



美元昨日攀升至20年高位，市場對全球經濟增長放緩及利率上升憂慮升溫，指標10年期美債收益率自2018年11月以來首次升至3.18%。

料美今年再加息2厘

美國4月份非農就業人數增長40.6萬，高於市場預期，但增幅仍為八個月低位，而上月失業率報3.6%，較預期高0.1個百分點。在當前的加息周期中，料美息將在2023



市場對中國和歐洲經濟增長放緩擔憂持續升溫，避險資金續流入美元。此外，在美國實際收益率保持漲勢的情景下，帶動10年期國債收益率維持於3%水平上方，明顯利好美元。短期內，鑑於投資者相繼分別為6月和7月可能加息50個基點進行定價，估計目前美元第二季度已經見頂的看法仍言之尚早。

此外，央行分歧依然是重點的交易主題。美聯儲上周公布議息會結果之後，全球主要央行繼續加快升息腳

十年期美債息升破3%

年中期達到3.5%左右。

不過，美聯儲加息周期的步伐遠遠大於英國央行和歐洲央行。貨幣市場預計美國將在今年剩餘時間再加息200個基點，使指標利率達至近3%；料歐洲央行將加息92個基點，使其指標存款利率進入正值區間。

歐元兌美元走勢，技術圖表可見，RSI及隨機指數正自超賣區域出現回升，而在4月尾觸底至1.047美元的五年低位之後，似乎有築底跡象，料歐元可能在短期稍作回穩。

以自2月起始的累計跌幅計算，23.6%及50%的反彈幅度看至1.071美元及1.086美元，擴展至50%及61.8%則為1.098美元及1.11美元水平。至於當前較近支撐將繼續參考1.047美元，進一步支撐預估在2017年1月低位1.0339美元。

至於美元兌加元，當前支撐預估在100天平均線1.268加元及250天平均線1.258加元。

王灝庭 華僑永亨銀行經濟師

美元第二季難言見頂

步，其中，英倫銀行一如預期宣布加息25基點至1%，並於今年9月開始着手處理出售200億英鎊的公司債計劃，惟實際時間表有待公布。

英央行立場轉鴿

不過，值得注意的是，英國央行透露隨着俄烏衝突推高能源價格，對家庭實際收入和經濟增長帶來負面影響，不排除未來幾個月放緩升息步伐。鑑於英國央行立場明顯轉鴿，這加上早前市場高估年內

加息次數，英鎊兌美元於會議結果公布後應聲向下，見2020年6月以來新低。另外，受通脹壓力加劇及貨幣疲弱因素影響，波蘭央行宣布連續第八次加息，將參考利率提高75基點至5.25%。

反觀美元，在美聯儲收緊貨幣政策進程相對領跑其他央行的背景下，料續為美元帶來支持。

其他方面，OPEC+保持6月小幅增產43.2萬桶的決定，維持去年協議增產步伐。

港股利淡因素未散

受外圍氣氛拖累，港股難以獨善其身，恒指連日受制於20天線，即3月尾至4月初小雙頂的頸線位置，意味大市只能於19,800點至21,100點的橫行區間上落。需要留意該約一千三百點的波幅，只是基於技術走勢的量度跌幅，實際上要思考指數下試52周低位，即18,235點的機會有多大，並評估導致3月跌市利淡因素是否已消散。

首先，俄烏局勢偏向緊張，歐盟漸進式禁止俄羅斯石油入口，能源危機未解除；第二，中國經濟表現欠佳，官方目標加大基建及房地產投資支持經濟，但在疫情下尚未見成效，「五一黃金周」期間，多個重點監測城市新建商品住宅成交面積按年跌近五成，令市場失望。

人幣弱勢憂走資

第三，中美關係未見改善，雖然內地與美國審計部門商討進展良好，惟美國SEC再將88家中概股列入預定除牌名單，當中包括科網巨頭如京東集團(9618)等，令整體名單增至128家，投資氣氛亦每況愈下；第四，市場對美元走勢預期偏強，美元指數DXY突破104關口，為2022年12月以來首次，人民幣下跌引起走資隱憂。最後，內地疫情持續，但動態清零總方針，或限制經濟活動復甦力度。

綜合以上提及的因素並無明顯改善，指數下試低位機會仍然較大，投資者如想趁機撈底，需先了解局勢有否出現逆轉。



中交建發展勢頭佳

中國交通建設(1800)為中國領先的交通基建企業。2022年首季，集團新簽合同額為4,306.9億元(人民幣，下同)，按年增4.9%；期內盈利增17.7%至50.9億元。

中央加強交通、能源、水利等網絡型基礎設施建設，以及加強信息、科技、物流等產業升級基礎設施建設，為實體經濟提供更有力支持，預期基礎設施建設領域投資仍將保持增長。從境外看，海外發展中國家基建需求持續增大，料集團均可以受惠。

具有領先地位

此外，中交建通過旗下附屬三航局，與中交產投等投資方共同組建合資公司中交海上風電。集團方(即三航局)出資9.25億元，佔合資公司註冊資本總額的37%。合資公司經營範圍包括海上風電運維、海上風電裝備投資。全球風電場建設已呈現從陸地向近海發展的趨勢，而集團方在海上施工、基礎及風機設備檢測、後期運維服務等業務領域具有領先地位。是次組建合資將有助統籌集團內部海上風電相關各項資源，強化產業協同，構建海上風電行業品牌與競爭力。

市場預期中交建2022年賺204.8億元，按年增13.9%。以過去五年市盈率均值4.1倍及2022年預測每股盈利1.18港元作估算，推算目標價為5港元，較現價有約11%潛在升幅。(筆者及關連人士未持有所推介證券任何及相關權益。)

比亞迪產銷逆勢升

受地緣政治衝突影響，新能源汽車行業面臨「缺芯少鋰」。加上內地4月疫情爆發，全國多地汽車零部件企業停產、停運，嚴重影響車企生產和交付節奏。多家新造車企業4月交付均呈現負增長，但比亞迪股份(1211)仍逆勢大漲。

比亞迪上月汽車產量10.7萬輛，按年增136.16%，今年以來累計產量399,643輛，增160.02%；汽車銷量106,042輛，增134.43%。年初迄今，累計銷量397,420輛，增166.05%。其中，新能源乘用車(PEV)銷量同比增長321%，達10.5萬輛；新能源純電動車(BEV)銷量5.7萬輛，增256%。不過，上月燃油汽車產銷均為零。

布局緩解供應鏈壓力

集團上月產銷均佳，主要受益在動力電池、半導體等領域的布局，有效緩解供應鏈層面壓力。同時，在近期油價上漲，集團在電池、電機、電控均有獨立成熟的產業鏈，使集團混動車型得以發力。

4月，集團插電式混合動力車型(PHEV)銷量4.8萬輛，同比增長439%；本年累計銷量18.96萬輛，同比暴漲699.91%；進一步凸顯其成本優勢。看好集團進一步加速在純電與混動車型的布局，推動銷量有望持續超預期增長。

(筆者為證監會持牌人士及未持有上述股份)



中生製藥前景好

中國生物製藥(1177)去年賺146.08億元(人民幣，下同)，同比升4.27倍，主要是聯營公司利潤136.3億元作出巨大貢獻。

集團於2020年斥5.15億美元，購入北京科興中維生物技術的15.03%股權，並研製成功滅活型新冠疫苗，是中國為數不多能規模化生產此類疫苗的企業之一。

至於中生製藥核心業務，去年整體收入268.6億元，同比增長13.6%，比以生產為主的銷售成本53.3億元所增2.8%，多出10.8個百分點，毛利率高達80.22%，乃受惠西藥及生物藥收入262.3億元，增13.9%，分部溢利52.34億元，升8%，扭轉2020年分別減少2.54%和17.26%之況。

專利授權增至929項

中生製藥旗下多個藥物有不錯發展和回報，包括原有抗腫瘤用藥收入增21%；心腦血管用藥收入增長37.1%；新興的呼吸系統用藥收入增43%。

此外，集團研發所涉費用保持較快，同比增長69.67%，而新產品銷售佔總收入比重高達45.1%，比上年的38.1%大幅提升7個百分點；創新產品銷售佔總收入比重63.5%。

製藥企業與科技企業同樣需要研發新產品，新藥取得專利權益，回報相當可觀，中生製藥去年末時專利授權增至929項。(筆者為證監會持牌人士，未持有上述股份)