

热点直击

港股昨下跌 310 点

证券时报记者 唐盛

本报讯 承接本周三跌势,港股昨日低开低走,早盘恒指开市下挫约 100 点至 13400 点水平,其后之后表现反复,跌幅一度扩大,最多达到近 400 点。港股收报 13228 点,下跌 310.91 点,跌幅约 2.3%。大市成交额录得约 396 亿港元, 港股已经连续两个交易日的总成交低于 400 亿港元。

电信设备股普涨

证券时报记者 唐盛

本报讯 昨日中资电信股继续回落,但相关通信设备股则出现普涨行情,除了中通服(00552.HK)微跌 0.84%外,中兴通讯(00763.HK)收报 23.2 港元,升 2.66%;京信通信(02342.HK)收报 2.31 港元,升 4.05%;中国无线(02369.HK)收报 0.4 港元,升 2.56%。

另据悉,中兴通讯首席执行官韦在胜日前透露,公司取得的中移动(00941.HK)TD-SCDMA 合同额占整体份额的 36%;中电信(00728.HK)的 CDMA2000 合同占有份额亦达 35%。他希望能够在联通 WCDMA 网络工程竞标中成为前三名。

大行评级

美林维持中移动 买入”评级

本报讯 美林发表研究报告,维持中国移动(00941.HK)“买入”评级,将其目标价由 90 港元降至 86 港元。报告指,虽然价格竞争对电讯行业收入增长造成压力,不过,中移动强大的网络,加上受惠于农村刺激政策,仍属行业首选。

惠誉看好中国石化

本报讯 惠誉国际评级发表报告称,维持中国石化(00386.HK)A-的长期外币和本币发行人的长期评级(DDR),并将该评级撤出负面观察名单。惠誉还重申了中国石化 A-的优先无担保评级和 F2 的短期外币和本币发行人违约评级,评级前景为稳定。

瑞信维持东亚银行 中性”评级

本报讯 瑞信发表报告,维持东亚银行(00023.HK)“中性”评级,目标价 18 港元。该行预计受处置债权抵押证券亏损以及股票信贷市场疲软影响,东亚银行 2008 年净利润为 9000 亿港元,2007 年为 41.4 亿港元。该行还预计东亚银行可能会因此取消年终派息,并且对资本充足率进行深度分析。

花旗下调哈动评级至 沽售”

本报讯 花旗发表研究报告,将哈尔滨动力(01133.HK)投资评级由“持有”降至“沽售”,目标价则由 5.25 港元下调至 4.6 港元。花旗将其 2009 至 2010 年每股收益预测调低 24% 至 32%, 低于市场普遍预期的 14% 至 16%。报告指,公司销售减弱及毛利率下滑,主要是公司部份订单受到客户延迟收货影响。(易 涵)

XQ全球赢家·VSAT资讯通 即时行情·中港台股·美日美股·全球所有金融商品行情·大行研究数据·深度公司资料·全球细分行业比较·中国驰名商标! 全球视野的证券资讯软件 www.vsats.com.cn 下载专区 试用 021-51098857 51873616 13801605872

证券时报记者 孙晓辉

本报讯 船舶制造业的调整振兴计划在 11 日的国务院常务会议上获得原则性通过。受该消息影响,昨日船舶业相关股逆市上扬,其中广船国际(00317.HK)的涨幅超过 10%;但受投资者获利回吐影响,金辉集团(00137)及多数航运股昨日追随大盘下滑。多数机构认为,受振兴计划影响,船舶业及航运股短期内仍有交易机会。

船舶股与航运股分化明显

11 日的国务院常务会议虽然未公布具体的计划细节,因船舶制造业调整振兴措施需要与金融机构的协调,会议表示,措施将鼓励金融机构加大船舶出口买方信贷资金投放,并且将现行的内销远洋船财政金融支持政策延期到 2012 年。

受内地提振船舶工业的消息带动,船舶业股逆市上扬。但因近日来市场对该计划的通过一直抱有憧憬,航运股等相关股份在累计前几日较大涨幅之后开始追随大盘回落。广州广船昨日逆市上扬 0.97 港元,涨幅 10.51%,收报 10.2 港元,最高见 10.48 港元,全日成交金额 5930 万港元;在投资者获利回吐的压力下,金辉集团股价昨日先升 6.349%后,追随大盘跌

势下滑,最终报收 1.23 港元,跌幅 2.38%,全日最高见 1.34 港元。数据显示,在振兴规划获通过的憧憬下,金辉股价近日来已连续几日大幅上扬,其中周二涨幅逾 30%。在 A 股市场上,中国船舶(600150.SH)涨停,升 10%至人民币 58.48 元;广船国际(600685.SH)亦涨停,至人民币 20.89 元。

与船舶股表现相比,昨日航运股表现欠佳,大多跑输大盘。虽然波罗的海干散指数升逾 2000 点,但无助于航运及相关股的劣势表现。其中,中国远洋(01919.HK)昨日下午滑 7.26%,中海集运(02866.HK)跌 7.52%、中海发展(01138.HK)急跌 10.85%、中外运航运(00368.HK)跌 1.49%。而在本周前几个交易日,受波罗的海指数周一急涨 10.5%的推动,航运股全线走强。

船舶航运股机构分歧加大

在多数机构看来,目前全球造船业正进入调整周期,新船订单增长困难且撤单风险正在加剧,近年刚跻身全球三甲之列的中国造船业也不例外。但船舶行业振兴规划的通过,短期内将通过加强信贷支持稳定外需、启动内需,控制新增产能等手段来帮助行业度过寒冬。他们认为,中国船舶业在今年晚些时候仍有一定上涨空间。



京华山一还认为,航运股相关板块短期仍有交易机会。该行指出,近日波罗的海指数反弹,主要受惠于中国钢厂的铁矿石消耗量回升,并相信中国的经济刺激计划将促使钢厂在今后数月加大产量,而随铁矿石生产商的加大付运量,将助长波罗的海指数的反弹行情,为航运股提供短期交易

机会。大福证券认为,广船国际是中国第一、世界第四的灵便型液货船制造商,其经营状况良好,订单充裕,因此该行给予广船 12 个月目标价 15 港元,潜在升幅 63%,建议投资评级为“买入”。德银日前表示,近日波罗的海指

数急涨,主要受到中国刺激经济政策的推动。但今明两年将有大批新船将投入航运市场,料两年间供应仍超出市场需求 2%-4%,因此,建议趁强势沽出航运股套现。该行对太平洋航运(02343.HK)、中国远洋(01919.HK)及中海发展(01138.HK)均给予“沽出”评级。

难为“熊三”、“牛一”分界限

曾志英

反弹,那么,目前最有力的支持位要看 12500 点水平了。当然,这个支撑位是否确定,仍有待做进一步的观察。

最近市场上有人开始热烈讨论,究竟熊市的熊市是否已经结束,牛市正式重临呢?有这种看法的人一般认为 10600 点是熊市的底位,只要这个底位不再跌穿,就是熊市三期已告结束,牛市一期重临了。然而,即使是投资高手或经验老到的市场人士,多数时候也都不出究竟熊市三期与牛市一期的分别,因为两者的技术

形态非常相似,偶有不慎看偏看差就可能“中招”。当然,对于一般投资者而言,熊市三期也好,牛市一期也罢,这并不是最重要的,关键问题是什么时候才能入市?

按过往几次牛熊交界期的经验来看,由熊市三期转入牛市一期都有一个停滞或窄幅下落的时间,或长或短,波动幅度一般不出三、四千点,比如在 2003 年那一次就大概维持了三个月,之后大市出现向上突破,一口气升上 15000 点才停步,继而出现一次大型回吐,回落至

12000 点水平,才进入牛市二期的阶段。

这次由于涉及到全球经济衰退的因素,情况比上次非典型时期更为严重,因此,这个“不上不落”的胶着状态可能将维持较长时间,时间上理应比三个月更长。事实上,自去年 10 月底低见 10600 点后,至今大市上上落落维持了超过 3 个月,而恒指大部分时间在 12000 至 15000 点之间徘徊。因此,不论是熊市三期还是牛市一期,在 12000 点左右还是入市应当是比较安全的。

窝轮解码

关注换股比率低牛熊证

法兴证券(香港)董事 李锦

近期的港股波动持续收窄,过去一周恒指在 13200 点至 14000 点之间上落,有时甚至只在 100 点上上落,在这种市况下,即日短线赚取回报的难度大大增加。然而,在外围因素仍未明朗的情况下,持有窝轮与牛熊证过夜的风险又颇高,所以一向保守的投资者选择观望其变。事实上,越来越多的投资者倾向买卖换股比率较低的牛熊证,因为这些牛熊证对正股的价格变动较敏感,能提供较多的空间即市获利。

A50 基金破位 10 港元

衍生品成交额再增逾 10%

麦格理资本证券 陈其志

内地 A 股上证综合指数昨日先升后回,最多升至 2274 点,其后曾跌破 2200 点,终收报 2248 点,挫约 0.6%,连跌两日。A50 中国基金(02823.HK)在本周一重上 10 港元水平后,连日于该水平徘徊,昨日下午挫 1.1%至 9.88 港元收市。

A50 中国基金权证及牛熊证成交额为 7.6 亿港元,较上个交易日上升约 17%,占权证及牛熊证总成交亦增至 5.4%,自上周二(2 月 3 日)以来连续八个交易日位列 5 大成交权证及牛熊证之一。由 2 月 9 日至 11 日三个交易日期间,市场合共约 572 万刚元资金流入 A50 中国基金权证,另于同期流入相关熊证的总资金则达 1588 万港元。

市道不景 代理销售风险日增

建银国际

源集中在市场推广,建立品牌形象以及物流管理上。

无疑,代理销售的经营模式可于经济上行周期间,为品牌提供强劲的营运杠杆效应,促进品牌的成长。可是,受到百年一遇的金融海啸和信贷紧缩的两大负面因素冲击,品牌的经营范围便要视乎分销商本身的资金实力和持续经营的意向,其角色于经济下滑期间亦因而变得被动。

从思捷环球(00330.HK)管理层最近公布的业绩中,我们对公司代理销售业务的前景可略窥一二。公司表示,其在日渐萎缩的欧洲零售市场仍可录得单位数字的网店销售增长,证

明了品牌依然保持着一定的活力,产品的市场需求仍旧存在。然而,由于公司的分销商因未能安排足够的银行贷款,一方面需要缩减对品牌的订单数量,而另一方面亦需要暂缓开店计划。考虑到存货以至还款风险,品牌一般不会为个别分销商提供任何形式的短期融资或较长的还款期,因此分销商的营运取向直接打击了品牌的增长前景。

我们预期,这一情况亦有可能在内地一些零售品牌身上发生。尽管在减价促销的情况下,部分品牌于刚过去的农历新年期间的销售仍然火热,但随着外围经济持续走弱,在居民消

费增长放缓的趋势下,一众服装品牌的分销商对本年三及四季度的销情变得并不乐观,并打算降低其存货量和放慢开店速度,以便度过寒冬。以一些运动品牌为例,其部分分销商打算把存货水平从四个月以上削减至四个月以下,这一情况令人关注。因此,面对现时经济下行周期,分销商紧缩营运规模的情形下,依赖代理销售经营模式的零售品牌的增长下滑风险正持续上升。



Table with 5 columns: 股票代码, 股票名称, 收盘价(港币), 最高价(港币), 最低价(港币), 涨跌幅(%)

Table with 5 columns: 股票代码, 股票名称, 收盘价(港币), 最高价(港币), 最低价(港币), 涨跌幅(%)

Table with 5 columns: 股票代码, 股票名称, 收盘价(港币), 最高价(港币), 最低价(港币), 涨跌幅(%)

Table with 5 columns: 股票代码, 股票名称, 收盘价(港币), 最高价(港币), 最低价(港币), 涨跌幅(%)