

8 股市基金 Stock-funds

今年以来近两成公募基金“换将”

■ 王燕

近年来，基金行业的人才流动呈现出愈加频繁之势。随着公募基金市场规模的不断壮大，各类产品日渐丰富，机构对于投研人才的渴求与日俱增，不时有基金产品披露变更管理人。数据统计显示，今年以来，已有 820 只基金进行了基金经理变更（只计算初始基金），占公募基金规模的 18.07%，创下历史新高。业内人士指出，受市场行情影响，今年上半年基金业绩分化严重，基金公司普遍承受着巨大的业绩压力，基金经理变动情况也相对增加。

820 只基金变更管理人

根据 Wind 数据，截至 9 月 20 日，今年共有 2467 只基金对基金经理进行了变更，如果计算其中的初始基金并忽略 2017 年新成立基金，则共有 100 家基金公司的 820 只基金变更了基金经理，相当于基金总数的 18.07%。从 2014 年至 2016 年，这一数字逐年增长，分别为 167 只、418 只和 570 只；占基金总规模比例分别为 8.83%、15.56% 和 14.92%。可见，随着基金市场的加速扩容，基金经理的变动情况亦趋于频繁。

基金公司来看，基金变更管理人情况相对集中。今年以来，有 11 家基金公司对旗下 20 只以上的基金变更了管理人，占比 11%；涉及基金 289 只，占比 36%。其中，有两家基金公司各变更了 36 只基金的管理人，另有 18 家基金公司变更了 1 只基金的基金经理。统计数据显示，变更管理人最多的前五种基金分别为，灵活配置型基金(30.72%)、中长期纯债型基金(13.81%)、偏股混合型基金(10.82%)、货币市场型基金(10.70%)和被动指数型基金(10.32%)，基本与市场数量占比排名一致。对比相应基金的市场占比发现，灵活配置型基金、货币市场型基金、被动指数型基金变更管理人比例略微偏高，分析人士指出，今年被动指数型基金发行量大增，货币市场型基金关注度集中，相关基金经理或因此更受青睐。

从平均年限来看，对于变更管理人的基金，基金经理平均年限逐年下降。今年以来，统计所有变更管理人的基金，基金经理平均年限为 2.32 年。而在 2014 年，这一数字还是 4.45 年；到 2015 年下降至 3.67 年；2016 年则下滑到了 3 年。换言之，公募基金基金经理正朝着越换越年轻的方向发展。

警惕信用卡“死卡”风险

■ 于泳

中国人民银行 9 月 7 日发布的《2017 年第二季度支付体系运行总体情况》显示，截至第二季度末，全国银行借记卡在用发卡数量 58.28 亿张，同比增长 8.82%；信用卡和借贷合一卡在用发卡数量共计 5.20 亿张，同比增长 9.82%。全国人均持有银行卡 4.59 张，其中人均持有信用卡 0.34 张。从人均信用卡数量来看，我国信用卡领域仍是蓝海，特别是随着移动支付的快速发展，人们刷卡支付的几率虽然在降低，但是信用卡支付在所有支付方式中的比重却在逐年上升。

值得注意的是，招商银行和浦发银行半年报显示，招商银行信用卡发卡发卡总量为 8812 万张，流通 5192 万张；浦发银行信用卡总量为 3462.74 万张，流通卡为 2243.73 万



Wind 数据显示，基金经理年轻化趋势越发凸显。截至 9 月 20 日，公募基金行业当前共有 1573 名基金经理，按照工作年限划分：1 年以内工作经验的占比达 19.39%；工作时间在 2 年以内的占比 39.10%；有三年以内工作经验的占比超过一半，为 61.98%；绝大多数基金经理工作年限在 4 年以内，占比约 71.84%；而工作年限超过 4 年的仅占 28.16%。

公司内部调岗稳业绩

一般来说，基金经理变更通常包括：增聘、解聘两种情况，而解聘意味着至少一名基金经理离任，且有至少一名新基金经理就职。据不完全统计，今年 8 月以来，共有 73 只基金变更了管理人，其中增聘 28 只，解聘 25 只。

数据显示，2017 年以来公募基金市场新成立 781 只基金。有基金公司高管表示，随着基金数量飞速增长，基金经理管理多只基金的情况越来越多。为减轻基金经理的工作压力，抚平业绩波动，不少基金公司选择进行内部调岗并增聘人员，以更好地应对市场变化。例如此前即有媒体报道称，深圳一基金经理因管理产品过多，将其管理的部分基金交接给了同事。

除因公司内部需要进行岗位调动外，也有基金疑似因业绩欠佳而变更基金经理。有业内人士指出，由于基金行业竞争不断加剧，面对部分产品的业绩下滑，基金公司很可能

寄望换人来扭转局面。今年 7 月，深圳一基金公司发布公告解聘旗下两只基金的基金经理。翻阅相关基金的二季报，该基金经理管理的四只基金上半年净值均有不同程度的下跌，二季报中还提到，基金管理人未能及时认清市场规律变化，对整个宏观经济大环境判断滞后，二季度未能较多配置大盘优质蓝筹，导致业绩跑输市场较多。

值得一提的是，在上述增聘基金经理的 28 只基金中，有 18 只今年以来已变更过管理人。有业内人士指出，受离职时间仓促、新履职基金经理磨合不到位、储备基金经理不足、“一拖多”现象普遍等多种因素影响，基金管理人的变更通常无法一步到位，很可能后期根据实际情况进一步进行人事调整。

此外，各基金公司对 FOF 产品的布局，同样对基金经理的变更造成了不可忽视的影响。根据此前规定，除 ETF 联接基金外，基金管理人开展 FOF 业务，应当设置独立部门、配备专门人员，且 FOF 基金经理不得同时兼任其他基金的基金经理。去年年底至今，已有多位绩优基金经理卸任，转而从事 FOF 业务，而眼下 FOF 方兴未艾，未来基金公司或将配置更多 FOF 基金经理。

180 位基金经理离职

据 Wind 数据统计，今年以来公募基金基金经理离职人数达 180 位，共涉及 73 家公募机构。其中，离职基金经理人数最多的有 8 人，

另有 1 家公司离职 7 人，3 家公司离职 6 人，5 家公司离职 5 人。深圳某公募基金公司人士透露，基金经理离职的主要原因应与公司激励机制有关，此前即发生过由于公司未能兑现薪酬奖励承诺，导致核心投研人员离职，甚至带领团队成员一同出走的情况。另外，上升空间受限、个人业绩不佳、人事纠葛等原因同样会导致基金经理选择离职。

基金经理的离职很可能会给公司带来较大的人事变动，对于管理产品数量多且资历深厚的基金经理尤其如是。例如，天天基金网信息显示，9 月初，某北京公募基金经理因个人原因离任，一次性交出了手上 28 只债券型基金(A、C 类份额分别统计)，其中包括一只已经管理了九年多的债券基金。这一变动也导致该基金公司另安排至少 8 位基金经理配合接手这批产品。

尽管从公开的信息披露无法掌握多数已离职基金经理的具体去向，但同业跳槽一向屡见不鲜。中国证券报记者从上海一位猎头顾问处了解到，目前市面上招聘基金经理通常要求 5 年以上相关行业从业经验，3 年以上基金管理经验，并有可验证的投资业绩。根据实际情况，基金经理年薪一般在 70 万—110 万元不等，研究总监年薪则一般在 120 万元以上。

还有基金业内人士透露，基金经理跳槽无非是为了更高的薪酬或话语权，而通常情况下非丰厚的股权激励无以吸引核心投研人才。一般而言，相较于大型或国企背景的基金公司，小体量的基金公司更偏向于实行股权激励，进而谋求后来居上的可能。

此外，“公奔私”也一直是基金经理转型的一大选择。有数据显示，截至 7 月底，今年新增备案证券类私募机构共 812 家，其中 39 家的法人代表有公募基金从业背景，21 家有公募基金任职经历。而在中国证券投资基金业协会官网上公示的新成立私募基金管理人队列中，赫然出现了两位明星基金经理的身影，这两位公募明星均为今年年初离职，如今分别以法人身份携自家私募团队亮相。

海通证券此前的一份调查报告显示，公转私募基金经理是私募圈中一个非常重要的分支，目前有近 70 家公募基金为私募行业输出了 300 多位基金经理，从时间上看，公转私人 数在 2014 年、2015 年达到高峰，且公募派私募基金经理所管理的平均资金规模高于私募行业整体平均水平。从路径上看，多数公募派转私募后选择创立自己的公司，也有不少担任投资总监等高管。

其次，虽然按照中国银监会的规定，信用卡不激活银行不得收取年费。但是如果持卡人在申请时不仔细辨认条款中的规定，授权银行在账户中自动扣除费用，还是有可能产生年费。同时，定制信用卡、特殊材质卡片因为制作工艺复杂，制卡后无论持卡人是否激活卡片，都会收取费用。费用产生后，持卡人如果把卡片束之高阁，有可能产生额外利息，也会给个人信用记录留下污点。这样不仅“薅”不到银行羊毛，还被银行“反薅”的情况，对持卡人来说实在是得不偿失。

再次，对银行而言，信用卡的授信总额度是有限制的。如果已经授信的额度没能得到充分使用，势必会影响银行资金的使用效率。为此，有的银行甚至会将一定时间内不使用的信用卡的额度降低。由此可见，大量“死卡”对银行而言，也是一个非常头疼且急待解决的问题。

IPO 企业现场检查应常态化

■ 莫开伟

近日，中国证监会例行新闻发布会通报了 IPO 企业现场检查情况。2017 年上半年共对 35 家 IPO 企业开展了现场检查。通过检查，发现部分企业存在未严格执行会计政策、部分业务会计处理不符合权责发生制、招股说明书部分信息披露口径前后不一致、关联方和关联交易披露不完整、内部控制执行不到位、现金使用不规范、会计凭证编制不规范、在建工程转固不及时等问题。证监会已通过反馈意见函形式告知并督促发行人及中介机构予以整改、落实。

开展 IPO 企业现场检查体现了证监会对 IPO 企业高度负责的态度，从源头上扎紧“口袋”，防止 IPO 企业蒙混过关，从根本上实现了监管关口前移，提高了 IPO 企业质量。

从证监会对 IPO 企业现场检查发现的问题来看，既涉及企业经营业绩的真假，也关系到企业 IPO 关联信息可靠程度，更关系到企业内部控制机制是否完善及企业经营抗风险能力的强弱，所有问题都直接涉及企业能否符合上市融资条件。如果这一关口把不好，就是对广大投资者利益的极端不负责，将对资本市场带来极大伤害。在 IPO 企业现场检查中，有 2 家涉嫌违法违规的线索已移送给证监会稽查部门；13 家企业主动提交了撤回 IPO 申请；另对部分企业和相关中介机构作出专项处理。

从当前情况看，将 IPO 企业现场检查常态化具有重大现实意义。首先，有利于贯彻落实中央全面从严监管工作要求，促进资本市场健康有序发展，更好服务于国家创新驱动战略和供给侧结构性改革，防范资本市场风险，促进经济金融稳定。

其次，可为我国资本市场输入高质量、有发展潜力、能为广大投资者带来“真金白银”的“新鲜血液”，为优化整个资本市场生态环境奠定坚实基础。通过对 IPO 企业现场检查，既可督促企业按上市要求规范完善相关财务制度、信息披露制度和建立严密的风险内控机制，确保其能够可持续发展，让广大投资者更好地分享上市公司成长红利；同时，又可让更多资源优化配置到实体经济最需要的领域，提升直接融资效率。

再次，持续不断地开展 IPO 企业现场检查工作，可督促发行人提高信息披露质量，督促中介机构勤勉尽责，审慎执业，不断提高自身的经营服务质量，同时为规范 IPO 企业各种经营行为起到有效督促作用。

深交所持续推进跨境资本市场合作

■ 王兴亮

9 月 12—19 日，深交所联合港交所、中国结算赴加拿大、美国开展深港通路演，并与加拿大多伦多交易所集团、纳斯达克交易所集团、芝加哥商品交易所集团等境外交易所及中国银行纽约分行等中资在外金融机构会谈，探索交易所合作新模式，推进跨境资本市场对接。

北美是全球投资机构的主要聚集地，随着明晟公司(MSCI)将 A 股纳入 MSCI 新兴市场指数，境外投资机构对 A 股市场资产配置需求日益增强。此次路演在去年成功开展首轮全球路演的基础上进一步提升，得到了境外投资机构的积极响应，吸引了多伦多、纽约、芝加哥三地十余家主要投资机构参与。路演团队向境外投资机构介绍了中国资本市场发展动态和深交所市场特色，并以“一对一”形式就市场监管、深港通机制、公司治理、投资者关系管理等方面问题进行了深入交流。境外投资者普遍表示，中国经济转型的动能正在逐渐显现，深市上市公司作为中国新经济的代表，体现了良好的创新性和成长性。基于深市上市公司治理、信息披露、投资者关系管理等工作取得长足进展，境外投资者将会持续关注深市特色股票标的。

出访期间，代表团还分别与多伦多交易所集团、纳斯达克交易所集团、芝加哥商品交易所集团举行会谈，介绍了中国资本市场的发展现状及深交所国际化相关举措，就推动企业路演展示、产品开发、岗位交流及建立常态化沟通机制等议题与各方进行了深入交流并达成广泛共识，为后期进一步开展多样化合作、促进创新要素跨境配置奠定了良好的基础。此外，深交所下属深圳证券信息公司与中国银行纽约分行签署了跨境资本服务合作备忘录，双方将共同推动中美创业创新资源对接，并在此基础上针对与发达经济体特色合作领域，探索完善跨境投融资服务新体系。

另据统计，深港通开通后，整体运行平稳有序，交易日益活跃。

深交所有关负责人介绍，深港通路演是深交所国际化发展工作的重要组成部分。截至目前，深交所所在境外累计举行 20 场集中推介会和 103 场“一对一”路演，宣介对象超过 600 家境外投资机构，覆盖亚洲、欧洲、美洲、大洋洲多地金融市场。下一步，深交所将在中国证监会统一领导下，持续加强境外推广力度，不断完善深港通机制，推动建立境外投资机构常态化沟通交流机制，积极推进跨境业务交流合作，持续提升我国资本市场国际化水平。



中置轴轿运车攻城拔寨的核心竞争力，如今，红岩中置轴轿运又将迎来交付，是否代表着

上汽红岩已坐稳中置轴轿运车细分市场龙头之位？我们拭目以待。（谷婷婷）

匹配同步欧洲的成熟科索发动机，在动力、油耗、轻量化、耐久性、长寿命等方面堪称冠军，配合同样源自菲亚特技术的红岩自制 H8A 单级减速驱动桥，保证了无漏油、运行高效、制动改进和更高的坚固性，匹配 FAST 铝壳变速箱，能够更有效地降低油耗，再加上科学轻量化的悬架系统、缓速器等配置，保证了红岩中置轴轿运车全生命周期更高的稳定性，从而能够减少 5% 的总体拥有成本(TCO)，为用户带来更大的价值收益。

与此同时，红岩中置轴轿运车还保证了更高的运输效率。得益于与新版 GB1589 参与修订企业——安吉物流的密切合作，上汽红岩在中置轴轿运车的研发上充分听取了安吉物流的意见，将整车长做到了 22 米，达到法规规定范围内的最大尺寸；同时，在整车高度上也做到了国内最低，符合轿运车上下两排装载限高以及安全运输的需求，从而让其有更充裕的空间，在装载包括 SUV 在内的轿车时能够更加灵活的搭配，极大提高了运输效率和运输安全。此外，红岩中置轴轿运车仅为 12.5 米的转弯半径，让该车仅需 1 人即可完成驾驶运输工作，相比于传统轿运车至少需要 2 人才能顺利转弯，红岩中置轴轿运车在人力使用成本上也达到了最优效果。正是这一系列优越品质，增强上汽红岩

独占鳌头，上汽红岩中置轴轿运车又将批量交付用户

近日，记者从上汽依维柯红岩商用车有限公司(以下简称“上汽红岩”)相关负责人处获悉，又有一批红岩中置轴轿运车即将交付安吉物流等多家物流企业。

自今年 4 月份，交通部发布轿运车第二阶段治理工作的通知，在通知中明文鼓励“中置轴车辆运输列车得到广泛应用”以来，中置轴轿运车可谓迎来发展之春。而上汽红岩在新规未满月之际，就率先上路了国内首款中置轴轿运车，更是将中置轴轿运车推向了高潮。如今，在经历了各种复杂路况、极端环境等严苛考验后，又有一批红岩中置轴轿运车即将交付，是否可以理解为在正式上路的 4 个月里，红岩中置轴轿运车已经获得了用户的充分认可和信赖？不得不说，这样的接连交付，体现出上汽红岩超群的市场竞争力。

作为国内轿运物流行业的“新物种”，中置轴轿运车其实在发达国家已经盛行已久，甚至其中置轴轿运车已经全面取代了传统的半挂轿运车，技术经验十分成熟。而上汽红岩中置轴轿运车是在欧洲 IVECO 成熟的轿运平台基础上，根据中国市场的特点和用户的需求，对整车进行优化而来，因此，在整车的稳定性和可靠性等品质方面有着领先行业的有力保障。

在动力性能上，上汽红岩中置轴轿运车