

*ST远洋 预计2013年扭亏为盈

*ST远洋(601919)今日公告,2013年年度业绩预盈。

*ST远洋称,2013年国际航运业供求失衡局面仍无实质改善。在困难环境下,公司采取各项措施,努力增收节支,经营亏损同比上有所减少;同时,公司连续开展股权资产出售等资本运作,取得相关收益;公司实现整体业绩扭亏。

此前,*ST远洋2011年和2012年连续亏损,股票已被实施退市风险警示。如果经审计后确认*ST远洋2013年度业绩扭亏为盈,*ST远洋将按照规定,在2013年年度报告披露后,向上交所申请撤销退市风险警示”的特别处理。(杨苏)

中国五矿 战略性退出价值链低端环节

昨日,中国五矿集团公司总裁周中枢在集团公司2014年度工作会议上表示,2014年要打造中国五矿升级版,统筹全局开展资产经营,进一步突出资产资本经营的战略地位,提高资产资本经营效率,提升总体投资回报水平。

周中枢称,加强资产资本经营、创造产业最大价值,需要着眼经营全局、做好顶层设计,自上而下进行推动。此外,周中枢认为,集团公司战略转型以来,资产逐步重型化,流动性不断下降。负债率偏高、周转率偏低的资产结构,直接影响经营安全和效益。要优化资产负债结构,根据业务性质细化相应标准,严控资产负债率。合理使用债务融资工具,扩大股权融资比例。通过产权市场和股权投资基金,探索部分项目引入多元投资者。要变被动应对为主动调整,不断扩大有效运营的资产比重。战略性退出价值链低端环节,采取多种方式处置低效资产。进一步规范产权管理。

周中枢强调,要全面提高资产证券化水平,提升资产组合质量,扩大运作范围,创新运作方式,发挥“五矿系”的集团军力量。大力开展资产重组,打包注入相关资产,形成具有较强综合竞争实力的上市公司,实现整合价值。(尹振茂)

红旗连锁 支付宝钱包条码支付

红旗连锁(002697)昨日与独立第三方支付平台支付宝达成战略合作协议,公司旗下1480家超市全面开通支付宝钱包条码支付,今后,顾客结账也可以用手机上的支付宝钱包了。

据介绍,对便利店而言,移动支付不只是增加一个交易的通道,还能提升用户店面购物体验,并为商家推进O2O营销战略提供强大支持。数据显示,支付宝钱包已经有1亿用户,这对商家来讲无疑是一个巨大的潜在人流,而手机付款应用又会为便利店带来品牌提升效应。(华雪)

特变电工配股今起缴款

今日是特变电工(600089)配股缴款首日,公司配股缴款时间为2014年1月17日至1月23日上交所正常交易时间。根据发行安排,特变电工此次以每10股配售2.2股的比例向A股股东配售,配股价格为6.9元/股,配股代码“700089”,配股简称“特变配股”。(宋雨)

新船订单量价齐升, 船舶行业加快复苏

按照克拉克松的统计数据,12月世界新船订单成交227艘,1897.78万载重吨,同比增长145.12%,单月成交量创下年内新高。2013年累计,全球新船订单成交2206艘,同比增长53.19%,成交14476.86万载重吨,同比增长165.5%,复苏趋势明显;从市场竞争角度看,我国份额继续第一。2013年中国、韩国和

日本分别承接订单6884、4419和2260万载重吨,同比增长232%、185%和47%,世界份额分别为47.55%、30.52%和15.61%,同比提高9.5、2.12和-12.65个百分点。

在新船成交量大幅提升的同时,船舶价格指数也开始走出低谷。自2013年下半年开始,三大主流船型价格明显回升,业内专家认为船舶行业已经进入复苏通道。1月15日,上海船舶价格指数较去年同期上涨了12.39%,国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数、内河散货船价综合指数等船价指数较去年同期分别上涨了8.95%、24.77%、28.80%和5.36%。

上市船企业绩分化, 中国重工一马当先

随着造船行业整体形势好转的同时,行业内部亦将产生强弱两级分化;在此行业大洗牌中,龙头企业将占据主导地位,形成强者恒强的行业格局。在此行业背景下,A股上市船企的业绩也出现了明显的分化:2013年前三季度,中国船舶、广船国际、舜天船舶三家上市公司的净利润之和不及行业龙头中国重工净利润的十分之一。更有中船股份近日继续报亏,面临ST风险。

2014年1月7日,中国重工(601989)收到中国证监会批复,核准公司非公开发行

方案,中国重工拟以不低于3.84元/股的价格发行不超过22.08亿股,共募资84.8亿元,将原由中国重工母公司中船重工集团拥有的超大型水面舰船、大中型水面舰船、常规潜艇、大型登陆舰等军工重大装备总装业务及相关资产注入大船重工和武船重工。鉴于大船重工的行业翘楚地位与武船重工的高技术船舶生产能力,以及军工、海洋工程和能源交通装备的有力支撑,中国重工本次非公开发行后将进一步占据行业领导地位,穿越周期。

国家支持船企转型升级, 行业龙头迎来发展机遇

近期,国务院及相关主管部门出台一

系列产业政策,着力针对船舶工业去产能、增需求,船舶行业将迎来大洗牌。8月,国务院印发了《船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案(2013—2015年)》,提出了船舶工业化产能过剩矛盾、调结构、促转型,持续健康发展的政策措施;10月,国务院发布《关于化解产能严重过剩矛盾的指导意见》,将改革重点锁定钢铁、水泥、电解铝、平板玻璃、船舶五大严重过剩行业,并规划了未来五年化解产能过剩矛盾的“路线图”;11月18日,工信部发布《船舶行业规范条件》,对生产设施、设备和计量检测、建造技术能力、技术创新、质量保证体系、节能环保等多方面提出了明确的要求;

由交通运输部、财政部、发改委、工信部等四部委共同发布《老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新实施方案》,鼓励老旧船舶提前报废,提前拆解年限则放宽至提前1—10年,补贴基数提高至1500元/总吨,补助资金按各50%的比例分别在完成拆船和造船后分两次发放,有力缓解航运企业的资金紧张状况,增加改造信心。

另据有关人士透露,国家将继续支持“国轮国造”,对于符合条件的航运龙头企业在大型骨干船厂建造船舶将给予资金支持。近期,中国远洋开始投放订单,或与此政策有关。中国重工作为行业龙头,推进军民深度融合发展,民船行业的复苏将促进其更快更好发展。

(严惠惠)(CIS)

芜湖港配煤实现“私人订制” 助推绿色物流

董事长孔祥喜称,配煤加工、贸易以及配套的煤炭物流综合服务将成公司主要利润增长点

证券时报记者 童璐

近日,国家发改委发布了我国首部《煤炭物流发展规划》,一时引发了市场对煤炭物流产业未来发展的关注。

根据《规划》,我国将在多地建设大型煤炭储配基地,培育大型煤炭物流企业。芜湖港(600575)作为安徽最大的港口,目前公司的煤炭储配、中转、质量监测等业务能力也成为业内关注的焦点。近日,证券时报记者实地探访了芜湖港,以了解煤炭物流产业公司目前经营现状以及转型之路。

煤炭物流板块初成型

芜湖港着力构建的煤炭物流板块,在硬件投入、通道构建方面将初步成型。皖江流域,一个大型现代化综合物流企业正呼之欲出。芜湖港相关负责人介绍,芜湖港配煤业务已完全联调联试,2013年全年试验性配煤126万吨,预计2014年可实现配煤400万吨;依托芜湖港国家级煤炭储备中心优势和控股股东淮南矿业的支持,明后两年公司配煤业务量力争增加至1000万吨、2000万吨,迅速实现设计生产能力。芜湖港预计于今年7月份完成裕溪口码头返装车系统的技术改造,煤炭水铁联运周转实现“两进两出”。

配煤加工、贸易以及配套的煤炭物流综合服务创造的收入未来将成为公司主要的利润增长点。”芜湖港董事长孔祥喜在接受证券时报记者采访时表示。

孔祥喜告诉记者,由于芜湖港的配煤业务是创新性业务,业内还没有成熟标杆公司,且煤价受宏观因素影响较大,尚不能准确量化预估配煤业务带来的资金收益。但在国家环保政策趋紧和促进资源集约利用的大背景下,公司配煤业务的经济和社会效益将同步显现,从而形成芜湖港煤炭综合物流业务的核心竞争力,与其他同类港口实现差异化竞争,巩固芜湖港作为长江航线第一大煤炭能源中转港的战略地位。

促进业态升级

尽管孔祥喜将配煤业务定义为创新性业务,但“配煤”一词本不新鲜。

配煤,指通过将不同类别、质量的单种煤筛选、破碎,按比例混合配入添加剂等过程,改变煤炭的理化指标和燃烧特性,发挥多种煤复合的优点并克服单煤种煤质的缺点。这是实现煤炭高效洁净生产的重要举措,更是激烈市场竞争中煤炭产业转型发展的重要战略。

据了解,随着煤炭产业步入调整期,目前晋煤集团、秦皇岛、大唐集团等煤炭、港口、电力企业均涉足

配煤业务,但工艺设备、在线监测、配煤工艺等因素仍困扰着配煤质量提升。

发展配煤不仅是公司发展需要,更是生存必然。”芜湖港裕溪口分公司经理张孟邻介绍,受海煤进江、铁路运力增强、进口煤价格挤压等因素影响,近年来长江四大煤港“三口一枝”煤炭到港和发运量都有不同程度的萎缩,去年平均降幅超20%,裕溪口仅靠传统的煤炭堆存和中转业务已难以为继。

据悉,芜湖港现已建成国内先进的配煤中心和一流的煤炭检测中心,解决了配煤质量、精度不稳定的问题。目前,芜湖港拥有自主知识产权的专家配煤系统,可以实现由元素检测系统自动生成最优配煤方案,同时增加回控模块,能在配煤过程中在线检测配煤结果,及时调整给煤系统运作。全流程计算机操作,最大程度减少煤炭损耗。

记者在芜湖港国家煤炭储备库的控制室看到,146个摄像头正严密观察着港口和配煤业务生产线,煤炭数量、煤质、堆场信息尽在掌握;工作人员远程控制配煤流程,从堆煤进场到取煤进仓、仓下输煤、江上返煤,生产线上所有操作、检测、监控均在储配煤中心中央控制室内实现。

现代化的装备和自动化的控制意味着高效率和低成本。据悉,较同

等规模煤炭港口,芜湖港配煤专家系统可减轻工人劳动强度和优化作业环境,减少近20%的人员需求;而与传统的储配煤中心相比,该系统共可以节省约30%电能。

转型“私人订制”

代客加工收取服务费用,是芜湖港去年试验性配煤业务的主要运营形式,2013年公司超额完成原定100万吨/年的配煤业务量,用户反馈良好。芜湖港董秘牛占奎介绍,经过一年的联调联试后,芜湖港储配煤系统已经具备正式规模化、市场化运营的条件,公司将选取理化指标较大的煤炭,自买自配自销精配煤,从煤炭价差、提供增值服务上获得更多利润,迅速推进配煤业务规模化经营。

据了解,芜湖港配煤技术和设备水平,目前可以达到依据每个锅炉的炉型要求和设计指标,制定最优配煤方案,达到煤炭燃烧最高热值的同时确保安全生产,真正实现“私人订制”。

孔祥喜介绍说,公司配煤业务将从“代工”模式,升级为采购、精配、销售、配送的一体化煤炭供应链服务,真正实现“私人订制”,提供个性化的配煤服务,丰富煤炭品种、建立能满足客户不同需求的“煤炭超市”。

据了解,与传统的粗煤燃烧直

接排放相比,配煤技术能够实现煤炭利用的清洁化和高效化,在同等规模的煤炭消耗条件下减少30%~50%二氧化硫等污染物的排放,减少有害气体排放。由于原煤成本约占火力电厂总成本的70%~80%,钢铁、水电等用煤大户如能接受订制化配煤提高燃烧效率,也可以明显降低煤炭成本。

因此,业内人士认为,无论环保效益、提高资源利用率,还是从企业经济效益来看,现代化的港口配煤业务都具有良好的发展前景。

事实上,回顾一年多的试验之路,芜湖港配煤推广之路并不轻松。一方面,市场对配煤质量、经销模式认可等尚需时日;另一方面则是,我国长期以来施行的煤炭价格双轨制和煤炭订货会,煤炭市场体系虽已基本建立,市场化进程仍任重道远,各行业原有煤炭购销体系中间环节存在的利益链条仍根深蒂固。

对此,孔祥喜坦言,针对关键行业如电力、石化等,芜湖港正努力从双方总部层面寻求“顶层设计”,力求选取一批管理精细、思路前瞻的企业,向其提供配煤订制服务,发展战略伙伴关系和示范性项目,以求形成以点带面、星火燎原之势。

此外,芜湖港近期公布的增发“补血”方案,也显示出公司进一步打造配煤业务的决心。1月11日,控股股东淮南矿业定增14亿元补充流动资金及偿债”的定增方案获得股东大会通过。

国内阀门业龙头纽威股份今上市

公司预计2013年度归属于母公司的净利润同比增长50%~70%

证券时报记者 张旭升

阀门龙头纽威股份(603699)将于今日在上交所挂牌上市,成为A股IPO重启后第一家挂牌上市公司。纽威股份本次发行8250万股,发行价格为17.66元/股,有效申购倍数为93.95倍,网上申购股份数23.25亿股,网下申购股份数2.62亿股,合计申购资金达457亿元。

作为国内阀门行业的龙头企业

纽威股份在规模、技术水平、品牌知名度等方面均处于行业领先地位,在业内具有相当的影响力和核心竞争能力。

公司是全球领先、国内综合实力最强的全套工业阀门解决方案供应商,目前已形成以闸阀、球阀、截止阀、止回阀、蝶阀、调节阀、安全阀、核电机组及井口设备为主的九大产品系列,广泛应用于石油、天然气、炼油、化工、船舶、电厂以及长输管线

等工业领域。2006年至2012年,公司阀门产品销售收入一直保持行业第一的地位。纽威股份是取得国际石油、化工行业认证许可最多的阀门企业,与众多大型跨国企业集团建立起长期合作关系,建立了具有影响力的“纽威”自主品牌。

公司多年来致力于阀门产品技术的自主创新和发展,经过长期的科研积累,公司及子公司现已拥有60余项专利技术,其中有7项产品

被评为高新技术产品。

纽威股份盈利能力持续增长,2010年~2012年度实现净利润分别为1.06亿元、1.88亿元、2.92亿元,年均复合增长率高达66%。公司预计2013年度归属于母公司的净利润较2012年度增长50%~70%,有望保持高速增长。

纽威股份70%以上的产品最终应用于石油化工、油气管道等石油天然气相关行业,是国内唯一的获得全球10大石油公司批准或成

为其战略供应商的阀门制造商。未来几年,全球石油天然气领域投资的稳定增长为公司业绩提供了坚实的基础。此外,公司也在向核电等领域扩展,这些新领域的阀门需求增速较快,是未来公司业绩弹性所在。

上海证券分析师赵冰和潘贻立认为,预计2013年~2015年公司分别实现每股收益0.57元、0.63元和0.68元,上市6个月内的估值区间为19.97元~23.96元。

生猪市场半月来价格骤跌

证券时报记者 张昊昱

距离春节不到半个月,但生猪市场依然没有感受到节前的氛围,价格出现大跌。

据中国生猪预警网监测,昨日全国出栏瘦肉型生猪均价为13.09元/公斤,较去年同期17.5元/公斤跌25%;猪肉价格为21.81元/公斤,较去年同期26.27元/公斤下跌17%。

尽管相比此前两周的暴跌,昨日生猪价格有所企稳,但整体来看市场仍弱势运行。据了解,自去年12月下旬以来,受供求关系失衡影响,国内生猪价格持续回落,1月份至今国内猪价继续大幅下挫,毛猪出栏价格累计跌幅超过1成。目前,国内毛猪出栏价格大多破7元,东北地区的猪价则在6元/公斤的关口徘徊,并且猪粮比也即将进入蓝色预警区间。

去年的生猪市场较为反常,淡季的时候涨,旺季到了反而跌了。”布瑞克农业咨询分析师林国发对记者表示。据了解,在去年6月发生禽流感事件后,鸡肉等禽类肉品一度无人问津,猪肉成为替代品。这使得猪价在原本属于淡季的二季度不降反升,并平稳上涨至三季度。

不少养殖户看到二季度猪肉行情向好,又有年底节前猪价必涨

的惯性思维,因此在二季度末到三季度期间增加了补栏。没想到,年底需求却较往年疲软。”林国发表示,仔猪出栏时间一般在4~6个月,由此推算,去年二季度末补栏的仔猪近期正处于密集出栏期,造成供给超过需求,由此导致市场价格下跌。

据一位业内人士透露,此次猪价突然下跌,是因为大量供给恰好遇到需求疲软。在普通居民消费基

本稳定的情况下,需求端的最大变量来自肉类加工企业采购量的减少。该人士表示,以往肉类企业都会在年底采购大量猪肉制肉制品,高端肉制品原来都是用来送礼的,但今年显然送的人少了。”

中国生猪预警网预计,由于今冬生猪出栏数量的大幅增长和肉品消费疲弱形成鲜明反差,加之社会肉品库存充裕,因此短期国内生猪市场仍将处于寒冬行情中。

船舶行业加快复苏,中国重工一马当先

2013年是世界新船订单反转之年,世界新船订单创年内新高,中国造船份额继续第一。业内人士认为,船舶行业已经进入复苏通道。

新船订单量价齐升, 船舶行业加快复苏

按照克拉克松的统计数据,12月世界新船订单成交227艘,1897.78万载重吨,同比增长145.12%,单月成交量创下年内新高。2013年累计,全球新船订单成交2206艘,同比增长53.19%,成交14476.86万载重吨,同比增长165.5%,复苏趋势明显;从市场竞争角度看,我国份额继续第一。2013年中国、韩国和

日本分别承接订单6884、4419和2260万载重吨,同比增长232%、185%和47%,世界份额分别为47.55%、30.52%和15.61%,同比提高9.5、2.12和-12.65个百分点。

在新船成交量大幅提升的同时,船舶价格指数也开始走出低谷。自2013年下半年开始,三大主流船型价格明显回升,业内专家认为船舶行业已经进入复苏通道。1月15日,上海船舶价格指数较去年同期上涨了12.39%,国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数、内河散货船价综合指数等船价指数较去年同期分别上涨了8.95%、24.77%、28.80%和5.36%。