

聚焦交通运输

数字经济召唤跨界重组 物流企业“领命起飞”

■本报记者 昌校宇

物流业即将“领命起飞”!

3月24日召开的国务院常务会议,部署进一步提升我国国际航空货运能力,努力稳定供应链。会议指出,一视同仁支持各种所有制航空货运发展,鼓励航空货运企业与物流企业联合重组,支持快递企业发展空中、海外网络。

航空物流支撑全球战“疫”

航空物流是全球战“疫”的重要一环。因为无论捐赠的是医疗物资还是生活物资,要想到达抗“疫”一线都离不开航空物流。

就来自于顶层设计的政策支持,顺丰控股有关人士对记者表示,政策对加强国家级物流应急保障体系建设,提升国际物流竞争力,增强国际供应链能力将起到积极促进和推动。作为“当事人”之一的物流企业,顺丰控股将认真研究,并抓住政策红利机遇,不断提升运营水平。

上述负责人进一步向《证券日报》记者介绍,受海外疫情暴发的影响,许多国际航线取消或者调整。自2月13日起,顺丰控股布局多达13条国际航线,包括2条包机国际航线,全力保障进出口货物运输渠道畅通。目前,每周执行20班,每周承运进出口货物累计达5872吨。在未来的2个月内,顺丰控股将继续整合自有58架全货机以及包机模式,以开通更多国际航线,保障

国际供应链的畅通,支持全球抗“疫”。

圆通速递也开足马力,向世界展示“中国担当”。3月21日,圆通航空旗下的一架757全货机搭载着10万只医用外科口罩、1万只医用N95口罩、10万人份检测试剂和1万件医用防护服等防疫物资从杭州抵达菲律宾。

“我们很荣幸能运送中国政府援助菲律宾的防疫物资。”圆通航空总裁李鸿翔告诉《证券日报》记者,之所以有这次机会是因为3月20日,中国民用航空局在收到国家国际发展合作署综合来函委托后,决定由圆通航空来执行此次任务。

北京时间3月11日下午,马云公益基金会和阿里巴巴公益基金筹集的180万个口罩和10万份检测试剂,通过菜鸟物流分批次送达比利时列日机场,然后再中转至意大利、西班牙等疫情严重的欧洲其他国家。

菜鸟国际总经理赵剑向《证券日报》记者透露,“除了已做的工作,菜鸟还将在3月底至4月份,投入预计200架次包机,力争打通中外双向物流通道。因为疫情导致全球大量客货运航班取消,失去客机腹舱后,全球航空货运运力骤然紧张。菜鸟将利用国家智能物流骨干网及货运包机,在全球100多个国家地区进行运输、救援。”

对于自身航空网络布局,苏宁物流方面透露,已联合多家航空货代公司面向全网开放CIF、FOB、EXW等多种贸易模式。目前,苏宁物流合计18个航空出海口岸,26个航空提货口岸,



涉及100条航线,出港货量达50吨/日。预计4月份,苏宁物流将与航空代理合作增加徐州—南昌全货机,并计划全年增加12个航空口岸。

抱团取暖一举动多

德邦基金基金经理夏理曼向《证券日报》记者表示,目前,我国的航空货运体系基本以客机腹舱为主,全货机为辅的结构;航空企业则一般以客运为主,货运为辅。疫情期间客流量大幅下降导致航班大面积削减,从而导致航空货运运力严重短缺。2019年年底,我国全货机仅174架,占全部在册飞机不到5%,发展全货机运输,对打造强大国际航空物流运输网络具有重要的战略意义。对于此番政策支持,夏理曼认为,拥有直营飞机及全货

机空运网络的物流企业受益明显,如顺丰控股、圆通速递等。

宝新金融首席经济学家郑磊则点赞“国常会鼓励航空货运企业与物流企业联合重组”。他告诉《证券日报》记者,物流业一直存在运输瓶颈,鼓励航空货运企业与物流企业联合重组、抱团取暖,可谓一举多得。既缓解了疫情对航空货运、物流企业的冲击,填补了一部分经营空档,又促进了物流业加快发展,以便更好地应对数字经济和人民群众对在线购物的需求。

“不过,航空货运企业资产规模和负债率高,而物流企业仍属于轻资产行列,重组难度很大,仍需要探索各种形式的商业联盟。同时,国家应该进一步提供政策支持,促进两者之间的并购重组,以取得预期成效。”郑磊给出建议。

20%铁路客座率创历史新低 业内人士称半价揽客将刺激消费

■本报记者 矫月

随着疫情的逐步管控,各大行业都加快了复工复产的步伐,而作为人们常用的铁路运输需求也逐渐提高。

鉴于此,铁路部门适时推出了25条线路票价打折的活动。其中,最大折扣幅度为5.5折,并将从3月25日起陆续实施。

对此,东北证券研究所总经理助理、交运首席分析师曹永忠向《证券日报》记者分析称:“现在推出打折活动是恰当的时机。目前,正是加速复工复产的时刻,适当的折扣活动将刺激更多的消费者出行选择乘坐火车。”

“现在坐火车还是比较安全的,我上车后发现车厢里人很少,大约一排一个人,上座率不到30%。”一位北京的乘客向《证券日报》记者说道。

自疫情发生以来,乘坐火车的乘客明显下降,且有小部分火车停运。种种因素导致铁路客座量急速下滑。

“今年是铁路客座量同比下滑程度最高的一年,也是史上客座率(客座率)最低的一年。”曹永忠称,现在火车的上

座率只有20%多。

而随着疫情逐渐好转,城市功能和市民生活正在有序恢复。

张先生就是一位复工上班需要坐火车的消费者。他表示:“虽然也有人开始坐火车上班,但与以前熙熙攘攘的候车大厅相比,现在的大厅显得冷清,以前一排排坐满人的座椅现在空空荡荡,可见坐火车的人还是很少。”

对于上述现象,曹永忠向记者分析道:“由于火车属于人群密集的公共场所,在疫情还没有完全结束前,火车的上座率恢复仍需时日,高铁客座率将会缓慢爬升但不会一蹴而就。”

记者从国家铁路局官网获悉,为了有序做好企业复工复产工作,铁路部门积极配合用工企业开行了务工专列,做好“点对点”运输服务保障。沿途不办理其他旅客乘降业务;在安检、进出站、验票、候车等环节为务工人员开辟绿色通道,使旅客保持一定间距,避免人员聚集;提前做好列车消毒、通风和保洁工作;做好务工人员进出站测温和中途抽检体温;在列车上组织旅客分散就坐,提供扫码订餐服务,不安排餐车集中就餐;

利用站车广播和视频积极宣传防疫常识;在列车内设置发热旅客隔离席位。

有数据显示,自2月16日全国铁路首趟务工专列开行以来,截至3月15日,已累计开行务工专列300列,包车厢1250辆次,运送旅客已达33.2万人。近期计划再安排务工专列13列,包车厢35辆次。

与往年春节后返工买不到票和加钱购票不同的是,受疫情影响,铁路部门如今主动降低了25条城际铁路的票价。根据国家铁路网站发布的信息显示,铁路部门决定对广珠城际等25条城际铁路部分动车组票价实行打折优惠,最大折扣幅度为五五折,将从3月25日起陆续实施。

据了解,此次车票打折主要是为满足城际间复工复产短途出行和春游出行需求,满足城际间“上班族”短途出行和春游出行需求,促进“本地人游本地、周边人游周边”。下一步,铁路部门将继续以市场需求为导向,实行灵活折扣的差异化票价体系,进一步提升城际列车运输服务品质,安全有序做好人员流动服务工作。

“车票打折是票价改革后的一种市

场表现,需求不足时,调整票价体现了市场的变化。”曹永忠向记者分析称:“车票打折是对双方有利的措施,在复工的同时,交通也要活跃起来,打折活动将会刺激需求、鼓励需求,有助于客流量的增长。”

记者发现,随着疫情控制,新增病例减少,目前已有多个地区公布了恢复运行的火车车次。

而相比于客运量的同比下滑,铁路货运量的数据则要好看得多。

数据显示,2月份,全国铁路累计发送货物3.1亿吨,同比增加1332万吨,增长4.5%,其中,集装箱运量完成2661万吨,同比增长39.5%;全国铁路日均装车17.1万车,同比增加4945车;自2月17日起,单日发送货物连续13天在1100万吨以上。

据国铁集团货运部相关负责人向媒体介绍,疫情发生后,国铁集团与国务院联防联控工作机制相关部门“双单位建立高效沟通联系机制,开辟绿色通道,坚持特事特办、急事急办,运用高铁、普速客车行李车和货运整车等多种途径,向湖北运送防疫物资。

汽车租赁业发展进入关键性节点 神州租车智能化前瞻布局助力复工复产

■本报记者 李乔宇

疫情期间,90后少女小莫正在密切关注驾驶培训。让她有这样的想法的是一则宣传广告。据小莫展示给《证券日报》记者的宣传图片显示,如果选择周租套餐,每天租用一辆别克英朗的价格仅需几块钱。

在小莫看来,疫情尚未过去,复工期间如果能够通过租车的形式出行,能够更好地保障通勤安全。小莫表示,她原本以为租车服务的价格较高,但通过此次活动,她表示会重拾驾驶技能,并关注神州租车接下来的可能会推出的其他活动。

小莫的故事并非孤例。据《证券日报》记者了解,已有更多的90后对租车出行表示关注。据神州租车方面透露,受疫情影响,神州租车今年首季收入降幅约20%至30%,但目前来看,汽车租赁业务出租率已回升至51%左右。

汽车租赁业迎关键性机会 出租率回升至51%

90后群体对于租车市场发生兴趣绝非偶然。

“90后用户的消费观念更为超前,比起直接购买车辆,或许不会面临贬值危机的租车服务更符合90后群体的消费偏好。”业内人士表示,出游期间选择租车出行亦受90后的青睐,90

后群体必将成为租车行业相关企业的重要目标客户。

在上述业内人士看来,疫情之下,新的需求诞生,当下或许正是挖掘新的潜在用户的关键性机会。如果能够在此时期打开新的市场,培养新增用户的消费习惯,那么将有助于相关企业的长期发展,形成良性循环。

如果说疫情期间,神州租车的战略对于90后群体的吸引纯属偶然,那么公司在疫情期间能够推出的无接触安全用车服务,则是长期智能化布局的结果。

据神州租车方面告诉《证券日报》记者,神州租车上线了无接触包月租套餐。用户通过神州租车自驾,不仅可以隔绝出私人出行空间,而且车队车辆经过全方位的细致消毒,自助取还车流程无需接触任何人员,提升了出行安全系数。

据公开信息显示,早在2017年,神州租车的智能化运营即已陆续开展,2017年,自助还车服务上线;2018年,神州租车完成车辆的全面智能化改造。时至今日,神州租车的智能化布局仍在推进。据神州租车财报披露,今年二季度将推出全新会员体系,并在2019年智能助手系统的基础上优化应用程序,推出智能助手系统增强版,进一步提升运营效率和用户体验。

“复苏指日可待。”神州租车方面表示,复工期间,公司推出各种长期租

赁方案,大量自助服务点仍继续营业。

最艰难的时刻已过去 2019年EBITDA创新高

据神州租车披露的信息显示,疫情导致业务量下降,很多服务点被迫暂时关闭。神州租车首席财务官曹光宇在电话会议中坦言,疫情对租车业务需求造成很大影响,预计今年首季收入降幅约20%至30%。

“面对严峻形势,公司已停止购买新车以保持安全的现金水平。”神州租车方面表示,“同时通过鼓励租车出行来刺激租用车辆消费的增长。供给将继续出售更多二手车,以补充流动资金。”

数据显示,截至2019年末,神州租车的现金结余总额为58.84亿元,去年同期为34.37亿元。曹光宇谈道,2020年将维持高现金流,以确保债务偿还安全。

此外,受累于车队缩减,折旧大增,以及赎回美元债券财务费用上升,神州租车2019年股东应占利润下滑89.4%至0.31亿元。曹光宇强调,这些都属一次性开支,今年情况会有改善。

“最艰难的时刻已过去。”曹光宇表示,现在逐步复工,本地上下班需求获得大释放,车队出租率达51%;跨省需求亦有望回升。在曹光宇看来,预计今年一季度收入同比虽降,但摊平至全年,营收同比降幅将会控制在

10%以内。

此外,二手车业务也为神州租车的进一步发展提供了动能。财报数据显示,2019年,公司实现二手车销售收入21.32亿元,同比增长93.19%。

受重点旅游城市租车疲软等因素影响,神州租车2019年出现了经调整后的净利润下降。但对于神州租车等重资产公司而言,更能说明其盈利能力的数字则是EBITDA(息税折旧及摊销前利润)。

据公开数据信息显示,神州租车2019年EBITDA同比增长6.4%至创纪录的34.64亿元;EBITDA比率(占整体租赁收入)达到62.3%,两项数据均创历史新高,均超过行业平均水平。

另一个神州租车基本面向好的证据是负债率的优化。当下环境中,提升现金、优化资产结构,提高流动性,提升公司抗风险能力的保守策略或许更为妥当。

据中商产业研究院发布的《2018年中国汽车租赁行业研究报告》显示,神州租车仍独占我国汽车租赁行业六成市场,为我国领先的汽车租赁服务提供商,在知名度、车队规模、网点覆盖、市场份额和业务收入等方面,均处于中国汽车租赁行业的绝对领导地位。

随着公司资产结构的提升,抗风险能力的加强以及智能化战略所打开的新风景,未来神州租车或许能为资本市场带来更多的惊喜。

新冠肺炎药物研发竞争激烈 瑞德西韦获“孤儿药”认可 抗疫药物市场前景几何?

■本报记者 张敏

3月23日,有媒体报道美国食品药品监督管理局(FDA)认定吉利德的瑞德西韦为“孤儿药”,适应症为治疗新冠病毒引起的疾病。

对此,吉利德公司向《证券日报》记者发来了公司的对外声明。吉利德称,公司寻求并获得了瑞德西韦(Remdesivir)作为新型冠状病毒肺炎的一种潜在治疗方案的“孤儿药”资格。当疾病影响的患者人数在美国少于20万时,FDA会授予“孤儿药”资格。

“在我们提出‘孤儿药’资格申请时,在美国受到新冠肺炎影响的人数还很少。瑞德西韦是一种在研的抗病毒药物,通过静脉给药,其对于中、重度症状的新冠肺炎住院患者的研究正在进行中。尽管面临很大风险,吉利德一直在进行重大投资以开发和生产瑞德西韦,应对这一全球性的卫生突发事件。”吉利德表示。

北京鼎臣医药管理咨询中心负责人史立臣在接受本报采访时表示,如果瑞德西韦的临床数据不错,则上市的步伐会加快。

临床试验结果预计4月份出炉

今年2月26日,吉利德对外宣布启动两项三期临床研究,以评估瑞德西韦在治疗新冠肺炎成人患者中的安全性和有效性。吉利德介绍,从今年3月份开始,这两项随机、开放、多中心的研究将主要在亚洲以及全球其他确诊病例较多的国家的医疗中心展开,入组约1000名患者。研究将评估瑞德西韦静脉给药的两种用药时间方案。吉利德就使用瑞德西韦治疗新冠肺炎提出了研究申请(IND),美国食品药品监督管理局(FDA)在迅速审评后,批准吉利德启动这些试验。

新的临床研究扩展了正在进行的针对瑞德西韦的研究,这其中包括在中国湖北省开展的由中日友好医院负责的两项临床试验,以及最近在美国由国家过敏和传染病研究所(NIAID)主导的一项临床试验。吉利德为这些研究捐赠了药品并提供科学支持,在中国的临床试验预计4月份获得结果。

据媒体报道,若三期临床试验的揭盲结果显示瑞德西韦对新冠肺炎安全

有效,吉利德公司在大陆地区可能采用委托生产的方式,而不会采用授权专利给国内同行的方式。对此,记者向吉利德公司求证,但未得到回复。

值得一提的是,国内多家药企对瑞德西韦表达了“兴趣”。一位投资人士向记者表示:“相比疫苗研发,对现有的药物以及在研的药物进行针对新冠肺炎的临床开发或许进展更快,而这也刺激相关概念股。”不过,也有药物研发人士认为,瑞德西韦针对新冠肺炎的研发或许周期也需要较长时日。

据记者梳理,在吉利德的瑞德西韦受到关注之际,国内多家药企发布了与瑞德西韦有关的公告。其中包括博腾股份、海南海药、博瑞医药等公司。

药物研发竞争激烈

随着新冠肺炎药物研发进展,除了瑞德西韦外,包括磷酸氯喹、阿比多尔、法匹拉韦、羟氯喹联合疗法等都成为市场关注的焦点。一些药物已经被推荐列入国内的诊疗方案。

3月17日,在国务院联防联控机制就药物疫苗和检测试剂研发攻关最新情况举行发布会上,科技部生物中心主任张新民介绍,鉴于法匹拉韦安全性好、疗效明确、药品可及,经过科研攻关组织专家充分论证,已正式向新冠肺炎救治组推荐,建议尽快纳入诊疗方案。

据了解,法匹拉韦已经于2014年在日本获批上市,今年2月份国内上市药企海正药业成为唯一一家获得法匹拉韦生产批文的企业。在此之后,海正药业二级市场一度受到追捧。

不过,在业内人士看来,针对新冠肺炎治疗的药物市场前景还存在不确定性,投资者应注意风险。

史立臣在接受《证券日报》记者采访时表示,如果瑞德西韦的临床数据不错,则上市的步伐会加快。但对于吉利德尤其是布局瑞德西韦药物的企业来说,目前市场前景谈不上。“目前国内的疫情已经得到抑制。如果新冠病毒发展成为类似于流感病毒长期存在的话,才可以谈存在市场前景。”

在史立臣看来,尽管目前布局新冠肺炎药物研发的企业众多,但市场前景存在不确定性,更多的是提升了市场品牌、有利于公司市值管理等。

国家电网彻底退出房地产业务 旗下鲁能集团或被地产央企整合?

■本报记者 李春莲

3月23日,一则国家电网决心退出房地产业务的消息上了微博热搜。

国家电网表态称,根据国资委整改要求,未来将聚焦主业,退出传统制造业和房地产业务。

目前,国家电网的房地产业务主要集中在鲁能集团。如此背景下,近几年在房地产市场并不突出的鲁能集团将何去何从?

对此,《证券日报》联系了鲁能的相关人士,但截至发稿,鲁能方面并未回复。

地产分析师严跃进向《证券日报》记者表示,鲁能集团后续依然需要加快整合资源,尤其是在开发业务等方面或面临限制。

也有业内人士认为,由于此前多家央企的非主营房地产业务均被相关房企收购重组,不排除鲁能集团被其他地产央企整合。

国家电网决心退出房地产业务

近日,国家电网公布的《中共国家电网有限公司党组关于十九届中央第三轮巡视整改进展情况的通报》(简称“通报”)中明确指出,将坚守电网主责主业,下决心退出传统制造业和房地产业务,坚决按期完成深化集体企业改革任务。

2010年,为规范央企大规模进军房地产业务的现象,国资委发布“退房令”,要求央企全面退出房地产,仅保留16家央企的房地产主业资质。

2011年,国资委发文称:“鲁能集团在被国家电网收购之前就已从事房地产业务且规模很大,特批鲁能集团和其他4家企业从事房地产业务。”

尽管被“退房令”放过一次,但时隔九年,国家电网仍不得不退出房地产业务。

“国家电网退出房地产业务进一步说明了当前央企退房令执行的坚决性。”严跃进表示,从此类业务的发展情况看,充分说明了当前部分房地产业务发展偏弱的央企,进一步面临地产业务削减的情况。当然退出房地产业务是有时间表的。一般来说,从时间表上看,首先是体

现为不拿地,同时也依然是允许既有地块进行开发。换言之,更强调增量业务的削减,而存量物业的经营方面或依然是可以保留的。

鲁能集团后续投资拿地或受限

鲁能集团发展房地产业务的主要平台为上市公司广宇发展,其业务范围涵盖住宅产品开发、商业地产项目开发运营以及物业管理服务。

近两年,广宇发展不论是资金方面还是业务拓展都不是很顺利,一直靠鲁能集团“反哺”。

3月17日,广宇发展发布一则公告称,旗下附属子公司南京广宇、南京硅谷、苏州广宇向控股股东鲁能寻求1.5亿元的财务资助。

2019年12月21日,鲁能集团以9.17亿元受让此前广宇发展出售的鲁能项目存货资产。

但即便如此,广宇发展的整体业绩仍旧在房企中较为落后。广宇发展2019年度业绩快报显示,2019年,公司实现营业收入229.87亿元,较上年同期减少15.04%;实现净利润31.42亿元,同比增长25.57%。

市场人士表示,国家电网退出房地产业务,鲁能集团的房地产主业资质能否被保留尚属未知,而广宇发展没有了鲁能集团的地产业务当靠山,未来前景也不乐观。

严跃进认为,国家电网地产业务等相关的地产企业,后续或在投资拿地等方面面临压力或约束,但还很难说直接退出。对于国家电网此次调整,相关企业类似鲁能集团等自然需要积极进行调整。鲁能近两年持续在做业务整合,整个整合周期是比较长的。从实际情况看,后续依然需要加快整合资源,尤其是在开发业务等方面或面临限制,这也要求鲁能后续继续强化业务调整,以吻合当前中央的精神思路。

在央企退出房地产业务的过程中,多是由房地产业务重组其他央企的房地产业务。因此,业内认为,根据以前央企地产业务的整合方式,不排除鲁能集团被其他央企重组。但鲁能集团资产庞大,相对也会更复杂。