

宁高宁卸任中国粮油董事会主席

□本报记者 王锦

3月28日,中粮集团下属的中国粮油控股(0606.HK)公告称,中粮集团董事长宁高宁不再兼任中国粮油董事会主席,中粮集团总裁于旭波继任中国粮油董事会主席,中粮集团副总裁吕军继任中国粮油董事总经理。

中国粮油表示,本次调整,宁高宁从公司的长远发展出发,从培养团队的角度出发,决定不再担任中国粮油董事会主席,但是仍作为董事继续在董事会中发挥重要作用。同时,在公司的董事会组成人员不变的情况下,按照新的架构和联交所的要求,对各位董事的分工和侧重点略有调整,不会对公司治理和运营产生不利影响。

作为投资控股企业,中粮集团旗下拥有中国食品、中粮控股、蒙牛乳业、中粮包装四家香港上市公司,以及中粮屯河、中粮地产和中粮生化三家内地上市公司。宁高宁担任中粮集团董事长,同时兼任中国粮油非执行董事,中国食品执行董事及董事会主席,蒙牛乳业董事会主席兼非执行董事,中粮包装非执行董事。

据中国粮油28日公布2011年年报,公司年内收入为823.49亿港元,同比增加53.9%;股东应占纯利达23.68亿港元,同比上升39.16%。

应收账款质押+信用保险

北油所“油信通”助力中小企业融资

□本报记者 钟志敏

信保公司一起对申请贷款的北油所会员进行追债。中信保公司虽然承担一定的风险,但可以从中获得保费收入。

北油所董事长兼总裁吴汝川表示,通过“油信通”,企业不需要其他的担保或抵押物资产,依托自身在贸易环节中形成的应收账款,采取信用保险的方式进行贷款。

亚飞诚信石化副总经理李翠霞表示,虽然此次贷款金额对公司来说偏少,但是“油信通”的贷款额度是根据应收账款额的多少来限定,随着公司业务的不断拓展,今后能融到的钱会更多。

北油所结算及融资服务部副经理岳春鹏表示,亚飞诚信石化此次的融资成本是9.3%,而目前通过担保公司贷款的成本在11%-12%,还需要固定资产做担保。而随着信用等级的上升,融资成本还会逐渐减少。

恒大地产2011年销售逾800亿元

□本报记者 林喆

恒大表示,目前,公司已进入中国103个城市,其中不限购城市占比65%;在公司现有的187个项目中,约55%项目不在限购区域或不受限购影响。

截至2011年12月31日,恒大账上现金余额达到282亿元,同比增长41.4%,拥有未使用的银行授信额度369.1亿元,总共有可动用资金651.1亿元,比2010年同期增加119亿元。目前,恒大尚需支付的土地款合计为313.6亿元,其中2012年需支付110.2亿元,2013年支付139.6亿元,2014年及以后支付63.8亿元。

政府补贴收入2亿元

汇源果汁去年净利增56.6%

□本报记者 王锦

稳占领导地位;而占公司总销售额34.1%的中浓度果汁去年的销售额为13.04亿元,同比下降11%,按销量计市场份额达到41.8%,继续居全国首位;其他饮料业务销售额由上年的3.11亿元增加至2011年的人民币5.41亿元。

价格方面,百分百果汁、中浓度果汁、果汁饮料去年的平均售价均有不同程度上升。

对于2012年,汇源表示,市场环境仍充满挑战,加上市场竞争及成本上涨,果汁饮料行业继续感受到压力,公司对行业前景仍然充满信心。

根据年报,去年汇源其他收入增长56.1%至2.56亿元,其中政府补贴收入高达2亿元,这也是公司净利增长的主要原因,撇除特殊事项后公司股东应占溢利为3690万元,同比下降79.6%。

从主营产品来看,公司百分百果汁的销售额为9.39亿元,占汇源总销售额的24.5%,按销量计市场份额为51.5%,连续五年

动力匹配交给了长安英国诺丁汉的研发中心。动力方面则采用长安Blue Core动力品牌的1.6L发动机。

今年以来,自主品牌与合资品牌之间的竞争愈发激烈,自主品牌升级转型迫在眉睫。长安逸动历经3年研发,搭载多项公司研发成果面市。

一直以来,产品外形和性能是自主品牌汽车长期备受诟病的短板。为取得突破,长安汽车在设计体系和动力体系方面大下功夫。据介绍,逸动的造型设计出自长安设在意大利都灵的设计中心,内饰则在日本横滨设计,底盘调教在美国底特律的研发中心,合资品牌抗衡。

长安汽车逸动上市

□本报记者 张怡

今年以来,自主品牌与合资品牌之间的竞争愈发激烈,自主品牌升级转型迫在眉睫。长安逸动历经3年研发,搭载多项公司研发成果面市。

一直以来,产品外形和性能是自主品牌汽车长期备受诟病的短板。为取得突破,长安汽车在设计体系和动力体系方面大下功夫。据介绍,逸动的造型设计出自长安设在意大利都灵的设计中心,内饰则在日本横滨设计,底盘调教在美国底特律的研发中心,合资品牌抗衡。

猪企利润劲增难掩肉价下行隐忧

□本报记者 顾鑫

受年报利润强劲增长、一季报预期向好等因素影响,雏鹰农牧(002477)、正邦科技(002157)等公司近期股价上涨明显,而接受中国证券报记者采访的分析师则认为,靓丽的年报和季报业绩是强弩之末,猪肉价格的下行通道已经开启,而调整周期预计会长达2-3年。

年报季报向好

根据已经披露的资料,受猪肉价格处在高位的影响,生猪养殖类的上市公司2011年和2012年一季度的业绩增长都较为显著。

雏鹰农牧年报显示,公司2011年实现营业收入130009.46万元,同比增长90.36%;实现净利润42858.06万元,同比增长248.53%。业绩增长的主要原因是猪肉价格上涨,公司主营产品生猪的价格水涨船高。

肉猪市场去年1-4月份基本处于平稳上升状态,价格徘徊在7.4-7.8元之间,进入5月份后销售价格出现爆发式增长,直至6月20日前后达到历史新高,接下来



新华社记者 陈海宁 摄

的三个多月价格一直保持在9.5元以上的历史高位,国庆节过后价格逐步回落,第四季度的价格维持在8.5元左右。仔猪市场则于去年3月份开始进入上升通道,9月份达到全年高峰。

另一家生猪养殖企业大康牧业(002505)业绩快报显示,2011年,公司营业收入总收入为4.8亿元,

同比增长25.4%;归属于上市公司股东的净利润5975.33万元,同比增长47.55%。业绩增长的主要原因是猪肉价格上涨。

从一季度业绩预告看,生猪养殖企业的利润走势依然向好。雏鹰农牧预计2012年一季度盈利同比将增长130%-180%,由于养殖规模扩大,公司生猪产品产销

量将持续增加,预期营业收入及净利润将大幅度增长。

产能过剩隐忧

由于猪肉价格向好和长期需求上升,生猪养殖的产能则在大举扩张,而短期看已经呈现产能过剩的势头。

财通证券分析师表示,截至

2012年2月,全国能繁殖母猪头数已经上升至4949万头,接近2009年上一轮养殖周期的峰值4987万头,未来国内生猪产能过剩是大概率事件。虽然2011年二元母猪的销量和价格均上涨不多,规模较小的养殖户补栏热情不高,但是具备工业化养殖体系的大规模养殖户补栏非常积极,今明两年生猪养殖类上市公司仍然可能面临全行业产能过剩的挑战。

产能扩张的同时,价格呈现下行态势。商务部3月27日公布的数据显示,猪肉价格比前一周下降1.2%,近两个月累计下降10%,北京、上海和天津近两个月分别下降21.3%、20.5%和11.1%。有关分析师认为,猪肉价格的拐点已经出现,调整周期根据以往经验需要2-3年。资料显示,1995-2011年我国生猪价格经历了4个完整周期,最短36个月,最长48个月。

猪肉价格下跌必然导致一部分产能退出。到明年底,如果能繁殖母猪数量下降至4400万头,生猪存栏量跌至4.5亿头,生猪养殖业的景气可能会重新开始步入上升通道。”上述分析师说。

专家认为短期内国际油价或将下探

□本报记者 王颖春

3月20日,发改委大幅上调成品油价格,国内成品油价格创国内新高。但目前来看,国际油价上涨走势并未消退。多位参与中证网中证面对面的专家认为,如果排除中东地缘政治与美国量化宽松货币政策的影响,从供需基本面以及其他短期因素判断,近期油价将有转身下探的可能。

伊朗局势成油价决定因素

国家信息中心宏观经济研究室主任牛犁认为,今年以来世界经济总体下行,欧洲经济衰退,美国经济增长缓慢,日本则是灾后重建的恢复式增长。因此从供需基本面上讲,原油供应并不紧张。

他认为,受欧债危机影响,资金会选择美元避险,美元会暂时走高。但从长期来看,美国经济尚未完全走出金融危机阴影,美国财政赤字和贸易逆差也未有效解决,在未找到新路径前,美元很难走入强势。因此,即便美元因素不会急剧推高油价,但也不会打压油价。而如果伊朗危机能够有效化解,国际投机资金就失去了炒作理由,因此决定国际油价近期走势的决定因素是伊朗局势。但鉴于美国面临国内大选,短期内爆发战争的概率不大。

如果因为战争封锁霍尔木兹海峡,短期内国际油价有可能上升到150美元。但是随着局势明朗国际油价将很快回落。目前国

际油价中,有10-15美元是地缘因素的溢价,如果短期不发生战争,这些溢价将逐步回落。”牛犁说。

他分析,伊朗每天生产出400万桶左右原油,其中60%供应国际市场。其中,欧洲和中国在其中比重各占20%,欧洲的主要进口国是意大利和希腊,除此之外,印度和日本各占伊朗石油出口的10%,一旦发生战争,对上述地区的油价影响较大。

对于全年的油价预测,牛犁认为,今年国际油价上限是110美元,下限是80美元,全年均价将在95美元左右,与去年持平。

三种力量或使油价下跌

安迅思息旺能源首席分析师钟健认为,受近期投机基金减仓、奥巴马打算司法打击油价投机、美国打算抛售石油储备这三种打压油价的力量的影响,近期国际油价下降有“山雨欲来风满楼”之势。

钟健认为,近日投机基金打

多原油的净持仓已从25万手高位开始缩减。多年以来,油价的升升跌跌与投机基金的增仓操作关联度极高,每当投机基金持仓到一定高位后,必然要在合适的价位上获利回吐,而每次投机基金的获利回吐的操作必定伴随着一轮油价的下跌,这次也不例外。

这次投机基金平仓以后,是否还能够很快增仓而拉升油价,恐怕已经不能由投机基金的意愿说了算,而要看奥巴马对高油价司法调查的力度大小而定。”钟健表示。

2011年4月,奥巴马对高油价中的投机行为开展过司法调查,在起诉了3个石油交易公司与2名交易员之后,投机基金收敛了许多,买多净持仓从27万手平仓后,长达近10个月“蛰伏”在10-15万手相对低仓位上。由于少了投机商的参与,这一时期的油价相对平静许多。因此钟健分析,在美国大选前,奥巴马动用司法手段打

击高油价的决心很大,在一段时期油价因投机上涨的可能性正在变小。

除此之外,奥巴马还在协商动用石油储备进一步打压油价。2月底,美国能源部长表示,为了阻止国内汽油价格的上涨,将考虑释放石油战略储备。

即使以上3股力量分别进入市场,对油价打压都是不可小视的,如果以上3股力量是连续跟进并且共同发力的话,那么,对这次油价下跌的幅度来说,很可能是波大行情。当然,国际油价经常受到突发事件的作用,不排除伊朗问题升级、“阿拉伯之春”局势蔓延或美国再提QE3对国际油价短期带来大幅影响的可能。”钟健表示。



年报点评

中国国航 燃油成本成业绩杀手

今年严峻形势不改

复星国际 2011年收增利降

□本报记者 万晶

复星国际(0656.HK)28日公布2011年业绩,去年公司实现营业收入568.16亿元,同比增加27.3%。不过由于部分投资受全球股市低迷影响产生公允价值浮亏,公司去年实现的净利润为34.04亿元,同比下降19.5%,每股收益0.53元。

截至2011年末,复星国际账面价值创历史新高,达人民币318亿元,投资组合净值为人民币350亿元,7年复合增长率分别为55.3%及21.1%。在推动投资企业上市方面,2011年内复星国际共孵化7家投资企业成功上市,累计孵化已达20家。

在产业方面,2011年复星国际产业利润再创新高,达到人民币31.7亿元,同比增长18.9%。分行业看,医药健康行业经营良好,净利润增长达85.2%。地产业务虽然受宏观调控影响陷入低迷,但集团旗下主要房地产企业复地集团,净利润仍达到人民币16.2亿元。

投资方面,2011年5月,复星成功投资希腊著名时尚品牌Folli Follie。其中,Club Med 2011年全球营收增长5.2%,净利润扭亏为盈,剔除非经常性事项后增长312.5%。

2011年复星国际资产规模迅速扩大,集团获得美国保德信金融集团的支持,其出资5亿美元成为复星首个国际LP。截至2011年末,集团管理的资产已经达到了近人民币133亿元的规模,管理的基金包括两只美元基金和多只人民币基金。

□本报记者 汪珺

中国国航(601111)2011年年报显示,公司去年净利润同比下降38.75%。其中,燃油成本占其营业成本比重已超过44%,成为拖累其业绩的“杀手”。目前看来,航企控制燃油成本的手段比较有限。而受全球经济低迷、国际航空市场萎靡等因素影响,2012年国航等国内航企面临的形势依然很严峻。

航油成本占比超四成

由于航油价格上涨以及航班量增加,2011年国航燃油成本大增。年报显示,2011年公司燃油成本同比增长44.01%至337.87亿元,推动公司营业成本达766.92亿元,同比增长25.72%。公司航油成本占营业成本比重已超过44%。

华创证券研究报告指出,国航在营收同比增长近20%的条件下,营业利润同比下降35.85%,这主要是航油成本大幅增加所致。仅以新加坡航空燃油为例,2010年均价为90.5美元/桶,2011年均价为126.23美元/桶,同比增加39.48%。航油成本高涨严重挤压了公司的经营利润。

有统计显示,2011年航油价格总体同比上涨了约32.7%。近期航油价格上涨态势依然强劲。多家机构预测,4月份我国航煤出厂价或再次上调,涨幅为335元/吨。而3月份航油出厂价已上调了260元/吨。目前,三大航企的燃油成本均已超过总成本的40%。

燃油附加费和燃油套保机制是航空公司应对燃油成本的两大手段。不过,去年11月出台的新燃油附加费与航油联动机制

规定,当国内航空煤油综合采购成本累计上涨幅度超过“每吨250元”时,航空公司方可上调燃油附加费。这使得航空公司燃油附加费无法像过去那样频繁地“随油而动”。而航企重启燃油套餐也一直“雷声大雨点小”,迄今未见真正动作。

今年严峻形势不改

2011年,国航客运货运业务总体呈现国内客运较快增长、国际客运持续低迷、航空货运大幅回落”的态势。年报显示,2011年公司国内航线收入客公里同比增长21.87%,客座率同比提高2.77个百分点;国际航线收入客公里同比增长7.58%,客座率同比下降1.2个百分点;货邮业务全年营收同比下降3.47%,营业利润率同比下降

14个百分点。

华创证券认为,国航2011年国内航线的表现可圈可点,这一方面由于2011年国内客运需求相对外围增长较慢,另一方面则是因为大批高端和商务旅客群体的刚性需求为公司客运业务提供稳定支撑。而受外围经济影响,公司货运业务尤其是国际货运业务较上年同期下滑明显,拖累公司业绩。

国际航协2011年底曾发布报告,调低2012年全球航空业盈利预期至35亿美元,净利润率仅为0.6%。而若欧债危机得不到有效解决,2012年全球航空业甚至可能亏损83亿美元。原中国航空集团公司总经理、原中国国航董事长孔栋近期在接受中国证券报记者采访时也表示,预计今年国内

航空公司的利润总额和利润增速可能会有所降低;国内市场将对今年国内航企利润增长起重要支撑作用,国际市场则面临增速和价格的双重压力。

受大环境影响,2012年国航也面临同样严峻的形势。中金公司研究报告指出,中国国航在三大航中国国际业务占比最高,若考虑来自国泰航空的投资收益则占比更高。目前国际市场需求乏力、供给偏高、竞争激烈,公司面临国际业务的挑战。

瑞银证券分析则略显乐观。该机构认为,2012年中期,若欧洲尤其是西欧经济出现触底回升迹象,加之6月开始的暑期出境游旺季,欧洲航线收入有望快速增长,从而可能构成公司业绩及股价的正面催化剂。

带来的税费增加、原材料价格和服务费大幅上升等因素的影响,公司2011年桶油成本同比上升25.0%至30.58美元/桶。

2011年,公司资本支出64.2亿美元,同比增长26.7%。其中勘探、开发和生产资本化投资分别为14.6、36.6和11.8亿美元,同比分别增长31.1%、50.8%和下降18.0%。

2011年,公司在中国海域的自营勘探共获得13个新发现,成功评价18个油气构造,合作伙伴成功评价了1个油气构造;有2个新