

毛利率波动过大,多次因环保问题被罚,我国首个民营 LNG 接收站运营商——

# 九丰能源“带伤”登陆资本市场

■本报记者 李玲

## 核心阅读

九丰能源此次登陆资本市场,计划募集约 26.77 亿元,主要用于购买 2 艘 LNG 运输船。但其盈利能力明显受到毛利率波动较大,环保和安全生产风险等问题影响。

历时两年多,江西九丰能源股份有限公司(下称“九丰能源”)近日终于迎来“高光”时刻。

日前,中国证监会发布消息称,已按照法定程序核准了九丰能源的首发申请,该企业及其承销商将分别与交易所协商确定发行日程,并陆续刊登招股文件。4月30日,九丰能源披露了《首次公开发行股票发行安排及初步询价公告》《首次公开发行股票招股意向书》等文件。

作为我国首个民营液化天然气(LNG)接收站运营商,九丰能源是国内专注于燃气产业中游及终端领域的大型清洁能源综合服务提供商,主要经营产品包括液化石油气(LPG)、液化天然气(LNG)等清洁能源。此次登陆资本市场,九丰能源将募集约 26.77 亿元,其中 21.27 亿元将用于购建 2 艘 LNG 运输船。若顺利实施,九丰能源在产业链上中下游的业务布局将更进一步。

## 募资超 20 亿元布局全物流通道

根据九丰能源最新公布的招股意向书,本次拟发行 8296.9866 万股,占发行后总股本的 18.73%,拟募集资金约 26.77 亿元。其中,21.27 亿元用于购建 2 艘 LNG 运输船,5.5 亿元用于补充流动资金以及偿还银行贷款。

公开信息显示,九丰能源是我国 LPG、LNG 行业的重要参与者,在华南地区拥有突出的行业地位。以 2020 年 LPG 进口量计算,是我国第四大、华南地区第一大 LPG 进口商。

截至 2020 年末,九丰能源总资产为 43.5 亿元,负债 16.6 亿元,净资产达 26.9 亿元。核心资产为用于进口 LPG、LNG 等的一座 5 万吨级综合码头、14.4 万立方米 LPG 储罐以及 16 万立方米 LNG 储罐,其中 LNG 储备设施被《广东省能源发展“十二五”规划》列为天然气应急调峰和储气设施重点建设项目。

“为向客户提供高纯度的优质清洁能源,公司选择的货源地主要为东南亚、中东及非洲等优质海外气源产地,采购后需通过远洋运输船舶运输到东莞立沙岛综合能源基地。”九丰能源称,“远洋物流运输能力是保障公司货源采购,为下游客户提供稳定供应的重要影响因素,目前公司运输船只大量采用租用形式,而国际航运市场波动较为频繁,公司迫切需要拓展远洋物流运输能力,形成‘远洋船队+仓储基地+码头岸线’的全物流通道布局。”

据悉,2018 年 7 月 9 日,九丰能源曾与中国船舶工业集团有限公司和江南造船(集团)有限责任公司签订了 2 份船舶建造合同,船型为目前公司码头适航的中型 LNG 运输船,吨位约为 3.53 万吨/艘,使用计划为完全替代公司目前在租赁的 2 艘中型 LNG 运输船用于货物采购。

## 毛利率波动较大影响盈利能力

九丰能源盈利能力如何?

资料显示,九丰能源主要经营产品包括 LPG、LNG 等清洁能源以及甲醇、二甲醚等化工产品,主要应用于燃气发电、工业燃料、城镇燃气、汽车燃料、化工原料等领域。

2018—2020 年,九丰能源分别实现营业收入 114.9 亿元、100.2 亿元、89.1 亿元,其中来自 LPG、LNG 产品的销售收入占比分别为 96.2%、95.88%、95.35%,是其主要的营收来源,分别实现净利润 1.84 亿元、3.72 亿元、7.73 亿元。

就经营模式来看,九丰能源采购的 LNG、LPG 主要来源于国际市场,采购定

价主要挂钩国际市场指数,销售则主要是面向国内客户,价格受市场影响较大。

Wind 数据显示,2018 年 1 月至 2021 年 1 月期间,全国 LPG 市场价格波动较大,最低不到 2500 元/吨,最高则接近 5000 元/吨;LNG 销售市场价格最低不到 2500 元/吨,最高则近 5500 元/吨,差距均高达 1 倍之多。

相应地,九丰能源销售收入也呈现一定波动。2018—2020 年,LPG 销售收入分别为 62.84 亿元、56.86 亿元、47.6 亿元,后两年分别比上年同比下降 9.51%、16.28%;LNG 销售收入分别为 46.4 亿元、38.19 亿元、36.66 亿元,后两年分别

比上年同比下降 17.74%、4.01%。

这也导致了九丰能源毛利率波动较大,且对比前几年销售毛利率,九丰能源近几年毛利率有所下降。2016—2019 年,LNG 销售业务毛利率分别为 24.09%、18.68%、12.71%、16.69%;LPG 销售业务毛利率分别为 8.62%、7.08%、4.35%、4.59%。2020 年,LNG、LPG 毛利率有所上升,分别为 21.56%、8.50%。

九丰能源称,公司产品的销售价格和采购价格随境内外市场行情波动。若上下游环节出现不利变化,公司将面临经营产品的毛利空间缩小使公司盈利能力下降的风险。

## 环保及安全问题频现

值得注意的是,九丰能源主营的 LPG、LNG 业务均为危险化学品,相关安全、环保管理规定较为严格。

记者发现,2015 年以来,九丰能源就牵涉多起环保处罚。

2015 年 12 月 22 日,与九丰能源相关的广九燃气塘口加气站建设的汽车加气站项目,因未及时办理配套建设的环境保护设施竣工验收,被广州市黄埔区环保局作出行政处罚,责令该加气站停止从事汽车加气站项目的使用,并罚款 1 万元。

2016 年 9 月,九丰能源子公司东莞市九

丰能源有限公司,因在立沙岛综合能源基地增加 3000 立方米压力球罐、2KW/h 发电机、装车台、30m 地面火炬等设备未及时履行环保部门审批手续及环境保护设施未经验收合格即投入使用,被东莞市环境保护局处以 3 万元的行政处罚。

九丰能源在招股说明书中指出,下属公司广九燃气曾经营服务广大城镇居民的瓶装 LPG 零售业务,经营网点较多,由于一线操作人员操作不当等原因,导致九丰能源在 2016 年—2017 年间,发生较多违反《广州市燃气管理办

法》规定的情形。

据悉,为降低管理风险等,2018 年,九丰能源陆续以转让、关闭或注销等方式处置了广九燃气名下储灌站等经营网点。

“为了确保安全生产,公司建立了用于预防、监控、预警和减轻安全风险的完备体系,并制定了安全管理制度和操作规程。但若公司在生产管理方面不能保持良好的安全运行状况,将不能完全排除发生安全事故的风险。一旦发生安全事故,公司的正常生产经营活动将受到重大不利影响。”九丰能源称。



图片新闻

## 中石化石脑油储罐在南京投用

日前,扬子石化新建的总罐容为 20 万立方米的石脑油储罐项目成功投用,不仅为中石化南京乙烯装置安安稳稳长满运行提供了有力的原料保障,也为中石化长江沿线企业提供了油库储备支持,对促进江苏地方经济发展具有重要的社会效益。图为石脑油储罐投用现场。

李维 陶炎/图文

## 言论

### 整治黑加油站要出实拳

■别凡

近日,河南濮阳、新乡、安阳,河北邯郸,山东菏泽、济宁、泰安、聊城联合签订了《豫鲁冀三省八市规范成品油市场打击黑加油站点协作联席会议协议书》,三省八市协同打击黑加油站点、开展跨省联防联控的全国首个成品油市场治理跨区域合作机制正式形成,再次将黑加油站治理的话题推到台前。

说起黑加油站,似乎总是与“死灰复燃”“屡禁不止”一类词语相关。它们投入小、技术门槛低、收益高,不法分子购置一两个一千升左右的塑料罐加上一台小加油机即可“开业”,通常开设在隐蔽偏僻处不易被发现。还常常通过赊销、送油上门、沿路兜售、应约卖油等方式揽客。对于劣迹斑斑的黑加油站,相关部门长期保持高压政策,但却总是“野火烧不尽,春风吹又生”。

黑加油站的危害自不必多说,其各类设施多不符合安全要求,工作人员多是无证上岗,没有经过正规安全培训,埋下安全隐患;油品质量参差不齐,以次充好,对车辆发动机损伤较大;极少按规定安装油气回收装置,导致劣质油品在储存、装卸、加油过程中尾气任意排放,造成环境污染。

然而,相关部门持续打击黑加油站,为何却年年打,年年有?

一方面,黑加油站之所以能够大量存在,或在被取缔后“死而复生”,与成品油无序流入市场关系很大。根据相关规定,从油库中提油进行油品交易的企业,必须有成品油经营许可,否则,成品油批发企业不得向不具有成品油经营资格的企业销售用于经营的成品油。但在很多地炼企业集中的地区,一些管理不规范的油库,难免存在“不看资质看钞票”的见利忘义者,给黑加油站的生存提供了“温床”。

另一方面,在对黑加油站的治理中,“运动式”的监管多,“常态化”的监管少,严打“一阵风”,当时可能有效,但却很难有持续性效果,稍有松懈,不法分子便在利益驱使下再次铤而走险。而部分地方政府监管不力,也是黑加油站难以根除的重要原因,2019 年,上海市就曾因有关部门对黑加油站打击取缔工作重视不够、推动不力,导致黑加油站点在一些柴油货车集中营运区域内普遍存在,大量不合格柴油充斥市场而被中央第一生态环保督察组点名通报。更有甚者,部分地方管理部门个别人员充当黑加油站“保护伞”,严打期间通风报信,让黑加油站有了“打游击”的资本。

可见,有效取缔黑加油站还需进一步强化监管。不仅要将有监管办法真正落到实处,改变“运动式”监管模式,推动监管执法常态化,还要从黑加油站的全产业链上加强管理,切断“黑油源”,破除“保护伞”,让黑加油站失去存在基础。

另一方面,建设正规加油站手续复杂,部分偏远山区、乡镇没有正规加油站,也给“黑加油站”提供了市场。因此,合理规划,完善正规加油站布局,方便偏远地区群众就近加油,也是压缩黑加油站市场的重要措施。

交通用能升级是大气污染治理与减排的重要一极,重型柴油车国六排放标准即将于 7 月 1 日起全面实施。劣质成品油与黑加油站长期共生,极有可能成为交通用能升级的“绊脚石”。推动交通领域清洁低碳转型,维护成品油市场有序健康运行,让黑加油站不再是“打不死的小强”必须出重拳、见实效。

## 交通运输部:今年年底前建成长江干线 7 座 LNG 加注站

本报讯 交通运输部等部委近期部署建立健全长江经济带船舶和港口污染防治长效机制,其中对加快岸电及清洁能源推广使用提出要求。交通运输部新闻发言人孙文剑介绍,刚刚实施的《长江保护法》对推动长江流域绿色发展提出了明确要求。进一步加大船舶靠港使用岸电对打好污染防治攻坚战、打赢蓝天保卫战、推动绿色交通发展等意义重大。下一步交通运输部将重点在两方面发力:一是加快推进

岸电使用,二是积极推进船舶应用 LNG(液化天然气)。

在积极推进船舶应用 LNG 方面,船舶采用 LNG 动力,能够大幅降低氮氧化物、硫氧化物等船舶大气污染物和二氧化碳的排放,对于推动水运业高质量发展,助力交通运输行业碳达峰、碳中和目标的实现具有积极意义。在去年长江经济带船舶和港口污染突出问题专项整治成果的基础上,今年交通

运输部将持续推进船舶使用 LNG 相关工作。一是指导督促长江干线的 7 座 LNG 加注站加快建设,确保今年年底前建成并基本具备运营条件,尽早形成沿江 LNG 船舶加注体系。二是充分发挥招商局集团、中海油集团等央企作用,推动 LNG 动力船舶发展,引导相关企业加强合作,推动建立稳定的 LNG 供应保障机制,促进船舶 LNG 加注站可持续运营。

(唐颖)