

欧元业务缩减不影响资产类别多样化

脱欧难撼伦敦国际金融中心地位

本报驻伦敦记者 蒋华栋

一线观察

伦敦市场资产类别是高度多样化且不断增加的,无论脱欧与否,伦敦作为欧元之外其他成熟货币业务中心的地位不会发生变化。随着人民币项目和伊斯兰金融项目的推进,越来越多新的货币资产将在伦敦市场深度发展,这将巩固伦敦业务的多样化以及国际金融中心地位

自英国宣布脱欧公投起,各类有关脱欧后欧洲银行业格局的声音不绝于耳。相关论点基本上都在强调脱欧将造成国际银行从伦敦大规模撤出,欧洲大陆将从中分得一杯羹,伦敦的国际金融中心地位将受到极大冲击。同时,各方也把各大银行的欧洲业务及人员调整规划作为上述观点的重要依据。

然而,要展望和把握脱欧之后欧洲银行业格局,应具有更为广阔的视角。从当前脱欧谈判进展来看,国际大型金融机构有着充分的理由将欧元相关业务转移到欧洲大陆。谈判在关键问题上久拖不决,而且核心贸易安排谈判的时间不足,这意味着未来英国金融服务丧失欧洲市场准入的概率在不断上升。

从投行业务角度来看,在当前脱欧路径下,欧元计价资产清算业务将有大概率转移到欧盟内部。立足英国伦敦开展类似业务的国际投行将被迫将相关业务转移到欧洲大陆。与之相伴的,相关中后台业务部门也将在欧陆相应布局。因此,摩根大通、摩根士丹利、花旗、德银、渣打等备受关注的国际大行开始调整布局。

但是,这一布局调整并不意味着伦敦

会丧失其作为国际金融中心的地位。以人员调整来看,摩根大通可能向欧洲大陆转移1000人到4000人应对脱欧冲击,这在其伦敦总部1.4万名雇员规模所占比例并不高。摩根士丹利选择法兰克福作为其欧元资产交易中心,并计划在该分行原有200人规模上再新增200人。相比其伦敦办公室超过5000人的规模,其在法兰克福的布局仍然显得相对薄弱。花旗银行也计划将其在法兰克福的人员规模从当前的360人提升至500人左右,但其在伦敦的员工规模为9000人。

人员规模的对比反映伦敦在各大行业务中的地位。即使在脱欧谈判的关键时期,摩根大通、摩根士丹利和花旗银行仍然明确表示,伦敦是其欧洲、中东和非洲(EMEA)的业务中心。这一战略选择是有充足的理由的。在脱欧形势下,欧元相关业务撤回欧盟内部成功抓住了读者的眼球。受到影响的欧元业务仅仅是整个欧洲、中东和非洲业务的一部分。伦敦市场资产类别是高度多样化且不断增加

的,无论脱欧与否,伦敦作为欧元之外其他成熟货币业务中心的地位不会发生变化。

伦敦金融城亚洲事务代表马雪莉表示,随着人民币项目和伊斯兰金融项目的推进,越来越多新的货币资产将在伦敦市场深度发展,这将巩固伦敦业务的多样化以及国际金融中心地位。正是基于这一考虑,花旗银行在伦敦设立了欧洲首个财富管理中心,并开始在伦敦寻找更大的办公大楼作为其欧洲业务总部。而且以渣打银行为代表的部分英国本土银行,虽然面临脱欧风险,但在其欧洲大陆的业务和资源配置增加力度也非常有限。渣打银行业务重点集中在亚洲、中东和非洲地区。因此,虽然渣打计划在法兰克福增加人手开展欧元相关业务,但员工数量仅为100人左右,可在伦敦办公室的员工数量仍多达1700人。

不仅如此,德意志银行的举动或许是各方对脱欧之后伦敦金融中心地位认可的最佳例证。作为总部位于法兰克福的

德银,在脱欧一开始就宣布将强化其总部的力量配置。然而,从当前资料来看,相关业务转移主要是欧元清算业务及相关支持性工作,利润丰厚的前台业务仍将保留在伦敦。事实上,就在不久之前,德银伦敦总部与经纪商签署了为期25年的新办公大楼租约,更大的办公空间将有利于德银进一步整合和巩固其伦敦团队。这无疑也展示了其长期拓展伦敦市场的意愿。

此外,欧洲银行业格局的变化动力并非仅脱欧一个原因。自国际金融危机以来,欧洲大陆国家和英国都在强化金融监管。各国监管力度的差异不仅意味着资本压力差异,更意味着各大行调整业务布局的动力。

脱欧之后,不少目光集中在了具有语言和税收优势的都柏林。事实上,早在脱欧公投一年前,各方就开始借助都柏林开展欧元区银行业务。2015年6月份,花旗银行就表示考虑到英国监管成本和压力明显高于爱尔兰,同时为了削减业务复杂程度,将把欧洲零售银行业务中心转移到都柏林。

毋庸置疑,脱欧将影响欧洲金融业的格局,但如何理解和看待这一变局的成因及走向,不仅需要关注在细节层面关注一城一地的得失与变化,更需要从宏观和高纬度全面解读分析。

联合国秘书长呼吁

让世界发展更安全可持续

本报纽约电 记者朱焜报道:当地时间1月16日,联合国秘书长古特雷斯向联大阐述了2018年联合国应关注的12大问题。他呼吁各会员国肩负起领导责任,共同付出努力,使世界发展变得更加安全和更可持续。他表示,无论是顶住逆流,还是面对仇恨,人们都需要捍卫《联合国宪章》的价值观。

古特雷斯表示,过去一年来,全球范围内冲突继续加深,新的挑战不断涌现。国际社会对核武器的担忧达到了自冷战以来的最高点;气候变化超过了防范行动的速度;不平等现象日益加剧;民族主义和仇外情绪都在上升。所有迹象都表明,我们需要更大的团结和勇气来应对当今最紧迫的需要,减少我们所服务的人民的恐惧,将世界纳入一个朝向更加美好未来的轨道。

古特雷斯指出,这12大令人关切的问题包括:就公正的全球化推动达成一项“新的共识”;在应对气候变化方面提振信心;发挥人类移民流动的优势;利用第四次工业革命浪潮带来的益处规避其中的风险;实现朝鲜半岛无核化,避免在迷惑之中陷入灾难;结束泛中东地区的混乱局面;加强同非洲的伙伴关系;消除欧洲冲突面临的瘫痪状况;继续高度重视打击恐怖主义;加强联合国维护和平的行动;扭转缅甸罗兴亚穆斯林大规模出逃;克服人权与国家主权之间相互对立的迷思。

在记者招待会上回答问题时,古特雷斯秘书长高度评价赞赏中国在气候变化问题上的承诺和领导作用,并表示中国在这方面的作用至关重要。此外,他对中国在多边外交方面的作用也抱有很高的期望。

非盟自主筹资进展顺利

20个成员国开始执行

本报达喀尔电 记者郭凯报道:非盟10国财长委员会会议前期专家会议日前举行。据了解,目前非洲联盟(非盟)有20个成员国已开始不同程度地执行非盟自主筹资的决议,其中卢旺达、几内亚、肯尼亚、埃塞俄比亚、吉布提等14个国家已经将征收的特别税存入各国央行的非盟专用账户之中。塞内加尔、加纳、贝宁、马拉维4国正在启动国内相关法律和行政程序,预期在今年内也将加入“缴费俱乐部”。

作为非洲最重要的政府间组织,非洲联盟一直以来饱受经费短缺困扰,大部分日常经费和项目及维和行动经费都需要外国援助。2017年非盟预算为7.82亿美元,其中5.77亿美元来自国际援助。为了改变这种“囊中羞涩”状况,2016年在卢旺达首都基加利举行的第27届非盟首脑会议上,通过了非盟自主筹资决议。该决议规定从当年1月份起,非盟各成员国将对非盟部分进口产品特别征税0.2%,用于非盟会费,以满足该组织全部日常运作预算资金,其中包括75%非盟项目和每年维和行动25%的预算资金。

非盟网站说,这一决议旨在为非洲和平与安全提供可靠和可预测的资金,为非盟提供公平和可预测的资金来源,减少非洲发展和非洲一体化项目对外部资金的依赖以及减轻成员国为非盟提供资金的财政压力。

印尼计划3年内实现食盐自给

将大力发展食盐加工产能

本报雅加达电 记者田原报道:印尼政府2018年将加快发展4万公顷盐场项目和配套加工能力项目,计划于2020年前达到食盐自给率100%目标。

印尼海洋统筹部海洋资源事务负责人库斯旺多诺表示,近年来政府致力于建设新的盐场,今年将加速东努沙登加拉、安汶、马鲁古等印尼东部群岛的盐场建设。同时,印尼政府还大力发展食盐加工产能,今年将重点提高爪哇岛马杜拉地区食盐加工能力。

据印尼盐业协会统计数据,2017年该国食盐和工业用盐消费规模超过420万吨,进口来源地主要是澳大利亚、印度和德国。印尼海洋统筹部长鲁虎特指出,由于2017年雨季持续时间长,印尼食盐供应受到影响,并一度造成部分地区价格翻番,因而今年仍将有限度地进口食盐以保证市场供给,“政府将努力确保本地食盐生产商不因进口暂时增加而面临价格压力,2020年前将实现零进口目标”。

澳液化天然气出口创新高

缘于油价上涨和中国需求增加

新华社堪培拉电 澳大利亚能源咨询公司EnergyQuest16日发布的报告显示,2017年澳大利亚液化天然气出口量达5680万吨,创历史新高,比2016年增加26.3%。

报告说,澳液化天然气出口增加主要缘于油价上涨和中国需求增加。2017年,澳大利亚对中国的液化天然气出口量从前一年的1240万吨增至1750万吨。

该咨询公司首席执行官格雷姆·贝休恩说,目前,中国是澳大利亚第二大液化天然气出口市场,澳大利亚是中国最大的液化天然气供应国。

报告显示,澳大利亚2017年液化天然气出口额为258亿美元(1美元约合1.255澳元),比2016年增加44.1%。贝休恩说,液化天然气从2016年澳大利亚的第五大出口商品跃升至2017年的第三大出口商品,超过了黄金和教育。

报告显示,澳大利亚是全球第二大液化天然气出口国,排在首位的是卡塔尔。日本目前是澳大利亚第一大液化天然气出口市场,韩国是第三大市场。

短讯

空客民机年度交付数创新高

本报讯 记者陈硕报道:空中客车公司日前宣布,2017年,空中客车公司民用飞机交付数量实现连续第15年增长,全年共向85家客户交付了718架飞机,创下历史纪录。与2016年相比,2017年全年交付数量提升了4%。

除了创纪录的交付数量之外,空中客车2017年共收获来自44家客户的1109架净订单。截至2017年底,空中客车的储备订单数量达到7265架,以目录价格计算,总价值达10590亿美元。

据空中客车公司首席运营官兼民用飞机总裁法布里斯·布利叶介绍,空中客车每年稳定推进交付,产量已经连续15年增长。预计到2019年年中,空中客车位于图卢兹、汉堡、天津和莫比尔的4个A320系列飞机总装线将实现单通道飞机每月总计60架的生产速率。同时,A350XWB宽体飞机的生产速率预计将于2018年年底稳步提高至每月10架。

科特迪瓦将举办世界旅游展

本报达喀尔电 记者郭凯报道:第8届阿比让世界旅游展将于4月27日至5月1日在科特迪瓦最大城市阿比让举行,本次展会的主题是“新技术对旅游业发展的影响”。科特迪瓦旅游部预计,来自非、欧、亚三大洲25个国家的代表以及超过257家展商将与会。

从2014年起,科特迪瓦旅游业开始逐渐复苏,2016年达到该国GDP的7.5%,成为重要的经济增长点。科特迪瓦计划到2026年,旅游业收入每年增长5.4%。科特迪瓦是西北非地区继尼日利亚和摩洛哥之后第三大旅游目的地。2017年接待游客45000人,预计今年游客总数将达到70000人。

中企在美获批专利增长迅速

总数超过1.1万件

新华社华盛顿电 美国商业专利数据库日前发布报告显示,美国专利商标局2017年批准的发明专利数量再创新高,达32万件,同比增长5.2%。其中,中国大陆企业表现抢眼,获批专利超过1.1万件,较前一年增长28%。

所有获批专利中,美国企业占比46%,亚洲企业占31%,欧洲企业占15%。从企业排名看,美国国际商用机器

公司(IBM)继续领跑,25年蝉联第一,新获批专利9043件,较排名第二的韩国三星电子有限公司多出3206件。

中国大陆企业表现可圈可点。华为技术有限公司获批专利1474件,同比增长23%,排名第20,较上年前进5名。

报告还称,显示和传感设备制造商京东方科技集团实现了“大跨越”,从第40名升至第21名,1413件的专利数更是

较前一年增长62%。深圳市华星光电技术有限公司也跻身企业排行榜前50,以708件专利数排名第45。

就技术领域看,计算机、通信和医学专利仍是主流,电子烟、3D打印、自动驾驶汽车等领域增长最快。

报告说,获批专利数前50名的企业及相关排名展示了当今最具创新性企业和研发机构的竞争图景。



创新从学生抓起

日前,在美国硅谷城市帕洛阿尔托,当地华裔学生在一场青少年商务竞赛上路演,推介团队“创业项目”,说服“投资者”。

通过参加相关培训和比赛活动,学生们不仅学习到实用商务知识,更培养起团队合作精神 and 创新创业意识。 新华社记者 吴晓波 摄

在北美两大展会上遇见两种未来

在不久前结束的美国拉斯维加斯消费电子展(CES)上,超过1500家中国企业参展,其中一些企业带来的纯电动汽车、自动驾驶技术等备受瞩目。一时之间,中国“神车”、中国“黑科技”受到各路媒体热议。

但正在底特律举行的北美国际汽车展上,参展中国企业却为数寥寥,受关注度也相对较低。在两大北美年度最重要的展会上,是什么造成这种“冷”“热”反差,而这种反差对中国产业发展又意味着什么?

无论是CES,还是在底特律车展,其实有一个相似的关注焦点——未来。什么是汽车行业的未来?什么是汽车行业技术发展的未来?两大展会上参展厂商的答案大同小异:汽车行业的自动化和电动化。

不过,在CES上所讨论的未来,和底特律车展上讨论的未来,却具有时间维度上的差别。CES上眼花缭乱的智能车和技术,瞄准的是10年、20年之后甚至是更远的未来。在这种由高科技企业所描

绘的未来中,自动驾驶的电动车不仅是交通运输工具,也是移动娱乐终端、物联网一环、大数据来源……

而在底特律车展上,虽然企业也在谈论电动化和自动化的未来,但这种未来仅仅是三五年至多不超过10年的未来。无论是在本届展会上宣布投资110亿美元开发电动车的福特,还是带来纯电动i3、混合动力i8跑车的宝马,他们所考虑的未来是2022年或2025年。

不同的“未来观”带来对创新的不同理解。由科技企业主导的CES所展示的未来是颠覆性、革命性的。一些此前名不见经传的中国企业,一出现便带来令人之一惊的颠覆性产品,例如拥有横贯中控台的50英寸巨屏的拜腾汽车。

而在汽车厂商主导的底特律车展上,未来更多是延续性的。在这里所看到的创新,是一种迭代创新,即通过一代一代产品的升级来实现创新优化。

不同的未来观、不同的创新理念,其

背后是不同的技术力量和不同的资本力量。在CES,引起国际关注的中国企业大多是科技创新企业,甚至是科技初创企业,他们的背后是风险投资资本。有些企业参展,是为了展示技术,展示可能性,也是为更好吸引风投。

而在底特律,参展的均为汽车专业领域的传统大企业,像福特、奔驰这样的企业都有超过百年的历史。以他们为中心,环绕汇聚了无数零配件供应商、产业链、产业集群,其背后是产业资本。这些企业参展是为了展示产品,也是为了吸引更多消费者。

正是因为这种差别,CES上的很多企业很可能还没有做出一件能让消费者买单的产品,但他们可以吸引极大的关注,可能吸引到金额惊人的风险投资。这些企业即便失败,损失的只是创业人的热情和投资人的钱。

而在底特律车展,所有厂商都在兢兢业业地做着实实在在的产品。如果产品

失败、发展路线出现偏差,或者是一场经济危机,都可能毁掉一个百年企业;而一个企业倒下,背后是一整条供应链的倒下,是无数工人失业。

中国企业在CES上的“热”,与在底特律车展上的“冷”,由此可以得到合理解释。中国拥有大量具有全球背景、全球眼光的科技创新企业,拥有全球罕见的创新动力和企业家精神,中国企业和企业家都希望通过革命性的科技创新,来实现“弯道超车”。但中国的制造业基础和品牌建设,和美日欧相比仍有较大差距。

在CES上吸引眼球,需要有“讲故事”能力;而在底特律车展吸引眼球,要有“做产品”能力。从拉斯维加斯到底特律,实则就是从“讲故事”能力到“做产品”能力的迈进。中国企业在CES上大热,值得庆贺;但中国企业在底特律车展的冷清,同样值得深思。

文/新华社记者 金皎皎 汪平 (据新华社美国底特律1月16日电)