

專家教路：先開立7天定存再抽綠債雙重賺息

新一批政府零售綠債昨首日起接受認購，提供保底息4.75厘，勝過市面上大部分定存，吸引市民爭相「入場」，甚至有大戶擲300萬元申請。多間銀行及券商反映客戶平均認購金額高於去年，其中耀才單日吸近1.3萬人申請，大多認購10手至15手，更有客戶認購高達300手，涉資近2億元。有專家建議手頭資金充裕的投資者認購10手，甚或可開立極速7天短期定存，並於定存到期後再抽綠債雙重賺息。

◆香港文匯報記者 馬翠媚

新一批綠債每手1萬元，年期3年，每半年派息一次，持有3年至期滿穩袋1,425元。綠債目標發行額150億元，視乎市況最多可加碼發行至200億元，是次亦不設個人認購上限，至下周四(28日)下午2時截止，將不遲於10月6日公布認購結果，10月10日發行，10月11日在港交所(0388)上市，並可在二手市場進行買賣。債券募資將撥入基本工程基金，為合資格類別的綠色項目融資或再融資。

多間銀行券商早前出動多重豁免收費及大抽獎等優惠吸客，有券商更提供100%孳展優惠。耀才(1428)行政總裁許繹彬表示，該行昨日接受認購，無論申購人數及額度皆超越去年，由於主要認購對象為「好息」客，故逾85%為現金認購。他相信是次認購反應熱烈，主要由於近期港股走勢持續不振，投資者預計短期難有突破下，零售綠債提供保底息達4.75厘，投資回報可謂非常吸引。

中銀：4.75厘保底息吸引大

多間銀行也反映首日認購綠債反應熱烈，中銀香港(2388)個人數字金融產品部助理總經理兼基金及債券業務處主管梁美怡表示，該行首日人均申請認購10手，反映近期本港不少定存息率逐漸回落，因此綠債提供鎖定3年4.75厘的保底息，對零售投資者具吸引力。渣打香港指該行客戶首日平均認購手數較去年增加近三成，逾七成客戶透過網上渠道遞交申請。滙豐表示，該行客戶平均認購金額高於去年綠債開售首日的水平。恒生(0011)亦指客戶首日總認購人數及認購金額均超越首批綠債紀錄。

工銀亞洲：人均認購約12手

中國工商銀行(亞洲)稱，首日客戶總認購金額及人數分別按年升四成及一倍，人均認購約12手，網上渠道認購約佔八成。該行零售業務與財富管理部副總經理尹可豐預期，整體而言認購反應較往年熱烈，主要由於是次綠債的息率回報普遍高於現時定存，市場預計美聯儲本月將暫停加息，明年甚至有機會掉頭減息下，綠債作為低風險的投資工具，可提供達4.75厘保底息，兼派息期穩定，屬相當吸引的投資選項，加上入場門檻低、且不設年齡限制，相信會吸引早前未能認購銀債的收息一族申請。

而在近期高息環境下，尹可豐亦「教路」：由於綠債認購期長達個多星期，他建議持有閒資的投資者可選擇開立如7天短期定存，並於定存到期後再抽綠債雙重賺息。又提醒由於綠債設有二手交易市場，投資者可因應市況及自身財務狀況於二手市場買賣綠債，彈性更高，既可作為中長期收息用途，亦有機會賺差價。

臨季結加凍資效應 拆息齊升

臨近季結加上綠債凍資效應抽走市場流動性，港元拆息連續兩日全線上升。隔夜拆息重返1個半月高位4.47702厘，反映銀行資金成本的3個月拆息亦升至5.08994厘，為逾1個月新高。長息方面，半年期報5.23571厘，1年期報5.44679厘。與供樓按息相關的一個月拆息連升9日，至高見5.09123厘。

綠債首日「財旺」 有人申購300手



東盟：港今年GDP料增4.7% 樓市有挑戰

香港文匯報訊(記者 蔡競文)香港本地生產總值(GDP)今年首季錄得按年實質增長2.9%後，第二季增長1.5%，特區政府料今年香港GDP實質增長4%至5%。東盟+3宏觀經濟研究辦公室昨發表報告，預期香港今年經濟增長4.7%，2024年放緩至3.3%。報告稱，在龐大的財政和外匯儲備以及強大且資本充足的銀行體系的支撐下，香港經濟及其金融體系仍然保持彈性。

經濟基礎必須進一步多元化

這項初步評估是東盟+3宏觀經濟研究辦公室(AMRO)於今年8月23日至9月1日對香港進行年度磋商後作出的。報告指出，今年上半年香港經濟在本地消費及訪港旅遊帶動下出現強勁反彈，相信今年餘下時間以及明年仍能受惠。由於經濟復甦和勞動力市場趨緊，通脹可能面臨一些上行壓力，但在2023年剩餘時間和2024年仍將保持溫和。報告稱，隨著外部不確定性和地緣政治風險不斷增加，香港必須進一步實現經濟基礎多元化，擴大全球影響力，並繼續應對人口老齡化、住房供應和社會包容等結構性挑戰。

儘管香港的近期增長前景有所改善，但不確定性仍然很高，下行風險也很明顯。鑑於香港經濟與全球經濟的緊密聯繫，長期的全球貿易下行周期是一個重大問題。美國長期較高的政策利率可能會導致香港的金融狀況長期收緊，從而抑制投資和消費。

香港房地產市場的前景似乎充滿挑戰，這可能會打擊家庭和企業的信心。中國內地經濟復



◆AMRO主任李扣慶(左七)及AMRO團隊與金管局官員會面。

甦步履艱難也會對香港經濟增長構成壓力。

憂高息環境及中美緊張局勢

從中期來看，香港容易受到中美緊張局勢升級和地緣經濟分裂擴大的影響，這是一個重大風險。

報告續指，由於經濟復甦仍處於早期階段，適當地逐步和有節制地撤回因疫情引起的財政刺激政策是合適的。不過，由於各個行業的復甦情況不均衡，財政支持措施應該專注於脆弱的行業，政府應在經濟完全復甦時，重建財政儲備。

加強與東盟中東聯繫擴影響力

解決近期供給側限制對於支持更全面的經濟復甦至關重要。為確保旅遊、交通等行業全面復甦，解決人力資源供給側問題、繼續為企業提供支持至關重要。便利勞工輸入和吸引技術人才的政策可對維持經濟增長和鞏固香港作為國際金融和商業中心的地位作出重大貢獻。香港努力加強與中東和東盟等地區的貿易、投資、金融和技術聯繫，這是香港在全球影響力進一步多元化方面邁出的可喜一步。

瑞銀：比亞迪海豹平靚正優於歐美車

香港文匯報訊(記者 岑健樂)中國汽車工業快速發展，瑞銀昨舉行比亞迪(1211)海豹電動汽車拆解研究結論及汽車部件展示分享會，拆解研究結論顯示，該電動汽車約75%零部件是由比亞迪自家生產，較競爭對手有15%至25%成本優勢。瑞銀中國汽車行業研究主管鞏曼表示，預計到2030年，中國整車廠的全球市佔率將由2022年的17%大增至33%。

2030年中國整車廠將佔全球市場1/3

瑞銀早前拆解了比亞迪電動汽車「海豹」車型，對其深入分析，結論是，比亞迪的優勢不只在於中國勞工、物料等生產成本相對歐美為低，而且在電動汽車技術上亦有一定優勢，並且與美國電動汽車企業特斯拉(Tesla)的技術差距正在收窄，因此中國汽車在國際市場具有競爭力。

歐盟上周宣布將對從中國進口的電動汽車展開反補貼調查，再決定會否對從中國進口的電動汽車開徵懲罰性關稅。對此，鞏曼表示今年起內地已沒有為出售電動汽車提供補貼，至於購車稅務優惠也只限於內地。他續指，該行估算比亞迪在歐洲生產「海豹」的成本比從中國直接出口高出約10%，這得益於其高度垂直一體化模式，發揮了其在電池、車輛集成、動力總成和電子中國電動汽車行業正處於整合階段。因此，即使「海豹」生產基地由中國改到歐洲，估計其生產成本仍較類似款式的歐洲汽車具有優勢，「海豹」在歐洲市場仍具競爭力。



◆鞏曼(左)預計到2030年，中國整車廠的全球市佔率將大增至33%。香港文匯報記者 岑健樂攝

鞏曼認為，即使持續出現行業整合，預測至2030年中國仍會有10至12間不同規模的車企。

比亞迪電動汽車所有零件都可國產

「海豹」面向大眾市場，售價不到3萬美元。瑞銀發現，「海豹」大部分零部件都是自家生產，但仍有採用瑞典企業的零部件及美國企業高通的5G芯片。鞏曼表示，由於華為5G手機mate 60 Pro的芯片已是中國自主研發的，而電動汽車所需的芯片技術較5G手機低，因此，比亞迪電動汽車所有零件都可以國產，他估計即使美國政府要求高通對中國實施5G芯片禁運，比亞迪仍可使用國產芯片成功製造電動汽車。

畢馬威：中國汽車業提速「超車」

香港文匯報訊(記者 蔡競文)畢馬威中國最新發布汽車科技50報告指出，由於政策激勵，內地品牌在電動汽車領域起步較早，通過電動車的快速上量實現「彎道超車」。根據中國汽車工業協會數據顯示，上半年中國汽車整車出口234.1萬輛，按年增長76.9%，涉及金額464.2億美元，按年增長1.1倍。出口量繼去年超過德國後，上半年實現對日本汽車出口的超越。

海外布局加快 本地化趨勢明顯

海外布局方面，今年以來中國車企繼續深耕東南亞、中東等市場，同時也在加快布局以歐洲為代表的新能源汽車增量市場，跨國併購、建廠、成立研發中心、開拓銷售渠道等消息頻出，本地化發展趨勢愈發明顯。

在技術實現及銷售方面，報告認為上半年插電混動(含增程式)以98%的按年增速實現近百萬銷量，延續去年勢頭。同期，純電車BEV增速20%，實現銷量209萬台。純電與插混對比來到68:32。在2021年及以前，插混路線佔所有新能源車輛的比重一般低於20%。

對於新能源車和自動駕駛的發展，畢馬威

中國工業製造及汽車行業主管合夥人諾伯特表示，新能源汽車依然是近期最大亮點，已經超期完成從政策驅動，並全面進入市場化驅動新階段，呈現出市場規模、發展質量雙提升的良好發展局面，並逐步實現甚至超出該行在2021年的專題報告《勢不可擋的電動化浪潮》中提出的預測。

新能源車不可忽視低碳環保

報告又指，當前，在傳統燃油車企拼全周期減排的背景下，作為降碳主力軍，ESG對於新能源汽車的價值也日益凸顯。相比燃油車企對尾氣排放和生產環節的減排高度關注，新能源車企則更加需要關注回收再利用問題，例如電池回收、製造材料回收等。

報告從全生命周期減排，使用可再生能源生產、充電，純電動汽車電池的儲能應用三方面對新能源汽車如何踐行低碳環保進行了解讀。展望未來，在推動低碳轉型、實現「雙碳」目標的進程中，雖然從短期看，企業的經營成本可能上升，進而影響企業效益；但從長期看，企業可以通過改進低碳技術降低生產成本，最終提升生產效率。