

中國外儲增至3.2萬億美元 連升兩月

【大公報訊】記者海峽北京報導：人民銀行公布，中國4月外匯儲備32047億美元，較3月底升209億美元，連升兩個月，重返3.2萬億美元之上。同時，人行連續6個月增持黃金儲備。專家表示，在美聯儲加息接近尾聲的背景下，未來中國的外匯儲備規模有望保持基本穩定或小幅增長，但也要警惕全球股債匯市場動盪對外儲規模造成擾動。

國家外匯管理局解讀稱，4月受全球宏觀經濟數據、主要經濟體貨幣政策預期等因素影響，美匯指數下跌，全球金融資產價格總體上漲。在匯率折算和資產價格變化等因素綜合作用下，當月外儲規模上升。

數據顯示，4月美匯指數跌0.8%至101.7，非美元貨幣總體升值；全球金融資產價格上漲，標普500指數升1.5%。

仲量聯行大中華區首席經濟學家龐溟表示，美匯指數回落推升非美元貨幣匯率及資產價格市值，同時，全球股債匯變化對外儲規模形成「正估值」效應。

專家料將持續小幅增長

中國外匯投資研究院副院長趙慶明分析，4月外儲增加的209億美元，主要貢獻來自於匯率折算，美匯指數下跌，歐元、英鎊等兌美元上漲，外儲的資產折算成美元會有賬面盈餘，貢獻約100億美元；其次，4月債券價格整體上漲，外儲持有的資產類型主要是債券，也會出現賬面盈餘。

展望未來趨勢，外匯局表示，中國着力推動高質量發展，經濟發展呈現回升向好態勢，有利於外儲規模繼續保持基本穩定。

龐溟亦預計，未來外匯市場將繼續保持穩健運行，國際收支總體平衡，國際投資者和境外企業對中國市場預期將持續改善，外部衝擊風險將得到有效防範化解，人民幣資產吸引力進一步提升，有助於外儲規模保持穩定。

趙慶明則表示：「未來一段時間美匯指數可能以震盪下行為主，匯率折算對外儲仍會是正的貢獻。同時，美聯儲進入加息尾聲，未來加息的可能性已經不大，債券價格可能會上漲，但相對來看，歐洲仍然有可能加息，歐洲的債券價格可能會下跌，綜合來看，債券價格對外儲的貢獻可能是上下波動的狀態。」他預計，未來一段時間中國外匯儲備可能保持小幅增長的趨勢。

中銀證券全球首席經濟學家管濤強調，隨著美聯儲加息進入尾聲，美元強

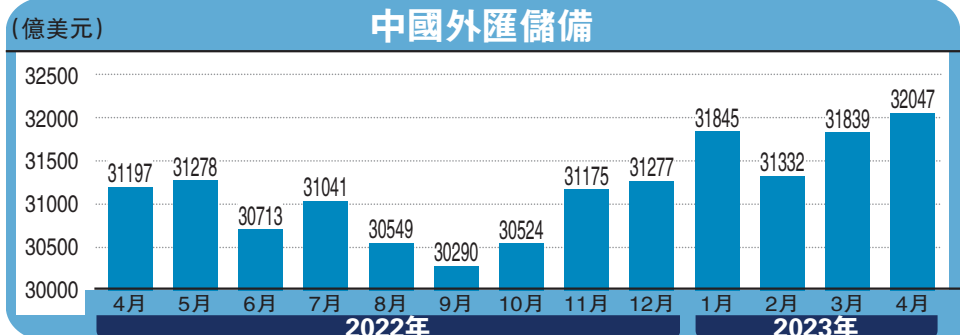
勢趨於緩和，但激進緊縮引發的美國經濟金融動盪，仍可能階段性地影響全球股債匯走勢，進而對中國的外儲規模造成擾動。

連續六個月增持黃金

此外，截至4月末，人行黃金儲備6676萬盎司，按月上升26萬盎司，連續

第六個月增加。自去年11月至今，黃金儲備累增412萬盎司。

今年以來，歐美銀行業危機持續發酵，疊加主要央行進一步加息預期降溫，即便近期金價明顯上漲，全球央行仍大舉增持黃金。據世界黃金協會數據，今年第一季度，各國央行和其他機構增加黃金儲備228噸，按年增167%。



港商布局大馬 瞄準全球清真市場

史立德：商機達16萬億 伊斯蘭金融具潛力

近年不少港商有意拓東盟市場，為了解當地商機，早前香港中華廠商聯合會（廠商會）組團出訪新加坡和馬來西亞，拜會當地政府及商界。廠商會會長史立德表示，自《區域全面經濟夥伴關係協定》（RCEP）實施後，各成員國之間，特別是東盟經貿關係不斷增強，為區域經濟注入新動能，而星馬兩國政局穩定、政策開放、基建完善及製造業基礎良好，是港商投資東南亞的首選基地之一，惟各情況有異，港商宜做好功課，了解當地政策和市況，方能事半功倍。

大公報記者 李永青



▲廠商會代表團與馬來西亞中華總商會（ACCIM）總會長丹斯里拿督盧成全（左八）會面，左七為廠商會會長史立德。

談及是次訪問成果，史立德接受《大公報》訪問時形容，這次代表團獲得當地高規格接待，特別出訪馬來西亞時更獲首相府高層、國際貿易及工業部部長接見，足見該國很重視香港投資者。他說，以往港商較重視歐美市場，但近年相關地區需求下跌，加上地緣政治因素愈來愈複雜，港商都希望在供應鏈及市場布局方面盡量多元化，這亦是此行之目的之一。

史立德表示，經過三年多疫情後，察覺星馬有不少變化，此行正好了解當地最新營商環境及最具發展潛力之新興產業，例如馬來西亞的數碼和電商發展、新加坡的生物醫藥，均快速發展，因此香港要急起直追。

他指出，此行亦發掘一些商機，便是港商可與馬來西亞合作開拓全球總值逾2萬億美元（約15.6萬億港元）的清真市場，還有發展伊斯蘭金融服務，這些都具很大潛力。廠商會常務副會長盧金榮補充說，當地馬來人大多信奉伊斯蘭教，清真產業蓬勃，由馬來西亞伊斯蘭教發展局（JAKIM）所發之清真認證，獲大部分中東及東盟國家承認，故在馬來西亞設廠生產的食品、化妝品等，只要獲得認證，便可拓展全球清真市場。

華裔佔25% 有利港貨推廣

史立德稱，馬來西亞擁有多元族群消費市場，其中華裔人口佔25%，主要聚居於吉隆坡、怡保和檳城州。他們與香港文化相近、語言相通，很喜歡香港流行和創意文化。據該國統計局數據，華裔家庭平均收入高於馬來人和當地印度人，消費潛力大，有

利香港品牌將產品推廣至馬來西亞市場，深化兩地經貿合作。再者，馬來西亞天然資源豐富，地理位置甚佳，位處東南亞中心點，且近年銳意發展成為數碼化國家，但要注意當地勞動力及高端技術人才不足的問題。

社交媒體普及 電商營銷效益大

近年不少港商在中國以外地區設廠，盧金榮認為，馬來西亞屬不俗之選，因有數百個工業園區及工業區，分布各州，各有優勢，其中雪蘭莪州工商業發展良好，特別是電子、機械、食品、交通設備等產業頗佳，向來被視為外國製造業及服務業首選目的地。另該國棕油、橡膠等天然資源豐富，適合設立肥皂、化妝品廠。

廠商會副會長陳國民指出，港商若要打進馬來西亞市場，必須透過電子商貿，因為當地社交媒體滲透率高，每6個人就有1人每日會花超過9小時使用社交平台，這是企業接觸及鎖定潛在客戶的最佳方法，亦是港商進軍當地市場的不二法門。



▲廠商會代表團拜訪馬來西亞國際貿易及工業部部長Tengku Zafrul bin Tengku Abdul Aziz（左），右為廠商會會長史立德。

港星創新產業鏈合作 互利共贏

強強聯手

新加坡作為東盟商業及金融中心，是不少外商進軍東盟的首選地。香港中華廠商聯合會（廠商會）會長史立德表示，新加坡作為亞洲商業中心，優勢在於高端人才充裕、產業支援措施亦完善，對香港高增值企業具吸引力。與此同時，香港、新加坡兩地在國際經貿新格局下，可透過築構產業鏈和供應鏈合作體系，有望實現互利共贏。

透過這次出訪，史立德表示，了解到新加坡工業實力雄厚，自動化程度高，又有適應性強的勞動力，以及完善的生態系統，造就其製造能力成為全球第二，僅次於韓國。再者，新

加坡除了是全球第五大精煉油生產國，也是全球第四大高科技產品出口國，集中航空航天、半導體、化學和生物醫學科學等產品。現時新加坡有多個大型工業區，當中以裕廊工業區歷史最悠久和最重要，許多知名跨國公司在此建廠，連同鄰近新建並以工業4.0為主軸的裕廊創新區（JID），逐漸形成完整的創新產業鏈，這對香港高增值企業具一定吸引力。

談及新加坡的機遇，廠商會副會長陳家偉表示，新加坡人均GDP排名全球第二，屬最具消費實力的地方之一，加上人口密度高，當地購物商場客流量理想。同時，作為東南亞智能手機普及率最高的國家，新加坡網購

亦愈來愈普及，其中約有350萬人為網購用戶，對服飾、電子商品等需求很高，而且新加坡消費者對品牌比較敏感，很樂意購買外國商品。這可能是香港品牌的一個商機。

星洲企業擬藉香港拓灣區

陳家偉表示，隨著《區域全面經濟夥伴關係協定》（RCEP）實施，區域供應鏈布局彈性將會大增，若香港能夠加入RCEP，將會進一步強化港商與成員國的貿易，帶來龐大機遇。再者，透過是次交流，察覺不少新加坡企業對粵港澳灣區市場甚有興趣，希望借助香港進入市場，因此預料未來港星之間將有廣闊的合作空間。

東盟中資工業園區 助力港商外闖

新聞分析

李永青

自中美貿易戰以來，愈來愈多港商計劃在內地以外地區開設生產線或投資，而東盟為不少港商首選。然而，東盟十國之間，經濟、教育、文化、法制、勞動力及基建差異頗大，例如新加坡作為東盟商業及金融中心，法制健全，基建完善，吸引不少外商在該國設立東盟總部，而馬來西亞則鼓勵技術密集及資本密集之產業投資，特別是電子、生化、機械等，且提供不少優惠，適合高增值

產業。由此可見，港商投資前必須做足功課，評估機遇和風險，才能增加勝算。

無論在東盟設廠或投資，關鍵是要掌握最新資訊，特別是近年東盟各國經濟發展迅速，亦不停修改及推出新法例，稍一不慎，便容易招致損失。因此，港商投資前宜做好準備，例如參加香港貿發局、各大小商會的講座，需要時亦可向該國駐港領事查詢。當然，港商亦可透過國際銀行、會計師行或諮詢機構了解相關事宜。

再者，港商可參加貿發局或商會的考察團，實地評估各項條件是否適合。然而，到海外投資其中一個難題，往往是人生路不熟，不知道進駐哪個工業園區較好，又擔心與當地人語言溝通不良，易招損手。對此，港商可考慮到中資企業在東盟開設的工業園區，他們大多數配套齊全，且管理水平不錯，又與園方管理層可用中文溝通，減少很多不必要麻煩，令工作更加順利，故港商可視這些中資園區為選擇之一。

國產高檔電動車亮相 打破外企壟斷



深諳車展

2010年前後，中國自主品牌汽車售價大多在十萬元（人民幣，下同）或以下，普遍給人中低檔的印象，高檔車幾乎被外國品牌壟斷。經過多年努力，自主品牌技術大躍升，售價亦隨之上揚，例如蔚來（09866）部分車型平均售價已高過一些外國品牌，而理想汽車（02015）的ONE更成為內地豪華中大型SUV榜單中的常客。最令人驚喜的是，比亞迪（01211）推出售價百萬元級的純電動性能超跑仰望U9，代表自主品牌有力在高檔車市場一拼。

中國自主品牌汽車一直努力向高檔市場前進，只是在傳統燃油車時代舉步維艱，但到新能源汽車領域，車輛驅動形式、製造方式均大為不同，以往大廠累積多年的傳統製車技術和經驗，很大一部分要重新歸零，讓中國自主品牌和外商幾乎在同一線上起步。

巨資作研發 技術躋全球前列

然而，或許傳統燃油車利潤太好，部分外國車廠對發展新能源車未夠決心，反而許多中國車企在此跑道上奮力向前，各方面大幅提升，例如比亞迪的

超級混動技術，在借助小排量發動機的情況下，可同時提升車輛的動力，又降低油耗，純電續航達到200公里以上，有關技術成為它彎道超車的本錢。

當然，比亞迪、吉利汽車（00175）這些自主品牌成功由低檔發展至中高檔，除了斥巨資研發，令某些技術能與外國品牌一較高低之外，更重要原因是國策推動新能源汽車發展。在新能源汽車起步之際，中國以傳統汽車燃油稅收入補貼新能源汽車，有力地推動新能源汽車市場化應用邁進一大步，也因受益於大規模市場應用，中國的電池、電

機、電控等新能源汽車核心技術才得以高速進步，部分技術更位居世界前列。

由於具備足夠技術能力，加上強勁的生產力，比亞迪在早前上海車展公布純電動超跑仰望U9，可以說實現了比亞迪的超跑夢，對車界而言，堪稱一大驚喜。從仰望U9的外觀、性能及各項表面數據來看，它已經可與其他同類車型一較高低，更主要是證明中國自主品牌不僅可在中、低檔市場立足，甚至駛入超跑市場，顯示產業實力非凡。

展望未來，車企必須在新能源汽車市場奮力爭取一席之地，否則遲早被淘

汰。按目前形勢預測，比亞迪等龍頭車企憑藉深厚技術，繼續保持領先，並在中高檔市場發光發亮，而吉利、長城汽車（02333）、廣汽（02238）等積極轉型的傳統車企，雖在新能源車上各有謀劃，但能否成功仍待市場考驗。

至於造車新勢力，除了理想汽車銷情保持高增長，可望較早獲利外，其他新勢力仍在「燒錢」階段，何時錄得盈利屬未知之數。然而，最令人擔心的是在轉型路上表現欠佳，目前仍「食老本」的車企，若未能盡快突圍，恐怕前景不明。

大公報記者李信