

# 同业业务“刹车” 中长期影响银行利润

■ 本报记者 王莹

“在之前的风险评估中,我们确实对此缺乏准备,现在的处境十分被动,同业业务很紧张。”7月4日,一家总部位于北京的股份制商业银行同业业务人员向《中国企业家》记者表示。在“钱荒”蔓延的6月,这家银行由于在买入返售信托受益权资产期限配置上的过度激进,陷入了流动性窘境。

这家银行的遭遇并非个案。业内人士指出,部分中小银行自身承受流动性风险的能力相对薄弱,而且对同业资金投入长期项目的期限错配风险控制上也较为松懈。随着资金市场利率的飙升,银行同业拆借资金价格攀升,加上同业负债期限普遍较短,现在不得不面临负债成本上升的问题。随着去杠杆的推进,银行同业业务利差趋势性下降,将直接影响银行的利润。

## 推高同业负债成本

同业负债包括两部分,一部分是在同业拆借市场借钱;另一部分是通过第三方存管资金、银银平台清算资金等获取的资金。“对多数银行来说,同业拆借才是同业负债的绝对大头”。兴业银行信贷部客户经理刘磊向《中国企业家》记者透露。

银行运用自有资金和同业拆借资金购买非标债权资产,把表内贷款转移为同业资产,隐藏贷款规模,这是过去一年中小银行扩张同业资产和业务规模的主要路径。

招商证券统计显示,截至2012年末,上市银行同业资产规模105万亿,较2010年末增长100%;相应的,同业负债12.1万亿,较2010年末也暴增72%。

按照银河证券的统计数据,在2013年一季度末的同业负债/负债比例中,超过30%的有三家,分别是平安银行(35.5%)、兴业银行(34.3%)和宁波银行(31.6%)。

“随着资金市场利率的飙升,银行同业拆借资金价格攀升,加上同业负债期限普遍较短,现在不得不面临负债成本上升的问题。”业内人士指出。

## 同业结构调整 冲击银行利润

招商证券首席分析师罗毅指出,从价格角度看,同业利率上升虽然



王利博制图

“

专家指出,随着资金市场利率的飙升,银行同业拆借资金价格攀升,加上同业负债期限普遍较短,现在不得不面临负债成本上升的问题。随着去杠杆的推进,银行同业业务利差趋势性下降,将直接影响银行的利润。

会影响到银行同业负债成本,但同时也会提高同业资产的收益,因此关键还是看同业业务的利差是否受到明显压缩。部分同业资产与负债期限结构错配较大的银行,由于长周期的同业资产端收益率调整缓慢,短期负债成本上升会挤压利差,

但随着同业利率的下行,这一影响将明显减弱。

然而,同业业务结构的调整将对银行利润产生直接冲击。业内人士指出,调整同业资产期限结构,降低期限错配,作为同业资产占比最高的三家银行,兴业、民生、平安三家银行所受冲击可能相对较大。

招商证券认为,按增速和价格两方面均下降20%的悲观假设,同业业务对银行业今年全年利润的负面影响约为4.2%。

不过,从目前来看,兴业和民生两家银行目前的调整,都着眼于平衡流动性和保证利润。按其说法,退出的只是低收益的业务。

“随着去杠杆的推进,银行同业业务利差趋势性下降,将直接影响银行的利润。”北京银行同业部业务经理戴小敏对《中国企业家》记者说,业务结构调整之后,银行同业业务将会出现规模萎缩、增速放慢、利差下降的局面,与同业业务相关的衍生业务也会受到影响。多重因素叠加之下,自然会冲击银行的利润,业务结构调整虽然不会使银行的利润产生特别明显的波动,但这一影响可能将是长期的。

## 去杠杆化后 同业业务去向何处?

据悉,已有监管层人士透露,目前银监会正研究有关同业业务的规范性文件。

一旦货币政策收紧,将加速“去杠杆化”的进程,迫使银行大量收缩同业业务和票据融资,市场的清偿能力和流动性问题将面临严峻考验。那么,银行同业领域的发展方向在何处?

“此次之后央行会加强同业业务管理,控制同业业务的增长速度和资金投向。商业银行会更加注重同业业务带来的流动性压力和利率套利带来的信用传导风险,在风险可控的前提下去做有限的逐步扩张。”银河证券首席经济学家潘向东向《中国企业家》记者表示。

“过于偏重拆解盈利,追求利差或导致银行内部的资产结构和负债比例不合理,盲目扩张形成借款过大,一旦同业资金拆借不足,一些小规模的银行可能出现流动性不足,资本充足率达不到要求,影响偿债能力。”工信部副研究员吴维海在接受《中国企业家》记者采访时表示。

吴维海指出,未来银行同业业务,首先需要回归传统的功能定位,即配合计财部门做好流动性管理,同时做好同业间的结算清算,而非过去强调同业业务的盈利属性在传统的功能定位之上。此外,银行同业部门还应加强对标准化买入返售金融资产的运作和管理能力。

而在监管层看来,未来同业新规也应参照8号文精神,将同业业务授权权限应该上收至总行。

“央行提出去杠杆化后,银行往哪里走我们也在研究当中。从目前情况看,大体我们要做的比如说进一步考虑同业杠杆率低的新业务。”民生银行内部人士接受《中国企业家》记者采访时称,7月20日前将对超标非标理财产品清零。

“我们在处理存量买入返售信托受益权等资产的同时,推进其银银平台在互联网金融领域的创新,将会是其同业领域未来一段时期的重点方向。”兴业银行内部人士表示。

(本报记者李金玲、陈青松对本文亦有贡献)

# 私募股权强势 民企放弃控股权成趋势

■ 本报记者 陈青松

是“交权”还是苦撑,已经成为众多急需资金的民营企业无法回避的问题。

一直以来,私募股权和民营企业之间存在着微妙的博弈。焦点则主要集中在控股权等核心问题。为保证资金安全,私募股权往往需要对项目进行严格掌控,从而要求获得控股权,而这却是民营企业最不愿放手的。因此往往会导致双方合作破裂,甚至企业会因资金链断裂走向倒闭。

然而,在企业生存发展问题愈加严峻的形势下,这种情况正在发生改变,由控股权导致的合作壁垒也正在消除。

## 民企不再坚守控股权

今年4月,云月投资管理有限公司以5000万美元拿下具有29年历史的民企贵州永红食品大约70%的股权。控股后,云月投资全部接管管理,最初的创业管理团队则逐步退出管理层。

贵州永红食品三位创始人之一的汤克林表示,“创始人正一天天变老,而孩子们有自己的事情要做。”

“贵州永红食品不仅仅需要扩张资金,而且还需要更善于经营的职业

经理人。”汤克林表示。

清科研究中心分析师郑知行在接受《中国企业家》记者采访时表示,目前民企与私募股权的投资中,放手控股权已成趋势。

与郑知行的观点一致,国内一家知名私募股权投资公司合伙人王经理也向《中国企业家》记者表示,“目前民营企业在控股权的问题上不再像以前那样坚守,近来发生的多起私募案例证明民营放手企业控股权趋势明显。”

## 多原因致现象发生

随着近年来宏观经济环境发生巨变以及民营企业的生存竞争环境、资本市场的环境等各方面都发生改变,民营企业在与私募股权的合作中,也发生了很大变化。

“民营企业之所以不像以前严把控股权而放手,最关键的原因还是经济形势因素使然。”郑知行向《中国企业家》记者分析。

王经理表示,“目前经济形势下,中国私募股权投资在经历资本盛宴后进入‘寒冬’,如私募股权退出难、利润急剧缩水等问题使得投资人对市场观望态度,募资环节遇冷。因此私募股权公司对所投资项目更为谨

慎,条件更为严格。有些私募股权为避免资金风险,通过股权投资控股被投资企业,从战略投资人变身为企业实际经营者,为未来资金回报奠定基础。”

而金融行业研究人士边晓瑜认为,由于经营环境严重恶化,民营生存能力大幅削弱,股票市场、债券市场、债券市场、银行系统收紧后,融资难、融资成本高已经成为制约民营企业健康发展的重要因素。因此,民营急需引入私募股权投资,借以摆脱资金困境。

郑知行表示,“作为私募股权投资,获得控股权并非要将企业永远据为己有,主要是出于几个方面的考虑,一是目前国内诸多民营企业大多数是上世纪90年代由小作坊发展而来,从管理到财务、技术方面都急需人才,私募股权进入后,希望在自己的掌控下,在各方面重新打造所投资项目,为将来上市或并购退出做准备。另一方面,私募股权投资投入几千万上亿资金,为避免投资风险,自然需要控股以保证资金安全。”

## 深度参与合作模式

除了控股永红食品,上述云月投资还先后控股国内其它知名企

业。其中,去年3月以1亿美元获得广州英爱贸易公司绝对控股权。同年5月又收购“中国核桃粉大王”四川智强食品公司约60%股份,成为该公司控股股东。

在云月投资12家国内被投资公司中,它掌握了一半公司的控股权。

据悉,云月投资主要是通过控股的方式深度参与被投资企业,为被投资企业的运营业务拓展及财务管理方面提供增值服务,辅助企业经营。

《中国企业家》记者发现,在投资贵州永红食品后,云月投资通过官网招聘财务总监、生产部经理、厂长助理、人力资源主管等专业人才。

同样,在控股广州英爱后,云月投资在人事、财务、管理等方面帮助企业内外发展,还利用中西部的项目资源助力拓宽英爱渠道的深度。

“此前私募投资公司投十家企业,只要两三家成功,即使其他项目失败,整个基金也会得到好的回报。但现在私募股权投资公司自身也在发生变化,开始深度参与、帮助每一个所投资项目。”王经理说,“据我了解,这种深度参与、控股被投公司的模式,已经越来越被众多私募股权投资公司所认可并效仿。”

## 互联网金融

# 支付宝中标火车票支付 诸多细节存疑

■ 本报记者 郭奎涛

继一期工程耗资3亿却建成“豆腐渣”被指招标不合规之后,铁路客票系统日前与第三方支付企业支付宝的合作也被质疑存在问题。

6月7日,天涯出现了一则《为了维护法律权威,恭请中铁建公司立即废标,支付宝不符合招标文件要求!》的帖子,直指中铁投与支付宝存在招标违规,在短时间内就吸引破万的点击量。

“我主要质疑的是支付宝资质问题,后来中铁投那边称支付宝资质没有问题。但是,一般招标候选人都是3家,这次招标候选人只有支付宝一家,对其它众多支付企业来讲是非常不公平的。”发帖人、北京律师林小建告诉《中国企业家》记者说。

## 资质没有问题

6月初,铁路总公司发布公告称,支付宝中标铁路客票电子支付第三方支付合作伙伴,这意味着很快就可以通过支付宝购买火车票。

而林小建认为,支付宝公司于2012年7月20日取得中国人民银行批准的互联网支付、移动电话支付、预付卡发行和受理等支付业务许可证,不符合招标文件第三条第三款开展基于第三方支付客户账户的支付业务1年以上的要求。

不过,根据《中国企业家》记者了解,支付宝在2011年5月3日就已经获得了第一批支付牌照,2012年7月20号只是对原来的内容作了变更,所以重新发证,有效期没变,理论上符合招标文件的要求。对于林小建的帖子,部分网友也提出了同样的质疑。

对此,林小建解释说,支付宝的互联网支付许可证的确是更早以前就已取得,预付卡发行和受理、银行卡收单业务范围的支付许可证,却是在2012年7月20日取得的,而招标文件明确要求取得“银行卡收单业务”、“互联网支付”、“预付卡受理”许可资质一年以上。

“后来中铁投那边跟我联系,标书没有要求‘同时’取得银行卡收单业务、互联网支付、预付卡受理许可资质一年以上,支付宝的互联网支付牌照满足一年以上的条件,所以不算违规。”林小建说,从法理上说,标书的解释权在中铁。

## 一家候选企业

除了支付宝资质问题,还有一个困惑笼罩在林小建心中,即招标公布的候选企业只有支付宝一家,这跟普通招标候选人都为3家的做法明显相左。实际上,正是因为这个疑问才引起他对这次招标的注意的。

“中标候选单位只有一家,难道这标书只为支付宝而设立?虽然支付宝在支付行业的龙头地位不容置疑,至少应该给其它企业一个机会,这也是招标公开公平的要求。”林小建说。

目前,除了支付宝牢牢占据中国第三方支付近半壁江山,排名第二的财付通也有25%左右的份额。但是,林小建查阅其许可证发现,财付通虽然注册资本、业务年限都满足,却没有拿到招标要求的预付卡和银行收单业务许可。

“铁路客票有个中铁银通卡,要求预付卡资质,可能与此有关。银通卡目前存在好多毛病,需要引入一家更具实力的支撑单位,准确地说可能需要中标人提供技术支持。”支付行业研究人士、中国支付网主编刘刚对《中国企业家》说。

不过,刘刚认为,不管条件多苛刻,还是有很多企业达标的。他还向记者提供了一份关于目前两百家支付企业注册资金、股东、业务许可等内容的详细列表,并随手从中列出了几家符合条件的企业,包括快钱、盛付通、银联商务等企业。

## 部分企业称不知情

“没有听说过公司有参与过铁路客票电子支付招标的事情。”一家符合要求的支付企业人士对记者说,实际上,他们也是看到支付宝中标的报道才知道这件事的,“对于正在四处圈地的支付企业竟然忽视了铁路这块肥肉实属罕见。”

林小建认为,此次招标在招标公告的时候非常低调,甚至很难搜索到相关信息。出于招标能够在最大范围内招到最好的方案的需要,即使是部分支付企业不知情的情况下,也应该通过要约的形式邀请他们参与。

《中国企业家》记者统计发现,满足此次招标的企业包括支付宝在内共计8家,甚至至少有3家企业已经否认参加投标,由于具体招标情况未公开,尚不清楚究竟几家企业参与本次招标。

根据《中华人民共和国招标投标法》第三章第二十八条,投标人少于三个的,招标人应当依照本法重新招标。

对于这一问题,支付宝方面在接受记者采访时表示,相关问题由中铁投统一对外披露,让记者联系中铁投方面。记者拨通了中铁投招标公告中公布的联系电话,却发现该号码实际是传真号,暂时未能与中铁投取得进一步联系。