热钱汹涌“淘金” 人民币资产成首选目标

花旗报告显示，自QE3推出之后，全球资本市场资本开始从发达国家大举流向新兴市场，中国（以香港地区为代表）开始吸引大量外来资本，而持续资本流出地则以北美为主，北美占到全球资本流出总量的90%以上，而自9月下旬至10月，中国则吸引了其中80%以上的资金。此外报告也显示，人民币资产是本轮热钱最重要的流向。

10月下旬，海量热钱来袭亚洲资本市场，包括中国香港金管局、韩国、泰国等相关机构已经开始采取措施，防止热钱的大举涌入进一步推升资产泡沫。“中国也必须采取措施进一步围堵这些热钱的流入，绝不能让这些热钱抄底中国的股市和房地产。”上海交通大学安泰管理学院现代金融研究中心主任潘英丽说。“从周五的美元兑人民币汇率收盘走势可以看出监管层也已经出手。”长期跟踪热钱研究的广东省社会科学综合开发研究中心主任黎友焕对本报记者称。

人民币资产成重要目标

“从我们最近一段时间的研究结果来看，包括港澳台地区在内的中国是本轮热钱的主要目标，另外韩国和印度热钱流入也比较多，主要原因就是美联储9月份推出的QE3，这也是美国重返亚洲战略的重要组成部分。”黎友焕说。

花旗资本流向跟踪报告也显示，人民币资产是本轮热钱最重要的流向。10月26日的流向报告显示，亚洲地区（10月24日当周）单周流入资金达13亿美元，其中绝大部分流入人民币ETF（交易型开放式指数基金），规模超过11亿美元，占到总数85%左右。

除了ETF，香港的H股和人民币固定收益产品也是热钱投入的重点。申银万国（香港）副总裁白又戈最近称，监测到很大一部分涌港资金流向了人民币固定收益产品。很多资金是冲着利差套利来的，因为美元在未来很长一段时间都将维持近零利率，而港元跟美元是挂钩的，所以港元也将维持很低的利率，涌港资金在香港用港元借人民币，投资离岸人民币债券之类的固定收益品种稳赚不赔。

“热钱会通过经常账户进入内地市场，渠道众多，监管也非常复杂，但如果热钱持续进入中国内地，会推升中国内地的通胀水平，而且迫使人民币升值，因此相关部门必须加强管制，堵截热钱流入。”潘英丽说。

黎友焕则称：“这轮资本大规模流入从9月下旬开始进入中国，在最近一个月内规模加大，不过目前的情况还不会对我国的金融体系造成实质性的影响，但相关部门必须严密监控。”

亚洲政府纷纷干预

香港作为亚洲最发达的金融市场，又是外资进入中国内地的直接通道，因此在热钱来袭时首当其冲。上周，香港金管局单周四次入市干预，共向市场投放144港元以维持港元兑美元7.5的汇率下限。

上周六，为应对热钱对香港房地产市场带来的冲击，香港特区政府财政司司长曾俊华称：“今年1~9月香港房价上涨20%，因此决定将针对炒楼的额外印花税提高5个百分点。其中港人买楼半年内转手需征收成交价20%额外印花税，若买家为非本地永久居民或企业，更要再征收15%的额外印花税。” 新加坡政府也在10月中旬表示，将对3年内的房屋转售征税3%，而先前这个期限为1年。同时，将二套房最低首付要求从购房价格的20%提高到了30%。新加坡私人房价上个季度上涨56%。

泰国政府也于上周放宽境内投资者投资海外市场的限制，鼓励资本外流；韩国则进一步降息，降低无风险套利空间。

目前对于这些措施是否能够疏导热钱进入实体经济尚存疑问，但很多经济学家认为，资金的持续流入将推高消费品价格，继而带来通胀风险，迫使央行收紧货币政策，因此抑制经济的复苏。

汇丰银行亚洲经济研究副主管Frederic Neumann说：“伴随着亚洲经济的复苏以及外部流动性的泛滥，明年通胀将卷土重来，这将是该地区面临的首要问题。除了中国香港、新加坡之外，印尼、泰国以及菲律宾也将面临通胀风险。但对于中国内地来说，由于政府对资本流入设定限制，因此热钱流入驱动的物价上涨影响将很有限。”

渣打银行近日的研究报告称，如果中国经济数据持续向好，增长稳定并且人民币汇率坚挺，那么亚洲地区所面临的资金流入压力将会继续增大。

潘英丽说：“联储非常清楚QE3推出之后会产生这样的结果，他们自己曾表示，（放量宽松）释放的资本会有90%流出美国，他们很清楚放量宽松不会给美国带来实质的刺激作用，主要是可以刺激美元贬值，进而刺激出口，而且可以减轻债务。应对热钱流入，亚洲应该协同整个国际社会对美国这种竞争性量化宽松的政策表示批评。”

（摘自《中国网》）

福特欧洲关闭工厂 裁员6300人 在中国大力增加投资

欧洲车市大幅下滑迫使福特汽车做出回应。据外媒报道，福特将关闭三家欧洲工厂，裁员总数约为6300人，以抑制未来两年预期超过30亿美元的亏损。这是过去数十年来福特首次在欧洲关闭工厂。值得一提的是，福特等公司在欧洲减产裁员，但在中国却大力增加投资。

日前，福特宣布将于2014年关闭比利时亨克市工厂，该工厂4300名员工面临下岗威胁。上周末福特汽车再次宣布2013年将关闭两家英国工厂，包括一座整车厂和一座发动机生产厂，工会表示两座工厂总裁员数约在2000人。

福特CFO鲍勃·尚克斯在一次电话会议上表示，预期该公司欧洲区业务今年和明年的亏损都将超过15亿美元。

根据欧洲汽车工业协会报告，今年前三季度欧洲市场销量下跌7.6%，连续12月同比下滑，福特欧洲销量同比下跌12.6%。2012年欧洲汽车销量下滑幅度预计可达10%，创下自1993年欧洲货币危机以来之最。

在此之前，标致雪铁龙、欧宝和菲亚特汽车已经实施了欧洲减产计划。据报道，随着消费者收紧预算、失业率居高不下以及政府实施紧缩措施，预计欧洲车市仍将保持一段时间的低迷。

然而，福特、菲亚特等公司在欧洲裁员减产，但在中国却在新建工厂和招聘员工。2011年至今，福特中国子公司长安福特马自达计划总投资70亿元，用于扩建工厂、新建发动机工厂和变速箱工厂，并制定了激进的销售目标。

菲亚特、通用、标致雪铁龙等公司也不例外。上月上海通用武汉工厂动工开建，该工厂投资70亿元，设计年产能30万辆。有消息称，大众汽车计划投资16亿美元在长沙新建工厂，并计划在呼和浩特也新建一个工厂。菲亚特在中国投资50亿元的新公司也在不久前投放了第一款车型。

中国汽车工业协会数据显示，今年前9月国内累计汽车销量为1409.23万辆，同比增长3.4%，虽然增幅较前几年大幅下挫，但预计今年汽车销售总量仍将超过1800万辆，为全球第一大汽车消费国。

（摘自《第一财经日报》文/唐柳杨）

北京劳务派遣工超30万 六成月薪不足两千

日前发布的《北京市劳务派遣用工状况调研报告》显示，目前全市劳务派遣职工已经达到30万人，尤其是公有制单位，使用劳务派遣工更多。同工不同酬的现象在劳务派遣工当中非常突出，超过六成的劳务派遣工月薪不足2000元。

通过调查，专家发现了当前北京市劳务派遣用工方面存在的若干问题。《报告》指出，劳务派遣用工正在被超范围使用。《劳动合同法》规定，劳务派遣主要适用于临时性、辅助性、替代性岗位。据本次摸查上来的数据，不包括因条件所限未统计上来的人员，全市劳务派遣职工已逾30万人，商业服务业劳务派遣职工占到行业从业人员的40%，金融和教育文卫体后勤中的劳务派遣职工也占到行业从业人员的近20%，劳务派遣职工在制造业的操作工、金融业柜员和业务员、机关事业单位的后勤人员、商业服务业的营销和服务人员等中大量存在，特别是在电信、金融、邮政等行业的国有及其控股企业，在一些主要工作岗位上长期使用大量劳务派遣职工，有的行业如保安几乎是全行业派遣。

劳务派遣职工的作息时间和正式工几乎没有差别，同样存在加班加点现象，41.7%的被调查者每天工作时间在8小时以上，27.6%的被调查者每周仅休息一天或半天。种种数据表明，劳务派遣用工早已超出《劳动合同法》规定的临时性、辅助性、替代性岗位范畴。

劳务派遣职工与企业自有职工“同工不同酬”现象也比较突出。与2010年市总工会所做的北京市职工工资收入状况的调研结果相比，各行业劳务派遣职工工资收入水平普遍低于行业平均工资水平。派遣职工总体平均工资为1966元/月，金融业平均工资最高，为2694元/月，商业服务业平均工资最低，为1587元/月。62.8%的被调查者月工资收入在2000元以下。目前，仅有35%的被调查者认为自己享受到与用工单位自有职工同工同酬的待遇，他们最关心的是提高自身工资福利待遇。

（摘自《北京晚报》）

中国手机出口10亿部难换1%利润 任巨头公司宰割

2012年我国出口手机预计将突破10亿部，成为拉动我国通信类产品出口增长的唯一动力。这是“新华视点”记者从第112届广交会上获得的最新信息。然而，看似风光的数据背后，暴露的却是中国手机业令人寒心的“利润”：出口手机占全球市场的比重接近八成，但巨额利润都归属国外巨头，众多中国企业还赚不到1%的利润。

10年出口增10倍 利润只有1%

“每100个来自非洲的朋友中，至少有2个拥有一部来自中兴通讯的终端产品。”中兴通讯股份有限公司终端高级工程师王雅康向记者介绍说，2011年中兴通讯手机与数据类产品终端发货量达1500万支。工信部统计数据显示，2001年，我国手机产量仅为8031万部。到2011年，我国手机产量就已经达到11.3亿部；当年出口总量达到8.8亿部，占全球出口量的近八成。即使全球深陷金融危机，我国外贸出口增幅总体下降，手机出口依然一枝独秀。出席广交会的中国机电产品进出口商会秘书长刘春说，按照预测，今年我国手机出口总量将达到10亿部。

然而，数据骄人背后，却是中国众多手机制造企业的“不能承受之重”。刘春介绍说，目前全球手机市场99%的利润都被苹果、三星两家公司赚去，“中国企业在量上取得地位，却没有获得较高利润并形成核心竞争力。”

低技术的“山头”增多 手机纯利润2至3元

广交会上，原本密集的手机厂商展位现在已经变得寥寥无几。一家小型手机厂商负责人向记者介绍，现在出口非洲一部售价300到400元人民币的手机，获取的纯利润大约在2至3元，“低得惊人，就是图个量，看不到什么好前景。” 究竟是什么原因造成了中国手机出口量占全球市场近八成，却换不来1%的利润？

海关部门数据显示，今年1-8月份，以加工贸易方式出口的通信设备总额达到684亿美元，占出口总额的73%。中国出口手机赚取的仍然只是极其微薄的组装费用。

更重要的是，就连这点“辛苦钱”，也都不全部归中国本土企业所有。

中国机电产品进出口商会数据显示，今年上半年，手机出口额前十名企业主要为富士康、诺基亚等在华的独资企业，这10家企业分别占同期出口总量和出口额的49.4%和74.6%。

与之形成对比的是，上半年我国出口手机产品的本土企业从不到480家增加到560多家，低技术水平的“山头”还在不断增多。

“前8月我国一般贸易出口手机平均价格仅为33.3美元，国产品牌手机主要还都是集中在低端领域。”刘春说。

（摘自《东方网》文/王攀 范超）

国家财政拟补贴铁路公益服务 去年公益线路亏损700亿

铁路系统政企分开改革的大幕徐徐拉开，相关配套改革已经被提上议程。据记者了解，目前财政部正牵头研究落实铁路普遍服务(公益服务)机制，拟对铁路普遍性服务进行补贴。业内人士表示，这一制度性安排意义重大，它是铁路政企分开改革的前提，反过来它也将倒逼铁路加快政企分开。

铁路普遍服务尤其是公益线路亏损是不争的事实。铁道部部长盛光祖在一次内部会议上表示，去年公益运输线路亏损700亿元。据记者了解，铁路普遍服务是指包括无法通过商业化运营来补偿成本，但又出于某些宏观因素考虑而必须提供的服务，主要包括军事物资、扶贫救灾、军人残疾人和在校学生等大量非盈利性的公益运输服务。另外，偏远地区、山区的铁路建设成本高、运营成本大、收益低，在这些地区提供的服务收益能力没有保证，比如青藏铁路、新疆铁路等公益性铁路也属于普遍服务。

“我国铁路运输业普遍服务的资金保障主要是铁道部的交叉补贴，包括路局之间的交叉补贴，运输服务项目之间的交叉补贴。”北京交通大学教授赵坚告诉记者，这种供给方式的缺点是“账算不清楚，运量大的路局可能会亏损，运量小的路局反而盈利，没法调动企业的积极性。”

业内人士表示，随着我国铁路体制机制改革的深入，铁路运输企业将逐步成为独立的市场主体，并走向商业化运输服务。

然而，完全的商业化运行，将导致普遍运输服务的缺失；但如果继续采取强制服务、交叉补贴来实现供给，又无疑会制约铁路运输企业的形成和产业改革的进程。这种两难的悖论制约着铁路运输业改革的进程。如果无法建立正常的资金来源和成本补贴机制，那么铁路运输企业的市场主体地位就难以真正形成，政企分开也无从谈起。

赵坚认为，如果对铁路普遍服务进行补贴，应该说是铁路政企分开迈出关键性的一步。“这部分补贴比起铁道部的债务来说是笔小钱，关键不在于钱的多少，而是它对政企分开的促进作用。”事实上，铁路服务项目正在走向便捷、高效，铁道部已经推出了一些服务计划，从网上购票到车票打折、会员积分等多项服务业务。今年年初，铁道部副部长胡亚东表示铁道部将计划试点开展常旅客服务计划，通过积分累计和兑换，提供免费车票、贵宾候车、行李搬运、酒店住宿等增值服务，也引起广泛关注。

财政对铁路普遍服务进行补贴的另一个重要意义是有利于社会资本来投资铁路。虽然国家已经出台了鼓励民间资本入股参与铁路建设的新政策，但铁路作为基础设施，投资大，再加上权责不清和产权收益不确定，如果没有政府资金的支持和引导，难以吸引更多的民资参与。

按照规划，“十二五”后三年还要完成铁路建设投资1.3万亿元，投产新线两万多公里。如何解决资金来源问题，仍是困扰未来铁路建设投资的主要问题，而在铁路建设面临融资难的背景下，社会资本被寄予厚望。

业内人士表示，铁路普遍服务补贴是政企分开的前提，政企不分的话社会资本也不愿意投资铁路。“公共服务减半收费，都在亏损运营，而社会资本是逐利的，它们不愿意进来”。上述人士表示，但是反过来，如果铁道部仍然政企不分，不能实现企业化管理，那么国家也不会对铁路的普遍性服务进行补贴。“政企改革和对铁路普遍性服务进行财政补贴是相互制约、相互促进的关系。”

（摘自《经济参考报》文/张彬 杨烨）

□本报地址：中国四川成都市青羊区二环路西二段121号 □发行：(028)87319500 87316370 □传真：(028)87342251 □广告部电话：(028)87315504（传真） 87330406 □邮编：610072 □北京广告联系电话：(010)85800138 □广告经营许可证：川工商广字5100004000280 □本报印刷厂印刷