

冀望海外掘金 基金竞相获取QDII资格

◎本报记者 施俊 周宏

那边连连跌破面值,这儿接连申报资格。经中国证监会批准,交银施罗德基金管理公司日前获得QDII(合格境内机构投资者)资格,获准开展境外证券投资业务。这是自QDII细则颁布后,第11家获得QDII

资格的基金管理公司。

此前获得QDII资格的10家基金管理公司分别是:南方基金、华夏基金、嘉实基金、上投摩根基金、华宝兴业基金、海富通基金、工银瑞信基金、长盛基金、汇添富基金和银华基金。但值得注意的是,除南方基金、华夏基金、嘉实基金、上投摩根基金已经成功发行股票QDII产品外,其他获

QDII资格的基金公司中,大多产品都没有获得批复。

市场人士认为,这跟目前的海外市场低迷有关。这些公司正从先前的海外产品中汲取教训,不断修正产品方案。

目前,已经出海的基金QDII基本上都已跌破面值,有的跌破了0.9元。虽然说短期业绩不能反映基金未来走向,但对QDII来说面临两难:一方面

是海外股市的持续低迷,另一方面是开放后的赎回。

也许正是基于这个原因,管理层的新政带有“援手”色彩。前一段时间,管理层专门发文增加QDII基金的人民币现金管理功能,允许QDII基金投资货币市场工具。

海外市场低迷,业内对QDII不改初衷。英国施罗德集团资产配置委

员会成员、跨地域全球及国际股票团队主管Virginie Maisonneuve在出席交银施罗德基金公司机构投资者见面会上说,市场的短期波动并不影响人们对QDII的长期看法。虽然A股市场仍有很多投资机会,但将组合中的一部分投资于国际市场仍是有利于获取长期平稳收益的理性选择。

相关报道详见基金周刊

摩根大通预期 明年中国经济有“三高”

◎本报记者 袁媛

摩根大通日前发表2008年投资展望报告指出,高增长、高利率、高汇率将是明年中国经济的主要特征。摩根大通表示,奥运会不会成为中国经济发展的转折点,在2008年奥运会之后,中国经济仍将继续快速增长。

报告同时指出,由于紧缩措施对中国国内经济产生影响,以及其他主要经济体的外部需求预期将有所放缓,中国固定资产投资及出口增长将进一步减速,货币政策也将于未来数月进一步紧缩。

展望报告指出,中国居民收入的稳步增长以及政府刺激国内私人消费策略计划的实施,将继续推动私人消费增长。此外,统一内资和外资企业税率的企业所得税改革也将为2008年中国的经济增长带来有力支持。同时,鉴于流动性持续过剩以及企业毛利率不断上升,相对于基准预测,实际增长仍可能进一步上扬。报告预期,2007年中国全年的消费物价指数将上升4.3%,2008年预计为3.8%。居高不下的CPI数据再度引发了市场对央行加息的预期。报告预期中国金融机构的法定准备金率也将于明年年底前进一步上调至15%。

能源成本成中小企业“最大成本增加因素”

◎本报记者 袁媛

IBM日前发布的针对近1400家中小企业的全球调研结果显示,能源成本是过去两年内最大的成本增加因素,超过了医疗保健、薪资、租金和设备。随着能源成本的提高,全球58%的中小企业表示了对环境问题的关注,44%的企业已经制订了环境政策。

IBM指出,IT已经成为中小型企业优先考虑降低能源成本的领域。被调查的55%的中小企业都采取积极措施降低IT的能源消耗,包括采购能效更高的技术、整合服务器或评估服务器利用率和性能。IDC最近的一项研究估计:在IT方面每一美元的支出中就有50美分用于相关的能源成本。

严控出口加大进口 商务部出招缓解局部“油荒”

◎本报记者 薛黎

商务部商业改革司日前发出通知,要求各地建立健全成品油市场应急预警方案,保证辖区内成品油市场供应平稳。并要求中国石油天然气集团公司、中国石油化工集团公司积极配合有关部门,严格控制出口,加大成品油进口,增加市场资源投放,保证市场的稳定供应。专家分析认为,是否能保证成品油市场供应的关键还是要看限制出口的成效。数据显示,1-10月份我国成品油出口量同比增长了30.4%,同期成品油进口量却下降了8.9%。

局部地区供应仍偏紧

近期,受国际市场原油价格持续大幅上涨等因素影响,国内部分地区出现了成品油特别是柴油供应紧张的状况。11月1日,国家在采取综合配套措施的基础上,上调了成品油出厂价格和零售中准价,在一定程度上缓解了市场资源紧张的状况,但局部地区柴油供应依然偏紧。

商务部通知要求地方各级商务主管部门密切关注成品油市场动态,继续做好国内成品油市场的监测分析工作,建立健全成品油市场应急预警方案,与有关部门共同合作,有效处置突发事件,保证辖区内成品油市场供应平稳。地方各级商务主管部门在资源紧缺、供应紧张的情况下,要及时采取措,督促当地成品油经营企业积极调配资源,增加供给,保证合理库存水平,引导市场资源合理配置;要积极协调当地主要成品油经营企业做好市场保供工作,确保人民生产、生活、重点工程、社会公共服务和救灾用油,保证农业生产和用油不受影响。

通知还要求各地加大对辖区内成品油经营企业的日常巡查、检查,密切关注辖区内成品油市场供应和社会加油站的经营情况,严肃处理价格违法、掺杂使假、短斤少两、抢购囤积、无证经营等扰乱市场秩序的行为。

商务部要求中国石油天然气集团公司、中国石油化工集团公司要积极配合有关部门,继续发挥成品油供应主渠道作用,严格控制出口,加大

目前,我国局部地区出现“油荒”,但我国油品出口并未中断。数据显示,1-10月份我国成品油出口量同比增长了30.4%,同期成品油进口量却下降了8.9%。在专家看来,能否保证国内成品油市场供应,关键还是看是否能严格控制出口,加大成品油进口,增加市场资源投放。



成品油进口,模范执行国家政策和规定,克服各种困难,增加市场资源投放,保证市场的稳定供应”。同时要求中国海洋石油总公司、中国石化集团公司、陕西省延长石油(集团)有限责任公司要主动配合,提高市场供应保障能力。

炼油企业加紧生产

其实,此前为协调保障我国成品油供应,中国石油天然气集团公司、中国石油化工集团公司各自都已经发出通知,做出表态,对所属各炼化及销售企业做好当前成品油市场供应工作提出具体要求。

其中,中石化要求各炼化企业在确保安全生产的前提下继续保持满负荷生产,四季度安排加工原油3225万吨,同比增长7.1%。在前三季度进口成品油31万吨的基础上,中石化正着手再次组织货源,紧急安排

两批进口柴油投放华东、华南市场。中石化召开保证成品油市场供应紧急视频会议,要求各炼油企业严格按照四季度原油加工量计划组织生产,确保全季度完成加工量4200万吨以上。12月份要比计划多加工20万吨原油,达到1450万吨。要继续调整产品结构,增加成品油产量;要压减出口,组织进口,努力增加国内市场供应量。

限制出口是关键

此次商务部通知也对中国石油天然气集团公司、中国石油化工集团公司提出了具体要求,比如根据市场需求,合理安排炼厂生产,提高成品油收率,调整优化产品结构,增加成品油特别是柴油产量;加强与国内加油站的协作,统筹安排资源,保证签订有效供油合同或协议的社会成品油经营单位能够得到油源,

维持正常经营,确保成品油市场协调发展等等。然而,通知中所说“严格控制出口,加大成品油进口,模范执行国家政策和规定,克服各种困难,增加市场资源投放,保证市场的稳定供应”在专家看来还是重中之重,能否保证成品油市场供应要看限制出口的成效。

海关总署数据显示,1-10月份我国成品油出口数量同比增长了30.4%,每个月的成品油出口额都高达110多吨,远远超过中国石油天然气集团公司、中国石油化工集团公司两大巨头声称增加进口的,实际上1-10月份我国成品油进口数量同比下降了8.9%。

据业内人士介绍,我国油品供应紧张,主要原因是原油和成品油价格倒挂,企业生产的越多亏损越多,卖到国内的越多亏损就越多。而如此大规模的出口无疑助推了国内成品油供应紧张和价格的上涨。

风正帆扬:建设最具活力一流国际强港

——访日照港(集团)有限公司董事长、党委书记、日照港股份有限公司董事长杜传志

(上接封一)

执行 现状
笔者:统计显示,1997年至2005年,日照港(集团)货物吞吐量年均增长22.6%,2006年更是高达30.7%,超过全国沿海主要港口吞吐量15.6%的年均增长率。据了解,日照港的崛起与铁矿石运量的增加有着莫大的关系。在铁矿石业务方面,未来发展空间多大?我们了解到,公司这次的募集资金项目,也主要与铁矿石业务有关。请介绍一下募集资金项目情况。
杜传志:日照港是国家规划的铁矿石运输第一层港口,实现了与腹地煤、矿重来重去“钟摆式”节约运输,为日照港成为全国铁矿石运输第一港奠定了坚实基础。日照港腹地的钢铁工业比较发达,钢铁企业众多,铁矿石需求量大,未来几年铁矿石需求也将持续增加。据近几年的数据统计,腹地钢铁企业铁矿石进口量一直占全国总进口量的三分之一以上。目前我国已成为世界上最大的铁矿石消费国。据分析,2010年以后,我国生铁产量将相对稳定,铁矿石进口量仍将处于增长态势,但增长幅度将有所减弱,同时,随着船舶大型化趋势的加快,铁矿石进口也必将向深水港、大港集中,这对于日照港来说是机遇也是挑战。铁矿石从2005年开始已成为日照港股份公司的第一大货种。

日照港股份公司注册以来,资产规模逐年增长。1-9月完成货物吞吐量6670万吨,全年预计完成9200万吨,在全国沿海港口上市公司中名列第4。这次募集的资金用于建设日照港矿石码头二期工程,主要建设与30万吨级矿石泊位相配套的卸船设备及堆取料设备及新建40万平方米的矿石堆场。建设日照港中港区护岸工程。收购集团公司建设的日照港西港区二期工程。

笔者:目前,在我国“西煤东运”、“北煤南运”系统中,国家重点扶持与铁路北通道相配套的渤海湾港口秦皇岛港、黄骅港和唐山港。煤炭资源向渤海湾3港集中,使日照港在未来煤炭运输体系中处于不利地位。公司未来煤炭业务前景如何?
杜传志:日照港是国家规划的煤炭运输南

部大通道主要口岸。随着我国能源政策的调整和发展模式的转变,国家取消煤炭出口退税,并对焦煤征收5%的出口关税,煤炭生产企业外贸出口积极性减低,日照港外贸煤炭吞吐量的减少,对公司利润有一定的影响。但是,受煤炭资源紧张、煤炭价格居高不下的刺激影响,腹地大量的新增煤矿即将在今后几年陆续投产,为公司提供了持续增长的货源供应。同时,侯月线的电气化改造完成后,全线通过能力将由现在的1.1亿吨增加到1.5亿吨以上。另外,华东、华南等地区的钢厂、电厂的煤炭需求在今后几年将有较大幅度增长。在这种情况下,日照港将依托便捷的集疏运条件,进一步加大市场开拓力度,加大对山西、陕西、河南等中西部地区的煤炭市场开发,积极开展煤炭进口接卸业务,大力开发焦炭市场,不断提高港口煤炭运输市场份额。

招商 策略

笔者:中国已经成为全球航运业竞争的主战场,很多外国公司和周边国家对中国市场都非常感兴趣。面对此种状况,您有一个很重要的理论,即中国港口不单单是竞争,更是竞合,不可或缺,不可替代。去年,日照港与青岛港在集装箱项目上的合作,就业内惊叹此合作的双赢格局。未来日照港还会与周边的哪些港口再度竞合?
杜传志:随着市场经济的不断发展,港口之间的竞争关系逐步向竞合加合作关系转变,这将有助于各个港口之间形成战略联盟,从而增强港口抵御风险的能力。青岛港在集装箱运输方面积累了丰富的管理经验和航线资源,而我们具有非常明显的区位优势、腹地优势和集疏运优势,有两个可停靠第六代集装箱船舶的深水码头和一流的装卸设备,还规划了大量优越的集装箱岸线,远期能力可达千万TEU以上。与青岛港集装箱运输开展合

作经营以来,通过两港集装箱运输海上直通,实现了对青岛港全球航线航资源资源的共享,使日照港集装箱运输优势和潜力得到进一步挖掘,日照港已成为连接中原、西北地区与东部沿海经济以及国际市场之间的桥梁和纽带,实现了1+1>2的效果。下一步,我们将继续本着合作共赢、共赢发展的原则,走出去,请进来,以参股、合作经营以及技术、管理、人才交流等多种方式,与其他企业实现深层次、宽领域的合作,不断优化港口资源,形成战略联盟,增强抵御风险的能力。

笔者:在当前中国进出口贸易的大发展,港口与船东、国内工业企业间的依存度越来越大。去年底,日照港与世界铁矿石三大巨头之一的力拓公司结成的联盟,成为业内瞩目的焦点。公司在港企、港路、港港战略同盟方面还有什么战略部署?
杜传志:在激烈的市场竞争中,我们深刻体会到“合作凝聚力量,携手创造价值”的真谛。只有加强合作,才能实现双赢。多年来,我们坚持“借力发展,先声夺人”,沿着港口的上下游业务加强对外合作,不仅完善港口功能,同时解决港口发展的资金短缺问题,化解投资风险,解决港口大投入之后的效益问题和货源的稳定问题。去年,日照港与澳大利亚力拓矿业有限公司签署协议,在日照港建设中国北方铁矿石分拨中心,这将使日照港接卸力拓公司的铁矿石在2010年之前达到1000万吨,并在2017年之前至少保持这一数量。这对于我们巩固和扩大铁矿石运输具有一定的意义。下一步,关键还在于我们要把这些合作的潜力挖掘出来,运作起来。今后,日照港将进一步拓宽融资渠道,大胆采取出租、出让、租赁等多种方式,推进投资主体多元化进程和港企、港路、港港、港铁、港航联动,特别是突出集装箱、原油运输的合资合作,实现港口集装箱、原油中

转运输的全面突破,围绕港口业务上下游关联企业做文章,吸引更多的国内外知名企业来港合资合作。

笔者:真正意义上的强港必将从港口做大做强延伸向高效率、高效益。日照港建设的速度令人惊叹,在港口生产如装卸等方面的效率如何?
杜传志:在中国港口群雄争锋的时代,要实现大港强港的目标,仅有量的突破和优势是不够的,关键是如何把这种突破和优势迅速转化为自己独特的竞争力。吞吐量很大,不一定能长远发展,不一定是强港,真正意义上的强港必然将港口发展指标由做大吞吐量,延伸到效率、效益和社会责任。这需要在上量的基础上提高港口效率。在装卸效率上压缩到分、精确到秒,今年在煤炭、矿石、木材、集装箱等接卸效率先后近百次被刷新;塑造了“阳光港口、装卸真诚信”的服务品牌。煤炭装卸效率创造了靠泊吨位最大、单船载重最大、装卸效率最高9486吨/小时的全国煤炭单船接卸效率。港口员工苦练绝活,绝技,研究发明“一抓准”、“抛物线运钩”、“飞行卸料法”等“拿手活”,使矿石卸船速度直线上升,今年再次刷新了去年日照港创造矿石单船卸船世界纪录,创造了8016吨/小时的新世界纪录。强港的高效率,不仅表现在传统的港口装卸效率上,还要实现以此为基础的集疏运高效率、通关高效率、物流高效率、资源利用高效率等。今后,日照港将通过继续完善生产定额管理体系,全面推进单班、单船考核,加强生产运作管理等方式,提高生产效率。

笔者:《全国沿海港口布局规划》把全国划分为5大港口群与8大运输系统,在此框架下,公司未来发展的规划是什么?下一步的发展重点是什么?
杜传志:在经历了自2003年以来近4年的高速增长后,大量的投资仍在源源不断地涌向中国港口建设,人们担心港口是否会成为一个过热的投资领域。根据日照港未来的发展规划,日照港未来的发展目标是否切实可期?
笔者:日照港的发展目标是建设一流强港。日照港在经历了自2003年以来近4年的高速增长后,大量的投资仍在源源不断地涌向中国港口建设,人们担心港口是否会成为一个过热的投资领域。根据日照港未来的发展规划,日照港未来的发展目标是否切实可期?

腾飞 未来

笔者:日照港未来的发展目标是否切实可期?
杜传志:日照港的发展目标是建设一流强港。日照港在经历了自2003年以来近4年的高速增长后,大量的投资仍在源源不断地涌向中国港口建设,人们担心港口是否会成为一个过热的投资领域。根据日照港未来的发展规划,日照港未来的发展目标是否切实可期?

杜传志:据统计,我国大宗货物运输90%以上是通过海运来完成。随着全球经济一体化进程加快和我国经济的快速发展,对物流业特别是港口的发展需求将更加旺盛,这将助推港口的快速发展。自港口管理体制改革开放以来,中国沿海港口建设取得了突飞猛进的发展,但是,我国港口目前仍然处于超负荷运营的状态。就日照港而言,2006年以7500万吨的吞吐量完成了1.1亿吨的吞吐量,今年全港通过能力8000万吨,预计可完成货物吞吐量1.3亿吨,通过能力与吞吐量比为1:1.6,港口对港口运输的需求不断增长,使港口始终处于超负荷运转状态。日照港要达到“十一五”港口通过能力与吞吐量比1:1的目标(通过能力与吞吐量双双达到2亿吨),还有很大的空间。中国港口的服务能力特别是深水泊位仍然还处于滞后状态,港口的投资周期长,见效慢,港口的建设必须要适度超前,否则将会成为制约经济发展的瓶颈。当然,目前我国港口的发展已经处于同质化竞争的状态,服务质量、服务效率已经成为港口制胜市场的决定性因素。同时,腹地交叉、交通制约、资源控制、环境压力等各个因素都对港口的发展提出了更高的要求,这就决定了港口必须不断提升自身发展质量。日照港将进一步增强港口自身服务能力,延伸港口相关产业链,实现日照港与鲁南地区、沿桥、沿黄经济一体化发展,在服务、辐射和带动腹地经济发展中获得自身又好又快的发展。今年以来,日照港相继在济宁、临沂、长沙、太原、乌鲁木齐、西安、郑州等地举行服务当地经济专题推介会,把日照港的服务直接延伸到广阔的中西部地区,推动口岸功能互为依托,形成“大通关”的区域联合,在中西部地区建立起一个个“无水港”、“旱码头”,铺就日照港与中西部经济发展紧密相连的现代物流大通道,也为港口长远发展储备起巨大的潜能。

我坚信,伴随经济全球化和市场一体化步伐的加快,国民经济的快速稳定发展,随着日照港功能的进一步完善,集疏运条件的进一步改善,日照港未来的目标一定能够实现。(公司巡礼)

云南加大 上市后备企业培育

与深交所签订协议

◎本报记者 高一

日前,云南省政府金融办与深交所所在昆明举行中小企业上市培育合作协议签字仪式。来自云南省政府和16个地州市相关部门领导参加了签字仪式。云南省政府金融办主任肖晓鹏和深交所副总理张颖分别代表双方在合作协议上签字。

有关领导表示,总体上看,云南省的上市公司整体业绩较好,每股收益、净资产收益率均高于全国平均水平,并通过十余年的努力,在资本市场逐步形成了具有云南特色的市场板块,云南铜业、锡业股份、驰宏锌铟、云天化、云南白药等公司已发展成为全国性的龙头企业,充分体现了云南的资源优势、独特价值和后劲,为云南企业利用资本市场做优做强起到了示范作用。但是,云南资本市场仍然存在上市公司数量少、规模小、地域和行业分布不均衡,上市后备资源培育力度还不够等不足,还适应不了云南经济社会发展的需要。此次与深交所签订中小企业上市培育合作协议,有利于帮助云南的中小企业拓宽直接融资渠道,促进云南资本市场的健康发展。

据了解,首届春城金融论坛于11月24日在昆明举行。来自云南省政府相关厅局、云南16个地州市、人民银行、大专院校、省属企业集团、上市公司、拟上市公司和中介机构的250余位相关领导和专家参加了此次论坛交流。主要探讨了如何紧扣十七大关于“优化资本市场结构,多渠道提高直接融资比重”的精神,着重研究如何利用资本市场融资平台,做大做强云南企业。云南省政府副秘书长在发言中表示,云南省要充分利用区位优势带动资源优势,积极鼓励、支持和培育企业上市,将云南所具有的资源优势转化为现实的金融优势、资本优势和经济优势。

另外,由云南证监局、上交所主办,太平洋证券、红塔证券承办的“证券投资者教育大型报告会”昨日在昆举行。云南证监局副局长张玉祥表示,投资者是资本市场的基石,投资者教育,尤其是风险教育是今年云南证监局监管工作的重点。

公司并购重组定向增发 一天审定

(上接封一)

据悉,与中国远洋之后,还有若干公司并购重组+定向增发的事项正在履行程序,双审制及一日模式如运行顺利,很可能在未来固化为标准的审核流程。

中国远洋运输(集团)总公司总裁魏家福在接受本报采访时表示,“双审制”模式的确立,是监管严格的表现,建立严格的双重审核制度,有利于提高投资者对上市公司的信心。他认为,货真价实的上市公司,不会害怕“双审制”,反而要欢迎“双审制”,“这是我们上市公司高管层必须有的意识”。

谈到本次定向增发收购集团资产一事,魏家福说,本次将要注入的是优质资产,“是最核心的资产”。本次资产注入是规划中的一部分,“我们还有很多资产,要按照‘整体规划、分步上市’这个战略,逐步推进。”