

港股挑戰三萬關 還看成交額

香港股市上周二跌三升，先是低見恒指二八二九九，然後掉頭彈升，高見二九三〇五，高低指數相差逾千點，收市報二九二八八，較前周升四八七點，是連跌三周後的首周強力回升。



我頭牌說的「強力回升」，無花無假，因為三周下滑共抹去三二三點，而上周之升，已將失地完全收復，還有一六四點的進賬，可見此為有實力具意義的突破。

現指數二九二八八，已是四月二十九日收二九三〇三點之後最高指數。換言之，恒指為兩個月來最高水平，值得注意者，四月二十九日收市二九三〇三與當日高點二九四〇五形成一個阻力區，如果能打破，則下一個阻力在三月十八日見過的高點二九五九六。還有一個高點見於三月三日，為收市二九八八〇及中段高點二九九一二，這也是通往三〇〇〇〇點大關的最後堡壘。

自然，若現時揣測可一舉升上三〇〇〇〇水平，是過分樂觀一些，原因是大市的成交額仍只是千四至千五億元水平而已，必需有二千億元的能量，才有望挑戰三〇〇〇〇點大關。例如今年二月及三月，每日成交都在二千億元以上，最高的一日是三



千二百億元。

經過上周的成功逆襲，大市已由向下尋底轉而往上探頂，但升降韻律仍未有改善，五周為：升跌跌跌升，十周為：升跌跌升升跌跌跌升，六跌四升，均處弱勢，這說明大市轉升，還得更多的時日磨練，不大似「一飛沖天」的格局。所以短期而



◀新經濟股繼續成為台柱，阿里巴巴及美團，預料會續有表現。

相應入市的新資金仍不會太多。新經濟股繼續成為台柱，阿里巴巴 (09988)、美團 (03690) 是兩大大明星股，料會續有表現。

越秀服務 (06626) 幾經折騰終於上市，且看能否追得上其他物管股的表現了。該股以下限四元八角八仙定價，應有吸引。

美團 (03690) 港交所 (00388) 中銀航空租賃 (02588)

心水股

中電信上調派息比率 2.5元分注入

集股淘子石

中電信 (00728) 上周公布調整派息政策，派息比率由2020年度約40%，計劃提高至今年的60%；完成A股發行後，派息比率在3年內進一步提高至超過70%。投資者若果不求賺價，但求收息，中電信應該是可選的收息股。就今次派息政策改動，高盛發表報告指出，假設中電信2021年至2023年派息比率能夠達到60%、63%及67%，及按照公布派息政策前的收市價2.33元計，股息率將會有9.2厘、10厘、10.7厘。

當然，「賺息輸價」是股票投資

最大陷阱之一；中電信現價處於過去10年低位；換言之，未計股息收益，無論在過去10年任何時間買入中電信股份，投資者都要蝕價；計及股息收益的話，賬面利潤未必太多。然而，中電信上周股價忽然發威，全周合共上漲26%。

中電信上周與分析員接觸，富瑞引述中電信管理層稱，得益於流動電訊業務恢復、工業互聯網業務貢獻，在未來5年服務收入會有雙位數增長；2020年服務收入增長4.5%，今年首季收入增長8.6%。

內地電訊商5月份收入按年上升7.1%，增幅是2018年1月以來第二

高；今年首5個月收入增長6.7%，高於2020年同期的3.6%。值得注意一個亮點：電訊商的新興業務（主要為工業互聯網業務）收入累升26%，而5月份流動數據量增幅達42%。至於中電信最新經營數據，中電信5月份流動數據量增加40%，每月每戶流動數據使用量增加36%至14GB。

筆者上期討論內銀股可以作為收息工具，本周推介中電信。儘管上周股價累積相當大漲幅，但中電信現價估值依然低沉。中電信上周五收報2.95元，筆者建議待股價回調至2.5元水平，再考慮定時定量分注吸納，視作另類債券，換取不俗股息收益。

海外拓展提速 快手上望300元

大行報告

摩根士丹利發表報告表示，快手 (01024) 近日公布旗下全球月活躍用戶 (MAU) 達到10億，對此並不感到意外，因公司截至今年首季止已達9.5億用戶、至4

月已近10億戶，相信是來自海外業務所推動；該行估計快手至2021年年底海外活躍用戶將會升至2.5億，對比4月為1.5億海外用戶。

該行指，快手旗下海外業務持續推動全球月活躍用戶，特別是拉丁美

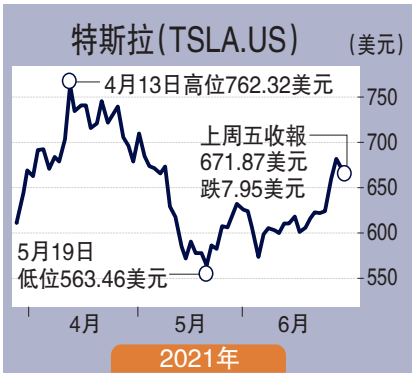
州（主要為巴西）、東南亞（主要為印尼）及中東地區。該行同時關注快手旗下海外業務拓展，會否對其每股盈利預測有下調壓力。而大摩維持快手「增持」評級及目標價300元。

特斯拉的野心：產業一條龍

進退有據

6月26日，特斯拉 (TSLA.US) 召回28.6萬輛Model 3及Model Y電動汽車。但早前宣布的電車銷售，根據中國乘用車市場訊息聯席會日前公布，特斯拉5月中國製汽車銷量為33463輛，優於4月，稍微減緩特斯拉在中國吸引力下滑的隱憂。不知消費者對特斯拉未來信心會否因這次而消減，但早前在中國全體媒體輿論夾擊之下，特斯拉仍能保持這樣的銷售，證明其產品確實有一定實力。

是次召回範圍內的車輛由於主動巡航控制系統問題，易造成駕駛員在以下情形誤激活主動巡航功能，存在安全隱患。但說實話，即使未來電動車的質量走向同質化，特斯拉的降價策略還是有一定吸引力。自從特斯拉在上海建立超級工廠後，加上一輪輪撩撥人心的降價，特斯拉真正成為國內地區風靡的純電車型。儘管特斯拉降價頻率和幅度已經很高了，還依然有人預測或傳言特斯拉未來仍將降價。



時候就要從汽車的製造和配件成本上打算盤了。熟悉電動車的人都知道，電池可是與電機、電控並列的純電汽車核心之一，一輛車的電池成本可能就需要花好幾萬元。

去年特斯拉Model 3車型推出了磷酸鐵鋰電池版本，比起三元鋰成本更低，雖然續航也有所降低，但價格卻下探了2萬元左右。最近又傳出消息稱，特斯拉Model Y可能推出磷酸鐵鋰電池版本車型，將搭寧德時代供應的LFP電池，或於7月正式公布。

然而，光是換用別人家更便宜的電池還不夠，特斯拉還要自己研發和生產更高效、更便宜的「4680電池」。據特斯拉官方介紹，該電池單體容量提升5倍，能夠有效幫助純電續航里程增加16%，每千瓦時 (kWh) 的成本更是能夠降低56%。

目前特斯拉行政總裁馬斯克表示，在美國得州試點工廠已經可以少量生產4680電池，看來採用供應商電池還只是一時之計，特斯拉的野心在於達成產業「一條龍」。

除了電池外，馬斯克還打起了車身構件製造工藝的主意。今年二月和四月，特斯拉傳出了採購和安裝巨型壓鑄機的消息。壓鑄的好處是能夠將車身複雜的零件綜合成一體結構，好處是節約了時間成本、人力成本以及節省生產環節，結構也更穩定。但同時帶來的問題就是，一旦壞了就只能整塊更換，不能一個零件一個零件地來了。

特斯拉是成長股，不是價值股，不必短時間看重盈利表現。故此，集團不怕打價格戰，也願意不停挑戰新技術以控制成本，他們要顛覆的市場，從來不是與其他電動車對手相爭，而是傳統的燃油車。

在早前內地輿論全面圍攻之下，特斯拉沒有太多反應，馬斯克從來不愛打泥漿摔角，繼續自我。有說這是公關災難，但特斯拉的數據證明消費者最後選擇的行動是什麼。當未來特斯拉的電動汽車獲得足夠數據時，其自動駕駛、超級充電站、汽車作業系統、太陽能充電等吸引主題將逐步實現，這就是為何筆者認為此股必須長期關注。

澳央行或加息減QE 助澳元企穩

商品動向

美國第一季度的GDP增長6.4%，預計第二季度的增長率會更高。勞動力市場的復甦慢於預期，緩和了市場對縮減政策的擔憂，因為美聯儲官員正在監測通脹和就業數據以制定貨幣政策。美國總統拜登接受了參議院兩黨就數千億美元基建支出達成的協議，用於修建道路、橋樑和高速公路。原油價格向好。

7月1日油組 (OPEC) 及聯盟將召開會議，將審議石油生產協議。民眾往來增加，以及經濟的強勁增長，可能會加速經濟復甦，導致石油供應緊張。在新冠疫情突然爆發和各地原油供應可能增加之際，目前形勢仍很脆弱。投資者希望增加原油供應，但分析指出，對油價上漲帶來的通脹影響感到擔憂。紐約期油上周五歐市，在每桶73.15美元整固，下方支持71.40、69.50美元。

有跡象顯示，英國與歐盟在北愛爾蘭問題上的關係解凍。英國央行反對過早收緊寬鬆；央行表示，隨著英國經濟在停擺後重啟，通脹率將升穿3%，但在2%目標之上進一步攀升僅是「暫時」現象，大多數決策者傾向於保持刺激措施不變。英國央行觀點未見鷹派，不排除英鎊回調至上周低點1.38的可能性。英鎊上周五歐市，在1.3905水平整固，趨勢往下，上方阻力1.4000，英鎊收市重上100天線1.3950以上，才能扭轉下行趨勢。

市場預期，到2024年，澳洲央行的利率將升至1.25%水平；料澳洲央行將在2023年第一季度加息15個基點，而後在同年第二季度和第四季度分別加息25個基點；2024年再加息兩次，每次25個基點。

市場預料，澳洲央行將成為首批加息的央行之一，早期加息料將支持澳元的復甦。但從短期來看，金融市場更感興趣的是貨幣政策的其他方面，即收益曲線控制和債券購買計劃。在購債方面，料澳洲央行將在7月6日會議上宣布將購債規模從100億澳元削減至50億澳元。如果澳央行宣布縮債，則澳元有望收復近期大部分失地。

鑒於澳洲央行工資增長標準維持在3%的高水平，預計2024年更有可能加息。澳元上周五歐市，在0.7590水平整固，上方阻力0.7615、0.7675。

日本6月東京CPI月率增長0.3%，優於預期下降0.3%；日本6月東京核心CPI年率持平，優於預期下降0.1%。日本人口在2020年縮減至1.262億人，較2015年減少0.7%。美元兌日圓上周五歐市，在110.75水平整固，下方支持110.15、109.40。

德國7月GfK消費者信心指數為-0.3，創2020年8月以來新高。從技術上看，歐元兌美元上周五歐市，在1.1945水平整固，歐元收市重上1.1990以上，才能扭轉下行趨勢。（作者為國泰君安財富管理投資顧問）

機隊升級 中銀航空租賃跑贏大市

券商點評

大和發表研究報告，引述中銀航空租賃 (02588) 管理層稱，全球航空市場正在復甦，新客體機使用率持續領先。因此，公司今年上半年現金收回狀況改善，即使部分延後收入尚未取回，特別是印度及東盟國家航空公司，因當地政府支援及本地市場有限。不過，該行認為情況可控。另據管理層稱，資本市場投資者今年上半年對行業的投資情緒升溫。

報告引述管理層稱，對飛機出租人增長機遇看法正面，今年首季獲得更大市場份額。由於疫情干擾及高度槓桿資產負債表，航空公司對購買飛機態度審慎。由於更嚴格排放政策，航空公司亦需要以更高科技及能源效益的新飛機以置換及升級機隊。管理層強調在環境、社會及公司治理 (ESG) 方面的投入，該行認為屬正面。

互太紡織目標5.95元

大和維持公司2021至2023年盈利，目標價75元，投資評級由「持有」升至「跑贏大市」，指其股價自3月高位回調15%，現估值相當於未來12個月預測市賬率1.1倍，低於過去三年均



值，認為風險回報改善。

同時，大和發表研究報告指出，互太紡織 (01382) 公布2021財年業績，淨利按年下跌3%，表現遜預期，主要由於原材料成本影響，以及期內產品組合傾向於銷售均價較低的產品，整體均價按年跌約8%。

該行指出，公司連續兩年利潤下行，但相信最困難的時間已過去，管理層計劃於5月及9月份加價，料2022財年將可恢復增長，考慮到股息率達到9%，重申「買入」評級。

大和將2022至2023財年每股盈利預測下調9%至12%，以反映在原材料成本下毛利率受壓，目標價由5元上調至5.95元。