

中资银行“国际化”之痛：“内忧外患”难题待破

资本实力较弱、金融产品单一、经营管理模式落后、东道国政策法律风险以及国际歧视等成为制约中资银行国际化的重要因素。

■ 本报记者 朱虹

《中资银行国际化报告 2015》中指出,中资银行境外资产、营收和利润占比远低于国际大型银行。《中国企业报》记者在调查中了解到,诸多制约因素使得中资银行国际化道路步履维艰。专家指出,中资银行海外扩张机遇与风险并存,商业银行应该充分论证,根据自身实力和业务特点审慎制定自身的发展战略。

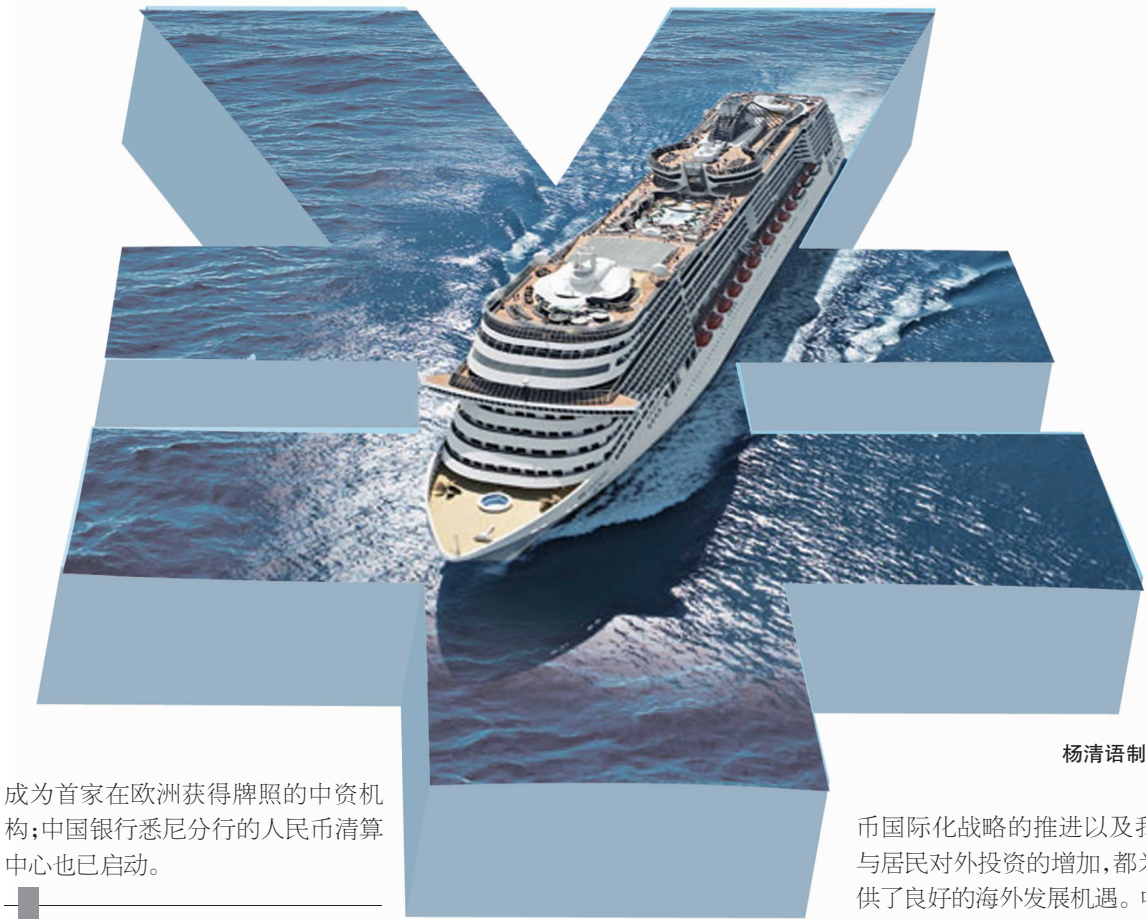
中资银行国际化与国际大行相距甚远

《中资银行国际化报告 2015》指出,中资银行境外资产、营收和利润占比远低于国际大型银行。近 8 年五大行平均境外资产、营收和利润占比分别为 8.09%、6.12%和 6.30%,而相应的花旗银行数值为 60.29%、50.59%、50.32%,汇丰银行为 48.36%、62.35%、69.05%,约为五大行平均值的 8 倍。由此可见,中资银行的国际化发展与国际先进水平相距甚远。该报告由中国人民大学国际货币研究所执行所长、浙江大学互联网金融研究院院长黄圣林及其团队合作研究并编制。

民生证券银行业研究员廖志明对《中国企业报》记者表示,截至今年 6 月末,中资银行海外机构已覆盖六大洲的 56 个经济体,若考虑参股海外银行,中资银行覆盖的国家或地区则远超 56 个。其分布大致呈现以下特点:境外分支机构多以香港为“窗口”,集中于亚太、北美及欧盟地区,同时向非洲、南美扩展,且对主要国际金融中心基本实现全覆盖。

廖志明进一步指出,具体来看,五大行走在国际化道路前列:中行居首,工行快速追赶,建行、交行发展较为平稳,农行相对落后。股份制银行中,招行国际化程度最高,当前已覆盖 8 个国家或地区(包括通过永隆银行间接覆盖),中信、浦发、北京、平安、兴业、光大、民生也均已设立境外分支机构。城商行中,富滇银行一枝独秀,在老挝合资设立了老中银行。

据记者了解,2015 年以来,各大银行在国际化方面均加快了步伐。中国工商银行加拿大子银行已开办人民币清算业务;中国农业银行与丝路基金开展合作,农业银行香港分行成为丝路基金第一家境外合作银行;中国建设银行的伦敦子银行获得了人民币境外合格投资者(RQFII)资格,



杨清语制图

成为首家在欧洲获得牌照的中资机构;中国银行悉尼分行的人民币清算中心也已启动。

诸多因素掣肘中资银行国际化

不过,在国际化相关业务发展的同时,中资银行也面临着重重制约因素。“制约我国商业银行国际化发展的因素可分为内部与外部因素。”廖志明表示,内部因素主要为国内银行资本实力依然较弱、风险管理水平不高、金融产品较为单一、经营管理模式落后等;我国商业银行与混业经营多年的欧美上市银行在综合金融实力上存在较大差距。外部因素则为海外监管风险、东道国政策法律风险、我国跨国企业较少等;部分国家以“非市场经济”为理由禁止我国商业银行进入该国市场。

中国银行国际金融研究所相关专家对记者表示,从诸多中资银行在国际化发展方面的案例来看,我国在这方面不仅落后于欧美银行,而且近年来随着日本银行业强有力的海外扩张,中资银行相比起来也存在明显差距。

例如,中资银行的国际化进程起步较晚,还处于海外布点、追随本土企业“走出去”的“织网”阶段,在海外员工数量、机构数量及设点国家数量上相比日资银行存在明显差距。此外,收入结构、布点方式的多元性存在差距。在收入来源方面,中资银行海外息

差收入主要来自公司业务,且服务对象以国内“走出去”企业为主,而日资银行在满足国内“走出去”企业的基础上,更加关注满足当地企业的资金需求,并通过项目融资和银团贷款等方式整合信贷资源,在获得息差收入的同时获得手续费等非息收入。在网点扩张方式上,中资银行偏好于通过开设分支机构实现网点扩张。日资银行则强调网点扩张和并购扩张的全面发展,扩张方式相对均衡。

中国农业银行首席经济学家向松祚教授认为,中资银行的海外发展主要存在三点障碍,一是中资银行在海外发展的过程中普遍遭遇了一定程度的国际歧视;二是国内“走出去”相关配套政策存在矛盾,体制机制的障碍严重影响了中资银行国际化发展的进度和积极性;三是国际化人才的短缺局限了中资银行的具体业务开拓。

海外扩张机遇与风险并存

廖志明表示,中资银行应积极把握国家发展战略带来的机遇,提高经营管理水平,确立海外发展战略,提高国际化水平。国家“一带一路”、丝路基金、亚投行等战略的实施、人民

币国际化战略的推进以及我国企业与居民对外投资的增加,都为银行提供了良好的海外发展机遇。中资银行应积极把握这些海外发展机遇,确立国际化发展战略,补充资本实力,完善风险管理机制,以国际惯例加强经营管理能力,在监管允许的条件下尽可能地实现业务的多元化,提高国际竞争力,循序渐进推进国际化发展进程。

专家指出,中资银行的业务模式应向全球化经营、充分融入当地市场的综合化业务模式转变。通过业务模式转变实现收入来源的多元化;应加大对经济增长前景较好、与中国贸易往来频繁、华人口众多、银行业整体表现良好地区的海外扩张力度,如北美和东南亚地区。与此同时,顺应国家战略部署,结合中资“走出去”企业的金融需求,强化对“一带一路”沿线国家的网点覆盖。

“海外扩张的机遇与风险并存”。该专家同时提醒,由于扩张策略不当功败垂成的案例不胜枚举,苏格兰皇家银行、德克夏银行等都是经典的反面教材。商业银行不宜盲目进行海外扩张,而是应该充分论证,根据自身实力和业务特点审慎制定自身的发展战略。

中国人民银行金融消费者权益保护局局长焦瑾璞指出,在国际化势在必行的今日,相关部门应继续深入研究中资金融机构的“走出去”政策,以鼓励和支持中资银行更好地走出去。

大众汽车“排放门”事件继续发酵 集团总部遭突击搜查

■ 闫洁 刘学

随着针对大众集团“排放门”事件的调查不断深入,德国警方和检察官 8 日突击搜查了这一汽车制造商位于沃尔夫斯堡的总部及其他办公地点。“3 名检察官在下萨克森州犯罪调查办公室人员的帮助下,在大众沃尔夫斯堡总部及其他办公地点开展了与(尾气)排放丑闻相关的突击搜查。”德国下萨克森州检察官在一份声明中说,警方和检察人员带走了一些可能与“排放门”事件有关联的文件和数据存储设备,以期查明涉事的大众工作人员身份。

高层辞职并道歉

上月 18 日,美国环境保护署指认大众在销售的部分柴油车上安装专门应付尾气排放检测的软件,使汽车能够在车检时以高标准过关。该系统在日常使用时不会启动,从而导致汽车日常的氮氧化物排放量最高可至法定标准的 40 倍,违反了美国《清洁空气法》,大众公司因此在美国面临高达 180 亿美元的罚款。卷入“排放门”的大众柴油车数量预计为 1100 万辆,涉及大众、奥迪、斯柯达、西雅特四个品牌,其中美国市场约 48.2 万辆。

这一事件连日来在全球各地引发反应,迫使大众集团董事会主席兼首席执行官马丁·温特科恩引咎辞职。除德国外,一些国家也在了解大众汽车是否在当地违规。

德国大众集团美国公司主管迈克尔·霍恩 8 日出席美国国会众议院能源和商务委员会听证,就“排放门”事件“郑重道歉”并承认他早在去年春天就被告知大众柴油车可能存在排放违规。

霍恩说,大众汽车集团将对此非法行为“负全部责任”,已开始集团在内部开展全球范围的调查,以确定事件原因和相关责任人,同时积极配合政府相关机构的调查工作。

霍恩表示,大众汽车集团的近期目标是为消费者提供补救措施,公司正在制定采取相关措施的时间表,但现在谈论何时启动补救措施还“为时尚早”。

整改初步措施

“总部遭突击搜查”消息得到大众方面证实。这家全球最大的汽车生产商表示将配合检方调查,揪出丑闻的幕后主使。按检方发言人朱莉娅·迈尔的说法,除大众的办公场所外,一些私人寓所也遭到搜查。

而就事件本身,大众方面也有不同的说法,集团新任首席执行官马蒂亚斯·米勒 7 日接受《法兰克福汇报》采访时为集团高层辩护,称这些高级管理人员不可能蓄意欺瞒“排放门”事件。他说,汽车发动机的研发是“一个复杂的过程”,高管并不会直接参与其中。

而在美国,事件则远未平息。美国环保局交通和空气质量办公室主任克里斯托弗·格伦德勒说,美国环保局正与加利福尼亚州空气治理委员会、美国司法部密切合作,对事件展开进一步调查。

美国环境保护署则透露,德国大众汽车集团将于下周向美国相关管理机构提交尾气检测作弊软件的初步整改方案,涉及车辆为 2012 年至 2014 年安装这一软件的帕萨特轿车。

美国环境保护署在一份电子邮件中告诉路透社记者,大众集团将向美国环境保护署和加利福尼亚州空气治理委员会提交作弊软件“补丁”,以“修正”他们用在柴油车上的尾气检测作弊软件。

根据美国环境保护署的说法,这一“补丁”必须先经过相关管理机构的批准,才能得以应用。

产业生态难题

大众造假,成为十多天来最热点也是最令人费解的事件。

专家分析其原因有二:相关技术不够成熟和考虑成本、用户体验等因素。这很好理解,汽车的核心是发动机,喜欢看 F1 赛车的读者都非常清楚发动机技术对于整车性能的影响。一般人可能会觉得发动机的核心技术在于发动机本身的设计、选材及制造水平,却忽视了工程热物理技术(俗称燃烧技术)对于发动机技术的影响。而在全球环境问题影响和哥本哈根气候大会减排协议的制约下,使得全球各国都在努力对其国内污染排放治理提出更高的要求。在这种情况下,部分重制造技术轻燃烧技术的车企劣势就被放大。

据记者向有关技术专家了解,车企从研发像样的减排技术应用到发动机量产,需要耗费巨资和非常长的时间成本。在如今市场竞争愈加激烈的时期,耗费巨资和长时间技术攻关甚至改造整条生产线只是为了降低汽车尾气排放,对于车企来说无疑是难以接受的。

就像国外专家所言,无论在成本上还是在技术上,研发一款作弊设备绝对比研发一款发动机容易得多。而且在最新报道中,德国交通俱乐部的发言人表示:“可以确定,不只大众,也不只在美国市场,其他集团也有对尾气排放的操控行为。”博世公司也承认,大众用来“作弊”的电子控制模块是博世提供的,并表示:“我们确实向一些汽车生产商提供了尾气后处理组件,但总成应由汽车生产商自己负责。”

有鉴于此,汽车业内人士认为,这一丑闻将不仅会对大众公司造成重创,其产生的蝴蝶效应将最终带给全球汽车产业难以估量的巨额经济损失。

“一带一路”撬动中企约旦投资新机会

(上接第十九版)

事实上,中约两国一直保持良好的发展态势。

今年 9 月 9 日,国家主席习近平会见了约旦国王阿卜杜拉二世。双方决定建立中约战略伙伴关系,全面推进各领域合作,更好惠及两国人民。随后,中约两国正式签署了战略合作关系联合声明。

今年 5 月,“约旦研究中心”在武汉成立,这是国内首个服务于国家“一带一路”战略设立的关于约旦的研究中心。为我国和约旦之间的政府间合作共赢提供政策建议,为中约产业合作提供战略咨询服务。

另外,约旦积极参与亚投行的建设,并于今年 2 月成为创始国成员。

统计数据显示,2015 年中约贸易额达 36.3 亿美元,中国已成为约旦第三大贸易伙伴和第一大非石油产品进口来源国。

玛哈·阿里表示,这次博览会提供了一个让约旦商界人士和企业家与中国同行直接接洽的机会,从而让中国同行更多地了解约旦的投资环境,以建立经贸合作伙伴关系。

“我们希望吸引中国的投资,尤其是在发展约旦工业园区和基础设施等方面加强双方的合作。”玛哈·阿里说。

玛哈·阿里希望投资者能在机械设备等领域增加投资,同时寻求建立两国私营企业间在产业领域的合作机制。

马哈·阿里同时表示,约旦在许多投资方面都符合国际标准,而且在信息产业、通讯、太阳能利用等方面有很好的发展前景,希望能吸引更多的中国企业到约旦投资,与不同的世界经济集团开展合作。

显然,随着中约两国在能源、基础设施等领域大项目建设的推进,也为中国企业“走出去”提供了更多机会。

叶海亚·卡拉莱表示,约旦正在与周边国家商讨陆续展开一些较大的工程,比如连接约旦与伊拉克巴士拉地区的输油管道项目、连接约旦与周边国家并延伸至南部欧洲的高铁项目等,这些项目都可以成为中国“一带一路”战略的组成部分。他说:“约旦期待中方能够真正从这些合作中受益,且不只是作为投资者,而是作为约旦发展的参与者。”

中约园区合作潜力加速释放

(上接第十九版)

园区合作刚刚开始

事实上,中国和约旦经济往来由来已久,从 1977 年建交开始,双方的贸易合作一直处于稳步“升温”过程中,中国目前是约旦第三大贸易伙伴。

随着“一带一路”战略的实施,以及《中华人民共和国和约旦哈希姆王国关于建立战略伙伴关系的联合声明》的正式签署,双方在教育、经济技术等领域的双边合作进入了新的阶段。

杨建国对记者说,“在政策利好之下,可以预见的是,未来几年,中国和约旦间的园区合作将从单独的园区试点逐步扩展到更多的园区合作上来。”

杨建国告诉记者,双方目前一些园区合作,更多是民间自发的,主要分为两种类型,一种是商会协会领衔的,更多的是约旦园区与中国企业之间的合作,比如深圳市投资商会与约旦亚喀巴国际工业园的合作,为商会

企业“走出去”牵线搭桥;还有一种是,企业的自发行为,比如海尔约旦工业园,该园区 2005 年举行了开园仪式,一期为双方共建,其中海尔投资 200 万美元,占 28.6%的份额。

在 2015 中阿博览会期间,一个重要环节就是“一带一路”政策说明暨园区建设国际会议。约旦政府在政策说明、园区推介方面向中国企业进行了重点介绍。

据了解,未来,中阿产业示范园区将重点选择包括约旦在内的国家,依托中国民营企业 500 强、112 家央企资源,筛选与对口国家产业相匹配的优秀企业,组团在境外建设 10 个中国海外产业示范园区,同时还会重点选择石油装备、汽车及零配件、新型建材、太阳能光伏、商贸、金融等产业,打造 20 个国内产业示范园。

杨建国表示,未来合作的重点主要集中在能源上,比如青岛公布的“一带一路”对接方案中提到的约旦油页岩矿等境外资源能源开发项目以及清洁能源和可再生能源等项目。其次是包括铁路网在内的基础设施项目,当然还有部分制造业项目。