

# 跳水苗头再现 全球股市恐难熬酷暑



全球股市遭遇迎头痛击 资料图

□本报记者 朱周良

这几天中东再度燃起的烽火,将国际原油市场烧得“滚烫”,但与此同时,刚刚挺过一个多月惨重跌势的全球股市却又一次遭到迎头痛击。截至昨天,主要海外股市的持续跳水都已到了第五天。

整体来看,到目前为止,全球主要股市与年初时相比仍能基本持平。但经济学家指出,对于未来一段时间股市的走势不宜过分乐观。在油价再度高企和美国经济前景堪忧的情况下,今年的夏天对股市而言,可能会是一个难熬的“酷暑”。

罕见五日连跌

在黎以武力冲突不断升温以及伊朗核问题再起争端等因素刺激下,国际油价自周二开始节节攀升,并接连刷新历史纪录。昨日亚洲盘中,纽约商交所近期月份原油合约继续升至每桶 77.48 美元左右,创下合约创立以来的收盘新高,盘中一度摸高至 79.45 美元。

与油价强势形成鲜明对比的是国际股市的持续大跌,到昨天已延续了五天,美国、欧洲、日本以及新兴市场无一幸免。这样的连续跌势与 5 月份的情形颇为类似。

美国道指、纳指以及标准普尔 500 指数上周末跌幅分别高达 3.2%、4.4% 以及 2.3%,其中道指及纳指均创下自 2005 年 4 月以来最大单日跌幅。昨日休市的日本股市上也累计下跌逾 3%,收于近一个月低点。其他亚洲主要股市也纷纷跌到三周低点。昨日尾盘,摩根士丹利亚太指数下跌 1%,报 317.56 点,是 6 月 28 日以来最低水平。而已经经历了连续四天大跌的欧洲三大股指昨日盘中继续下挫,伦敦富时、法兰克福 DAX 以及巴黎 CAC40 指数累计跌幅分别达到 3.9%、5.6% 和 5.2%。

在此之前,全球主要股市刚刚

从始于 5 月中旬的一波跌势中稍稍恢复元气。受美联储等货币当局发表对通胀的强硬讲话影响,海外股市在 5 月 8 日开始的一个月中遭遇罕见暴跌,其中,新兴市场跌幅更高达 20%。

跌势还要继续

不过,随着美联储等在对抗通胀方面的口气变软,主要股市从 6 月中旬开始温和反弹,各大指数都收复了半数先前的失地。但在经历了最新的惨跌后,业内人士开始对后市持怀疑态度。

“总的来说,在 5 月 8 日见顶后,目前全球股市还处在熊市中,”摩根士丹利亚洲首席经济学家谢国忠昨日对记者说。

谢国忠指出,6 月份的反弹主要应视为前期损失惨重的对冲基金的“最后一搏”,但基本面的情况却并未较 5 月份时出现大的变化。

对美国而言,“通胀、房地产降温以及失业率”的问题仍未解决。而曾经受益于原材料出口和信贷高速增长的新兴市场企业,也可能随着原材料价格趋稳和信贷增长放缓而遭遇盈利瓶颈。因此,“风险还是比较大的,”谢国忠说。

至于这一波跌势要持续到何时,谢国忠并未作预测。但他强调,“这一次的最低点应该低于 6 月中旬”。

分析师指出,油价下一步的走向以及美国经济的发展前景,将是决定股市未来走势的主要因素。油价最重要当然取决于中东局势的进展。而美国经济方面,情况不是非常乐观。美国 6 月份零售销售额意外下跌 0.1%,是 2 月以来首度下跌。在借贷成本上升及高油价压缩消费的影响下,美国第二季经济增长率降至 2.8%,不到第一季度的一半。而经济学家对第三季度及第四季度经济增长率的预估中值,也比 6 月调查时下降了 0.1 个百分点。

■时政热点

## 印尼 7.3 级地震引发海啸 至少造成 38 人死亡



印尼地震引发恐慌 本报传真图

□本报综合报道

据我国地震台网测定,7 月 17 日 16 时 19 分(北京时间),在印尼爪哇以南海域(北纬 9.4 度,东经 107.4 度)发生 7.3 级地震。震中距海岸线约 180 公里。地震引起周边海域发生海啸,目前已导致至少 38 人死亡,数千人逃往高地避难。此前,印尼总统苏西洛证实,当天下午印尼地震引发的海啸已在爪哇岛南岸造成 5 人死亡。

当地居民哈迪称,海啸引起的巨浪以 40 公里/小时的速度朝海边袭来,摧毁了数百间房屋和旅馆,这些房屋和旅馆大都建在离海滩 100 多米远的地方。他说:“海浪至少有

5 米高,也许会发现更多的人被埋在废墟下。”

另据印尼官方通讯社报道,印尼首都雅加达当地时间 17 日下午 3 时 20 分发生里氏 6.8 级地震。

据印尼地震监测部门说,地震持续了大约 30 秒,震中位于印度洋,在爪哇岛海岸线以南大约 620 公里处,但具体经纬度目前尚不清楚。

另据报道,太平洋海啸预警中心测定,本次地震为里氏 7.2 级,并已经发出海啸预警。

地震使雅加达市民感到恐慌,高层建筑内的居民纷纷跑到街上。位于雅加达以南约 150 公里处的西爪哇省首府万隆也有震感。

■环球扫描

## 香港批准 8 公司再加燃油附加费

□本报记者 喻春来

随着油价的再次上涨,香港民航处昨日再次批准了国航、东方航空、南方航空等 8 家航空公司提高香港与内地航线上的燃油附加费,增幅在 6.9% 至 33% 之间,有效期至两个月,自 8 月 1 日起生效,截止 9 月底。

分析人士普遍认为,油价达到 80 美元似乎已无可避免,香港民航处希望以此缓解高油价给航空公司带来的运营压力。不过,再次增加燃油附加费也无法抵消油价上涨的幅度。

另外 5 家上调燃油附加费的航空公司为国泰航空、港龙航空、山东

航空、厦门航空及皇家尼泊尔航空。

据悉,国泰航空的短程客运燃油附加费,将由 109 港元增至 117 港元,上涨了 7.34%,远程由 450 港元上调了 6.9%,达到 481 港元;皇家尼泊尔航空由原来的 120 港元调至 160 港元,增幅达 33%;其余 6 家航空公司一律由 109 港元调高至 117 港元,增幅为 7.34%。

今年香港民航处已多次上调了燃油附加费,最近一次上调幅度由 90 港元上调至 109 港元,增幅达 21%;长途由 370 港元上调至 450 港元,增幅达 21.62%,并从 6 月 1 日起生效,有效期至 7 月底。

## 韩发展研究所下调经济增长预期

韩国发展研究所日前发表报告预测,由于国际油价居高不下等因素的影响,今年韩国经济增长率为 5.1%,低于该机构几个月前预测的 5.3%。

韩国发展研究所在 16 日发表的季度报告中指出,由于国际原油价格居高不下,而韩国国内消费又停滞不前,下半年韩国经济形势不容乐观,但韩国目前实施

的宏观经济政策还没有必要进行修改。

韩国发展研究所研究员辛仁锡指出,这份报告的结论是在假定国际原油价格年平均为每桶 62 美元的基础上得出的。如果国际油价继续保持目前的高水平,人们的消费积极性可能会进一步受到打击,从而造成经济增长率进一步下降。(新华社)

## 能源成本上升 欧公司利润增长放缓

据彭博新闻社报道,由于能源成本上升,以及居民消费支出下降,欧洲大公司利润增长放缓。

比利时 KBC 银行证券基金部门负责人德克·蒂勒说:“(大公司)收入增速将会大幅放缓。创纪录的高油价使汽车、化工等工业企业成本开支增加,从而影响企业利润。”此外,油价高涨使得消费者支出减少,也影响了公司的销售业绩。

据伦敦金融研究机构 Factset 估计,今年第二季度道琼斯欧洲 600 指数所统计的公司平均利润增幅为 3.4%,而去年同期为 37%;估

计今年全年利润增长 11%,而 2005 年则增长 24%。

据彭博社的调查结果,爱立信公司 21 日很可能宣布连续两个季度出现利润下降,飞利浦电子公司第二季度盈利也下降了 68%,而雷诺公司 6 月份的销量已是连续第二个月出现下滑。

欧洲央行 13 日表示,将“非常警惕”通货膨胀压力。市场普遍认为这是央行下个月继续加息的信号。分析人士认为,随着欧洲央行进一步紧缩银根,欧洲企业的利润增长前景将更加困难。(新华社)

## 美高科技公司 CEO 收入与业绩不符

美国咨询机构多尔麦特-康奈尔合伙人公司发布的最新调查显示,美国高科技公司里收入最高的首席执行官,为公司赚的利润却最低。

这家咨询公司的调查对象包括美国 100 家最盈利上市技术公司的首席执行官。他们去年获得的直接报酬(基础薪金、奖金、股票赠与和股票期权)表明,股东全年收益最糟的公司的首席执行官当年的中间收入高达 930 万美元,而去年股市表

现最佳公司的首席执行官的中间收入只有 710 万美元。

多尔麦特-康奈尔公司董事长杰克·多尔麦特-康奈尔认为,首席执行官收入与公司业绩不符,主要原因是两者不挂钩。他说,以往,决定首席执行官薪酬是多少,主要是以同等规模的其他公司为参照。不过,现在已经有迹象表明这种做法开始改变,“董事会对业绩平庸的容忍将不复存在。”(新华社)

■专家视点

## “美联储自掘坟墓”?

□本报记者 朱周良

在经历了 2000 年科技泡沫后数年的宽松货币政策后,以美联储为首的各国货币当局已自 2004 年开始陆续勒紧利率缰绳。然而,类似每次加息 25 基点的温和紧缩步伐,非但没有有效遏制住通胀这匹“野马”,反倒有愈演愈烈之势。

“实际上,以美联储为首的各国央行是给自己挖了个坟墓,”摩根士丹利亚洲首席经济学家谢国忠一语惊人。

谢国忠指出,在过去的几年中,各国央行不约而同采取了比较缓慢的加息步骤。“这是不正常的,”谢国忠说。他分析说,在通胀趋于上

升的情况下,温和的加息对实际利率的影响并不大。因为在名义利率上升的同时,通胀率也在走高,因此,名义利率扣除通胀率后的实际利率变化很小。

“这只会使投机行为更为泛滥,”谢国忠说。

作为游资炒作的一个最主要目标,国际原油价格在各国的紧缩声中仍“坚强”走高。与去年同期相比,油价再次上涨了近 30%。油价走高,需求增长固然是原因之一,但更重要的则是受到低成本游资的“暴炒”,而调控不力的各大大方方无疑要对此负起一定的责任。

谢国忠预计,美联储本轮的加息目标将在 6%,为历史

平均水平。而日本和欧洲的目标利率则预计在 2% 和 4%。目前,三地的利率分别为 5.25%、0.25% 和 2.75%。

“现在市场对加息异常敏感,恰恰反映出投机活动盛行,”谢国忠说,但其当前利率与历史水平相比并不高。

目前的情况是,一方面,各国央行在过去几年中过于缓慢的升息步伐,“哺育”了大量金融投机者,进而导致油价等商品价格持续高涨;另一方面,不断加剧的通胀要求货币当局采取更为激进的紧缩举措,从而不可避免地给企业盈利和经济增长带来不利影响。从这个角度看,说央行“自掘坟墓”的确不为过。

■国际观察

## 美处理中东危机的外交选择有限

每当中东地区发生危机时,世界的目光常常转向美国。但是,当以色列和巴勒斯坦冲突、以色列和黎巴嫩冲突愈演愈烈时,布什政府却站到了一边。

随着以军不断对真主党武装的军事打击和对黎平民和基础设施的袭击,伊朗和叙利亚有可能卷入双方的冲突中,以黎间的战火有演变成一场更为广泛的地区冲突的危险。有关各方要求美国介入的呼声越来越高,但布什政府除指责真主党武装应对目前不断恶化的地区局势承担责任外,并没有拿出更加有效的解决方法。

分析人士认为,布什政府目前在处理中东危机方面的外交选择十分有限。美军深陷伊拉克战争的泥潭,伊朗核问题和朝鲜半岛核问题也牵扯了布什政府大量精力,面对一系列棘手问题,布什政府在处理中东危机时感到有些力不从心。

据美国有线电视新闻网报道,美国国务院高级官员透露说,目前布什政府在通过外交渠道解决中东危机方面主要有三个目标:第一是帮助尽快释放被绑架的以军士兵;第二是要求以色列对黎巴嫩采取军事行动时保持克制;第三是支持黎巴嫩总理西尼乌拉,但布什政府要实现上述三个目标也绝非易事。

美国国务卿赖斯 16 日在接受媒体采访时指出,目前需要国际上其他力量全面介入,一道帮助解决中东危机。她说:“承认还有其他人能够发挥作用很重要。目前联合国秘书长安南派遣的一个高级代表团正在中东地区斡旋。此外,中东地区的一些国家也发挥着非常重要的作用。”

赖斯 16 日向新闻界透露,目前她正在考虑出访中东,以调解目前的地区危机。但她在接受媒体采访时也流露出一丝顾虑。她说:“我们首先需要知道前方的道路。我们必须承认,我们在还没弄清楚要去的地方时,仅仅是出去,再回来,然后再出去,这样做只会于事无补。”很显然,在目前中东局势异常复杂的情况下,美国对于应采取何种外交行动表现谨慎,甚至有些无所适从,不得不耐心等待更好的时机。(新华社)

## 福特或效仿通用打造国际联盟

### 通用“铁三角”计划遭丰田阻截

□本报记者 朱周良

正所谓“皇帝不急太监急”,就在通用汽车 CEO 瓦格纳与雷诺-日产 CEO 戈恩按部就班地就三方联盟事宜展开探讨之际,大西洋两岸的另两大汽车巨头丰田和福特却耐不住性子了。先是丰田放风称有意协助通用走出困境,而后通用在底特律的“难兄难弟”福特又爆料称,不排除建立与通用、日产-雷诺类似的国际汽车联盟。

丰田搅局意在当老大

本月 14 日,通用 CEO 瓦格纳与身兼雷诺和日产两家公司 CEO 的戈恩在面谈后宣布,双方将在未来 90 天内对结盟可能带来的收益进行联合评估。此前,通用最大个人股东科里安力推动通用与雷诺-日产联盟,打造一个年产量超过 1500 万辆的汽车“巨无霸”。

对于一直誓言要赶超通用的丰田汽车而言,通用加入“铁三角”无疑是一大利空。要知道,尽管近年来增长势头很猛,但丰田去年的年产量也不过 800 万辆左右,根本无法与“铁三角”的 1500 万辆相比。

因此,就在瓦格纳与戈恩发布声明次日,丰田的一位匿名高管就对外放出风声,称“丰田不希望看到一个像这样(指雷诺、日产与通用)的联盟”。更有消息灵通人士表示,丰田正试图向通用提供区别于雷诺-日产的合作建议,并且已经制定了具体的方案。

“丰田并非打算真的与通用联盟,”国内汽车行业知

名分析师贾新光对记者说,“而只是试图通过这样的间接方式阻止通用与日产和雷诺的联盟。”

贾新光表示,丰田可能是采取“以退为进”的策略,既不把通用逼得太急,又能达到破坏通用与日产、雷诺联盟的目的。

目前,丰田汽车在美国市场的市场份额已由 2000 年时的 9.3% 增至 14.6%,公司过去 3 年的盈利也都超过了 100 亿美元,为全球最赚钱的汽车公司。目前已超越福特成为排名第二位的国际汽车巨头。

福特搞联盟只为缺钱?

眼见习日“难兄难弟”通用的跨国联盟闹得风风火火,福特汽车也坐不住了。

16 日,福特汽车 CEO 比尔·福特在接受采访时有意无意地透露,公司可能也会建立一个类似的国际联盟。

在谈到福特与雷诺-日产的联盟时,比尔·福特称,不排除自己的公司也采取类似行动的可能性。目前,福特在日本的马自达公司持有控股权。

但比尔·福特也坦诚,这样的计划不会马上付诸实践。“不管我们可能会考虑什么样的交易,当务之急是必须首先重振我们的北美业务,”他说。

分析师也指出,即便福特真的要建国际联盟,其与通用和雷诺-日产的联盟也有本质的区别。

“科里安的本意其实是看中了戈恩的人,而不是通用需要资金投入,”贾新光说。他分析说,通用的一些股



瓦格纳(左)与戈恩之间还容得下丰田吗? 资料图

东对瓦格纳所取得的进展不能满意,他们期待戈恩能更快让通用汽车走出颓势。1999 年,法国最大的汽车集团雷诺收购当时已连续 7 年亏损的日产汽车 37% 的股份,并就此组建雷诺-日产汽车联盟。雷诺当年派出自己的副总裁戈恩主管日产汽车。

在戈恩的带领下,日产汽车已实现连续 6 年盈利。事实上,在瓦格纳推出

了裁员关厂等一系列措施后,通用汽车今年第一季度已成功扭亏为盈,当季实现盈利达 4.45 亿美元,是近两年以来首次实现季度盈利。

“但福特不一样,他们现在更需要的是资金,”贾新光说。

据福特公司今年年初公布的经营业绩报告,去年该公司在北美的经营亏损总额高达 16 亿美元。