



- 人民幣拆息定價鞏固離岸優勢
- 廣東省最低工資續升料成常態
- 內外需求趨強美經濟穩步向好
- 優化配套設施利港郵輪業發展

1. 人民幣拆息定價鞏固離岸優勢

香港金融管理局4月底宣佈，計劃今年6月推出人民幣香港銀行同業拆息定價(CNH HIBOR Fixing)，並即時放寬兩項人民幣業務的監管要求。

分析

據報導，人民幣香港銀行同業拆息定價將於今年年中面世，有望成為全球離岸市場中首個人民幣拆息定價機制；有關機制將涵蓋從隔夜至12個月總共8個拆息期限，並會根據15至18間報價行所報利率計算出定價。近年來，香港人民幣同業拆借業務迅速增長，每月成交量已經達到約230億美元，佔目前港元同業拆借成交量的比重接近一半；反映本港人民幣同業拆借市場日趨活躍，並具備一定程度的定價公信力。作為貨幣市場最重要的基礎設施之一，人民幣同業拆息定價可為市場提供一個正式基準，作為以人民幣計價的各類金融產品的定價參考。預料人民幣拆息定價機制將有助於促進本港金融衍生產品、貸款以及債券市場的發展；市場參與者將更多地利用人民幣利率互換、利率期權等來降低企業經營風險和對沖投資風險，而浮息貸款和浮息「點心債」亦會應運而生，擴闊投資及融資產品的種類。另一方面，香港金管局決定撤銷人民幣未平倉淨額上限以及人民幣流動資產最低比率25%的硬性要求，令人民幣的監管要求與其他貨幣一致；這將使銀行擁有更具彈性的資產配置能力，可為人民幣貸款及同業拆借市場注入更充沛的流動性。面對新加坡、台灣等人民幣離岸市場奮起直追的態勢，香港透過推出人民幣拆息定價在爭奪離岸人民幣利率定價權的競爭中「早著先鞭」，再加上適時的監管鬆綁，可望進一步強化其作為首要人民幣離岸中心的領先地位。

2. 廣東省最低工資續升料成常態

自5月1日起，除深圳以外的廣東省各地區開始執行最新的企業職工最低工資標準，平均增幅接近兩成。

短評

根據新標準，廣州最低工資標準從原來的每月1,300元提高到1,550元，加幅為19.2%；花都、番禺、南沙、從化和增城的最低工資首次與廣州市區持平，增幅更高達40.9%。珠海的最低工資原本為每月1,150元，而佛山、東莞和中山為每月1,100元；經調整後，珠海提高到每月1,380元，增加20%，而佛山、東莞和中山則增至1,310元，加幅為19.1%。此外，廣東省其他地區的最低工資亦已突破千元；汕頭、惠州、江門、肇慶的最低工資為每月1,130元，而包括湛江、清遠、梅州、汕尾在內的主要地級市則升至1,010元。近年來，廣東省已於2010年、2011年和2013年三次上調最低工資標準，全省平均調升幅度分別為21.1%、18.6%和19.1%。而國務院剛剛出台的收入分配改革總體方案亦明示要逐漸提高勞動報酬在國民收入初次分配中的比例；預料廣東省未來仍會繼續上調最低工資標準，以落實促進中低收入勞動者工資合理增長的政策。由於「珠三角」地區普遍存在勞動力短缺現象，在當地投資設廠的香港企業現時所支付的勞動者工資水平大多高於調整後的最低工資標準，故本次上調最低

工資標準短期內對港商造成的實質影響或較為有限。但內地勞工在最低工資上調後可能產生不斷加薪的心理預期，加上廣東省上調最低工資標準日趨常態化，港商未來面臨勞動成本上升的壓力不容小覷；這或許會產生倒逼作用，促使港商加快升級與轉型的步伐，透過提升技術、創建自家品牌以及加強市場拓展等經營策略，朝高品質和高增值的方向轉變。

3. 內外需求趨強美經濟穩步向好

美國首季國內生產總值（GDP）按年率計算增長 2.5%，遠勝於去年第四季的 0.4% 增長，亦高於去年全年的 2.2% 增幅。

分析

美國首季經濟增速加快的主因是個人消費開支顯著增長和出口表現轉佳。首季個人消費開支大增 3.2%，較去年第四季的 1.8% 增長為高，更創下 2010 年底以來的最大增幅；同期出口額亦上升 2.9%，扭轉去年第四季的 2.8% 跌幅；而拖累去年底經濟增長的國防開支雖然在今年首季繼續下滑 11.5%，但比起去年第四季的 22.1% 跌幅亦顯著收窄。另一方面，5 月初貨幣政策會議後，聯儲局宣佈繼續實施目前每月 850 億美元的購債計劃，並維持基準利率在 0 至 0.25% 的極低水平不變。聯儲局並表示，已準備根據就業和通脹前景的變化來增加或減少購債規模；這可被解讀為是對該局 3 月份有關研究減少購債的聲明作出了某種程度的微調，反映聯儲局保持現時量化寬鬆力度的意向再度轉強。綜觀而言，儘管美國民主、共和兩黨未能於 2 月底就「財政懸崖」的議案達成協議，導致今年內自動削減總額達 850 億美元赤字的機制已於 3 月初正式啟動，對美國經濟復甦構成了一定程度的負面影響；但隨著國內消費開支漸見增強，房地產市場亦已逐步回暖，加之寬鬆貨幣政策得以維持，美國經濟緩步向好的基調有望進一步鞏固。

4. 優化配套設施利港郵輪業發展

啟德郵輪碼頭首個泊位將於 6 月中旬正式啟用，屆時可停泊國際大型郵輪；預料該郵輪碼頭在啟用的首半年內將有 16 艘大型郵輪靠岸停泊。

短評

近年「一程多站」的郵輪旅遊模式在亞洲地區漸見流行，不少郵輪旅客選擇以香港作為前往區內其他國家的中轉站。根據香港旅遊發展局的統計，2011 年訪港的郵輪旅客為 70.2 萬人，較 2010 年上升 6.3%；其中，來自內地的郵輪旅客就有 50.7 萬人次，比率佔逾七成，亦較 2010 年躍升 16.2%。消費力方面，郵輪旅客的人均消費金額普遍較一般旅客為高；2012 年首 6 個月，郵輪過境旅客在本港逗留一晚的人均消費額為 4,800 港元，而一般旅客每晚則平均花費 2,000 元。新郵輪碼頭的啟用將有助於香港把握亞洲郵輪市場迅速發展所帶來的龐大機遇，亦可吸引更多海外旅客來港觀光及消費購物，為本地旅遊業的發展注入新動力。另一方面，中央政府去年宣佈將准許內地旅行團乘坐郵輪由香港到台灣後，繼續乘坐該郵輪前往日本或韓國旅遊再返回內地；這項新安排有助於香港旅遊業吸納對郵輪旅遊需求漸增的內地中產旅客，亦可鼓勵業界開發更多包含香港在內的長線郵輪旅遊產品，從而提升香港旅遊業的國際競爭力。不過，新加坡和上海近年積極建造新的大型郵輪碼頭，以擴展郵輪旅客的吸納量；而本港新郵輪碼頭的岸檢、旅遊車停泊區以及其他交通接駁等方面亦有待完善。香港應從優化郵輪碼頭的配套設施、促進郵輪航線的開發以及吸引更多郵輪訪港等方面著手，爭取打造亞洲郵輪樞紐的地位。

以上資料由香港中華廠商聯合會秘書處編寫，內容僅供內部參考；如有任何查詢，請聯絡政策研究部。電話：2542 8611；傳真：3421 1092；電郵：research@cma.org.hk