

多家中国航企采购波音737-8 今明两年是交付高峰

证券时报记者 刘凡

由于连续两起空难都与波音737MAX 8机型有关,3月11日上午,民航局发出通知,要求国内航企于2019年3月11日18时前暂停波音737-8 (737 MAX 8)飞机的商业运行。

证券时报·e公司记者注意到,除了正在运营的,此前国内多家航企已公告将737-8列入飞机采购计划,而2019、2020年正是飞机交付的高峰期。有航空企业内部人士表示,交付时间有可能推迟,但总体而言,由于MAX8属于新机型,而737有很多机型,因此即便停运,对机队运营及航空公司方面影响也不大。

市场方面,3月11日,A股航企股价整体稳定,并有小幅上扬,但波音在美股市场盘前一度大跌10%,市值蒸发超过200亿美元。

民航局要求停运

3月10日,埃塞俄比亚航空一架波音737-8飞机发生坠机空难,这是继去年10月29日印尼狮航空难事故之后,波音737-8飞机发生的第2起空难。

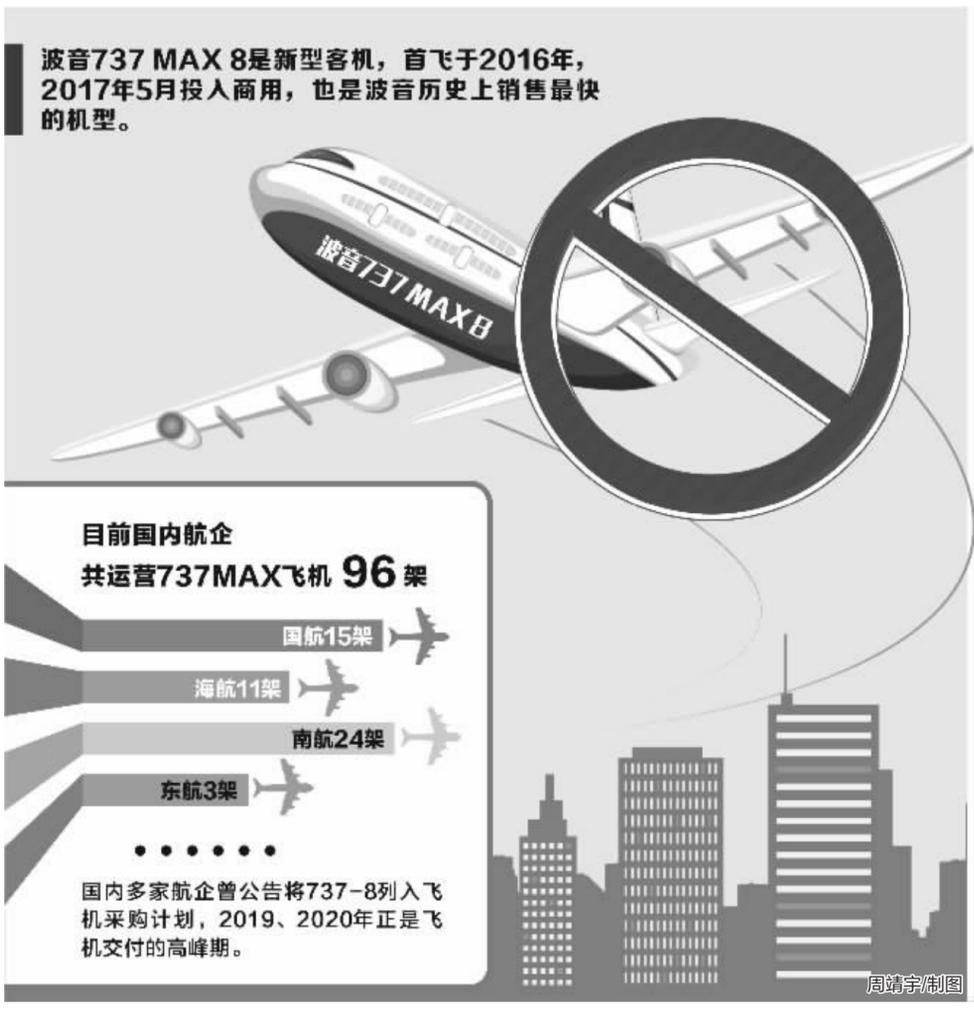
民航局指出,由于两起空难均为新交付不久的波音737-8飞机,且均发生在起飞阶段,具有一定的相似性,本着对安全隐患零容忍、严控安全风险的管理原则,为确保中国民航飞行安全,要求国内运输航空公司于2019年3月11日18时前暂停波音737-8飞机的商业运行。民航局将联系美国联邦航空局和波音公司,在确认具备有效保障飞行安全的有关措施后,通知各运输航空公司恢复波音737-8飞机的商业运行。

据媒体报道,全国政协委员、中国民航局副局长李健在3月11日表示,民航局暂停波音737-8MAX飞机的商业运行是出于安全考虑,并将派人参与埃航事故调查。

李健透露,由于遇难人群中有8名中国乘客,目前中方已派出两人小组参与此次事件的调查。中国民航局也已与波音公司及美国联邦航空局进行沟通。由于美方一直很难下定决心,民航局只得率先做出停飞该机型的决定,并致函告知美方,同时表示希望美方可尽快重新确认保障波音737-8MAX飞行安全的有关措施。一旦问题可以解决,再重新恢复该机型的商业飞行。

96架同款飞机正在运营

据了解,波音737系列飞机是美国波音公司生产的一种中短程双发喷气式客机,自研发以来五十年销路经久不衰,成为民航历史上最成功的窄



体民航客机系列之一。截至2018年4月,波音已经向全球客户交付了约10000架波音737各种机型,其订单数更是达到了约15000架,成为世界上最成功的客机家族之一。

波音737 MAX 8是波音公司新世纪以来的新型客机,首飞于2016年,2017年5月投入商用。

波音公司官网介绍,波音737 MAX是波音历史上销售最快的机型,迄今已获得来自全球100家客户的超过4700架承诺订单。2017年11月3日,波音公司在西雅图向国航交付了首架737 MAX 8单通道飞机。

目前,国内运营的737MAX机型均为MAX8系列。据民航资源网数据显示,目前国内航企共运营737MAX飞机96架。其中南航24架、国航15架、海航11架、上航11架、厦航10架、山航7架、深航5架、东航及祥鹏各3架、奥凯及福州航空及昆明航空各2架、九元航空1架。

民航总局说的737-8,也有说是737MAX8,都是一个机型,是最新的。但737有很多,比如737-800,跟MAX8是不同的。而且正在运营的MAX8占比不高,有很多公司订了还没交付。所以这次能调配得过来,能做到及时停运。”有航空公司专业人士对记者透露,737有很多机型,绝大部分机型的飞行状态一直都很稳定。

还有不少飞机在交付路上

有数据显示,截至3月11日20点30分,国内航司原计划使用737MAX8飞机执行355个航班,涉及航线246条。其中256个航班更换机型执飞,主要使用波音737NG型飞机;取消29班,剩余航班暂未确定。机场方面,深圳、广州及乌鲁木齐机场分别有30余个出港航班受影响,上海虹桥、昆明长水有20余个737MAX航班,重庆、南京、北京、厦门、成都、福州等机场均有737MAX8飞机执飞的出港航班。

从此前的上市公司公告中也可看到更多有关波音737-8的消息:

2017年10月,南方航空与波音公司签订了《8架B777-300ER和30架B737-8飞机购买协议》,向波音公司购买8架B777-300ER和30架B737-8飞机。其中,B737-8飞机的公开市场报价(根据波音公司2015年7月的目录价格)为每架约1.037亿美元。

此次采购的交付时间表为:2019年交付5架B777-300ER和12架B737-8,2020年交付3架B777-300ER和18架B737-8。

2018年3月,南方航空又宣布,公司控股子公司厦门航空与波音公司签署了《737MAX飞机购买合同》,向波音公司购买20架B737-8飞机和10架B737-10飞机。厦航此次采购飞机的交付时间为:2019年、2020年、2021年分别交付B737-8飞机5架、7架、8架,2021年、2022年分别交付B737-10飞机7架、3架。

而据东方航空2018年半年报,公司未自行保有B737-8MAX机型,以融资租赁的方式拥有10架。

海航方面则在3月11日下午发布消息称,目前公司拥有11架波音737MAX8飞机,已根据民航局通知要求暂停运行该机型,并做好受此影响航班的保障工作。

多名业内人士表示,此次埃航的事故以及对国内民航业造成的影响尚待评估,短时间内会因为飞机的调配而对航班造成少许影响,但事故最终的原因及影响,仍要等待美国波音公司的调查出来之后才会有定论。

筹资困难 印纪传媒4亿中期票据违约

证券时报记者 梅双

曾经参与投资《钢铁侠3》、《变形使者》等大片的印纪传媒(002143)如今风光不再。3月11日晚间,印纪传媒公告,2017年度第一期中期票据应于2019年3月11日兑付,公司未能按时兑付债券利息,已构成实质性违约。

中期票据未按期兑付利息

具体来看,印纪传媒2017年度第一期中期票据债券简称Y7印纪娱乐MTN001,由民生银行承销,发行总额4亿元,票息6.3%,为3年期,应付利息金额2520万元。

该期债券本应于2019年3月10日(该日为周日,顺延至3月11日)兑付利息。截至3月11日,印纪传媒未能按照约定将Y7印纪娱乐MTN001兑付资金按时足额划至托管机构,构成实质性违约。

对于债券违约的原因,印纪传媒直言,受业务下滑和债券违约等因素的影响,公司资金筹集困难,短期流动性紧张,导致Y7印纪娱乐MTN001未按期足额兑付利息。

事实上,3月5日,中国货币网已发布关于印纪传媒2017年年度第一期中期票据兑付利息存在不确定性的特别风险提示公告。公告显示,受债券违约事件影响,印纪传媒正常融资功能基本丧失,短期流动性较为紧张,导致本期中期票据利息兑付存在一定不确定性。

印纪传媒在3月11日晚间的公告中披露了相关后续安排:公司会保持与债券持有人及相关中介机构的密切沟通,做好相关后续处置工作,并将继续筹措资金,尽快向债券持有人支付本期中期票据的利息,以及延迟支付产生的相关罚息。

印纪传媒同时表示,上述事项尚存在不确定性,可能对公司生产经营

造成重大影响。公司将持续关注事项进展,并严格履行信息披露义务。

巨亏20亿 重要股东减持

这并非印纪传媒第一次违约。2018年9月10日,印纪传媒发布公告,由交通银行主承销的该公司2017年度第一期短期融资券应于9月8日(该日为周末,顺延至9月10日)兑付本息。截至2018年9月10日,印纪传媒未能按照约定将Y7印纪娱乐CP001兑付资金按时足额划至托管机构,已构成实质违约。

彼时,印纪传媒同样称,未按期兑付资金的原因是“公司经营业绩降幅较大,持续盈利能力存在较大不确定性,资金筹集困难”。

公开资料显示,曾借助《钢铁侠3》等好莱坞大片名噪一时的印纪传媒,于2014年完成借壳高金食品(上市公司前身)登陆A股。印纪传媒承诺2014至2016

年净利润分别不低于4.29亿元、5.58亿元、7.19亿元,随后三年也精准完成了。不过,业绩承诺期刚过,“变脸”就开始了。印纪传媒2017年净利润为7.69亿元,同比增长率从前两年的约30%下跌到7%。2018年,公司经营情况更为惨淡。因计提大额减值准备,印纪传媒将2018年度业绩预计由-12亿元至-8亿元向下修正为-32亿元至-21.4亿元。

印纪传媒日前披露的2018年业绩快报显示,报告期内公司营业总收入为3.77亿元,同比减少83.7%,归属于上市公司股东的净利润为亏损20.06亿元,同比下降358.36%。

就在业绩爆雷的同时,印纪传媒于今年3月1日披露重要股东减持计划。持有公司8850万股股份(占公司总股本比例5.005%)的股东于晓非,因个人资金安排需要,拟于公告披露之日起十五个交易日后的三个月内通过集中竞价方式减持其所持公司股份合计不超过1769.83万股,占公司总股本比例不超过1%。

加加食品回复关注函: 实控人为推进重组取消增持

证券时报记者 邢云

实控人去年承诺增持,一年后又取消增持计划,加加食品(002650)因此被深交所关注函问询。

3月11日晚间,加加食品发布公告,公司实控人杨振取消增持计划的主要原因是为持续推动资产重组的合规要求。

回溯前情,2018年2月5日,加加食品公告,公司实际控制人之一杨振拟在未来6个月内增持公司股票,增持金额不低于2亿元。

此后,公司因筹划重组从2018年3月中旬开始停牌,停牌期持续了6个月,直至2018年10月24日复牌,因此增持计划的窗口期也顺延到了2019年3月19日。

3月1日,加加食品公告,拟取消增持公司股份的计划。3月6日,深交所发出关注函,对增持股票的合理性及实控人杨振是否具备增持资金实力提出疑问。

据回复函披露,2018年初,加加食品二级市场股价持续下行,远远低于上市公司合理的市场估值。基于对公司未来发展前景和真实投资价值的信心,杨振拟通过增持公司股票的方式,提升公司股价和市场信心,预防其所持股票可能的质押平仓风险。

杨振通过卓越投资持有盈兴地产54.6%股权,拟将盈兴地产的部分售楼回流资金用于增持。据预测,在增持承诺期内,盈兴地产可通过销售产生回流资金约5亿元,足以覆盖股票增持计划所需资金。

据湖南启元律师事务所提交的核查意见,卓越投资于2018年2月14日收到盈兴地产以借款名义支

付的3.8亿元。

不过,增持计划披露后,加加食品股价仍持续大跌,卓越投资及杨振面临股票质押平仓风险,债务危机爆发。

出于保证上市公司控制权、经营权稳定性的考虑,卓越投资及杨振被迫将本应用于增持的资金,优先用于解决自身债务问题。

公司称,随后,解决大股东债务问题与上市公司重大资产重组同步推进,导致增持事项不断延后。

2018年7月27日,加加食品控股股东及杨振最终与东方资产达成债务整体解决方案。不过,债务重组协议也对自有资金、融资用途进行了更加明确的约定,导致杨振无法继续进行大规模的股票增持。

随着公司进一步推进重大资产重组,大股东的增持行为也变得与合规性不符。

由于筹划重大资产重组事项,加加食品于2018年3月12日起停牌。2018年12月18日,重组议案获得临时股东大会审议通过。目前,重组事项正在更新财务数据,待更新财务数据后将上报中国证监会审核。

公告称,由于杨振是上述重组的主要筹划者,深入参与重组方案的洽谈和制定,并对标的公司的业务数据、财务数据深入了解,出于内幕交易保密的要求,杨振不便于在重组审核阶段增持上市公司股票。

公司认为,鉴于增持计划的截止时间日益临近,杨振出于保护上市公司利益、持续推动资产重组的目的,主动取消股票增持计划具有合理性。而且,在同意取消增持计划过程中,上市公司董事完全知悉相关信息,综合判断同意取消增持计划,并提交上市公司股东大会审议。

电力物联网成风口 概念股现涨停潮

证券时报记者 康股

3月8日,国家电网公司在电力物联网建设工作部署会议上,公司董事长寇伟指出,当前公司最紧迫、最重要的任务就是加快推进泛在电力物联网建设。

11日盘面上,泛在电力物联网出现涨停潮。Wind泛在电力物联网行业内21只个股,除红相股份外均实现涨停。

机构预计,2019年将成为泛在电力物联网投资元年,行业增速三年年化50%以上,相关公司订单将从今年开始出现年化50%到100%增速。而2019到2021年为战略关键期,国家电网公司年化投资从100亿上升到400亿至600亿,上线终端达到50亿个,初步建成泛在电力物联网。

5G助推电力物联网

泛在电力物联网成为3月11日盘面热点掀起涨停潮。所谓泛在电力物联网,就是围绕电力系统各环节企业、设备、人和物连接起来,产生共享数据,为用户、电网、发电、供应商和政府社会服务;以电网为枢纽,发挥平台和共享作用,为全行业更多市场主体发展创造更大机遇,提供价值服务。

早在今年1月,国家电网工作会议正式就提出建设枢纽型、平台型、共享型企业,在智能电网基础上建设泛在电力物联网,共同构成能源流、业务流、数据流“三流合一”的能源互联网。而建设泛在电力物联网是落实“三型两网、世界一流”战略目标的核心任务。

5G加速发展为泛在电力物联网的推进提供了必要条件。华创证券指出,泛在电力物联网是5G技术及物联网概念在电力工业系统中的具体应用。

根据安排,国家电网要在2021年初步建成,2024年建成泛在电力物联网。在电力供给总体过剩情况下,建设泛在电力物联网将是国家电网谋求新增长动力长期重要发展方向。

中泰证券指出,短期看目前泛在电力物联网建设项目正处于计划研究阶段,2019年将确定关键技术框架并完成关键技术装备研发研制阶段,从试点方案形成推广方案。2019年将是国网集团采购订单年,2020年逐步进入订单交付期,业绩逐渐兑现。

上市公司业绩分化

就泛在电力物联网的投资机会,华创证券认为包括三方面,首先是各类电力设备的物联网化改造,需要有低功耗嵌入式CPU芯片、高速通信芯片的支持;其次是对传感器及智能终端的需求,用以拓展电网感知范围与类别;最后是通信网络与物联网运行平台建设,牵扯通信网、数据存储、网络安全等多个范畴。

据统计,今年3月以来,Wind泛在电力物联网行业板块内21只个股中有16只个股累计上涨10%,9只个股上涨20%。

板块内已经披露年度业绩快报的公司中,科陆电子、金智科技、智光电气、大烨智能等7家公司去年净利润均出现下降。而恒实科技、红相股份、恒华科技等5家公司去年业绩增长。其中主营面向电力行业云服务平台的恒实科技,去年的净利润为1.18亿元,同比增长218.36%,为板块内去年业绩增幅最高的公司。

机构认为,从受益的节奏与体量来看,首先受益的当属具备泛在电力物联网整体解决方案综合实力的国网系通信产业单元;其次为在电力信息化相关领域深耕多年的电力二次设备企业和相关软件企业;再次为传感监测类及相关应用类的企业。