



创造性助推资本市场不同时期、不同阶段的改革发展,中证报的远见、毅力未曾辜负时代。从力挺股权分置改革,疾呼养老金市场化投资运营,到为全面注册制平稳运行鼓舞;从二十年如一日打造标注行业、评价行业、引领行业的“金牛”品牌,到发起成立了投资专业性、助力实体基业长青的全国投资者教育联盟……30年来,服务“国之大者”的担当精神始终是中证报的鲜明特质。

为股权分置改革鼓与呼的难忘岁月

——我与中国证券报的知遇之交

●东南大学资深教授、国家发展与政策研究院院长 华生

20世纪80年代,我在国务院经济体制改革领导小组办公室工作,很多领导同志对我比较熟悉,而我对国有股的市价减持批评得最早,也最有理论色彩,所以我较早被邀请参加了座谈会。时任中国证券报社社长陈乃进,也是我在那个会上认识的,由此开始了我与中国证券报多年的深度合作。

我记得会议从8月到9月开了四五次,争论很激烈。随着市场下行和讨论的深入,反对者越来越占上风。2001年10月22日,国务院授权证监会发表声明,暂停执行刚刚发布了4个月的减持规定,以便进一步征求意见和研究制定具体操作办法。这也意味着高层已经认识到,国有股减持不是一个简单的财政问题,而是涉及证券市场的改革和制度安排问题,很自然地,证监会就替代财政部,成为下一步解决问题的主导部门。

陈乃进敏锐地觉察到,国有股减持遇到的挑战反映了我国流通股、非流通股设置存在严重问题。因此,给政府建言献策提供思路、推动中国股市全流通改革,是中国证

券报这样的主流大报义不容辞的重要使命。虽然当时市场上和理论界关于这方面的观点有很多,但是多有利利益和眼界的局限性或偏激性,缺乏既能够从全局眼光又接地气的建设性分析文章,引导讨论理性地深入下去。因此,会后不久,他就约我给中国证券报就这个题目写几篇有充分说理性的文章。这样就有了2001年9月27日、11月15日我在中国证券报发表的《中国股市的最大国情》《在风险和机遇中实现多赢格局》两篇整版专栏文章,均在当时引起了普遍关注,被内部和外部材料广泛援引。

2002年6月23日,国务院正式决定对国内上市公司停止执行原减持国有股的规定,并不再出台具体实施办法。2003年下半年,中国证券报再次洞察先机,发起了“中国股市是否走向边缘化”的系列讨论。2003年9月2日,中国证券报以整版专栏形式发表了我为写的《股市发展需要大思路》文章,开始了这轮系列讨论。9月11日又用同样版数发表了我为写的《资产重组期待浴火重生》作为讨论系列之六。10月8日,中国证券报再次发表了我写的《破解股市全流通迷局》,并在头版头条做了要闻提示。11月13日,发表了我写的《全流通与减持不能混为一谈》的特约财经时评。中国证券报于12月20日、12月22日、12月31日,连续发表了我的两篇文章。中国证券报组织的这些系列讨论和建设性分析文章,对中央形成股权分置改革思路、作出决定发挥了其作为中央媒体的积极作用,被各方广泛认为代表了主流声音。2004年1月31日,《国务院推进资本市场改革开放和稳定发展的若干意见》即“国九条”正式发布,意见中首次明确积极稳妥解决股权分置问题。这样,中央高层正式将问题的提法从国有股减持转为股权分置改革。

虽然股权分置改革的问题提出来了,但是究竟如何改,这面对各方面分歧的意见和各种不同利益群体之间的平衡,如何真正实施和推进仍然是一个难题。记得中国证券报为了推动不同意见和观点的讨论和交锋,当时专门组织了中国证券报的专家咨询委员会,定组组织专家进行讨论交流,有时请来中央部委的同志一同交流情况和信息。当然在某些场合,有个别专家言辞激烈,观点偏激,相互之间争论不下甚至发生言语冲突。但是中国证券报组织会议的领导和同志总是克制并善,积极引导,尽可能地综合其中有价值的意见和建议,通

过自己的渠道向上反映。好多年后,一些与会的专家谈起,不少人至今留下深刻的印象和美好的回忆。

进入2005年,上证指数创出自2001年以来的新低。一些人对于在这个时候推出股权分置改革的必要性产生了怀疑。股权分置改革进入临门一脚的时刻。2005年2月2日,中国证券报发表我写的《中国股市面临大变革》的整版专栏文章,指出股权分置改革的基本原则不是追究历史得失补偿,而是要保证社会公众即流通股股东不因解决股权分置问题受到伤害,还大家一个健康、规范、前景光明的全流通市场。3月18日,中国证券报又在头版以通栏整版方式发表了我为写的《股权分置的市场化分散决策原则和方案》的万字长文。4月底,在A股市场继续探底过程中,证监会最终发布了股权分置改革试点通知,股权分置改革正式拉开序幕。

2005年5月10日,三一重工首份股权分置改革方案亮相。我在4月下旬因左手的可疑肿瘤动了手术,在五长假中吊着绷带赶写了《市场转折的信号——股权分置改革试点通知评析》,中国证券报将其在5月10日以头版通栏形式发表。文章开

宗明义指出,与四年前我发表《漫漫熊市的信号》时的情况截然不同,股权分置改革“方向正确,瑕不掩瑜”,而且“正是在这种熊市弥漫的气氛中,中国证券市场的历史性转折已经悄然来到了我们身边。”文章结尾总结道,“当熊市的阴影逼近时,有人正在飞蛾扑火;当牛市的信号初现时,有人还在拼命出逃。其实与牛市末尾的狂热和自信一样,熊市尽头的悲观和绝望,也是同样的盲目和错误。”“中国证券市场正在胸怀和迎接的,是和持续高速增长并令世人瞩目的中国经济并驾齐驱的英雄时代。”

不久,随着上证指数下破1000点后迅速企稳反弹,股权分置改革的试点工作顺利推进。2005年8月26日,46家试点公司的股权分置改革全部经各自股东大会表决通过,完成了规定的改革程序。同一天,中国证券报在头版发表了我写的《总结试点经验,推动股改顺利推进》的万字长文。8月23日多部委联合发布《关于上市公司股权分置改革的指导意见》,股权分置改革从试点转为势如破竹的全面铺开。

(本文节选自《信史流光:中国证券报三十年》一书)



2021年5月19日,中国证券报刊发《市值管理:一场利益输送的隐秘骗局》。



2021年8月3日,中国证券报刊发《风格漂移引争议 各不副实的基金“盲盒”》。



2018年3月29日,中国证券报刊发《控股股东偷排废水被关停 祥丰股份深陷环保泥潭》。



2003年2月15日,中国证券报在头版刊发《涨停板敢死队》,首次披露银河证券宁波解放南路营业部“涨停板敢死队”的操作手法,被媒体广泛转载。



2009年12月1日,中国证券报刊发《百点长阳能否击破基金仓位“88%魔咒”》。



2016年10月13日,中国证券报在头版头条刊发《T+0“地下工厂大起底”》。



中国人民银行行长周小川接受中国证券报记者采访



中国证监会主席高福林接受中国证券报记者采访



中国人民银行党委书记、中国银保监会主席郭树清接受中国证券报记者采访



中国证监会主席易会满接受中国证券报记者采访

关键时刻从不缺席

●比亚迪

2022年6月10日,比亚迪的市值首次突破万亿元,这是个令人激动的时刻。万亿元市值是资本市场对比亚迪作为新能源汽车引领者的褒奖,也是对比亚迪坚守新能源汽车事业、造福社会大众初心的加冕。

这更是中国新能源汽车弯道超车战略的胜利。这一天,在全球车企市值排行榜上,比亚迪超越大众汽车集团,紧随特斯拉和丰田,成为当前唯一一家入围世界前十的中国车企。中国汽车行业等这一天,等了很久很久!比亚迪的成长历程并非一帆风顺。新能源汽车是新生事物,从一开始就受到各种质疑。作为行业引领者的比亚迪,更是栉风沐雨、摩路蓝缕,不断砥砺前行才有了今天。在艰难成长的路上,比亚迪深深地感受到了来自社会各界朋友的亲切关怀,对此心怀感激,中国证券报也是其中的重要一员。作为资本

市场专业、权威的主流财经媒体,从我们上市起,中国证券报就一路陪伴,每每在关键时刻主动现身,架起公司与投资者实时互通的桥梁,澄清事实,传递公司价值,体现了大报担当和责任,赢得了投资者和我们的敬重!

2012年“5·26”事件是比亚迪上市后的第一道大坎,至今使人记忆犹新。5月26日凌晨,一辆红色小汽车在深圳侨城东路段与同方向行驶的辆出租车发生碰撞,造成一辆比亚迪E6出租车起火,导致车内二人当场死亡。新闻曝出来后,相当一部分消费者对锂电池以及比亚迪新能源汽车的安全性提出疑问,比亚迪的股价第二天一度触及跌停。

上述事件发生后,比亚迪在第一时间进行了公告。中国证券报记者及时联系了时任公司董事会秘书的吴胜胜进行采访。吴胜胜表示,因为没有接触到这台起火的E6,警方还没有给出调查结果,所以,当时并不清楚起火的具体原因。不过,他对中国证券报记者强

调,公司产品通过了国家质量检测,产品是合格的、安全的。

中国证券报很快将吴胜胜的这一观点报道出来,在一定程度上打消了市场的疑虑,在危急关头稳住了投资者对比亚迪的信心。与此同时,中国证券报迅速派记者对比亚迪的电池实验室进行调研,亲眼见到了这里的电池被刀劈火烧都很难点燃的情景,这更坚定了中国证券报记者对比亚迪电池安全性的信心。由于要等待正式的调查结果,因此,应我们的要求,中国证券报没有将此时的调研正式形成报道,而是作为新闻素材在合适时使用。

8月3日,期盼已久的调查结论终于到来。当日上午10时,深圳市发改委在会展中心召开新闻发布会,事故鉴定专家吴志新在会上宣布,两次碰撞中三名乘客所受机械伤害造成致命性伤害。比亚迪E6整车安全设计未见缺陷。事故中,该车动力电池没有发生爆炸,

72节单体电池未起火燃烧。同时还确认了比亚迪E6电动出租车符合更高要求的美国检测标准。对于这一结论,中国证券报用很大篇幅进行报道,有效回应了各方关切,增强了投资者对比亚迪的信心。

发布会后,中国证券报派出记者小组,就新能源汽车的安全问题、技术路线、市场切入点以及市场空间等主题,对比亚迪进行了为期一周的采访。当时,除采访董事长王传福外,中国证券报记者小组还对财务总监兼董事会秘书吴胜胜、负责电池技术与生产的第十四事业部副总裁罗红斌、负责发动机研发与生产的副总裁张金涛、负责新能源汽车业务的副总裁王杰进行了全面深入的采访。此外,中国证券报记者还试驾了新能源汽车,参观了车辆碰撞实验和多条生产线。在深入调研的基础上,中国证券报陆续刊发了一系列深度报道,为比亚迪雪中送炭,为中国新能源汽车产业鼓与呼。这组稿件中的《纯电

动车深圳模式可行:万亿公交市场待掘》刊发于2012年9月4日,重点报道了新能源汽车如何切入市场的问题,这也是当时大家最关心的问题。当时,市场人士普遍觉得新能源汽车“叫好不叫座”;社会效益虽然好,但难以打开市场。这篇报道的刊发引起市场广泛关注,浓墨重彩地刊发了《比亚迪王传福:纯电动车是撬树明年现拐点》,重点报道公司与国开行等金融机构针对出租车与公交大巴市场的“四零”方案。2013年3月13日,中国证券报再就市场推广问题刊发《比亚迪助深圳打造“纯电动汽车之都”》。如今,新能源汽车成为市场的“香饽饽”,造车新势力方兴未艾,比亚迪新能源车单月销售逾10万辆。中国证券报十年前的这组报道,正是比亚迪千万百辆纯电动新能源汽车市场的宝贵见证。

(本文节选自《信史流光:中国证券报三十年》一书)

