

A股风险

■ 特约记者 晓风 /文

10个交易日,沪指跌了近150点。

当大盘近来跌破2800点时,市场上还弥漫着抄底的冲动。但当5月27日,沪指收于2709点时,唱多者都已噤声。转眼2700点不保,漫漫熊途之下难言见底。

近日,市场一直处于震荡下行的过程之中,5月19日至6月2日,沪指从最高点的2884点跌至6月2日的最低点2687点。市场后市依然难以捉摸。

市场人士分析,大盘表现不乐观,受多种因素的影响,最直接的因素可能是国际板即将推出。

5月20日,中国证监会主席尚福林在陆家嘴论坛上表示,国际板推出越来越近。国际板的推出,势必挑战A股市场的市场容量,造成A股市场资金分流。此外,国际板以人民币计价也已经明确,由于国内股市都是人民币计价,两相对比之下,一些低业绩、高估值的股票将难以维持现价,意味着原来一些过高的股价将回归合理水平。

东吴证券研究所所长助理、高级策略分析师寇建勋在接受本报记者采访时表示,股市下跌的最根本原因则是在于市场对于实体经济的担忧和货币政策的紧缩。

实体经济堪忧

目前,市场对经济增长放缓和高通胀的现状表现出一定的担忧,导致大盘面上涨乏力,有一点风吹草动则会迅速下跌。

知名财经评论员叶檀认为,目前中国经济最大的风险来自银行业与房地产业,其次是地方财政,导致面临滞涨风险。

华创证券也表示,4月份工业增加值出现显著回落,反映经济放缓程度可能超预期。从主要影响因素看,两大支柱性行业地产和汽车行业都不容乐观,均有产销担忧;同时高位下的去库存也将对经济放缓有杠杆

目前市场正处于强势股杀跌的阶段,跌幅很可能超过多数人预料,只有经过“血洗”阶段,市场才能说是迎来底部区域。

作用。即使目前的经济增速回落事后看将有利于经济的持续增长,属于良性回落,但在此过程中,市场对实体经济回落担忧将不断增加。

寇建勋表示,大盘跳水是多种利空因素集中的结果。当前形势来看,A股直面紧缩延续、通胀加剧、经济增速下降甚至是硬着陆的三重风险。

首先,政策预期恶化,进入5月份以来,随着长江中下游干旱的到来,食品类价格形势不乐观,5月份CPI数据不乐观,这导致投资者预期货币政策仍要收紧,使得市场资金保持谨慎态度,不断从市场撤离。

其次,4月以来,地产价格依然走强,调整态势并不明显,这使得市场预期未来仍有调控政策出台,这不利于周期性行业的表现,最近地产持续杀跌就反映出这种心态。

第三,国际板推出,加速了投资者的担忧,致使投资者市场情绪恶化。加之最近新股发行高,不顾二级市场投资者的死活,不考虑上市公司质地,因此投资者不满情绪日益增加,只好选择离场。

此外,市场的资金面也不容乐观。去年下半年启动加息为代表的货币紧缩已经持续了相当长时间,



CFP供图

央行不断提高存款准备金率、加息以抑制通胀的高企。

世基投资分析师余伟指出,自去年至今,通胀上涨的势头却难以遏制,反而有进一步失控迹象。通胀的高企,除了去年复苏以来流动性宽松的推动,同时也有天灾(雪灾、洪涝、干旱)人祸(全球政治局势动荡、大宗商品价格飙升)等不可抗力因素的影响,单纯的利用货币政策来控制通胀,不仅没有得到有效效果,反而伤害了实体经济。

大盘近段时间来的走势,使越来越多的投资者认识到,这已不是简单的技术震荡,而是基本面已经出现了问题。

在货币政策趋紧的情况下,长三角一带的中小企业普遍闹起了“钱荒”,甚至出现大量企业处于停工、半停工状态。浙江省中小企业局

办公室主任蔡章生表示,“比2008年还要艰难。”

高盛也在5月31日表示,由于中国经济增长放缓、通货膨胀加速,不排除中国股市有进一步下跌的可能性,跌幅可能达到10%。高盛并且下调了今明两年的中国经济增长预测,分别降至9.4%和9.2%;还将今明两年的中国通胀预测分别上调至4.7%和3%。

当然,市场虽然面临着实体经济增速放缓的压力,但也不是毫无机会。

寇建勋表示,“市场调整到6月份可能会出现一定的转机,6月中旬下旬市场会迎来一定的机会。”

三季度或迎转折

面对股市的低迷,并非所有人

都对未来感到悲观。

银河证券首席策略分析师孙建波在5月17日的报告中指出,从中国发展转折、投资乃至宏观调控周期来看,当前股市的底部过渡期都趋于结束,中期视角应积极转折,三季报公布后股市才会见底,A股趋势将震荡向上。

实际上,自从市场跌破上升通道后,没有迅速再度回到通道线上,市场运行趋势短期由震荡上行改为震荡下行。

东吴证券研究所高级策略分析师寇建勋表示,虽然目前市场仍旧处于震荡下行的阶段,市场有继续震荡调整的要求。但从指数的角度看,大盘持续调整到上证综合指数2700点附近,市场系统性风险释放已到一定程度,短期大盘指数调整空间有限,特别

新能源汽车提速

(上接第一版)

1997年,丰田推出第一款新能源汽车普锐斯,奠定了其在新能源汽车的领先地位。目前,普锐斯全球销量已经突破200万辆。有消息称,2012年,丰田纯电动车FT-EV量产版将正式投产。

在汽车混合动力技术潜心多年的本田汽车始终没有停止新能源汽车研发的脚步。1999年,本田就发布了“FCX-V1”燃料电池试验车,2002年成为世界上第一家实现商业化销售的燃料电池车生产厂家。而本田利用燃料电池车研发过程中积累的技术研发的纯电动车,将于2012年投放日本和美国。

在电动驱动技术领域研究多年的宝马汽车曾在上世纪70年代小规模生产了使用铅酸蓄电池的宝马1602,在接下来的30多年里,宝马集团相继推出多款电驱动车型。2008年,宝马集团推出纯电动车MINI E,这是高档品牌中第一款能够日常使用的纯电动车。而宝马品牌第一款全电动车Active E也将于2012年在中国开展路试。

2010年6月,技术型巨头大众汽车推出5款新能源汽车,包括3款纯电动汽车和1款油电混合动力汽车以及一款中德合作研发的朗逸电动汽车。据悉,这三款纯电动汽车均采用锂离子电池,续航里程可达130—150公里,并且几乎全部在2013年可投产上市或者量产。

在2011年上海车展上,新能源成果成为整个展会中的一大亮点。各大车企密集发布的新能源车型令人眼花缭乱。据悉,此次车展上亮相的新能源汽车共有86辆,本田、福特、大众、丰田、通用、中国吉利、奇瑞、华晨、比亚迪等汽车公司此番纷纷推出了新能源车型,希冀抢占未来市场。

电动车神话

技术成熟的国际巨头大肆起舞新能源市场的同时,中国本土车企绝不不甘落后,在发展新能源的道路上,中国车企甚至一度以“弯道超车”的姿态参与到全球新能源汽车市场的角逐中。

“弯道超车”的依据来自于2001年政府在科技研究领域启动的

从普通的动力系统到电动汽车技术之间,有很多需要解决的技术瓶颈。从现实来看,混合动力作为一种过渡技术是实现环保低碳最好的途径。

“863”计划,在这项计划中,中国率先启动了纯电动、混合动力和燃料电池汽车的研发和实践。一些业内人士认为,相对于西方汽车企业长期专注于传统汽车技术的现实,中国车企在新能源汽车领域占据了先天的优势,经过多年的研发和技术攻关,中国车企已经完全有条件与外资汽车巨头在同一水平线上进行博弈。

为鼓励本土企业发展新能源汽车,中国政府更是出台了一系列扶持政策。

2009年3月,中国政府正式发布《汽车产业调整振兴规划》,提出了以新能源汽车为突破口,形成新的竞争优势,鼓励和扶持的态度非常明确。

同期,《节能与新能源汽车示范推广财政补助资金管理暂行办法》实施,在公共服务乘用车和轻型商用车方面,节约率在40%以上的混合动力汽车,每辆可获5万元补贴;纯电动汽车每辆补贴6万元;燃料电池汽车每辆补贴25万元。

“弯道超车”不仅体现在中国车企在新能源汽车技术上的决心,更体现在新能源路径中发展顺序的不同。

公开的观点认为,在以混合动力汽车、纯电动汽车、燃料电池汽车为代表的新能源汽车中,纯电动汽车包括插电式电动汽车,将成为汽车发展战略的主流,燃料电池汽车

将成为未来汽车产业制高点。而混合动力汽车将成为传统汽车节能减排技术升级的主要途径。

有专家称,由于中国汽车工业起步较晚,汽车技术相对薄弱,在节能减排的需求下,发展混合动力汽车是比较理想的方式。但另有观点称,我国可以通过大力兴建充电站,加速发展锂电池技术,来实现跨越式发展,这种观点在一定程度上引领着中国新能源汽车发展的方向。

而2010年6月正式实施的《关于开展私人购买新能源汽车补贴试点的通知》中,甚至将油电混合动力产品只是归入了“节能汽车”类别,其补贴金额仅是象征性的3000元;而对纯电动汽车和插电式电动汽车的补贴力度分别达到最高6万元和5万元。混合动力汽车已经悄悄被挤出大力补贴的序列。这不难看出政府对发展纯电动汽车的决心。

高度扶持计划也似乎为“弯道超车”的中国车企增加了更多底气。在2010年11月举行的第二十五届世界电动汽车大会上,中国车企的表现分外抢眼。一汽、上汽、东风、长安、北汽、广汽及奇瑞、比亚迪等中国车企悉数到场,以旗下全新的电动汽车阵容高调参展,这种前所未有的阵容让国际汽车巨头们格外震惊,一位跨国汽车巨头的总裁甚至惊讶地说,“除了中国,在其它国家恐怕很难看到这样规模的电动车展。”

中国电动车“井喷式”发展引起了业界专家的忧虑。“电动汽车热已经堪比1958年的‘大跃进’,各地、各个企业都在搞电动汽车,但是很多企业都是靠购买一些核心零部件进行组装,然后来享受国家的补贴政策,真正掌握核心技术的并不多,这些现象值得警惕。”一位汽车界人士撰文指出。

“重赏之下必有勇夫。”著名汽车评论员薛旭对《中国企业家》记者分析指出,因为政府支持,所以汽车企业就表现出很高的积极性,但是,技术问题始终是最核心的问题。

正如薛旭所言,表面上风光无限的中国电动车发展之路陷入了无法突破的瓶颈,诸多大手笔打造的电动车大多数只能停留在展会上或概念中。

盖世汽车网研究院专家分析指

出,目前的电池技术还远未成熟。电池的密度与汽油相比仍差上百倍,远未达到人们所要求的数值。至于电动车什么时候能够解决无人可以给出时间表,可能是10年,可能是20年,也有可能永远无法解决。

“目前国内还没有纯电动车在市场上销售。”比亚迪公关负责人易泽民接受《中国企业家》记者采访时说,“除电池之外,电动车要投放市场还需解决充电设备问题,要大规模地建充电站,目前这些基础的技术和设施还并不完善。”

由于上述问题的存在,目前,进入中国市场并且有量产计划的外资品牌电动车也是寥寥无几。据悉,除日产的Leaf聆风之外,近一年内预计投放中国市场的只有雪佛兰Volt沃兰、宝马7系及奔驰Smart纯电动车等少数几款汽车。

混合动力回归

电动车成为主角尚需时日,但我国节能减排的需求却日渐紧迫。

“十二五”期间,我国要求单位国内生产总值能源消耗降低16%,单位国内生产总值二氧化碳排放降低17%。这些约束性指标明确表明我国节能减排的决心及迫切需要。到2020年,我国承诺单位国内生产总值二氧化碳排放将比2005年下降40%—45%。

在这种情况下,热效率比普通燃油发动机汽车提高10%以上,废气排放改善30%以上的混合动力车无疑成为解决当前汽车与能源矛盾的最佳途径。

有消息人士透露,即将正式实施的《规划》中,混合动力汽车将成为真正的主角。《规划》中提到,中国的新能源汽车在2015年要达到“初步产业化”的目标,市场保有量超过100万辆;到2020年,以混合动力汽车为代表的节能汽车销量达到世界第一,年产量达到1500万辆。

晏一平指出,纯电动技术需要一个成熟发展的阶段,虽然不少车企都做了相应的研究,也推出了一些车型,但是在现阶段,纯电动汽车并不是主角,相对来说,混合动力技术更加成熟和完善。

“在全球市场,电动车都卖不动,但是混合动力汽车却非常看

好。”著名汽车分析师贾新光对《中国企业家》记者分析指出,混合动力最大的优势还是环保。对传统汽车来讲,怠速、低速状态污染最大,高速时排放良好。混合动力在低速情况下,由电池提供驱动力,在高速时发动机加入工作,因此在降低碳排放方面优势非常突出。

据悉,因看好混合动力汽车的节能环保能力,各国政府都出台了相应的补贴政策,以刺激混合动力汽车的销售。数据显示,美国混合动力版凯美瑞可以达到每月5000辆的销量,在泰国,混合动力版凯美瑞的销量甚至比普通版本的还高。

近年来,欧洲主要汽车企业集团也开始关注混合动力。欧盟将于2015年实施的碳排放法规要求每公里碳排放量在120克以下,否则将面临巨额的罚款。有分析指出,在这个技术要求下,还必须考虑到研发和生产成本的平衡问题。大排量车型根本不可能依靠传统技术的改良来达到欧盟的这个标准,因此,欧洲的汽车企业早晚都会走上新能源的道路,混合动力成为可以选择的方案。

“尽管传统内燃机和新能源汽车可能并存几十年,但是在控制排放方面传统内燃机的改进难度越来越大,混合动力是能够使传统内燃机益寿延年的灵丹。”贾新光指出,“中国迟早也要实施碳排放控制,那时候就会发现混合动力确实是一个可行的方案。”

汽车巨头发力

中国将大力发展混合动力汽车的信息,早已被先知先觉的各大汽车巨头洞悉,在中国新能源汽车市场上,混合动力大战正悄然展开。

“今年年底到明年年初,丰田第三代混合动力普锐斯就会上市。”日前,北京广通丰田4S店销售人员告诉《中国企业家》记者,“新版普锐斯正在试验阶段,更节油,价格也比前一代车更实惠。”

“丰田希望这款车能够得到相关部门的认可,获得政府补贴。”这位销售人员表示。

几乎相同的声音,也出现在本田的4S店。“6月底就会到一批混合动力的新车,配置更高,发动机也更节能,价格比老款车便宜10万多元。”

是5月31日下午小盘股的活跃带动大盘震荡上行,指数站稳2700点,对市场投资者活跃起到比较大作用。“短期大盘可能改变前期持续调整的态势,短期进入反弹周期”。

泽晖投资研究总监杨建认为,目前市场正处于强势股杀跌的阶段,跌幅很可能超过多数人预料,只有经过“血洗”阶段,市场才能说是迎来底部区域。

与杨建观点相同,招商证券策略分析师陈文招认为,随着近期基本面逻辑的一些变化和和市场风险的释放,市场很可能进入了下跌的后期或者寻底过程。“当美国通胀日益成为美国经济进一步复苏障碍时,让美元温和升值平抑油价是符合美国利益的,而这有助于早日缓解国内企业成本压力和通胀压力,增加货币政策回旋余地,减少经济硬着陆风险”。

此外,近期经济数据的确在下降,这意味着通胀压力将渐渐减弱,货币政策不排除下半年出现松动。为此,陈文招建议持有低估值的银行,继续建议布局消费品。

从盘面上看,包括中国石油集团等产业资本或大资金在维持蓝筹股,使得指数并没有跌太多,但中小盘股下跌的真相就被指数的微跌掩盖了。杨建表示,现在走的就是指数微跌,个股暴跌的阴跌迹象。只有把这些短线抄底资金都杀得不敢动手,再外加政策面和基本面的拐点,才会有新的长线资金进场抄底,那时候或许才是底部到来。

至于底部什么时候到来,市场人士也在猜测。

南方基金经理杨德龙认为,通胀将于三季度见顶回落,宏观政策还将保持一定的频率,但不会一再,而政策放松后企业盈利才能好转,估计四季度企业盈利环比上升,市场对经济增长和通胀的担忧消除了,股指可能三季度末会实现突破。

北京中旺宏达汽车销售有限公司销售人士对《中国企业家》记者表示。

作为油电混合动力车的先驱,丰田自1997年推出第一款混合动力车以来,已经在全球共计售出超过300万辆混合动力车。据悉,丰田宣布在未来5年内,将把销量数字提升到500万辆。

“混合动力目前是丰田汽车的核心技术,所以丰田销售的混合动力汽车在全球所有厂商中是最多的。所以丰田就有更多的机会得到消费者的反馈,对技术不断提升改进,也就能一直保持在这个领域的优势。”丰田中国新闻发言人牛焯告诉《中国企业家》记者,丰田一款外插电式混合动力汽车正在天津进行路试,会尽快引进中国市场。

而在数年前就推出混合动力汽车C4的雪铁龙汽车也希望能跻身混合动力市场得一杯羹。雪铁龙中国公关经理刘美兰告诉《中国企业家》记者,虽然至今雪铁龙混合动力车都没有量产,但一直没有停止研发,“我们希望把成本进一步压缩,在价格上更有竞争力。”

在混合动力技术颇有建树的通用汽车也正在研发新的车型。2008年北京国际车展上,通用汽车正式推出在华第一款量产别克LaCrosse君越Eco-Hybrid油电混合动力车。因将燃油经济性提升了15%,这款车为通用汽车赢得了不少口碑。目前,通用汽车公司正在开发一款别克品牌的混合动力车,新的车型将使用雪佛兰Volt的插电式混合动力技术,力图将燃油效率提升更高。

而在本土企业中,比亚迪的双模混合动力代表作F3DM在中国市场发力的同时,也正在为其迎来越来越多的海外订单。

“新能源汽车是热点,也是发展趋势,在全球都是如此。谁掌握了核心技术,谁就掌握了发展先机。混合动力汽车更适合现在的市场。”易泽民指出。

“从普通的动力系统到电动车技术之间,有很多需要解决的技术瓶颈。从现实来看,混合动力作为一种过渡技术是实现环保低碳最好的途径。因此,汽车企业需立足现实,潜心研发实践,把混合动力做到最好,这也是实现电动车技术发展的必要阶段。”贾新光指出。