

人行連續23月買金 增持力度加大

分析：優化儲備資產結構 未來料進一步加倉

結構向優

中國連續23個月在儲備資產中加倉黃金。中國人民銀行數據顯示，截至9月末，中國黃金儲備規模報7747萬盎司，按月增長74萬盎司或0.96%。同期，中國外匯儲備規模報34003億美元，按月減少381億美元或1.11%，終結此前兩個月的增勢。分析稱，中國連續增持黃金，旨在降低儲備資產對單一貨幣或金融資產的依賴，預計人行將依據金價、市場黃金和儲備資產管理需要進一步增持。

大公報記者 倪巍晨

今年以來，人行不斷加快黃金資產的增持節奏。今年2月至8月間，中國黃金儲備規模按月分別增長3萬盎司、16萬盎司、26萬盎司、32萬盎司、48萬盎司、64萬盎司和65萬盎司，而9月末的增持規模更進一步擴大至74萬盎司。

降低對單一金融資產依賴

「人行不斷加大黃金儲備規模，反映中國持續優化國際儲備資產結構的長期思路。」內地經濟學家宋清輝表示，在全球地緣政治風險頻發、主要經濟體財政和債務壓力加大，以及國際貨幣體系不確定性依然較高背景下，黃金的避險屬性進一步凸顯。他認為，加大力度配置黃金，有助於降低官方儲備資產對單一貨幣或金融資產的依賴。目前看，人行仍可能保持增持方向，但具體增持節奏將綜合考量金價走勢、市場環境和儲備資產的管理需要。



▲9月以來現貨黃金價格震盪走低，無礙中國黃金儲備按月增長74萬盎司或0.96%。

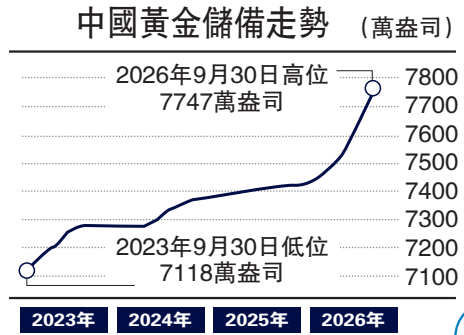
市場數據顯示，9月以來現貨黃金價格震盪走低，9月金價累跌6.57%至每盎司4156.85美元，本月金價已累挫0.67%並在每盎司4130美元上下窄幅波動。招銀全球經濟金融研究小組的報告指，美聯儲9月加息並釋放偏「鷹」信號，而美國經濟和AI投資也保持較強韌性，在通脹壓力尚未顯著消退背景下，加息預期或通過實際利率和美元對金價構成約束。不過，隨着加息落地、油價自高位回落，前期偏「鷹」預期得到較充分釋放，利空出盡後金價短期仍有望迎來階段性反彈。

外儲穩定 維持3.4萬億美元

9月中國外匯儲備下跌。國家外匯管理局分析稱，受全球宏觀經濟環境、主要經濟體貨幣政策等因素影響，9月美元指數上漲，全球主要金融資產價格總體下跌，匯率折算和資產價格變化等因素令中國外儲規模下

降。「當前中國外儲仍維持在3.4萬億美元上方，表明中國的國際儲備總體充裕」。宋清輝認為，上月中國外儲規模的下降，更多是匯率折算和全球金融資產價格波動共同作用的結果，不宜簡單理解為資本大規模流出。他強調，今年以來中國外儲規模總體保持基本穩定，且7、8月外儲規模連續兩個月增長，單月外儲規模的回落屬於正常波動，更應關注跨境資金流動和外儲規模的中長期穩定性。

國家外匯管理局強調，中國經濟運行總體平穩、動能向新、結構向優，高質量發展取得新成效，上述因素均有利於中國外儲規模保持基本穩定。宋清輝相信，四季度美元走勢、海外利率，以及全球資產價格等因素仍可能令中國外儲規模出現月度波動，但在國際收支基本平衡、中國經濟基本面仍具韌性環境中，外儲規模保持基本穩定有較好的支撐條件。



國家外匯管理局

- 匯率折算和資產價格變化等因素令9月外儲規模下降，中國經濟運行總體平穩、動能向新、結構向優，高質量發展取得新成效

各界評論重點

內地經濟學家 宋清輝

- 人行不斷加大黃金儲備規模，反映中國持續優化國際儲備資產結構的長期思路。在國際收支基本平衡、中國經濟基本面仍具韌性環境中，四季度外儲規模料保持基本穩定

東方金誠首席宏觀分析師 王青

- 當前中國黃金儲備佔比明顯偏低，增持黃金的必要性上升；央行增持黃金能夠增強主權貨幣信用，為穩慎推進人民幣國際化創造有利條件。接下來央行增持黃金還是大方向

大公報記者倪巍晨整理

憂慮美再加息 金價震盪回落

【大公報訊】國際金價在周三表現反覆，早段先升後回，倫敦現貨金曾報每盎司4121美元，跌0.85%。金價從9月份的4700美元左右顯著回落，華爾街大行對後市看法分歧，高盛維持今年底前回升至4900美元的目標，而美國銀行卻唱反調，估計年底將會下試3750美元。滙豐同樣調低今明兩年金價預期，原因是加息因素，令金價回軟。

大行看法分歧 高盛續唱好

高盛在最新發表的報告中，依然選擇維持金價年底回升至4900美元的目標價，理由是新興市場央行等持續多元化配置外匯儲備；再加上官方持續購買為金價建立強而有力的需求底線。而市場亦有可能低估了部分國家實際的黃金購買規模。

不過，高盛早在今年6月時，便已把黃金年底的目標價，由今年1月的5400

美元大幅下調至4900美元，而當時該行更曾表示，4900美元雖然是年底目標，但過程將出現更大的雙向波動。

美國銀行對金價就看得更淡，估計今年第四季的平均價僅為4000美元，但假如出現極端風險，金價短期更可能下試3750美元，明年均價更可能下跌至3500美元。而其所認為的極端風險主要是指中東衝突顯著升級，刺激油價進一步大升。

滙豐亦同樣看淡金價後市，在10月初曾把今、明兩年的目標平均價調低至4490美元和4825美元，雖然都比目前價格高，但卻警告金價將進一步受壓，原因是市場對美國進一步加息的預期升溫，再加上環債債券息率持續攀升，為金價帶來更大的壓力。滙豐預期美國在12月份將會再加息。

瑞士銀行亦曾表示，黃金價格將於今年12月升至每盎司4600美元。



▲楊銘表示，西井科技選擇香港作為國際總部，首先是看中香港擁有與海外接軌的法律體系。受訪者供圖

揚帆出海

隨着海外業務佔比逐年上升，在上海成立的西井科技，近年進一步利用香港連接海外市場，並將香港定位為國際總部及海外研發中心。西井控股（香港）首席執行官楊銘表示，香港擁有與海外接軌的法律體系、良好的科研人才及高校基礎，以及傳統金融優勢，這些都是公司選擇香港的重要原因。

大公報記者 麥晉璋



▲西井科技E-Truck車隊在馬來西亞巴生西港。受訪者供圖

港金融與法律具優勢 國際總部首選地

西井科技：便利與外資聯繫 搭建海外業務對接通道

西井科技成立至今已有11年，公司於2023年下半年在港設立辦公室。楊銘表示，選擇香港作為國際總部，首先是看中香港擁有與海外接軌的法律體系。隨着海外業務逐年上升，在與世界各地客戶合作，以及在相關國家推進項目落地的過程中，香港的法律體系及完備的專業法律服務，為公司與海外客戶對接提供了統一的體系及溝通語境。

另一項優勢來自香港的科研人才及高校基礎。西井來港數年間，已與香港排名前五的大學分別開展各類產學研合作，包括共同培養博士生及碩士生。楊銘認為，一方面可以為香港科研方向的人才儲備貢獻力量，另一方面亦為招聘本地人才加入西井科技搭建通道。

香港傳統的金融優勢同樣是公司選擇香港的重要原因。西井借助香港便利的資金進出通道及平台，與大量海外投資機構、海外資金，以及香港本地傳統家族辦公室和金融機構建立聯繫，為引入海外資金及海外業務機會搭建對接通道。

首個智慧空港方案落地香港

西井來港並非只是調撥部分管理人員及科研人員到香港工作。楊銘指出，西井將香港作為新技術及新產品的試驗點。2023年，公司在香港設立國際總部的同時，亦設立海外研發中心，並建立一條區別於上海傳統研發團隊的獨立產品線。依託這條產品線，西井研發出有別於傳統自動化工車輛產品的智能物流與搬運裝卸機器人Well-Bot。該產品在香港的應用場景得到技術驗證，形成商業實

際落地案例，再透過香港推廣到其他國家和地區。

西井的傳統業務是為全球集裝箱港口提供智慧海港解決方案。公司把智慧海港經驗複製升級並進行場景演化，將首個智慧空港解決方案落地香港。產品不僅進入香港機場，亦落地香港貨站，目前設備已正常運行，獲得客戶認可並產生複購，業務仍在持續拓展。

事實上，在設立國際總部之前，西井已通過香港發展海外業務。2020年，公司透過與一家總部位於香港的航運及港口管理企業合作，在泰國林查班港落地首個海外智慧海港項目，西井的自動駕駛車輛亦首次面向全球展示。其後，公司陸續參與打造不同地區的智慧城市項目。泰國林查班港之後，西井的產品亦在中東、非洲、歐洲及拉丁美洲落地。楊銘表示，香港既是公司出海業務的平台，也是與海外客戶建立聯繫、獲取客戶信任的窗口。

談及落戶香港的過程，楊銘指出，投資推廣署在其中發揮了重要作用。2023年上半年，投資推廣署上海辦公室，在上海向西井介紹香港借港出海政策及「超級聯繫人」等相關政策，促使公司選擇香港作為科技出海平台。設立辦公室後，投資推廣署持續回應公司各類業務落地訴求，包括對接潛在客戶、搭建產學研合作平台，以及依託其海外辦事處，協助西井對接海外資金及業務渠道。過去數年，公司亦多次參加投資推廣署舉辦的海外活動，包括今年8月由商務及經濟發展局局長率領的「內地企業出海專班」

考察團前往馬來西亞吉隆坡，藉此對接當地資源，並促成部分業務落地。

全球已布局5家區域分公司

在科研及人才方面，西井亦透過投資推廣署平台，對接香港多家科研機構及公營機構，並與部分機構開展香港本地科研項目合作，同步推進科研項目資金申請。投資推廣署亦協助公司對接香港高校及招聘展會，支持西井走進課堂，向大學生及研究生介紹智慧物流行業，並吸納更多香港本地青年人才。楊銘更強調，不論人才招聘、資金對接、業務機會拓展，還是海外品牌推廣，投資推廣署均為公司創造了良好的機會。

此外，馬來西亞是西井設立第一家海外區域公司的市場，目前在西井國際總部之下，全球已布局5家區域分公司。公司與馬來西亞當地港口建立深度互信的合作關係，客戶其後複購60台西井設備。相關設備交付後，該港口成為馬來西亞擁有最大純電集卡車隊的集裝箱碼頭。



▲西井科技Q-Tractor無人駕駛新能源牽引車在香港國際機場。受訪者供圖

創新技術

西井科技為海港、空港、陸港及智慧工廠等物流場景提供AI和自動駕駛方案。西井控股（香港）首席執行官楊銘表示，西井的全時無人駕駛新能源商用車是基於正向研發，完全取消駕駛艙設計，並非在傳統有人駕駛車輛上加裝自動駕駛套件。同時，根據客戶的需求，西井也提供設有駕駛艙的智聯網聯新能源商用車，支持加裝傳感器模塊升級自動駕駛。

自動駕駛車可進場混行作業

西井產品的另一項特點，是可以在港口及空港的混行場景中運作，與不同類型的有人駕駛車輛共同作業。當傳統碼頭需要進行自動化及電動化改造時，西井的車輛可以直接進場工作，不需要以物理方式將自動駕駛車輛與其他車輛隔離，能夠實現整個場域的混行作業。

在技術策略方面，西井將自身定位為AI產業化應用的科技企業，採取「物理AI+運營AI」的策略，覆蓋從單節點改造到全鏈路智能化的不同需求層次。所謂「物理AI」，主要是公司自行研發的硬件智能執行載體，包含自動駕駛設備、集裝箱立體庫存儲系統、智能補能等，至於「運營AI」，則涵蓋車輛、車輛調度系統，以及場景內全部流轉要素，並透過統一平台進行管理，形成「執行強化決策、決策驅動執行」的持續聯動。

楊銘表示，在智慧化改造項目中，西井可以提供全棧式、一站式解決方案，範圍由基礎設施規劃、設計及建設，到車輛部署及整體管理系統搭建，提供由項目前期到實際運營所需的完整服務。西井把自身的核心競爭優勢歸納為三方面：第一，實現新能源車輛核心硬件設計、智能駕駛演算法、全要素運籌調度系統等核心產品線的自主研發；第二，產品適配複雜物流場景，支持無隔離的全場域混行作業；第三，可以向客戶輸出一站式完整解決方案。

「物理AI+運營AI」策略 實現全棧式智慧物流