

互聯網科技股沽壓再現



股市大勢

葉尚志

第一上海首席策略師

港股連跌兩日後，出現先衝高後回壓的走勢，未能扭轉總體調整格局行情發展。恒指漲了40多點，仍受制於10日線28,590點以下來收盤。資金入市積極性依然疲弱，大市成交量又再縮降至不足1,500億元，要注意現時盤面承接力仍處於相對脆弱狀態，而28,300點依然是目前的好淡分水線，宜繼續注視能否守穩其上。



恒指先衝高後回壓，在盤中曾一度上升424點，高見28,877點，香港防疫措施有望逐步放寬，消息曾刺激本地股集體炒上，但是到了午盤，互聯網科技股的沽壓出現加劇，對市場氣氛帶來打擊，其中，美團(3690)下跌逾7%，是跌幅最大的指數股。

A股跌穿3400關

恒指收盤報28,497點，上升43點或0.15%。國指收盤報10,850點，下跌24點或0.22%。另外，港股主板成交金額又再縮降至1,428億多元，仍處近期偏低水平，而沽空金額175.4億元，沽空比例12.28%。至於升跌股數比例是782:874，日內漲幅超過10%

的股票有35隻，而日內跌幅超過10%的股票有26隻。

目前，港股仍處於反覆整理的行情階段，但總體未能擺脫調整格局運行發展。隨着內地通脹有抬頭跡象，加上貨幣供應增速出現放慢，市場擔心內地政策面有收緊傾向，相信是觸發內地、香港股市近日同步走軟的原因。

A股方面，上綜指走了一波三連跌，再跌了0.48%至3,396點收盤，是月內首次失守3,400點關口。至於港股方面，恒指的好淡分水線仍見於28,300點，不容有失，否則在過去一周形成的階段性穩定期將會受到破壞，盤面弱勢有再次出現加劇的機會。

美團或續向下探底

盤面上，互聯網科技股的沽壓又再浮現，其中，美團的跌勢來得相對明顯，跌了7.44%至276元收盤，並且在盤中創出年內新低274.2元。市場傳出美團主要股東有計劃配股的部署，加上市監局對平台經濟的監管依然是不明朗，相信令到美團股價受壓的原因，不排除股價進一步向下探底的機會，而250元會是重要技術支撐關口。

另一方面，在上周已遭到大股東配股的騰訊(0700)，股價仍在延續盤整弱勢，下跌0.89%至608元收盤，宜繼續注意配股價595元的支撐力。



中燃氣加快發展新能源



中國燃氣(0384)加快發展新能源步伐，夥拍中海油(0883)拓展加氣站建設項目，又與中石化(0386)合作擴大天然氣業務，前景看好。

集團近期動作多多，昨天公布與中海油旗下氣電集團訂立合作框架協議，將開展的合作項目包括撬裝天然氣製氫；加氣站建設及安全評估、高壓氣氣儲存和加注設備、加氣站改建及擴建加氣設計等項目。

中國燃氣上月與中石化訂立戰略合作框架協議，藉着中石化在天然氣和液化石油氣(LPG)上游資源供應、液化天然氣(LNG)接收站、加油站/加氣站銷售網絡的優勢，結合集團在天然氣及LNG中下游遍布全國的分銷網絡，着眼於全國市場，在天然氣及LPG資源採購、終端燃氣業務、油氣站/充電樁、交通能源等業務進行

全方位戰略合作。

去年，該公司天然氣總銷售量按年增長8.4%，至128.3億立方米，其中通過零售業務銷售的天然氣總量按年升10.5%，至76億立方米。城市燃氣項目可接駁居民用戶4,578.5萬戶，按年增長4%；新接駁居民用戶283萬戶，按年跌3.5%。管道燃氣項目共636個，按年增加54個。

主席近月多次增持

由於政府對燃氣價格實施順價機制，因此內地燃氣商的利潤增長依賴售氣量的提升。在行業整合下，數家最大的城市燃氣商都透過併購擴充客戶基礎。根據彭博對4家燃氣商新增用戶預測，居首位的中國燃氣將新增約550萬用戶，遠超排第二位的華潤燃氣(1193)增約300萬用戶，意味



中國燃氣的售氣量可望隨着用戶基礎擴大而增加，支持收入上升。

集團主席劉明康近月來多次在市場上以每股27至28元增持股份，反映對前景充滿信心。股價昨天收報33.5元，升5.85%，已突破過去2年徘徊區頂部(32.7元)，14天RSI處於67.3水平，後市有力再升，可於32元買入，上望38元，跌穿28元則止蝕。

強美元下新興市場

近段時間，美元有走強的跡象。要了解哪個國家會比較容易受到美元升值所影響，可以留意以下三點：第一，出入口情況。如再加上盈利匯款等，可被統稱為經常賬。如果一個國家經常賬長期出現赤字，很大機會代表外幣入不敷支，投資者需要加倍留心。第二，外幣債務情況。如果一個國家外幣債太多，當環球資金缺短時，便不一定能把現有債務再融資，繼而容易增大違約風險。第三，現有外匯儲備。如果國家有足夠外匯儲備，最低限度能抵擋一時三刻的國際流動性緊張情況，減低違約風險。

東南亞外債不高

如果從經常賬角度來看，在東亞和南亞的新興市場國家中，有兩個國家較長時間出現赤字，分別是印尼和印度。可幸的是這兩國整體外幣債的水平都不太高。截至2020年第一季，印尼和印度的外幣債分別只有兩國GDP的23.1%和12.5%，而主要新興國家平均數字大約為40%。

假如新興市場再因美元升值而出現問題，應該不會來自於東亞，反而更有可能發生在阿根廷、巴西、智利、南非和土耳其等國。這些國家通常長時間受經常賬赤字影響，或者是外幣負債偏高，更有可能是兩者均有。這一點投資者值得留意。

(逢周三刊出)

有更改恕不另行通知。



投資TIPS

行健資產管理有限公司

把輕鐵邊緣化

關於輕鐵的存廢，辯論多年，似乎各方已有大概的看法：

其一，輕鐵落後於時代，而且連年虧損。首先是效率低，每卡車只載客240人，兩輛巴士已超過這數目。輕鐵大多單卡行駛，速度緩慢，停站多，站距超短，它現在的運輸功能，可能取代了通車前的單車，只適合區內居民的慢活起居生活。

路軌佔三成土地

其二，佔據過多土地，其路軌約佔區內主副幹線三成土地，與其他高效率交通工具爭用路面，阻礙巴士、小巴的大幅增加和高效營運。

至於怎樣處理這頭無效率的大笨象，雖然有廢除的聲音，政府缺乏魄力另置新交通網，原因不難理解。可以想像，一廢一置，非十年不成事，期間一定民怨載道，高官取態是：If not broken, why fix it?

另外，區內民眾住村屋、丁屋，幾十年習慣，行幾分鐘坐輕鐵幾個站，落車去飲茶買餅再沿線回家，鳴禽唱韻，園桂流馨，你說取消輕鐵，反對！

更且，選票攸關，區內議員一定不會支持廢輕鐵，新界西直選議員更加會反對，政府憑什麼迎難而上？

當今政府策略，只能夠將輕鐵邊緣化。建洪水橋新區，新增運輸選項是自動捷運、現代化電車、環保巴士，不會擴建輕鐵。等到區內人也嫌輕鐵阻街，時候就到了。

(逢周三刊出)

(likimho1961@gmail.com)

城市發展視角

李劍豪