

# 年内险资首次举牌 或继续加大权益投资力度

■本报记者 冷翠华  
见习记者 杨笑寒

2024年第一例险资举牌出现。1月4日,紫金财产保险股份有限公司(以下简称“紫金财险”)在中国保险行业协会披露,其举牌无锡华光环保能源集团股份有限公司(以下简称“华光环保”)股票。参与举牌交易后,紫金财险持有华光环保A股4719.47万股,占华光环保A股总股本比例为5.0012%。

受访专家表示,受新会计准则实施影响,保险公司更倾向于投资高股息蓝筹股。业内人士认为,未来险资将继续加大权益投资力度。

## 举牌偏好 转向高股息蓝筹股

根据《保险公司资金运用信息披露准则第3号:举牌上市公司股票》,险资举牌指的是保险公司持有或者与其关联方一致行动人共同持有一家上市公司已发行股份的5%,以及之后每增持达到5%时,保险公司需按相关法律规定及时通知上市公司并予以公告。

公告显示,2024年1月2日,紫金财险通过协议转让买入华光环保A股4719.47万股,占华光环保A

股股本的5.0012%,达到举牌基准线。以1月2日华光环保A股收盘价10.63元/股为基准,紫金财险持有华光环保A股市值近5.02亿元,占公司2023年三季度末总资产的比例为2.5%。

险资举牌经历了高峰、转冷、回暖三个阶段。

2015年,保险公司开始大规模举牌上市公司股票,全年相继有近10家险企参与举牌30余家上市公司股票。行业选择上,保险公司对银行、地产、商贸等行业的配置力度较大。当时险资举牌次数较多主要缘于利差压力下风险偏好提升,以及“长期股权投资权益法”核算下的投资收益、利润和偿付能力提升。

当时保险公司所采用的是国际会计准则第39号金融工具(以下简称“IAS39”)。东北证券非银金融首席分析师郑君怡告诉《证券日报》记者,在旧会计准则IAS39下,保险公司股权投资可以计入可供出售金融资产。在这一分类下,股票投资仅在处置时收益才可以体现在当期损益里。如果股票价格上涨,公司损益表可保持不变。但若股票价格上涨,公司可通过转移科目的方式将未实现收益引入损益表,增加利润。

2016年以后,险资举牌“热情”

骤降。根据中国保险行业协会披露数据,2016年险资举牌公告仅发布了11次,2017年降至9次,并在2021年降至最低点,仅有一例举牌。究其原因,南开大学金融发展研究院院长田利辉对《证券日报》记者表示,资金压力的加大和投资收益的高度不确定性使得险资举牌降温。

2022年、2023年,险资举牌有所回暖,分别出现7次、9次举牌。此时,受到2021年开始实施的新会计准则,即国际财务报告准则第9号(以下简称“IFRS9”)影响,保险公司举牌标的偏好也有所转移。

郑君怡表示,在IFRS9下,股权投资从可供出售金融资产的分类,被重新划分至以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产(FVTPL),或者以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产(FVTOCI)。当划分入FVTPL后,由于股票的公允价值变动需计入当期损益,因此保险公司通常会选取蓝筹股等价格波动较小的资产;而如果划分为FVTOCI,根据新规定,资产的公允价值变动只能影响净资产,无法直接影响利润。因此,保险公司更愿意选择高股息股票,以获取更多的股息回报。

从险资的实际举牌案例看,

高股息蓝筹股(通常指长期稳定增长的、大型的、传统工业股及金融股)是险资股权投资青睐的对象。

例如,长城人寿多次增持无锡银行股票,截至2023年三季度末,其对无锡银行的持股比例为4.54%,接近5%举牌线,且近期监管机构同意其在未来6个月增持无锡银行股票。市场猜测长城人寿后续举牌无锡银行概率很大。

此外,郑君怡告诉记者,2023年中国太保举牌光大环境H股,阳光人寿举牌首程控股,及此次紫金财险举牌华光环保,均属于保险公司投资高股息蓝筹股的案例。

从2023年险资举牌标的来看,多分布于基础设施资产项目建设、高新技术、新能源等与国家战略相匹配的行业,与2015年险资多配置地产行业、商贸行业等偏好有所不同。

## 业内看好 权益投资价值

除了会计准则的变化等因素使得险资举牌次数、举牌偏好发生变化,当前权益市场的投资价值也被业界看好,未来,险资举牌整体将继续回暖。

从整体投资环境来看,当前

“资产荒”已成为保险公司投资端面临的共同难题。中国保险保障基金有限责任公司发布的《中国保险业风险评估报告2023》指出,近年来保险行业在投资端面对权益市场波动加剧,投资收益率同比下降,以及资产配置难度加大等风险。

业内人士认为,在无风险资产稀缺且收益率持续下行的背景下,加大权益资产配置力度很有必要。且当前A股估值处于历史底部,上市公司质量持续向好,给险资加大权益资产配置提供了较好窗口期。中国保险资产管理业协会发布的调查也显示,保险机构权益投资信心指数在2023年四季度和2024年一季度连续两个季度出现提升。

郑君怡也认为,随着宏观经济逐渐回暖,叠加上市公司业绩好转,未来权益投资收益率或进一步提升,为保险公司带来更多收益。

展望未来,田利辉认为,随着市场形势的好转,未来险资举牌有望逐步增多,并更加注重专业化、特色化发展,在特定领域或行业进行深度布局。鉴于国家战略引领和经济发展,在高新技术、新能源、医疗健康等行业的布局有望给险企带来较好的投资收益。

# 中国电商物流指数 2023年全年均值为110.1点 总体运行稳中有进

■本报记者 孟珂

1月5日,中国物流与采购联合会和京东集团联合发布的2023年12月份中国电商物流指数为112.4点,环比下降0.7点。

中国物流信息中心分析师吴江对《证券日报》记者表示,随着电商平台主要购物促销活动陆续结束,2023年12月份电商物流指数有所下降。总体来看,2023年全年电商物流指数均值为110.1点,比2022年同期提高4.2点,电商物流总体运行稳中有进。

具体来看,电商物流总业务量指数小幅下降。2023年12月份,电商物流总业务量指数为123.6点,比11月份下降0.5点。分地区来看,全国所有地区总业务量指数均有所下降,东北地区下降幅度最大,中部地区高于全国平均水平。

农村电商物流业务量指数环比下降。2023年12月份,农村电商物流业务量指数为127.8点,比11月份下降1.7点。全国所有地区总业务量指数均有所下降,东北地区下降幅度最大,中部地区高于全国平均水平。

吴江表示,从需求端来看,冬季保暖服饰、冰雪旅游装备等商品成为2023年12月份电商物流需求的重要增长点。

满意率指数、库存周转率指数止跌回升。2023年12月份,库存周转率指数和满意率指数分别为105.5点和101.5点,均比11月份提高0.3点。电商购物节之后,物流企业供给压力有所缓解,两项指数均保持在100点以上,并实现由降转升。

履约率指数继续下降,人员指数、实载率指数由升转降。2023年12月份,履约率指数为101.8点,环比下降0.3点。人员指数和实载率指数在11月份明显上涨后,2023年12月份有所下降,分别下降1.7点和0.2点,三项指数均保持在100点以上。

物流时效指数继续下降。2023年12月份,物流时效指数为99.8点,较11月份下降0.9点,降幅有所扩大,且再次下降至100点以下。成本指数明显下降,较11月份下降1.8点,企业成本压力有所缓解。

吴江表示,从供给端看,在需求下降影响下,电商快递企业运力投入有所放缓,人员指数和实载率指数小幅下降,成本指数明显下降,满意率和库存周转率指数有所好转,但受低温雨雪等因素影响,履约率指数和物流时效指数有所下降。

吴江认为,节日消费热度有望继续保持,各大电商平台“年货节”促销活动陆续展开,“体育+文旅+消费”的冰雪经济链条加快提升,多种因素将推动2024年1月份电商物流指数保持高位运行。

# 2023年12月份 中国大宗商品指数为100.7% 市场供应宽松

■本报记者 孟珂

1月5日,由中国物流与采购联合会调查、发布的2023年12月份中国大宗商品指数(CBMI)为100.7%,较11月份回落0.6个百分点,指数连续三个月出现回落。

中国物流信息中心分析师陈林对《证券日报》记者表示,综合来看,当前国内大宗商品市场供应宽松,市场情绪谨慎。进入1月份,随着前期宏观利好消息被市场逐步消化,叠加多地天气将处于一年中最冷的时候,市场需求将继续下降,加之春节临近,终端企业需求将有所放缓,贸易商也将逐步季节性离市,整体交易活跃度下降。同时由于资金压力趋于加大,供方为了回笼资金,会有意加快出货速度,大宗商品价格走势趋于走低。

分项指数显示,销售量、供应量均呈上升走势,供应量升幅有所收窄,库存量呈下降走势。其中,2023年12月份大宗商品供应指数连续两个月出现回落,当月较11月份回落0.8个百分点,至100.3%,为2023年12月以来1月份的第二低点。

陈林表示,从各主要商品情况来看,随着节前消费端备货预期增加,部分商品企业生产热情依然高涨,2023年12月份商品整体产量有所增加,但受制于利润、原料、限产、检修等因素,部分商品生产企业逐渐下调生产计划,市场供应增速减缓。

2023年12月份,大宗商品销售指数小幅回升0.1个百分点,至101.4%。在陈林看来,企业的冬储行为及节前消费端备货为大宗市场需求端提供支撑,销售指数上涨,但受制于大宗市场行情低迷,企业冬储的热情不及往年,加之部分地区持续降雪,又进一步影响了市场需求,终端企业采购越发趋于谨慎,12月销售指数增速仅表现为小幅回升。

值得关注的是,2023年12月份,大宗商品库存指数为99.8%,较11月份回落1.9个百分点,整体商品库存量在连续两个月增加后出现回落。

“从指数的变化情况看,2023年12月份销售指数变化大于供应指数,库存压力减缓,加之多重因素影响下的限产检修,商品供应增速减缓,导致市场库存整体减少。”陈林表示,从各主要商品库存情况来看,钢铁、铁矿石、有色金属库存量减少,其余品种库存量继续增加,但增速较上月均有所减缓。

展望2024年,陈林表示,我国经济仍将面临一段时期的需求不足、动能偏弱问题,但向好运行的基础较为坚实,一是我国有坚实的超大规模市场和强大生产能力优势,仍是全球供应链价值链中至关重要的一环;二是各项稳增长、促增长、优结构政策措施不断取得成效;三是市场预期稳中向好,2023年12月份生产经营活动预期指数为55.9%,连续3个月上升,且2023年下半年生产经营活动预期指数均值高于上半年均值和2022年下半年均值,显示企业信心不断提振。在推进科技创新发展、着力扩大国内需求、促进民营经济发展、扩大高水平对外开放等工作全面落实下,2024年经济有望继续回升向好。

本版主编 沈明 责编 吴澍 制作 王敬涛  
E-mail:zmxz@zqrb.net 电话 010-83251785

# 海外固态电池技术现突破 产业链企业积极推动大规模商业化应用

■本报记者 徐一鸣  
见习记者 金婉霞

因大众汽车的一则消息,固态电池再次引发市场关注。

消息面上,大众汽车对媒体宣布称,公司旗下负责电池业务的子公司PowerCo取得新突破,其在研电池经过数月的测试,完成了1000次充放电循环,相当于总行驶里程约为50万公里。受此消息影响,1月5日,A股固态电池板块强势拉升:截至1月5日收盘,新纶新材、金龙羽、德福科技涨停,三祥新材、瑞泰新材涨超5%。

海外固态电池出现新技术突破,国内进展情况又如何?

1月5日,记者以投资者身份联系到从事固态电池上游核心材料固态电解质开发的企业上海洗霸。公司称,目前国内固态电池行业发展仍处于早期阶段。

巨丰投顾高级投资顾问林海明也对记者表示,虽然固态电池技术已经取得了一些进展,但要实现大规模商业化应用还需要进一步的技术创新和产业合作。他同时强调,大众汽车在固态电池方面的研发进展虽让市场感到振奋,但这一进展的可推广性还需要进一步观察,因为目前固态电池技术还处于发展阶段,尚未实现大规模商业化应用。

固态电池指的是将动力电池

中的电解液变为固体电解质,从而使电池能量密度大幅提升。“相较于锂电池,固态电池具有更高的能量密度、更快的充电速度、更高的安全性,这些优势使得固态电池成为未来新能源汽车的发展方向之一。”林海明进一步解释称。

因为看好这一技术方向,国内越来越多的公司和机构正在投入研发,推动固态电池技术的商业化应用。除固态电池本身外,作为固态电池的上游关键材料,固态电解质也受到了企业的关注,天目先导、蓝固新能源、赣锋锂电、上海洗霸等企业正加紧布局。其中,上海洗霸的官网信息显示,公司已与中国科学院上海硅酸盐研究所合作成立“固态电池先进材料联合创新实验室”,目前已受让中国科学院上海硅酸盐研究所固态电池粉体先进材料及电芯制造领域相关国家授权发明专利,开启固态锂离子电池粉体先进材料生产线工业化放大实验工作。

上海洗霸相关工作人员对记者表示,公司于2023年年初开始为下游电池厂家提供固态电解质,目前已基本覆盖了头部电池厂家,但仍处于“送样反馈”阶段,即将所生产的固态电解质送到下游电池厂商,根据客户的反馈再进行调整”的阶段。

在应用方面,半固态电池有望在国内市场率先实现商业化落地。国信证券研报显示,上汽集团、蔚来汽车有望在2024年批量生产半固态电池车型,长安汽车、广汽集团等拟于2025年至2026年推出半固态电池车型



王琳/制图

记者了解到,在应用方面,半固态电池有望在国内市场率先实现商业化落地。国信证券研报显示,国内的上汽集团、蔚来汽车有望在2024年批量生产半固态电池车型,长安汽车、广汽集团等拟于2025年至2026年推出半固态电池车型。

尤其是在固态电池上游核心材料固态电解质方面,文上表示,半固态电池电芯中,固态电

质和液态电解质均存在,电解液含量占比5%至10%;而固态电池无电解液,随着技术发展,电解液将被全部取代并逐渐转为固态电解质。

记者从行业内获悉,目前,固态电解质商业化技术路线尚未最终明晰,各公司均在持续加大研发投入,以抢占战略先机。

# 签证便利推升旅游热 多家上市航司加密东南亚国际航线

■本报记者 李万晨曦 施露

自马来西亚、新加坡、泰国等东南亚国家先后发布对华免签政策以来,多家上市航司紧锣密鼓新增及加密东南亚航线。1月5日,中国东航、吉祥航空等上市航司宣布加密泰国及新加坡等东南亚热门国家航线。吉祥航空内部人士对《证券日报》记者表示,目前我国和东南亚国家之间的国际航班恢复情况比较乐观,近一周飞往泰国的航班客座率超九成,机票价格正在逐步回归合理区间。

“春节假期将近,春秋航空计划进一步加密相应航线。”春秋旅游副总经理周卫红对《证券日报》记者表示。

## 有航班客座率已超九成

随着越来越多的东南亚国家

对我国实行免签政策,上市航司开始加密东南亚航班。

据不完全统计,目前东盟十国大多对中国公民推出了免签、落地签或电子签等不同程度的签证便利化措施。

1月5日,中国东航表示,已加密上海浦东—吉隆坡、上海浦东—新加坡、合肥—新加坡、南京—新加坡、上海浦东—胡志明、昆明—曼谷、上海浦东—曼谷、上海浦东—普吉等航线。

南方航空湖南分公司于1月4日发布消息,将开通长沙直飞越南河内、胡志明市两条春运加班航线,丰富旅客出游选择。长沙往返河内航线将于1月31日执行,去程航班号CZ6083,回程航班号CZ6084,执行周期为每周三、五、日,当日往返。

南方航空称,经长沙中转乘坐

长沙至河内、胡志明市航班的往返旅客,可享受长沙黄花国际机场提供的免费住宿、免费餐食、免费乘车和免费寄存的“四免”服务,以及便捷值机、首乘无忧、行李直挂和优惠头等舱休息室、惠游星城的“多优惠”服务。

春秋旅游南宁分公司总经理杨婵接受《证券日报》记者采访时称,仅2023年12月份,春秋航空中泰航班量就环比2023年11月份增长40%。2023年12月份,南宁往返曼谷的航线在“天天班”的密度上,保持住了11月份以来90%以上的上座率。其中,12月初连续9天上座率超过97%。

为响应免签利好,吉祥航空上海至曼谷航线已增至每天2班,计划自2月2日起将上海至普吉岛航线也增至每天2班,并恢复每天1班上海至清迈航线。届时,吉祥航空泰国方向航班将覆盖曼谷(素万那

普、廊曼)、普吉、清迈“三城四场”。

2月6日起,吉祥航空还将恢复上海至菲律宾卡利博航线,旅客可方便地前往长滩岛旅行,进一步扩大东南亚地区的航线覆盖,满足旅客海岛度假的持续增长需求。

吉祥航空相关负责人表示,《证券日报》记者,从本周情况来看,我们从上海飞曼谷的航班客座率基本是九成及以上。

## 春节期间票价或有波动

随着免签政策的发布以及航司加密航线,票价成为未来关注重点。飞猪数据显示,从未来一个月的机票价格变化趋势来看,最低票价格基本在800元至1000元。

去哪儿研究院研究员肖鹏在接受《证券日报》记者采访时表示,2023年,泰国一直是热门出境旅游目的地前三名,全国三十多个城市能

直飞曼谷,班次和旅客量比较平衡,票价短期不会有太明显的变化。

飞猪机票业务负责人向敏表示,近几个月来赴泰航班票价均价有所下降,赴泰旅游性价比比较高,在免签新政的加持下,两国旅客的跨境旅游消费或进入加速增长阶段。

南方航空广西分公司市场销售部副经理胡佳对《证券日报》记者称,免签新政出台后,旅客对赴泰旅游的搜索量有所增加,但整体来看对航班销售暂未见有明显的影响,航司的价格策略未做调整。

“不过,2月上旬,尤其是春运期间,南宁—曼谷航线的机票价格波动较大。个别日期的单程票价已经达到1900元。春节假期依然是旅客出境旅游的高峰期,建议有条件灵活安排假期的旅客,可以选择在1月中下旬或者2月中下旬错峰出行。”胡佳说。