

Overseas

全球股票基金连续七周出现资金净流入

尽管来自金融界和实体经济的各种负面消息依然层出不穷,但越来越多的迹象显示,至少在股市,一部分投资人已经开始为预期之中的一轮反弹行情做好了准备。

专业基金跟踪研究机构新兴市场投资基金研究公司(EPFR)最新发布的报告显示,在截至12月17日的一周中,其跟踪的全球各类股票基金又吸引了84亿美元新增资金,为连续第七周出现资金净流入的情况。在此之前,还有多项大型调查发出了类似的看好股市信号。

◎本报记者 朱周良

机构报告频发看多信号

总部位于美国马萨诸塞州的EPFR跟踪了全球范围内总资产超过10万亿美元各类基金,该机构定期发布这些基金的资金流动情况。EPFR的最新统计显示,在12月10日至12月17日的最近一个统计周期内,全球投资人共向各类股票投资基金投入资金84亿美元,而这些基金的总资产约为2.2万亿美元。这也是股票型基金连续第七周吸引资金净流入。

正如最近一周数据所显示的一样,自11月中旬以来,股票型基金开始吸引稳定资金流入的趋势日趋明显。”EPFR的报告这样分析说。在刚刚过去的一周,美联储罕见地大幅降息,将联邦基金利率降至零至0.25%的历史最低区间,此前欧元区及英国等其他央行刚刚发起了新一轮的大幅降息行动。

上述报告还纳入其他一些利好因素,比如日本央行上周五跟进降息至0.1%、白宫召开国会宣布总额174亿美元的紧急汽车救援方案以及德国、日本和加拿大等多国披露的更多经济刺激计划。

和EPFR的报告发出类似利好信号的还有一些大型调查。上周发布的一份路透社最新调查显示,该公司采访的基金经理以及分析师普遍预计,2009年全球主要股指预计

都将温和上涨,预计发达市场股指涨幅介于7%至略高于10%之间,而新兴市场股指的涨幅则预计可达20%。美林上周发布的一项全球基金经理调查则发现,投资人对股市的悲观情绪似乎已开始触底回升。

大幅震荡仍不可不防

从EPFR的统计图表上可以明显看出,过去一年中,股票型基金的资金流动呈现剧烈波动。在10月份的四周中,股票基金持续遭遇资金净流出,表明当时的股市连续暴跌严重挫伤了投资信心。美国共同基金研究机构ICI的统计显示,10月份,仅美国投资人从股票基金撤出的资金总额就达到创纪录的720亿美元。

不过,自那以后,股票基金却连续七周吸引资金净流入。这在今年还是首次出现,此前的最长纪录也不过五周,当时是在8月底和9月份。尽管认为明年股市的整体回报应该要好于今年,但业内人士也提醒说,在经济前景未彻底明朗前,投资人也应该做好迎接一个艰难坎坷的2009年的心理准备。

宏观风险顾问公司总裁科纳特认为,明年上半年市场可能会继续震荡。他表示,有三股力量将令投资者感到困惑并引起股市波动,即目前正在实施的且无法预知的政府干预措施、去杠杆化进程以及逐渐显现出来的经济



自11月中旬以来,股票型基金开始吸引稳定资金流入的趋势日趋明显 资料图

中美股票基金最受欢迎

EPFR的报告显示,在刚刚过去的一周,全球投资人最看好的是美国、欧洲以及中国的股票投资基金,这些基金都吸引了资金净流入最多,同时,一些高收益的债券基金也获得了投资人的青睐。报告将此归结为投资人承担风险意愿的持续上升。

最近一段时间,美国和中国股市似乎成了国际投资人的首选。EPFR的统计显示,在截至12月17日的一周中,美国股票基金吸引了103亿美元资金净流入,为6月底以来最好表现。其中,大盘股ETF基金尤其受欢迎。分析师认为,联储的大力降息、对汽车巨头有望获得政府援助的预期以及不断下跌的油价,可能是投资人看好美股的原因所在。

其他发达市场中,欧洲股票基金也吸引了少量资金流入,而日本股票基金则连续第11周出现资金外逃,日本经济已经连续两个季度负增长,且当局昨天再次下调了对经济的评估。在新兴市场中,中国股票基金和亚洲(除日本外)股票基金都连续第五周出现了资金净流入。EPFR特别提到,中国股票基金今年全年有望实现40亿美元左右的资金净流入,与去年净流出30亿美元的悲惨状况形成鲜明对照。在金砖四国中,中国股票基金的表现遥遥领先。

美中股票基金最受欢迎

有意思的是,最近多家机构不约而同地发布了看好美股和中国股市的言论。美林上周的报告指出,超过50%的国际基金经理人表示,未来12个月中将增持美国和中国股市。摩根士丹利近几周也表示,看好中国股票,并称在新兴市场中,中资企业的资产负债状况最佳。(小安)

其他发达市场中,欧洲股票基金也吸引了少量资金流入,而日本股票基金则连续第11周出现资金外逃,日本经济已经连续两个季度负增长,且当局昨天再次下调了对经济的评估。在新兴市场中,中国股票基金和亚洲(除日本外)股票基金都连续第五周出现了资金净流入。EPFR特别提到,中国股票基金今年全年有望实现40亿美元左右的资金净流入,与去年净流出30亿美元的悲惨状况形成鲜明对照。在金砖四国中,中国股票基金的表现遥遥领先。

美房地产开发商寻求政府救援

继“两房”、华尔街各大银行以及底特律汽车三巨头之后,又一批美国大型企业不得不再向政府寻求资金援助——房地产开发商。巧合的是,韩国也在本周宣布了30多亿美元的房地产业援助计划。

华尔街日报22日披露,随着创历史纪录的巨额商业地产债券即将到期,美国一些最大的地产开发商已经成为最新一批向政府申请救助的企业。此前,美国政府在9月份接管了房地美和房地利美这两家全美最大

的住房抵押贷款融资机构,但针对房地产开发商的救援尚无先例。

在一封向美国财政部长保尔森递交的联名“诉苦”信中,十多家美国地产交易机构表示,他们认为现在的信贷体系能力不足于为即将到期的良好商业地产贷款提供再融资,对许多贷款方来说,信贷根本就得不到。

这些企业向政策制定者们发出警告说,数以千计的写字楼、酒店、购物中心和其他商业地产面临着违约、止赎和破产的风险。根据研究机构远

见分析公司的数据,未来3年美国将有5300亿美元的商业抵押贷款即将到期需要再融资,明年就有1600亿美元左右的贷款到期。但与此同时,信贷市场却几乎枯竭,商业地产带来的现金流入不敷出。

地产业管理人士警告说,即将到期的商业抵押贷款数量大幅上升,将给已经奄奄一息的金融体系带来又一个重大威胁。受经济衰退影响,美国地产租金价格不断下跌,空置率不断上升,因此商业抵押贷款的拖欠事

件已开始显著上升。

与贷款人在确定期限后偿还的住房贷款不同,商业抵押贷款承销时通常定为5年、7年或者10年的期限,到期时要支付的金额巨大。那时往往需要再融资。如果贷款人无法进行再融资,就可能被迫将地产抵给债权人。

为了阻止即将出现的这些问题,地产开发商行业目前要求政府将他们纳入一项当局新制定的2000亿美元贷款救助计划,后者在11月底由

美联储推出,旨在帮助那些由消费贷款和小型企业贷款支持的最高等级资产支持证券持有者。

如果该计划将商业地产也包括在内,那么银行可能就有动力向开发商发放更多贷款;因为得到政府担保的后盾,银行就能够更为轻松地将商业地产进行再打包并出售给投资者了。财政部和美联储官员已经表示,他们愿意考虑将商业地产行业纳入新出台的2000亿美元贷款救助计划,但这在短期内还很难兑现。(小安)

“危”中掘“机”,海航拉开资源整合大幕

——金融危机下海航集团的持续发展系列报道之二

冯飞勇 索佩敏

历史证明,历次的金融危机都是企业发展优胜劣汰的过程。

明显的,海航人从“危”中看到了“机”。集团指导方针鼓励海航人抓住这一千载难逢的机遇,实现公司既定目标。与此同时,一部资源整合的大戏正在海航上演。

从金融危机中寻找难得发展机遇

全球金融危机引起国内外经济波动,市场不确定性加大。在这次危机中,众多企业对市场前景把握不好,没有控制好投资、扩张的速度和采取最佳的市场策略。

目前,国际原油期货价格已跌至36美元,国内燃煤也刚下调,相对147美金/桶的高点,此前海航因谨慎投资,未参与此类原油期货保值交易,为海航开拓新市场,降低成本提供了巨大的空间。海航如果选择目前较低的点位进行套期保值,将具有更大的空间。历史上原油期货的最低点也仅是20多年前的20美金/桶。

另外,目前国内外航空、物流、旅游、地产等行业受经济波动影响明显,增速减缓或出现负增长,行业调整将进一步加剧。这将有助于海航集团整合相关行业中一些经营出现困境的中小型企业,实现产业规模放大和产业结构优化。而且,经过多年的发展,海航储备了大量资产,特别是在机场、港口周边以低成本储备了大量土地,为集团未来物流、机场、地产的发展预留了空间。

当前的状况,也被海航看作是加快自身国际化的机遇。他们认为,全球性的经济金融危机将为海航提供了整合国际资源的良好时机,有利于海航拓展国际化业务,吸引国际化人才。

航空旅游:打造“食住行游购娱”一体化模式

海航的产业整合先从航空旅游开始。



在主业的发展过程中,海航及时关注市场细分的必要性和战略优势,逐步建立起“全系列、个性化服务”的航空运输产业集群,使不同层次的消费者都能得到相应的产品和服务。

2007年11月,在良好的产业协同运营基础上成立的大新华航空,标志着客货协调、干支联动、境内境外互为依托、共同发展的航空企业群已经建立起来。

目前,以大新华航空为核心的海航航空产业集群共营运飞机约180多架,航线500余条,每周运行航班3000多个。集群下有经营国内干线的合并运行的4家航空公司,有专为高端客户服务的金鹿公务机公司,有专门为支线旅客提供包机服务的大新华快运航空公司,还有专业提供旅游包机服务的扬子江快运公司和提供高效、低成本服务的祥鹏航空、西部航空,集群内门类齐全,分工明确,海航由此实现了符合国际需求的新型管控模式。

在不断拓展民航运输市场的同时,海航以“先主业、后辅业、构建战略链”的总体思路,遵循“优化产业结构、细分市场”原则,组建了以航空运输为主业,向航空旅游、酒

店管理、机场管理、物流、商业等上下游紧密关联的经营领域延伸的产业集团,在构筑自身竞争优势的基础上,实现了价值链的延伸。

以市场需求为导向,海航还按照现代服务业的要求,通过向上下游产业链延伸,成功组建海航旅游集团,负责海航航空旅游资源的整合与旅游业务的拓展。海航旅游将逐步以航空业务为主向旅游业务为主转变,实现进入中国旅游第一集团军的目标。海航酒店产业通过并购重组、输出管理等方式实现快速发展,成为中国三大酒店管理集团之一,成功创立了优质民族品牌;海航机场产业通过成功重组美兰机场、凤凰机场,逐步探索出一条以资产重组为手段、以强化机场管理为核心、利用集团整体资源、实施“管理机场+开拓航线+发展旅游”相结合的机场发展之路,打造了中国第三大机场集团之一;通过重组西安民生和宝商集团等商业集团,海航实现了商业市场与航空市场的联网。

现在,在航空旅游板块,海航业已成功打造了“龙腾九州”电子商务平台,并凭借海航的综合优势,市场占有率不断提升。

现代物流:屯兵百万,只待东风

与航空旅游整合相比,海航发展现代物流业的雄心壮志至今很少对外提及。然而,以大新华物流控股有限公司为核心平台,海航集团海陆空一体的“大物流”呼之欲出,将成为未来重要的利润增长点。

当前,全球金融危机逐步蔓延到实体经济,航运业也已经出现萧条迹象。世界上衡量国际海运情况的权威指数——波罗的海综合运费指数(BDI),已从今年最高点11793下跌至10月中旬的1300多点,跌幅接近90%,由高峰退至悬崖的边缘。可以说,航运业寒冷的冬天已经来临。

一般而言,BDI处于2500—3000点已是航运业的成本价,再往下走,航运企业就是亏损。业内普遍认为,航运业最寒冷的时刻将在2009年到来,或许会成为近10年以来的最低谷。

2008年,扬帆启航始于低谷的大新华物流,在生产经营与资本项目方面均取得了实质性成就:散杂货运输正式启动并取得良好效益;天津海运股权投资项目完成所需手续;与韩国现代重工签署合作协议。经过一年来的运作,大新华物流已初步具备一定的知名度,而且得到了当地政府的支持。

在这场危机中,现在这个时点起步的大新华物流要比其他同行幸运得多,前者由于各项业务都刚刚起步,近乎在底部的区间内“空仓”介入,轻装上阵,保证了企业低成本资源的储备,而后者则在这场危机中处于“满仓”状态。

随着航运业更寒冷的冬天的到来,预计一批目前在航运市场上处于“满仓”的企业,将首先要解决危机带来的影响,这为大新华物流的战略介入提供千载难逢的历史机遇。大新华物流的计划是,争取在2009年把握更好的战略进入机会,全力推进航运事业的发展。

目前,海航海陆空“大物流”布局已基本就位,可谓“屯兵百万,只待东风”。(公司赠礼)