

商务部和贸促会同时发声

多措并举帮助外贸企业纾困解难

■本报记者 刘 萌

3月31日,商务部和中国贸促会分别召开新闻发布会,均对当前外贸企业面临的困难以及如何帮助企业纾困解难作出具体安排。

商务部新闻发言人束珏婷表示,商务部密切关注本轮疫情对外贸企业、特别是对中小微企业的影响。针对企业面临的困难和挑战,商务部将会同相关部门和地方,继续狠抓稳外贸政策落地见效,落实减税降费措施,持续优化营商环境,着力推动疏导物流运输瓶颈,保障外贸产业链供应链稳定畅通,

同时,指导地方结合本地实际出台有针对性的支持举措,共同帮助外贸企业更好应对风险挑战。

中国贸促会新闻发言人、办公室主任于毅介绍,中国贸促会通过企业座谈会、专家座谈会、调研问卷等方式对外贸企业的运营情况做了一些调研。外贸企业反映的问题主要集中在以下几个方面:

一是海运费依然居高不下。经过不断努力,“缺柜、缺船、一箱难求”局面已有所缓解,但运力紧张、运价高企的问题依然突出。二是能源、原材料价格上涨。企业反映生产成本上升,“出口不增收、增收不增利”。

三是全球供应链瓶颈尚未缓解。芯片等重要原材料短缺持续困扰企业。全球疫情起伏反复,给外贸产业链供应链带来不利影响。四是俄乌冲突影响。与俄乌有业务往来的外贸企业受到汇率波动、结算困难、大宗商品及原材料价格上涨、交通运输拥堵和延误等因素影响较为明显。

“针对复杂严峻的外贸形势和外贸企业面临的困难和问题,中国贸促会将充分调动全国各地贸促会和行业贸促会的主动性,多措并举强化对企业服务。”于毅说,在贸易投资促进服务方面,制定实施稳外贸稳外资行

动计划,延伸“贸促云展”平台功能,办好国际贸易数字展览会,加强跨境电商等贸易新业态政策解读和信息服务,帮助企业稳订单稳市场。全面加强RCEP等自贸协定的宣传推广和专业培训,帮助企业吃透用好RCEP原产地累积规则,让更多企业享受RCEP政策红利。

此外,在商事法律服务方面,提升仲裁和调解服务水平,帮助企业在国际经营中维护自身权益。在参与全球经济治理方面,推动全球经济治理体系朝着更加公正合理方向发展,为中国企业对外经贸合作争取有利的政策环境。

铁路调图增开跨境货物列车 未雨绸缪应对外贸运力需求高峰

■本报记者 刘 琪
见习记者 杨 洁

3月31日,商务部表示,将会同相关部门和地方,着力推动疏导物流运输瓶颈,保障外贸产业链供应链稳定畅通。而国铁集团此前表示,4月8日零时起,全国铁路将实行新的列车运行图。其中,为了促进国际物流合作和贸易发展,将增开国际联运、海铁联运货物列车,更好服务高水平对外开放。

在分析人士看来,增开班列对于优化我国对外贸易环境和提升外贸运力运能意义重大。而相关从业者的感受则更为深刻,深圳市某国际物流公司工作人员李先生对《证券日报》记者表示,“本次调图可谓未雨绸缪。目前是货运淡季,增加班列数量的效果可能并不明显,但等到下半年货运高峰来临,效果就会逐步显现,对外贸企业来说肯定是好事。”

这也是不少外贸从业者的心声。近年来,中欧班列等跨境货物列车在国际贸易中发挥着重要保障作用,成为中国外贸物流链中最稳定的一环。

外贸订单“排队” 考验运力储备

今年以来,中国外贸实现“开门红”。来自海关总署的数据显示,今年前2个月,我国进出口总值6.2万亿元人民币,比去年同期增长13.3%。其中,出口3.47万亿元,同比增长13.6%。

出口数据的增长,离不开外贸订单的增加。多位外贸商家在接受记者采访时表示,今年以来的订单量相当可观。

“国外很多人去超市采购时,会够买一至两个星期的量。牛皮纸袋等承重能力不够,无法满足需求,因此我们的产品有市场,目前订单已经排到了5月份。”温州一家生产各类材质购物袋和礼品袋的工厂负责人对《证券日报》记者表示。

来自浙江省宁波市的企业主小陈(化名),经营着一家以文具出口为主营业务的小型外贸企业,他告诉记者,今年的订单情况很好,订单数量明显多于去年。

“我们的发货方式由客户决定,目前绝大多数选择海运,也有一些客户对时间要求比较紧,会选择中欧班列。”小陈告诉记者,由于海运费用是客户支付,所以并不清楚目前的具体金额,“不过最近的费用应该比去年年底以及今年年初低,因为此前很多客户都要求暂缓发货,想等运费降低些再发出。”而在则有更多客户催着我们发货。”

订单的增长需要相关运力来匹



配。从往年情况看,自8月份开始,外贸企业就针对圣诞节货品订单进行发货。而去年8月份以后,欧洲航线价格始终在高位运行且舱位紧张。据上海航运交易所发布的数据显示,去年3月26日,上海出口至欧洲基本港市场运价(海运及海运附加费,下同)每标准箱仅为3742美元,但到了去年7月30日就已达到7395美元,8月13日为7407美元,9月24日更是进一步升至7551美元。

由于运费高企、舱位难求,去年8月份市场上还传出了“百万圣诞老人圣诞树被困义乌仓库”的消息。结合现在订单高速增长的情况来看,未来外贸订单“排队”造成的压力不可小觑,因此更需要未雨绸缪,提前优化调度精准投放运力,合理安排出运节奏。在此背景下,中欧班列等跨境货物列车的储备,对于外贸行业来说至关重要。

客观来看,在当前的国际货物运输格局中,海运仍是绝对主力。不过,对于中国外贸业而言,跨境货物列车是重要补充,尤其是在时效和价格方面具有一定比较优势。目前,运输价格由高至低排列分别为空运、中欧班列、海运,而时效也与价格相对应,空运最快,海运最慢,中欧班列居中。

商务部研究院国际市场研究所副所长白明在接受《证券日报》记者采访时表示,如果运输货品对价格比较敏感就会选择海运;对时效要求严格则会选择空运;而若介意空运价格贵、海运时效慢,那么中欧班列等是不错的选择。有物流公司工作人员告诉《证券

日报》记者,“当前若选择中欧班列运输货物,需要外贸企业先将货物送到我们深圳仓库,由仓库操作后送到指定的国家地区。中欧班列散货价格目前为13元/公斤,比去年减少0.5元/公斤,时效为28天至30天,比海运快。”

跨境班列 运力稳定性优势凸显

虽然中欧班列并不能完全替代海运,但其具备独特优势,即铁路运输的稳定性,受境外扰动因素和自然环境影响小等。

尤其是在去年下半年海运运力持续紧张之际,受供需影响,海运费用大幅上涨。去年9月底,有物流公司业务负责人在接受《证券日报》记者采访时表示,海运和中欧班列价格已旗鼓相当。

“此前国际海运价格上涨,一箱难求,彼时中欧班列发挥了巨大作用,大力承接海运转移货物。”白明说,从这个角度来看,中欧班列独特的稳定性优势能为外贸运输提供有力保障。

值得一提的是,此次铁路部门“调图”也意在更好促进对外贸易发展。据国铁集团有关负责人介绍,充分发挥中老铁路通道能力和国际班列战略通道作用,新增中老铁路昆明东至磨憨跨境货物列车4列,分别增开中欧班列、西部陆海新通道班列4列、3列,加密国内部分城市国际班列开行周期,更好服务国际产业链供应链稳定和高水平

对外开放。

“增开国际联运、海铁联运等货物列车路线,有利于稳定外贸和巩固区域产业链条,从而提升对外互联互通水平。”中国国际经济交流中心宏观经济研究部副部长刘向东对《证券日报》表示,增开各类跨境班列,将有效利用RCEP等经贸安排,帮助我国外贸企业拓展东盟等对外贸易市场,为保持产业链供应链稳定做出贡献。

根据商务部3月17日发布的数据,2022年前两个月,中国与欧盟的双边贸易额达到1371.6亿美元,由此,欧盟成为中国第一大贸易伙伴;同期,中国与东盟第一贸易额达1365.9亿美元,位列第二名。

随着RCEP正式生效,成员国间将扩大贸易和投资合作。此次铁路调图契合中国外贸结构变化,对市场要素资源整合起到推动作用。

IPG首席经济学家柏文喜对《证券日报》记者表示,新增班列数量、加密国内部分城市国际班列开行周期,将为我国对外贸易发展创造更好的运输配套条件。

数据显示,截至2022年1月底,中欧班列累计开行突破5万列、运送货物超455万标准箱,货值达2400亿美元,通达欧洲23个国家180个城市。

在白明看来,对于中欧班列等跨境货物列车来说,数量增加固然重要,但更重要的是提高效率。这就需要尽最大可能整合资源,进行优化配置,使其覆盖面更大。

A股加速优胜劣汰 构筑市场良性投资生态

■张 颖

建设一个规范、透明、开放、有活力、有韧性的中国资本市场,制度建设不可或缺,而退市制度是资本市场的重大基础性制度。近年来,常态化退市机制加速形成,对提高上市公司质量、改善市场投资生态、引导价值投资理念、优化资本市场资源配置等起到越来越重要的作用。

继*ST长动成为今年首家触及财务类退市指标的公司后,近日,又有多家公司因触及财务类退市指标而面临退市风险。3月30日复牌的退市新亿,开盘暴跌72%,引发关注。3月30日晚间,*ST中新、*ST东电、*ST拉夏等三家公司公布的2021年财务数据仍不达标,相继披露了公司股票可能被终止上市的风险提示公告,自3月31日起开始停牌。

据统计,年内触及强制退市指标且收到交易所“退市通知”的公司已达6家。此外,还有十余家公司退市风险高悬。

“只进不出”曾是长期困扰A股市场的痼疾。近年来,在各方合力推动下,A股常态化退市机制逐步形成,“应退尽退”渐成市场共识。

2018年7月份,证监会发布《关于修改〈关于改革完善并严格实施上市公司退市制度的若干意见〉的决定》。2020年底,被称为史上最严的退市新规发布,年内共16家企业退市,同比增长60%。

2021年,完善常态化退市机制被写入政府工作报告。截至2021年底,退市板块挂牌退市公司数量已由2013年的45家增长到83家。

2022年2月25日,证监会就《关于完善上市公司退市后监管工作的指导意见》公开征求意见,旨在适应注册制改革和常态化退市要求,进一步完善上市公司退市后监管工作。

笔者认为,随着退市制度逐步完善,从投资者的投资理念,到上市公司的信用构建与质量提升,再到市场的投资生态,都得到了极大改善。

首先,从投资理念上,投资者会更加积极地关注上市公司基本面,远离绩差公司,逐步转向价值投资。随着注册制改革稳步推进,上市公司数量增多,壳资源急速贬值,绩差股、问题股逐渐被投资者远离。

其次,A股投资生态已得到极大改善。长期看,具备先进生产力、有竞争优势、业绩持续增长的上市公司,会给投资者带来丰厚回报。而那些未能适应产业结构变化、失去基本面支撑的问题公司、僵尸公司则被加速清理出市场,从而形成市场良性循环,达到资源更有效的配置。

此外,不断完善的退市制度,在有力震慑违规、造假行为的同时,夯实了资本市场诚信基础,提高上市公司信用,构建诚实守信的市场生态。推动资本市场高质量发展离不开“诚信”。上市公司作为资本市场的重要组成部分,要确保信息披露的真实、准确、完整。

近日,中共中央办公厅、国务院办公厅印发《关于推进社会信用体系建设高质量发展促进形成新发展格局的意见》。明确提出以坚实的信用基础促进金融服务实体经济,创新信用融资服务和产品,加强资本市场诚信建设,强化市场信用约束。严格执行强制性退市制度,建立上市公司优胜劣汰的良性循环机制。

总之,随着退市制度改革的继续推进,上市公司将进一步聚焦主业,实现高质量健康发展,有进有出、优胜劣汰的资本市场生态将加速形成。



机构热议二季度A股走向 一致看好三大投资主题

■本报记者 张 颖 徐一鸣 姚 尧
见习记者 任世碧 楚丽君

一季度收官,接下来A股市场行情将会如何演绎?近日,中信证券、东北证券、爱建证券、安信证券、兴业证券等多家券商发布投资策略报告,对二季度行情进行展望。记者梳理发现,多数券商对于二季度A股市场的整体走势偏向乐观。

稳增长政策助力 A股或进入上行通道

今年以来截至3月31日,A股三大指数出现较大回调,其中,上证指数累计下跌10.65%,深证成指累计下跌18.44%,创业板指累计下跌19.96%。

对于一季度A股市场的表现,爱建证券表示,2022年一季度,突发因素共振,市场大幅调整。经过一季度的回落,市场估值较低,安全边际提升,为二季度市场企稳奠定良好基础。预计二季度市场将震荡回升,机会好于一季度。建议从估值和业绩出发,寻找低估品种。

安信证券表示,二季度A股“耐克型”走势坚定可期。从配置层面来看,当前投资者应保持定力,不适合来回切换,市场的共识会集中在低位当中寻找成长+短周期。

中信证券认为,A股已从情绪驱动回归基本面驱动的常态,并将进入政策的关键发力期,近两周来疫情对经济影响较大,稳增长政策发力的必要性和紧迫性迅速提升,多项政策组合将逐步推出并形成合力。预计二季度经济将逐步修复,A股也将逐步企稳,并进入中期上行通道。

招商证券首席策略分析师张夏对记者表示,“进入4月份,市场将处于震荡磨底阶段,指数大涨大跌都比较难,从结构上看,在稳增长背景下,应该更加考虑各产业链最上游环节,重视‘需求从稳增长来,利润到上游去’的核心行业和个股选择逻辑”。

东北证券表示,展望二季度,信用企稳和盈利下行筑底是确定的,这将导致市场延续震荡筑底的偏弱格局,同时低估值和盈利改善的行业可能占优。

券商集中看好 三大主题

尽管券商对二季度A股大盘走势看法不尽相同,但主要投资方向已

浮出水面。《证券日报》记者梳理发现,“稳增长”、“低估值”和“科技”相关的三大主题被集中看好。

中泰证券表示,以银行为代表的金融板块,在“稳增长”背景下,资产质量和板块内部风险偏好均有望提升。同时,大金融板块低估值、高股息率优势明显,具有中长期配置价值。

兴业证券表示,决策层不断释放“稳增长”信号,国企地产、基建、银行、券商等板块兼具安全性与政策驱动。爱建证券认为,消费是“稳增长”的重要组成部分。从行业涨幅和估值角度看,采掘、农产品和有色等周期类板块仍有交易机会。以估值修复为基础,可以关注电子、食品饮料、电气设备、汽车、家用电器、机械设备、国防军工等行业。

对于券商看好“稳增长”相关主题的原因,广州万隆证券咨询顾问有限公司首席研究员吴啟宏对《证券日报》记者表示,“一季度特别是3月份,经济受疫情影响较大。在疫情得到控制后,必然需要加大基建投资实现‘稳增长’。与‘稳增长’主题相关的银行、建筑装饰等行业,有望在二季度迎来修复行情。”

东北证券认为,二季度应关注符合“稳增长”导向且相对估值低的基建建材、地产、盈利边际改善的新基建、新能源、旅游酒店等板块。前半段配置主线为估值低且盈利稳定的行业,包括银行、地产、建筑等;后半段关注盈利边际改善的行业,包括新基建等高成长领域以及不断修复的大众消费领域。

中信证券则建议紧扣“稳增长”,重点围绕“两个低位”均衡布局。一是估值处于相对低位的品种,建议关注地产信用风险预期缓解的优质开发商、建材和家居企业、现金流明显改善的通信运营商,受益“东数西算”的数据中心和云基础设施等;二是基本面预期处于相对低位的智能汽车及零部件、光伏风电设备等,以及基本面预期仍处于低位的航空和酒店。

除了“稳增长”和“低估值”,“科技”也被多家券商频繁提及。兴业证券表示,将聚焦科技创新五大方向,分别是新能源、新一代信息通信技术、高端制造、生物医药、军工。

爱建证券表示,科技成长是永恒主题。经济的发展重心在新兴产业,尤其是先进制造业、工业母机、芯片、新能源、物联网、“东数西算”、人工智能等板块都有投资机会。

“三桶油”去年日赚6.4亿元 高油价下集体发力上游业务

■本报记者 李春莲 向炎涛

3月31日晚间,中石油发布2021年年报,报告期内实现营收2.61万亿元,同比增长35.2%,创历史新高;实现归属于母公司股东的净利润921.7亿元,同比增

加731.6亿元。至此,“三桶油”(中石油、中石化、中海油)已全部披露2021年业绩,三家公司合计实现净利润2337亿元,日赚6.4亿元。

财报显示,2021年,中海油实现油气销售收入2221亿元,同比增长59.1%;实现净利润703亿元,同比增长181.7%,达到历史最好水平。中石化去年实现营业收入及其他经营收入2.74万亿元,同比增长30.2%;实现归属于母公司股东的净利润712.08亿元,同比增长114%。经

营业绩创近十年同期最好水平。

“‘三桶油’的良好表现主要是因为油价上涨,使其各项业务盈利都有比较明显的改善。”某券商石化行业分析师对《证券日报》记者表示。

2021年,国际原油价格震荡上行。普氏布伦特原油现货价格全年平均为70.7美元/桶,同比上涨69.7%。

“2022年,我们看好油价继续上涨带来业绩提升。”前述分析师表示,长期来看,在全球油气上游投资减少、各国经济逐步恢复的推动下,2022年原油价格中枢有望继续抬升,进而推动相关业务板块盈利提升。

“只要不出现大的突发事件,今年的总体油价会比去年更高。”金联创原油分析师韩正己对《证券日报》记者表示,从全年来看,应该会保持在110美元

以内的主要成交区间。

中海油首席执行官徐可强也表示,今年国际油价会持续处于高位运行,管理层会坚持成本管控,发挥低成本优势。

高油价下,三桶油均提高了资本开支以加大勘探力度。根据年报数据,中石油、中石化和中海油2021年资本支出分别为2511.78亿元、1679.48亿元和875.92亿元,分别同比增长1.9%、22.5%和13.16%。

“中石油采取多方举措全力以赴保证天然气和原油市场的供给,目前供应总体正常,但是供应的成本大幅上升。”中石油董事长戴厚良3月31日在业绩说明会上对《证券日报》等媒体表示,一是加大了国内的勘探开发力度,努力增加国内天然气和原油的有效供给;二是强化贸易保供,多年以来中石油与各大天然气和原油生产商保持了良好的合作

关系,有一大批长约合同在执行当中,目前价格总体正常;三是立足长远和绿色低碳转型,进一步加大了风、光、地热和氢能等新能源的投资。

中国石化董事长马永生也表示,未来油价走势仍有很大不确定性,预计今明两年油价分别在每桶100美元和85美元左右。针对高油价,公司正积极制定应对措施,并将抓住契机加大原油和天然气的效益化开采力度。

同时,马永生表示,高油价也会给上游业务带来机遇。当前国际油价高位震荡,是上游业务增产增效的好时机。

光大证券研报表示,在全球原油资本开支低迷的大背景下,“三桶油”坚持增加资本开支,在“增储上产”战略导向下油气储备取得突破,长期有望受益于行业高景气度。