

股市面临资金供需瓶颈

二级市场资金徘徊不前, 增量主要来自炒新资金

股市资金面开始遭遇瓶颈。据《上海证券报》和申银万国证券研究所共同推出的最新《股市月度资金报告》显示, 2009年8月末, A股市场资金存量约为18000亿, 相比上个月略有上升。不过, 增加的主要是炒新资金, 二级市场资金则徘徊不前。

新基金成主要供给来源

最新发布的《股市月度资金报告》显示, 8月末股市存量资金较上月增长840亿元, 其中一级市场增长840亿, 二级市场没有增加。从市场内外整体资金流动来看, 8月, A股市场IPO融资184亿元, 股改解禁资金需求为147亿元, 印花税和佣金支出251亿元, 合计资金流出为582亿元。资金供给方面, 基金成为主要资金供给来源。8月3日到8月25

日, 成立3只偏债型基金, 募集资金规模为212亿元。如果考虑到26日成立的4只基金, 8月份合计募集资金规模为456亿元。与此同时, 个人投资者直接流入市场资金不足100亿元。

打新热情相对较高

虽然A股市场在8月份深幅调整, 但一级市场资金并没有因为预期新股申购收益率下降而减少。不过, 二级市场资金在考虑到新股发行定价过高, 收益率不大的情况下, 参与市场的热情已经有所下降。7月份, 除7月22日中国建筑发行时, 扣除参与新股申购的资金剩余二级市场资金不足1万亿元, 其他新股发行时, 估计剩余的二级市场资金基本在11000亿元~12000亿元之间。8月初光大证券发

行时, 因为市场考虑到其定价偏高, 后期风险增加, 参与资金减少, 剩余的二级市场资金基本在11500亿元左右, 之后的深圳中小板新股发行时, 未参与申购的二级市场资金基本在12000亿元左右。这与7月份相比明显有所上升。

二级市场资金消耗下降

值得注意的是, 在8月份市场大幅下跌后, 二级市场的资金消耗已经趋于减少。与上一期547亿的新股IPO规模, 353亿的交易税费支出相比, 本期184亿的新股IPO流出和251亿的税费支出已经大为下降。这亦显示, 市场通过指数的调整, 自动调整资金的需求。

关注资金供给是否改善

《股市月度资金报告》认为, 未来资金面的看点关键是, 相对紧张的资金是否有改善或是其他的变化迹象。其中, 资金市值比(资金市值=流通市值/二级市场资金), 融资规模和融资节奏尤其值得关注。根据《股市月度资金报告》的统计, 如果市场资金市值比较低, 从资金面看后续市场上涨的可能性比较大; 如果资金市值比过高, 从资金面看市场下跌的可能比较大。1998年以来为4.0, 目前资金市值比为5.74, 接近上届值。因此, 未来市场将面临资金供应的考验。另外, 从融资看, 历史经验证明市场走势较弱时, 新股密集发行持续3个月左右, 市场就会出现调整, 且调整时间较长, 调整幅度较大, 因此后续融资规模和融资节奏值得关注。

为, 未来资金面的看点关键是, 相对紧张的资金是否有改善或是其他的变化迹象。其中, 资金市值比(资金市值=流通市值/二级市场资金), 融资规模和融资节奏尤其值得关注。根据《股市月度资金报告》的统计, 如果市场资金市值比较低, 从资金面看后续市场上涨的可能性比较大; 如果资金市值比过高, 从资金面看市场下跌的可能比较大。1998年以来为4.0, 目前资金市值比为5.74, 接近上届值。因此, 未来市场将面临资金供应的考验。另外, 从融资看, 历史经验证明市场走势较弱时, 新股密集发行持续3个月左右, 市场就会出现调整, 且调整时间较长, 调整幅度较大, 因此后续融资规模和融资节奏值得关注。

经营成本大幅提升 碳排新成本或重创国内航空业

国内航空业因欧盟公布的新碳排放交易体系

新的碳排放交易体系(下称“ETS”)而生产新成本将不可避免。

东航方面透露, 目前公司已经成立专门的小组应对此事。而国际航空运输协会航空环境部助理总监 Quentin Browell 昨日接受记者采访时呼吁, 应该制定全球统一的航空业碳排放交易系统而非各地区国家单独制定, 他同时建议该项职能应由国际民航组织(ICAO)来担任。此前, 根据欧盟公布的航空排放法律的初步规定, 从2012年开始, 航空公司获得的排放配额将逐年减少, 比如2012年1月1日至2012年12月31日, 航空公司可获得的排放配额相当于历史航空排放(指在2004~2006这三年中平均数的)的97%。而从2013年1月1日起, 排放配额只相当于历史航空排放的95%。在配额制最初阶段, 85%的排放配额将免费发放给航空公司, 其余15%将通过拍卖方式有偿发放。如果航空公司没有在8月31日之前提交碳排放检测计划, 就无法享受85%的免费配额。

据悉, 中国(含港澳台地区)共有33家航空承运人被纳入这一体系, 既有国航、东航、南航这样的大型国有航空公司, 也有春秋、均瑶等民营航空公司。不过, 欧盟直到8月22日才公布了各成员国管理航空公司名单细则, 因此包括英国、德国、瑞典在内的多个成员国宣布将提交监测报告的期限延迟至9月底及11月不等。尽管应对时间有所延长, 但国内航空业将面临新的成本已是不可避免。

根据国际航空运输协会测算, 如果ETS执行, 第一年将会让全球航空业成本增加35亿美元, 并且这一数字会逐年递增。由于中国航空公司的排放量太大, 所受影响巨大, 特别是国航等经常飞欧洲的航空公司, 经营成本会大幅提升。

快报记者 索佩帆

基金“一对多”开闸 首批资金可望月中旬入市

首批获批产品逾30个, 有望带来60亿至100亿新增资金

来自业内的消息, 在证监会受理基金公司“一对多”产品上报10个工作日后, 昨日, 首批基金一对多专户产品已完成备案登记, 获准于近日开始正式募集, 这表明基金公司专户“一对多”业务正式开闸。

首批产品获批的公司中包括交银施罗德基金、国泰基金、汇添富、鹏华、招商、工银、大成、景顺长城、国投瑞银等基金公司, 获批产品预计在30个以上。其中交银施罗德公司此次获批了5款一年期的灵活配置产品, 合作银行作为交通银行。国泰基金将与中金公司合作发行一只灵活配置型产品。汇添富基金获批了两只一年期的灵活配置型产品, 合作银行分别为光大银行和交通银行。另外, 大成基金、鹏华、景顺长城均获批1至2只灵活配置型产品, 其中, 大成将与光大银行、邮储分别合作一只产品。景顺长城将和深发展合作。而国投瑞银将与光大银行合作募集一个以封基

为投资对象的“一对多”产品。而北京的基金公司中获批的较少, 截至发稿, 可以证实的是, 工银瑞信有4款与工行合作的产品获得募集许可, 其中一款为灵活配置型产品, 三款为债券型产品。此前约有27家基金公司上报了110份产品材料, 按照目前近1/3产品获批推算, 若每只产品平均募集2至3个亿, 则首批产品有望给市场带来60亿至100亿的资金。

根据证监会相关规定, 基金专户“一对多”产品在获批后, 即可展开募集, 募集时间最长为一个月。募集完成后还要经过验资、开户、再次备案等手续才能入市。这样看来, 一对多专户最快也只能在9月中旬入市投资。而9月末至10月将是专户“一对多”大部队入市的关键时期。市场上认为, 基金专户“一对多”资金以往多躺在银行睡大觉, 它对市场来说是真正的增量资金。

快报记者 周宏 仲文 见习记者 朱宇琛

延伸阅读

九月选股思路: 盯牢通胀超跌 回避两高

下半年选股主要考虑以下个股: 1、跌幅较大的大盘蓝筹股; 2、高成长个股。可选择排除非经常性损益后净利润同比连续三个季度同比保持5%以上增长的个股, 其中要剔除重组后主营完全改变的个股。

题材股依然是反弹明星

反弹中涨幅最大的一般为题材股, 9月主流题材仍为重组、增发、创投、通胀预期等。1、重组题材依然是焦点; 2、创业板有望引爆创投概念; 3、通胀预期可能刺激

新动态

雅致股份 IPO 过会 中化股份周五上会

证监会发行部8月31日晚间公告, 根据发审委85次会议结果, 雅致集成房屋股份有限公司IPO申请及平高电气增发申请均获通过。另外, 发审委

通胀受益股: 主要考虑农业、肉类、矿产等行业

重点关肉类、糖、禽蛋等, 以及拥有矿产资源相关个股。

回避两高品种

特别规避以下品种: 1、涨幅较大的题材股, 尤其是没有实质性基本面支撑的题材个股; 2、高估值个股。由于公司基本面短期很难有较大改善, 在行情逐渐回归业绩推动时, 高估值个股往往很难到业绩的有效支撑。

国盛证券策略分析师 肖永明

Table with 5 columns: 代码, 名称, 收盘, 涨跌, 成交量. Lists various stocks and their performance metrics.

Table with 5 columns: 代码, 名称, 收盘, 涨跌, 成交量. Lists various stocks and their performance metrics.

Table with 5 columns: 代码, 名称, 收盘, 涨跌, 成交量. Lists various stocks and their performance metrics.

Table with 5 columns: 代码, 名称, 收盘, 涨跌, 成交量. Lists various stocks and their performance metrics.

Table with 5 columns: 代码, 名称, 收盘, 涨跌, 成交量. Lists various stocks and their performance metrics.