

# 股改顺利完成 中国股市走进新时代

□本报评论员

股权分置改革的顺利完成,标志着中国股市走进了一个全新的时代。

股权分置改革的顺利完成,不仅表现在目前已经有93%的公司完成或者进入改革程序。市值占96%。股改公司的“C”标志全部取消,未股改公司则冠以“S”标志;更在于中国证监会主席尚福林2006年年底就作出的一个明确判断,我国资本市场股权分置改革基本完成,目前正在发生着转折性的变化,正在进入一个新的完成阶段。股权分置改革基本完成,为建立全面市场化的机制奠定了基础。现在,我们已经可以自豪地说,股权分置改

革已经从中国经济体制改革以来,时间最短、进展得最顺利,以及对改革成效争论与分歧最小的重大制度变革而载入史册。

股改催生出一个新的市场。在新市场催生的进程中,资本市场五项改革取得突破性进展;股权分置改革在2006年底的基本完成,提高上市公司质量的全面起步,证券公司综合治理取得显著成效,机构投资者积极发展壮大,资本市场法制建设不断完善。与此相辅相成的是,证券市场信息得到恢复,市场结构开始发生变化;产品创新得到积极推动,投资品种日益丰富;资本市场基础性制度建设得以强化,券

市场发展的基础;多层次资本市场建设积极稳步地向前推进。由此,我们又可以自豪地说,股权分置改革为我们资本市场的战略转型提供了体制或者说制度基础。

温故而知新。股权分置改革的顺利完成,是在党中央国务院的坚强领导下,证券期货监管系统坚持以邓小平理论、“三个代表”重要思想为指导,以科学发展观统领资本市场的改革和发展全局,根据“国九条”的要求,按照“标本兼治、远近结合、内外并重”的原则,积极稳妥地解决了市场长期存在的深层次矛盾和结构性问题。股权分

置改革的实践证明,党中央、国务院的决策是正确的,改革的基本原则得到了市场的认同,改革中保持了市场的基本稳定,有效地保护了投资者特别是广大公众投资者的权益。股权分置改革虽然已经顺利完成,但股权分置改革进行中的基本原则、基本思路、基本方法以及基本策略,作为可贵的精神财富,将指导中国资本市场的进一步攻坚。从这个意义上说,股权分置改革又为我们资本市场的战略转型提供了思想基础。

最近,中国证监会副主席唐广绍在论及中国资本市场的战略转型时,特别引用了中国

古人的两句哲理名言,一句是“会当凌绝顶,一览众山小”,另一句是“欲穷千里目,更上一层楼”。把中国资本市场放在一个全球的角度,从全球的视野来看我们资本市场发展的战略目标,股权分置改革的顺利完成,不过是万里长征走完的第一步,巩固和扩大股权分置改革成果,进一步推动资本市场健康稳定发展,要求我们大力推动多层次资本市场建设,更为有效地满足多元化的投融资需求,是摆在我们面前又一项重要任务。“攻坚不畏难”。中国资本市场的转型尚未成功,我们仍需付出艰苦的努力。

关注成品油价格下调

## 发改委昨起下调成品油价,权威人士称新定价机制不再盯住国际成品油价

# 国内成品油开始执行“原油定价法”

□本报记者 李雁争

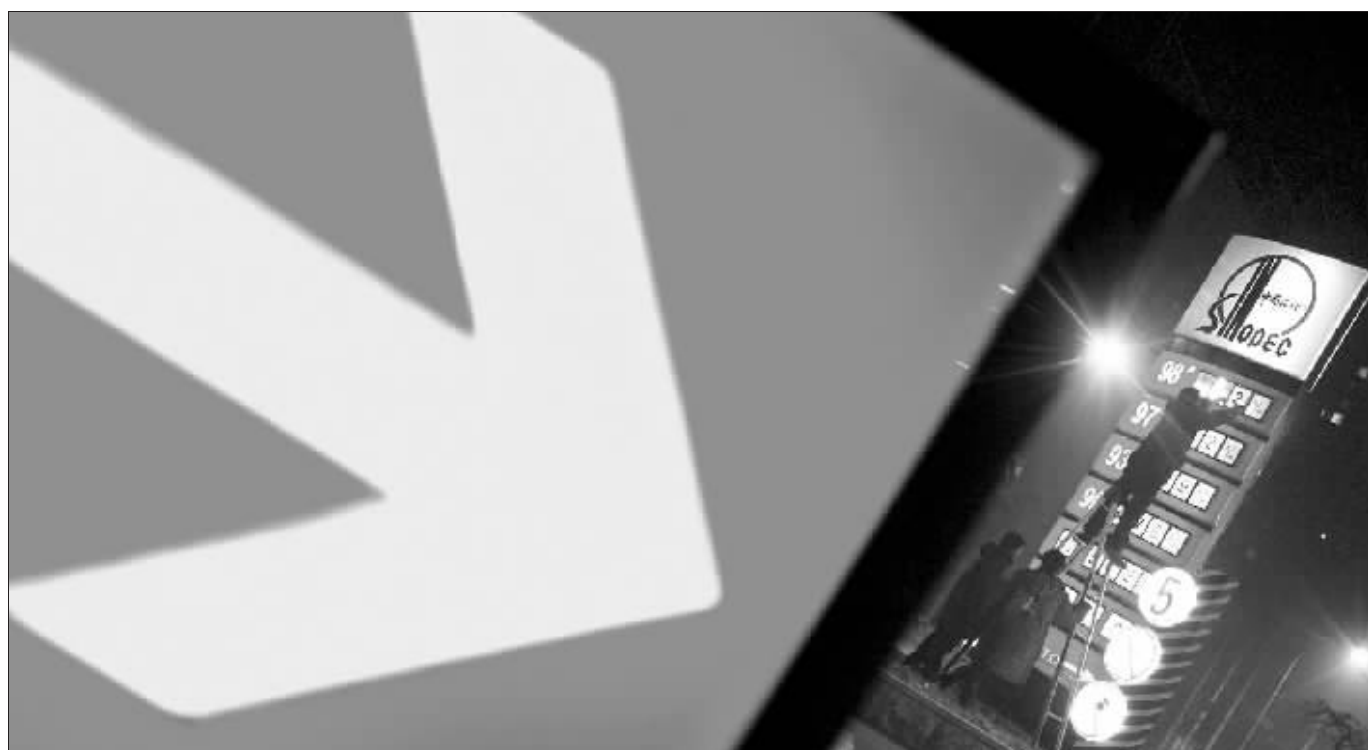
自从国家发展和改革委员会(简称“发改委”)14日凌晨宣布了下调成品油价格的消息后,业界对新成品油定价机制的期盼更加迫切。权威人士在接受《上海证券报》记者采访时表示,新机制其实已经开始执行,政府正在根据市场的反应做出下一步的决策。

### 首度“根据国际市场”调价

发改委14日的通知宣布:1月11日,WTI原油期货价格降至2005年6月以来的最低点每桶51.9美元。根据国际市场油价变化情况,近日国家发展改革委发出通知,决定自2007年1月14日起将汽油价格每吨降低220元。同时,航空煤油出厂价格每吨降低90元。

记者注意到,“根据国际市场油价变化情况”是发改委在历次调整成品油价格的通知中首次采用的措辞。

三年来,发改委除了仅在2003年5月12日因“防治非典型肺炎形势依然严峻,疫情对经济特别是民航、铁路、交通和出租车等行业的影响日益显现”的理由而宣布降价外,在历次调价的通知中均强调“按照现行成品油价格与国际市场接轨的机制”。



1月14日凌晨,北京一家中石化加油站的工作人员正在更换汽油标价牌 本报记者 史丽摄

光大证券分析师孝孝峰指出,此次调价的幅度也非常蹊跷。以往每吨成品油涨价的数目都是50元的倍数,如果按照同样的定价方法,这一次下调的幅度则应该是每吨250元。资料显示,2006年5月24日,发改委将汽、柴油和航空煤油价格每吨提高500元;2006年3月23日,发改委将汽油出厂价格每吨提高300元。

### “原油定价法”实施迎来最佳时机

由于原有定价方法的弊端日益突出,2006年10月,发改委及三大石油公司负责人召开成都会议,商议实施新机制。据介绍,新机制不再“盯住”纽约、新加坡和鹿特丹三地成品油价,而以布伦特(Brent)、迪拜(Dubai)和米纳斯(Minas)三地原

油价格为基准。新机制在业内俗称“原油定价法”。成都会议后,知情人士曾告诉记者,原油定价法已经基本获得通过,发改委将择机宣布。该人士透露,政府的思路是,当国际油价跌至每桶50至55美元时,将是实现国内油价与国际完全接轨的最佳时机。1月5日起,三地的原油价格已经先后跌破每桶55美

元,新机制无疑进入了最好的试行期。至于对具体企业的影响,孝孝峰认为,本轮降价将使国内最大的原油加工和成品油销售企业中国石化1月的平均炼油毛利降低0.6美元/桶,与其5美元/桶的毛利基数相比,此次影响不大。他强调,一旦原油定价法最终以宣布,对中国石化将是长期利好。

时间	类别	调整幅度(元/吨)
2006-1-14	汽油	-220
	航空煤油	-90
2006-3-26	汽油	+300
	柴油	+200
2005-7-23	航空煤油	+300
	汽油	+300
2005-6-25	柴油	+250
	航空煤油	+300
2005-5-23	汽油	+200
	柴油	+150
2005-5-10	航空煤油	+300
	汽油	-150
2005-3-23	柴油	+150
	汽油	+300

■各地反应

### 北京:出租车价格不变

北京市从14日零时起下调4种标号的汽油零售价格。由于下调幅度未达到北京出租车租价油价联动机制的标准,北京出租车运价将不变动。

据了解,北京市此次油价下调幅度从每升0.17元至0.21元不等。其中,北京市场最常用的93号汽油的最高零售价格由每升5.09元降至4.9元。

北京市2006年建立了油价与租价的联动机制,记者从相关管理部门了解到,由于没有达到联动机制规定的标准,北京市的出租车的租价不会改变,同时对出租车司机的油补也不会取消或

减少。

同时,记者通过采访了解到,出租车司机普遍认为降价的幅度比较小,和价格上涨时不成比例,收入不会产生比较明显的变化。

### 上海:老百姓反应平和

14日一大早,上海大众出租汽车公司司机滕建平像往常一样,打开汽车里的收音机,一边擦洗汽车,一边听广播。当听到收音机里说汽油价格下降的消息时,他还以为自己听错了,和朋友核实以后才确是是真的。

中石油上中油气站是上海闵行区一座比较大的加油站,每天要社会上数千辆车加汽油和柴油5万多升。按照国家统一调价的要

## 股改名单不再每周“批量”发布

尚未股改的所有19家公司可随时提出股改动议

□本报记者 王璐

记者昨日获悉,沪深交易所从今年起将不再每周宣布进入股改工作的S股公司名单,而根据成熟一家推出一家的原则,未股改公司应根据自身情况,随时向交易所提出股改动议。

在股改进入重点推进阶段以来,沪深交易所根据“成熟一家,推出一家”的指导原则,根据均衡披露的原则,共推出了64批股改公司名单。目前,沪市因S百大第二次股改遭否决,截至上周末,尚有19家公司未进行股改,未股改市值共862.4亿元,其中应股改而未股改的上证50指数样本股公司还有2家,股改而未股改的上证180指数样本股公司还有3家,ST及\*ST公司共12家。

据了解,目前遗留公司大多数为ST及\*ST公司,其股改困难各异,绝大多数存在亏损严重、股权冻结、大股东占款等问题。连年亏损、资产质量差、大股东无力支持对价来满足流通股股东的要求,是这类公司股改难以跨越的门槛。几家大市值公司则存在一定的客观上的困难,包括非流通股股东持股比例较低等因素,要在短期内启动股改并非易事。

业内人士表示,上周已启动对S股公司的涨跌幅5%限制,标志着未股改公司边缘化措施已开始实施,如果S股公司不能尽快根据自身情况启动股改,可能将面临进一步被边缘化的境况,包括剔除成份股指数、只允许集合竞价等交易机制限制。

## 航油价再下调利好航空公司

□本报记者 索佩敏

国际油价的持续走低,再度令国内航空公司减轻了成本压力。发改委昨日公布,航空煤油出厂价格每吨再度下调90元,自2007年1月14日零时起执行。

这已经是本月内国内航油价格第二度下调。下调后的1号喷气燃料和2号喷气燃料均为每吨5310元,而国内民航客机常用的3号喷气燃料价格降为每吨5450元。目前,我国航油零售价格由两部分组成,即航油出厂价加上中航油集团分销航油过程中产生的运输、储备等成本(也称进销差价)。

国航董秘郑保安本月10日透露,中航油集团于今年1月1日将航油价格每吨下调了180元。对此,东航一位负责航油采购的内部人士透露,1月1日的调价主要是中航油集团通过降低综合采购成本降价。而1月14日的这次调价则是

通过发改委控制的航油出厂价下调,从而令零售价格也可以再度下调。不过航空公司还没有收到民航总局针对此次航油降价90元的具体通知。

而无论是何种原因引起的降价,航油零售价格的下降将大为缓解航空公司的航油成本压力。东航董秘罗祝平昨日表示,根据目前国际航油的走势,预计东航2007年的航油成本将降低10%左右。

而中信证券分析师马晓立表示,根据其2006年整体情况的测算,油价每上涨100元,东航将会减少净利润2.2亿元,南航减少2.5亿元,国航减少1.8亿元。

不过记者昨日获悉,尽管国内航油价格下调,但目前国内航空机票的燃油附加费尚无下调迹象。2006年,为了弥补航空公司因油价上涨带来的成本,民航总局曾两度上调国内航线燃油附加费的征收标准。

■新闻分析

## 油价下调 节能意识不能丢

根据国际市场原油价格大幅回落的情况,国家发展和改革委员会决定,自1月14日起,将汽油价格每吨降低220元,将航空煤油价格每吨降低90元。记者认为,与之前几次紧跟国际油价的上调相比,此次油价下调可谓小心翼翼、众望所归。

由于近两年,国际、国内油价节节攀升,高油价逼出不少人的节约意识。例如,一些有车族也学会了科学使用私家车,不再事事都开车,而是充分利用地铁等公共交通工具降低综合出行开支等。记者担心的是,由于业内分析认为国际油价将在一定范围内回调,一些人好不容易被逼出来的节能意识又会随着油价的回落渐渐淡化,这应当不是杞人忧天。

资料显示,根据美国能源局的估计,石油耗尽年份为41年,在2007年-2017年估计可用量为中等,在2017年-2047年估计可用量为低。1987年,世界卫生组织总干事布伦特领导的世界卫生组织提出了“可持续发展”的概念,“既满足当代人的需求,又不危及后代人满足其需求的发展”,因此,长远看,节约石油能源是人类共同的命题,与油价的起伏没有关系。

具体到我国汽车社会的现状,更要把节能降耗当成头等大事持之以恒地

抓下去。例如,在刚刚过去的2006年,汽车产销量分别达到727.97万辆和721.60万辆,同比增长27.32%和25.13%,中国超过德国成为全球第三大汽车生产国,同时超过日本,成为全球第二大新车消费市场。然而汽车这种消费品不仅仅与国民消费能力的提高有关,与能源、土地之间的关联更是紧密。作为全球第二大新车消费市场,高速猛增的汽车保有量与我国石油资源日益依赖进口的局面形成了鲜明的对比。

2006年,以小排量汽车在北京、上海等大城市的“解禁”为突破口,我国汽车社会第二次转型加速。从主管部门,到生产厂家,再到普通消费者,衡量汽车的标准都在逐步向节能、环保、安全靠拢。在这种背景下,我国政府还首次向社会公开发布了汽车油耗数据,大力推动节约型汽车社会的建设。然而,应当看到,目前,仍然有部分大城市坚持对小排量汽车的限制,很多城市的出租车司机选用用小排量汽车的愿望仍然是一种“奢求”。我国汽车社会的节能工作仍然面临很大挑战。

在目前私人汽车保有量猛增的前提下,如何引导私家车通过科学使用节约能源具有重要意义。(新华社)



### 国企备兑权证成交、流通性及街货的关系

近期,香港权证市场成交十分活跃。随着中国内地经济的强劲增长和人民币升值,国企中资银行和保险类别股份如招商银行、交通银行、工商银行以及中国人寿等连创新高,相关国企备兑权证也受到投资者的热烈追捧,国企权证已经成为香港权证市场的生力军。

投资者在投资国企备兑权证的时候,除了考虑权证本身的价值和相关的风险指标外,权证的成交量、流通性以及街货量也是应该重点考虑的因素。更为重要的是,这三个因素不能孤立的来看,投资者应该看到其内在的联系并进行综合分析,才能最大限度的减少风险。

成交量是一段时间内权证交易的总金额,表明投资者参与权证交易的活跃程度。市场上投资者买卖权证的目的,不外乎是炒方向、炒涨幅、进行套利或对冲。由于资料及技术所限,一般而言,权证散户通过炒方向及炒涨幅从而以小博大,相对比较容易。一般来说,成交量一方面说明参与权证交易的投资者众多,权证交易活跃,另一方面也说明投资者对权证后市看法存在较大的分歧。成交量小表明参与权证买卖的投资者较少,权证交易不够活跃。过小的成交量会导致权证流通性较差,买卖均难,使投资者承担较大的流通性风险。

成交量大说明流通性较好,投资者可以比较方便的买卖权证。但是,对于成交量大的权证,投资者一定要结合权证的街货量来看。从投资者角度出发,当一只权证上市后,散户及专业投资者开始买卖权证,使得权证开始有成交量,有交投及流通性,但一只权证有成交量后,能否有街货,即市场持有的权证,还要看是否有散户及专业投资者持有该权证过夜。如果没有,代表这只权证虽然有成交,但成交来自日内交易的投资者,没有街货;如果有,代表这只权证有成交,而且有街货。散户及专业投资者之所以持仓过夜,是期望权证在方向及波幅上发生变化。

权证成交及街货变化的启示主要有三个方面。第一,从流通性出发,如果权证的成交量很大,同时街货量也很大,则这只权证流通性相对较高。第二,从投资者