亿元;短期贷款飙升了143%,总额达到48.74亿元,相应的各偿债能力普遍下降,尤其是速动比率下降最快,平均下降11%。

从各子行业情况看,截至2004年11月份,多数子行业产销同比仍是负增长,年内前高后低

今年盈利前低后高

首先,我们认为固定资产投资增长仍有拉动作用。需要明确的是,政府宏观调控的目的是防止经济发展的大起大落,保持平稳增长。有研究

增速与2003年相比回落了0.4个百分点。

受国民经济持续快速增长的拉动,2004年我国电力消费始终保持强劲增长态势。全国全社会用电量达到21735亿千瓦时,比去年同期增长14.9%。其中第一产业用电量612亿千瓦时,同比增长2.7%;第二产业用电量16258亿千瓦时,同比增长16.4%;第三产业用电量2435亿千瓦时,同比增长15.2%;城乡居民生活用电量2430亿千瓦时,同比增长8.2%。

2004年的全国电力供需形势是自上世纪九十年代以来最为严峻的一年,出现了最为严重的缺电现象。全国26个省市拉闸限电,其中最为严重的是浙江和江苏两省,拉闸限电给所在的华东地区造成了超过200亿元人民币的损失,惟一不缺电的是东北三省和新疆、西藏。

今日视点

近期国际干散货运输市场和原油运输市场出现了大幅回落,波罗的海干散货综合运价指数BDI一个月跌去了29%,原油运价指数BDTI一个半月下跌了43.27%

国际航运景气见顶?

□主持人 王维波

嘉宾 第一证券 罗雄

主持人:去年国际航运业景气度一直处于上升的过程,但近一两个月以来国际航运市场价格出现了大幅下挫,请介绍一下这方面的情况。

罗雄:应当说,国际航运价格短期的波动一直比较大,主要原因是其受众多因素影响,且其需求增长相对平缓,而供给增加带有集中性的特点。从目前航运指数的绝对值看,目前国际航运市场依然处于多年以来最景气的时期。但近段时间航运指数的走势似乎表明,这种高景气度有见顶迹象,国际干散货运输市场和原油运输市场行情近期都出现了大幅回落。体现国际干散货运输市场综合运价的波罗的海干散货综合运价指数BDI,从2004年12月6日的最高点6208点,回落到2005年1月5日的4395点,跌幅为29%。而原油运价指数BDTI也从2004年11月17日的最高点3194点回落到2005年1月4日的1812点,下跌43.27%。相对而言,集装箱出口市场运行比较平稳。由于其货量和运力基本保持平衡,运价总体上波动相对较小。

主持人:海运价格波动一直比较大,其基本影响因素是什么?

罗雄:从根本上讲,航运价格水平是由货运需求与运力供给两方面共同决定的。航运业是一个典型的周期性行业,一般而言,国际航运市场的周期历时大约为5—6年,受整个世界经济运行周期的影响略有长短。

当运输需求增长大于供给增长时,运价水平上升,航运业处于景气回升过程,航运企业经济效益改善,并开始投资改造或购置新的船舶;由于船舶建造需要历时一年以上的时

间,新的船舶作为实际运力投入要比船舶定单发出后有一段滞后期,在此期间航运市场(运价指数)有一个进一步上升的过程。等到大量新造船投入运营,运力供给增长过快将导致运价下跌;如果世界经济增长乏力,运输需求增长缓慢,则将出现运力过剩,运价水平将持续下跌,从而整个航运市场步入下降周期。在此期间,航运企业效益将大幅下降,用于购造新船的资金相应减少,市场的运力供给增长将明显放缓,从而使航运市场酝酿新一轮复苏。

当然,短期而言,国际海运价格还受一些其它因素的影响,如某条航线运力投入比较集中,国际形势变化等,使其发生较大的波动。

根据目前的情况我们判断,总体上航运业已进入行业景气的高峰期,未来几年景气度可能逐步回落,行业内企业的赢利能力也将随之回落。

就今年国际运输行业看,我们认为2005年影响航运业景气的不利因素将有所增加,主要体现在运力供给大幅增加和货源增长可能放缓。当然,就绝对数值看,其景气度仍将处于相对高位。

但三个细分市场情况有所差异。

原油运输市场方面。近两个月来,由于新船交付较为集中,老船淘汰几乎停滞,运力供应增长加快,超出运输需求增长,所以出现了原油运输市场的大幅跳水。而各方面的情况表明,2005年还将有3000多万载重吨的新船交付使用,原油轮船队规模增长可能达到5%,而对运输需求的增幅,业界多数观点偏向谨慎。因此,2005年原油运输市场景气度可能出现明显下降。

国际干散货运输市场方面。我们认为,上扬走势可能终结,最大的可能是高位大幅震荡。据克拉克松和费恩莱斯等国际著名海事咨询机构预测,由于运力供应大于需求,特别是推动2004年市场连创辉煌的海岬型船运力趋紧问题将出现逆转,预计2005年干散货市场总体盈利水平将下滑。

集装箱方面。我们判断,我国的出口集装箱市场景气度也将有所下降。近年来,我国外贸出口额连续维持25%以上的增长幅度,这是集装箱运价保持稳定增长的根本原因。但2005年外贸出口增长幅度可能不会维持2004年的幅度,所以集装箱运输市场的繁荣也将出现变化。

主持人:航运业的利润率受运价水平影响很大,运价下跌如何影响上市公司业绩?

罗雄:运价指数回落对业内公司的负面影响可能是双重的。不但直接对费率产生影响,并且将影响公司业务饱满度,从而对公司的赢利能力产生重大负面影响。就短期而言,虽然运价指数跌幅较大,但仍是相对高位,并且反弹的可能性较大,上市公司利润依然丰厚,影响不大。影响主要体现在中长期,如果行业景气拐点就此形成,则航运企业的赢利高峰就此将形成,而后将进入一个赢利逐年下降的时期。

另一方面,运价下跌也会影响行业估值。2004年大部分周期性行业上市公司(钢铁、石化、有色金属)虽然业绩仍然呈现大幅增长,但二级市场走势普遍出现了大幅的调整,唯独航运业调整较小。这次航运指数短期内的大幅下跌引发了市场对航运业周期性波动的担心。我们认为,相对其他周期性行业的上市公司,航运类企业确实是有所高估的。