

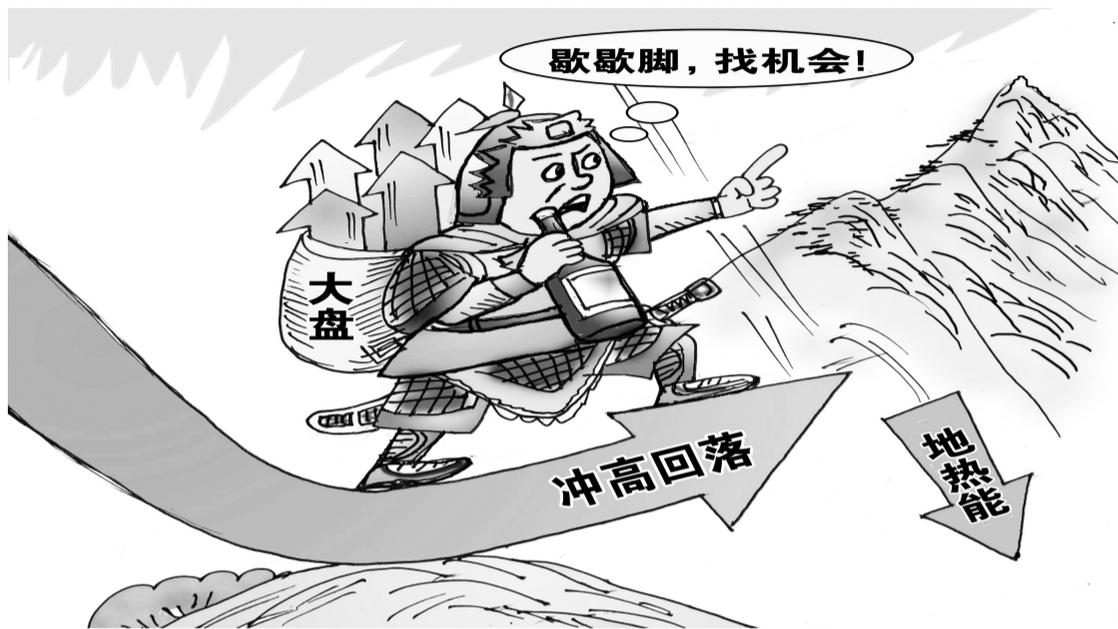
单边上升市转为箱型震荡市不失为一件好事

主力强拉猛砸意欲何为？

名家看盘

安徽新闻名专栏

上周我曾提出：“缓慢上行，仍属健康”，“变盘的主要威胁是加速拉升、再现快牛”。本周四，终于出现了多数人不愿看到的主力机构利用权重股快速拉升指数、然后指数和多数股票猛砸的一幕。何以会发生这种情况？



“三论”给市场形成了震慑

近来，证监会主席郭树清发表了三次讲话，提出了“三论”，即“波段论”、“必要时行政干预论”和“投融资平衡论”。尽管与他此前主张的“长期投资论”、“市场决定论”、“管理层不干预指数涨跌论”明显相悖，市场很多人因其在股市长时期下跌时从不干预而提出诟病，但是，在连续一个半月多的单边上市后，管理层向市场发出警示，还是有其必要性。其意图：一是抑制单边上市市继续行伸，强行改变上升斜率；二是防止市场因短期内涨幅过大而引发QFII出逃和大小非

减持；三是现在仅一月下旬，离新股开闸还有几个月时间，若股市过早过度超涨，那么后几个月的局面将会失控；四是希望市场在2300点上下构筑新的箱型震荡平台，充分换手，将基础盘扎实，以便在今后新股开闸后，不至于出现雪崩似的下跌。这些，与我的“慢牛”主张恰相一致。

问题是，何为干预的“必要时”？有人认为，2300点的位置便是。我则认为，现在管理层只是提前打招呼，必要的干预的点位并没有到。因为郭树清

主席2011年10月29日上任时的股市位置就是2473点，随后他相继推出了70多项股市新政，希望股市造好，却一路下跌至1949点。而现在，离他上任和推出新政的位置还差近200点，怎么可能干预？如果现在就不恰当地对股市进行行政干预，那么，连续暴跌将不可避免，1949年底部也将不保，今后怎么还会有外资和场外资金敢进入股市？所以，我把郭树清的“三论”的目的理解为强制市场走“慢牛”式的震荡整理。

权重股强拉猛砸是调控手段

市场长期形成了一种习惯：只要权重股强拉，绝大多数的中小盘股就会逆向而行，不涨反跌。随后中小盘股的下跌，又会拖累权重股和大盘跳水，进一

步推动中小盘股的下跌，造成新的套牢盘。这样，大盘震荡、整理、调整，就是必然的了。周四上午主力机构将指数狂拉42点，上冲到2362点前缺口尽头，

然后，在“新股开闸”的谣言杀伤下，又下突到2287点，振幅75点，周五继续停留在2291点。我以为，这便是主力机构实施管理层调控意图的一个“杰作”。

新的震荡箱体已经形成

周四的大震荡，使此前的“盘久必飙”的惯例，以及单边上市市得以终结，形成了2360~2260点的新震荡箱体。我以为，箱体上端压力较重。去年6月跳空缺口的顶端是2364点，3186~1949点反弹的三分之一处即2360点，去年3~6月的密集成交区也在2350~2400点，去年的双顶位置是2478点和2453点，强压力带显而易见。而下方2260点支撑强劲。这里已经成为去年12月至今年1月的密集成

交、充分换手区，2200点也是去年一年的价值中枢。

鉴于新股将继续停发几个月，大量的场内踏空资金和场外新增资金等待进场、经济企稳复苏势头明显、各项经济指标积极向好，新城镇化、互联网、能源发展、大气治理、节能环保、医药中药、军工、资产重组等利好产业政策不断出台。今上交所又宣布今后发行大盘股将尝试推出优先股的重大利好，年报公布期间业绩超预

期、高送转等题材层出不穷。这些利好将有力地吸引巨量的踏空资金再次抄底，有力地封杀了下跌空间。对扩容真空期的调整幅度的测量，不能按常态来进行判断。

在相对低位的新震荡箱体来回运行，既可降低市场的系统风险，又可增加波段机会，还可吸引新增资金进场，更可为后市继续往上拓展，打下坚实的基础。因此，由单边上市市转为箱型震荡市，不失为一件好事。

操作策略必须相应变换

首先是控制仓位，切忌满仓操作。其次是加强波段操作意识，勤于高抛低吸，获取差价。再次，抑制大盘股，精选优质高成长个股，既可避免指数过快上涨，又可在个股中获取超额收益。又次，上方关注2330点能否连续收盘，以判定向上突破的时机；下方关注五日均线（周五位置在2272点）是否跌破。只要不破，就以持

股为主，付之以高抛低吸，便可获取大行情中的最大效益。如：998~6124点、1664~3478点大行情，都是沿着五日均线一路上市的。这便是判断和把握新震荡箱体何时终结，以及是否会演变成波段调整的最重要标志。

需要强调的是：在多头行情中，上影线犹如“仙人指路”，它指向哪里、以

后大盘就会收到哪里。就如在熊市中下影线指向哪里，以后收盘就会收到哪里一样。结合目前的经济面、政策面、市场面、供求面，本轮行情尽管不能奢望到达3000点、4000点，但我以为，2362点不应该是今年的最高点。

华东师范大学企业与经济发展研究所所长 李志林

投资论坛

智能交通行业：
受益新型城镇战略

十几年来，随着我国城市化进程的提速、汽车数量的爆炸式增长，城市拥堵问题也日益严重，与此相伴的是频繁的交通事故、噪声污染和空气污染，使城市承载能力与社会运行效率受到了严峻挑战。因此，如何破解城市发展速度与社会效率的矛盾成了全社会普遍关注的问题。智能交通设备通过信息技术将人、车和路有机地联系在一起，能够提高既有交通基础设施的运行效率、提高城市承载能力。特别是，在国家实施新型城镇战略的大背景下，智能交通行业的个股有望迎来战略发展机遇期，相关上市公司有望从中受益。

智能交通处于快速发展期

目前，政府层面的监管要求是推动我国智能交通发展的主要力量，比如，随处可见的电子眼、集成交通指挥平台系统等。最近几年来，政府投资于智能交通的步伐开始加快，年均增速超过了20%，主要原因有以下三个方面：一是政府对智能交通的重视；二是城市道路和交通拥堵所带来的问题日益严重，比如，北京因拥堵十分严重被戏称为“首堵”；第三，西方发达国家的实践证明智能交通能够在一定程度上有效缓解城市拥堵问题。

从行业规模来看，我国智能交通行业尚不足400亿，而美国智能交通行业的收入已达到1118亿美元，即便是面积与人口远少于我国的日本，智能交通行业的市场份额也达到了377亿美元，是我国的6倍。而从智能交通的发展特征来看，我国以硬件投入为主，占投入总金额的80%以上，而欧美发达国家的智能交通投入主要集中于软件与服务方面，两者发展水平的高低显示无疑。未来，我国智能交通行业也必然会向纵深阶段发展，北京、上海等经济实力雄厚的大城市已经开始布局车路协作系统和出行服务。中金公司认为，2015年，智能交通行业是量变向质变转换的关键时间点，“十二五”末期，市场规模有望达到1000亿。

行业成长性优良

据了解，我国从事智能交通行业的企业约有2000多家，主要集中于道路监控、收费站、GPS以及系统集成等环节。统计数据显示，2011年千万级智能交通项目数量为195项，同比增长了129%，项目金额合计57.9亿元，同比增长了180%，目前行业规模约在120亿左右。湘财证券该行业研究员朱程辉认为，未来3~5年，智能交通行业有望保持年均20~30%的增长，5年后有望形成千亿级别的市场规模。

由于需求旺盛，在过去几年内，智能交通行业的相关上市公司的营业收入和利润均实现了高速增长，龙头公司甚至达到了30%的复合增长。与此同时，行业整体毛利率普遍高达25%~50%，整体净利率也有20%左右，体现了良好的竞争格局和较强的议价能力。

个股精选

易华录：公司是国内最大的智能交通应用软件开发商及系统集成服务商，在智能交通核心软件、智能交通系统集成、智能交通专业产品、智能交通信息服务方面具有核心竞争力。公司曾公告，以BT模式，与河北省公安厅合作，建设“河北省道路动态科技防控工程”，合同金额达14亿元；与河北省交通厅合作，以BT模式投资建设“河北省交通运输综合协调指挥与服务工程”，合同金额达10亿元左右。上述大额项目可保障公司未来5年内业绩无忧。张鹏飞