

深圳规范互联网金融发展



深圳市政府日前发布了2014年一号文件,题为《深圳市人民政府关于充分发挥市场决定性作用全面深化金融改革的若干意见》,文件提出促进创新金融产品和服务模式,规范互联网金融发展。

文件要求,到2015年,进一步强化多层次资本市场和金融创新中心的特色优势,提升全国金融中心城市和人民币跨境流通主要渠道的功能地位,成为联通香港、辐射亚太的人民币投融资集聚地和全国重要金融创新中心。到2020年,率先建立与国际接轨的金融运行规则和制度环境,实现金融运行机制高度市场化和深港金融业务深度同城化,基本建成金融机构聚集、多功能要素市场完备、综合营商环境一流的现代化国际金融中心城市。

文件提出,将会支持设立民营银行,规范发展互联网金融,争取设立互联网银行、互联网金融公司及互联网保险公司,积极利用前海平台,打造国际财富管理中心,以及率先承担利率市场化改革内容,深化深港两地金融合作等。

深圳“一号文”在重点领域做了详细要求。在创新金融方面,充分依托深圳高新技术产业发达、自主创新能力突出、互联网资源集

聚的条件,促进金融与现代信息技术、新兴产业的融合,进一步拓展金融产业链,创新金融产品和服务模式,大力发展科技金融和网络金融,培育衍生金融新业态和新型要素交易平台,加快构建创新金融功能集聚区。

值得注意的是,在互联网金融发展规范方面,文件要求:出台专项政策,统筹规划互联网金融孵化基地和产业园,加大对网络第三方支付和众筹等互联网金融业态的支持力度,争取设立互联网银行、互联网证券公司和互联网保险公司,加快培育互联网金融龙头企业。通过探索第三方资金托管等模式,建立互联网金融行业管理规范。成立互联网金融行业自律组织,打造具有国际影响力的互联网金融论坛,推动行业健康发展。引导金融机构与互联网企业的深度合作,构建深圳互联网金融产业链联盟,加快形成传统金融与创新金融互补发展的良性格局。支持设立提供数据存储及备份、云计算共享服务、大数据挖掘和服务、销售结算服务的机构,完善互联网金融的配套支持体系。

对此,中央财经大学金融法研究所所长、互联网金融千人会创始人黄震表示,这表示深圳走到了地方金融创新的前列,对于互联

网金融产业生态布局考虑很全面。深圳新年率先发力,无疑对2014年互联网金融有助推之功,也将有示范之效。

作为深圳的互联网金融从业者,人人聚财创始合伙人、CEO许建文表示,互联网金融是未来金融产业的创新方向,这毋庸置疑。深圳作为全国市场化程度最强的城市,无疑在新一轮的互联网金融制高点的争夺战中拥有先天的优势。

同时,他也建议深圳未来需要打造更多高端产业、战略产业,应尽快出台具体的互联网金融相关支持政策,鼓励更多互联网金融企业落户深圳,扎根深圳,在新一轮的北上广深的竞争中及早行动,早日取得领先优势,为未来持久性的竞争奠定基础。

深圳红岭创投总经理周世平深耕金融创新领域多年,对“一号文”很是看重。他认为,深圳互联网金融起步早而且介入的公司比较

广东国企改革看点十足 资产证券化加快

地位凸显

全面深化改革方案提出:“完善国有资产管理体制,以管资本为主加强国有资产监管,组建若干国有资本运营公司。”我们认为,国企改革的核心是资本管理。在向管资本为主的转变中,广州国资正在学习新加坡淡马锡模式,成立政府投资管理公司,其“大国资”战略,即广州市国资委在国企改革方面推行的经营性国有资产统一监管制度,有望推广。

广晟资产经营有限公司,成立于1999年,是广东省国资委监管的大型国企之一。集团以矿业为核心主业,辅以电子信息、酒店旅游、工程地产,四大产业协调发展。截至2012年底,公司资产总额751亿元。公司是中国电信股份有限公司第二大股东,控股A股上市公司三家。矿业板块控制的海外矿产资源价值折算过万亿元人民币。

广新控股集团有限公司,成立于2000年,隶属于广东省国资委。以外贸进出口起家,目前已形成战略性新兴产业,现代服务产业,矿产资源开发、金属冶炼和加工产业等三大支柱产业。2012年集团资产356.4亿元,集团下辖21家一级企业,控股A股上市公司三家和兴发铝业。2012年在中国企业500强中名列第168位。

广业资产经营有限公司,成立于2000年,隶属于广东省国资委。公司以环保产业、燃料能源产业、矿业产业和现代服务业四大产业为依托,形成以绿色环保工业产业为特

色的产业集群。集团2012年资产规模达250亿,旗下控股A股上市公司。集团在环保、能源领域优质资产丰富,未来注入上市公司可能性较高。目前在广东省建有62座污水处理厂,日处理规模200万吨/日。构建油品储运—批发—终端加油站为产业链的全省成品油批配中心;借助LPG、LNG等液化气的储运—批发—终端加油站为基础,发展低碳清洁能源产业。产业已具备100亿市场规模。

广弘投资有限公司,成立于2000年,拥有绿色食品、医药健康、新材(原)料、宜居宜业宜旅四大主业,所属行业涉及食品、医药、国际贸易、有色金属、教育发行、粮油、饲料、房地产、旅游酒店及物业管理等。

广州越秀集团,广州市国资委下属资产规模最大企业集团。1985年在香港成立,目前确立以房地产、交通基建、金融等三大现代服务业为核心产业的3+X产业体系。截至2012年底,越秀集团资产总额超过1700亿元人民币。集团旗下控有越秀地产、越秀交通基建有限公司和越秀房地产投资信托基金等三家香港上市公司。金融板块控股广州证券、金鹰基金等金融机构,并于2013年10月收购香港创新银行,实现金融系统全牌照运营。

广州无线电集团,始建于1956年,1995年设立企业集团。依靠科技进步和创新,打造了无线通信导航、货币自助终端设备、房地产开发与经营三大优势产业。是90年代中后期国企股份制改革示范性企业。为培育新一轮快速发展新引擎,集团近年致力于打造金融

外包业务管理、计量检测、大物业服务三大服务平台。同时,还涉及国际商贸、金融和投资管理等多个领域。

珠海格力集团有限公司,成立于1985年,是珠海目前规模最大、实力最强的企业集团之一,连续多年在中国500强企业名列第百位左右。经过20多年发展,格力集团形成了工业、房地产两翼齐飞、综合发展的格局。

粤股对标上海国企改革的选股路径

上海作为本轮国企改革的标杆和试点,其国资改革政策细则即将落地,并成为各地国资委深化改革的重要参照。可通过企业主营业务、改革预期、未来成长核心要素等维度精选上海广东两地公司作为对标选股。

广弘控股 VS 上海梅林。上海梅林1997年上市,主业增长缓慢且长期徘徊在10亿以下。上海梅林2008年后系列并购重组,形成了综合食品制造与食品分销双主业并行的产业布局。广弘控股是广东省国资委四大控股公司广弘资产经营有限公司旗下唯一上市平台,主营肉制品加工和图书影像出版业务。公司近年来经营状况表现平平,参照上海梅林模式,广弘公司对上市公司实现自上而下调整,通过并购重组突出主业或实现主营转型可行性较高。

广日股份 VS 城投控股。环保资产注入助推主业转型升级。城投控股是国内最早、规模

多,但也不太规范,一号文件对目前的市场具有指导意义,互联网金融已被列为政府重点支持产业,未来前景将更加开阔。

此外,文件还要求引导更多民间资本进入金融领域。在民营金融方面,充分发挥深圳民营经济发达、民间资本充裕的特色,激发多元化市场主体的创新活力,不断拓宽民间资本进入金融领域的通道,推动完善市场化准入机制,鼓励支持民营企业通过多种方式发起或参与设立各类金融机构及新兴业态,加快构建民营金融集聚区。

支持民间资本按“权利平等、机会平等、规则平等”原则加快进入金融领域,着力培育一批民营金融领军企业。支持符合条件的民营企业发起设立民营银行、证券基金及其他有利于增强市场功能的新型金融业态。鼓励民间资本参与金融机构改革,通过并购重组、增资扩股等方式控股或参股商业银行、证券公司、保险公司、基金管理公司等传统金融企业。鼓励小额贷款公司、融资性担保公司通过上市规范发展,支持设立小额再贷款公司、行业互助性融资担保机构。支持民间资本发起或参与设立创投基金、私募股权基金、产业基金等。

(来源:新华网)

广东省国资体系体量庞大,国资委数据显示,截至2012年12月底,广东省全省155户营业收入超100亿元的企业中,国有企业89家,占57.4%;广东省国资监管企业资产总额26159亿元,广东国资系统是仅次于上海和天津的全国第三大国资系统。目前,广东国资系统资产总额超1000亿元的企业8家,营业收入超100亿元企业25家。国资系统主要集中在重要的基础产业领域、大交通领域、重要民生领域,国有企业的支撑保障作用突出。

Wind数据显示,广东省、市及区属国资A股上市公司60家,在绝对数量上仅次于上海国资委。以12月13日收盘价计算,广东国资系统上市公司总市值占全省上市公司总市值的28%,总额达到5779.5亿。其中以竞争性企业占比达64%。

目前,广东省国资体系资产证券化率较低,整体不足20%,与国资委规划的2015年达60%目标相差较大,广东省作为改革开放的前沿阵地,未来提高资产证券化率的诉求将比较强烈。广东省十二五规划证券化率目标是:到2015年末突破60%;而目前该数字仍停留在20%左右,留给广东国资完成目标的时间,只有两年。我们认为,在IPO周期较长,排队公司过多的情况下,通过已有上市公司大股东利用上市平台资产注入、上市公司并购重组等模式将成为短期内实现资产证券化率快速增长的有效方法。

管资本思路下,集团平台战略

争夺“新丝绸之路”:盈利前景不明为何还开中欧班列?

2013年12月初,“蓉欧快铁”开行到第30个班列的时候,41个集装箱全装满,成都市交委副主任、物流办主任陈仲维终于稍微松了一口气。

2013年4月,成都开通了经第二欧亚大陆桥发往波兰罗兹的铁路班列,每周一班。然而,直到11月底,这趟被命名为“蓉欧快铁”的班列,仍然饱受货源不足的煎熬。货装不满,但班列必须开行,外界由此而来的“浪费”指责不断。

通过第二欧亚大陆桥,以班列的形式将中国货物运往欧洲,是重庆市先开始的创新。2011年3月,重庆开行到德国杜伊斯堡的“渝新欧”班列。两年后,成都、郑州也加入其中。据记者了解,湖北武汉、新疆乌鲁木齐等城市也无意开行赴欧洲班列。

给予一定的政府补贴,仍然是开行这类班列的先决条件。而众多的竞争者加入,使业内充斥着对于低价、恶性竞争的恐慌。国家铁路局、中国铁路总公司(以下简称“中铁总”)都已密切关注这场城市间的竞争,并试图出手对这些班列进行规范与优化。

补贴上路

早在“渝新欧”开通之初,成都市就在策划开通类似班列,并试图寻找最适合自己的运营模式。

“‘蓉欧快铁’与其他地方班列的运营模式不同。”陈仲维介绍说,“郑新欧”、“渝新欧”都是由国企或国企参股公司来组织运营,而“蓉欧快铁”则是在成都市政府的支持下,由成都亚欧班列物流有限公司(下称“成都亚欧”)来运营。

成都亚欧由国内两家民营企业江苏飞力达国际物流股份公司、深圳越海全球物流公司和波兰的一家物流公司合资成立,中方两家企业各持股33%,波兰企业持股34%。

陈仲维并不讳言,开行2年时间内,政府都会给予“蓉欧快铁”一定政府补贴。因为该班列还处在市场培育期,需要有一定的价格竞争力。

成都亚欧副总经理孙麟介绍,根据成都亚欧与成都物流办签署的合同,成都亚欧要实现2013年发33个班列,2014年发44个班列,才能够拿到政府补贴。补贴时间仅为两年,其后就要自负盈亏。

铁道部经济规划研究院高级工程师车探来告诉记者,目前,开通赴欧洲班列后各地政府的补贴办法是,对于铁路运输超出海运价格的部分,由政府补贴,超出多少补贴多少。以从郑州市出发为例,一个40英尺集装箱装满货物,走海铁联运到欧洲大约要4000多美元,铁路运费则是8000多美元,其中的差价,就是需要政府补贴的金额。

回程难

成都亚欧2年之后如何实现盈利?陈仲维、孙麟都寄希望于回程货。

陈仲维介绍,成都要求企业2014年一季度要揽到回程货,以实现“蓉欧快铁”的收支平衡。

“目前之所以需要政府补贴,就是考虑到目前没有返程班列。”陈仲维说,一旦有回程货,“蓉欧快铁”将采取市场化的方式运营,直面市场考验,优胜劣汰。

孙麟告诉记者,成都亚欧目前正在与欧

洲的多家汽车、食品、酒类企业洽谈。以前这些企业出口中国的产品,都是走海运,成都亚欧试图吸引它们将货物通过“蓉欧快铁”运到中国。

然而,从欧洲很难揽到足够的回程货。

2011年10月,记者采访当时的重庆市市长黄奇帆时,他也曾提到“渝新欧”班列要努力揽回程货,以降低成本。

但这项任务,“渝新欧”完成得并不理想。渝新欧(重庆)物流有限公司总经理周树林介绍,2013年“渝新欧”只有一列揽到回程货,另有零散的10多个集装箱。

相对于“渝新欧”每年发往欧洲的数十个班列,这些回程货对降低整体成本作用不大。

据车探来介绍,回程货少,是由中欧贸易结构决定的,目前中欧每年陆路运输量7000多万吨、海运量2亿多吨,但大部分货物都是由中国出口欧洲,而欧洲出口到中国的货物仅有少量的精密仪器、机械、高档服装等。

回程货少,意味着“蓉欧快铁”等中欧班列,未来都将面临巨大的盈利考验。

算大账

盈利前景不明,为何各地还积极开行中欧班列?

观察人士认为,地方政府很大程度上是出于招商引资、提高城市竞争力方面的考量,另外也是为了呼应“新丝绸之路”经济带发展战略。

重庆市最初开通“渝新欧”班列,目的之一就是增加了惠普、宏图等笔记本电脑企业的吸引力,拴住这些“候鸟型”企业的翅膀,进一步增强重庆的吸引力。

2007年,重庆市吸引外资仅为10亿美元,2012年则达到了106亿美元。2012年,重庆进出口总额达532亿美元,同比增长82.2%,从全国第17位升至第11位。惠普、宏碁等企业落户带来的税收及带动就业等方面的收益,远大于开通班列的补贴。

重庆的目的不止于此,目前该市还正在申请自由贸易区。周树林认为,“渝新欧”将成为重庆市申请自由贸易区的重要载体。

陈仲维也表示,物流水平是一个城市投资环境的重要因素,也是带动其他产业的基础和先导产业。“‘蓉欧快铁’串联的不仅是物流大动脉,还将为成都带来人流和资金流积聚。”

孙麟告诉记者,落户成都的戴尔、TCL、联想等企业产品,原来需要通过陆路运到港口,再出口欧洲,现在有了“蓉欧快铁”后,它们已决定扩大在成都的生产基地。

尽管如此,多个城市纷纷开通中欧班列,让业内人士担心恶性竞争出现。一些业内人士向记者表示,为了揽到更多发往欧洲的货物,“郑新欧”的运营企业郑州国际陆港开发建设有限公司已采取最新措施,对1500公里以内的货物,可以由该公司免费运到郑州,再发往欧洲。

周树林介绍,中欧铁路直通运输可比海运节省10多天时间,“渝新欧”运输的都是高附加值、对运输时效有要求的货物。货主只需要付与海运相同的价钱,就可以通过铁路运到欧洲去。

不过,这个方法虽然避免了空箱运输,但是否可持续依然还未有定论。“班列越开越多,显示出市场需求旺盛后,有可能导致国外段运费涨价。”周树林说。

中铁总出手

面对第二欧亚大陆桥上中欧班列日趋激烈的竞争,中铁总正试图出手规范、优化。

中铁总旗下的中铁集装箱运输股份公司,是目前各中欧班列国内段承运商。该公司副总经理钟诚介绍,各中欧班列在运行线路、货源组织方面存在优化空间,中铁总已在研究制订方案,帮助各家降低成本,提高速度。

车探来也认为,中铁总应该搭建统一平台,实现沿线各国铁路价格一致,并为各班列选择最短路程,说服沿线各国靠增加运量挣钱,而非提高运价和绕远来挣钱。

据介绍,2013年10月,中铁总总经理盛光祖与到访的俄罗斯铁路股份公司总裁亚库宁,曾就这些问题展开洽谈。中铁总也在与沿线哈萨克斯坦等国家铁路部门协商相关事宜。

面对国内城市间的竞争,车探来建议,中铁总可以在沿线合适的地点集货,形成统一的班列再发货。

周树林表示,赞成中铁总将零散的货物在某地集结,共同形成中欧班列,既满足各地方经济发展需要,又避免相互间恶意抢货。当然,如果满足单独开行班列要求,也可以自己发运。

他特别强调,“这些货应该是符合市场经济规律的高附加值产品,而不是把本来适合海运的货物,为完成业绩硬拉上铁路。”

陈仲维认为,站在国家层面,中铁总应该做的是让各班列的运价更有竞争力,在运输时效方面满足各城市的要求,不能简单限制各城市开行班列。

(来源:新华网)