

中证1000股指期货和期权获批利好市场 年内一篮子新品种“在路上”

■本报记者 王宁

中证1000股指期货和期权将于7月22日上市,这对于期货市场乃至整个资本市场来说,无疑是重大利好。包括公募、私募和期货公司等多家机构投资者人士表示,中证1000股指期货和期权的推出意义重大,有助于进一步满足投资者避险需求,吸引更多投资者入市,丰富交易策略,带动公募和券商等各类资管机构相关业务发展。

记者从多家期货交易所和期货公司处获悉,年内仍有多个新品种值得期待,其中期权类和新能源类品种推出的可能性最高;同时,期货公司为了更好服务各类投资者,在人才培养和信息储备等方面已开展各项准备工作。

中证1000股指期货和期权将成为新宠

基于对中证1000指数对应的成份股来看,科创板和创业板上市公司数量占比最高,金融股权占比在四大指数中最低,更能代表成长型公司。因此,多家机构分析认为,中证1000股指期货和期权的上市,有助于进一步满足投资者避险需求,实现精准化对冲避险。

“由于中证1000指数的波动性比中证500指数高,基于中证1000指数的CTA策略将更受欢迎。”华夏中证1000ETF基金经理赵宗庭表示。

东证衍生品研究院金融工程组相关人士对《证券日报》记者表示,中证1000指数成份股以小盘股为主,具有股价波动大、业绩不稳定的特点;中证1000指数的市值与中证500指数相当,但是跟踪中证1000指数基金的总规模仅是中证500指数基金规模的十分之一,可以预期,随着对衍生品工具的上市,将极大提高机构投资者配置中证1000指数成份股的热情,为股票市场与衍生品市场带来增量资金。

银河期货金融市场总部孙锋对《证券日报》记者表示,中证1000股指期货和期权覆盖面较广,推出后有助于进一步满足投资者避险需求,吸引更多投资者入市,股票市场规模也有望迎来大扩容。此外,相关策略也会极大丰富,并将带来产品多样化,进而吸引资金入场,促进券商、公募、私募和期货公司等各类机构业务发展。

在融智投资基金经理胡泊看来,中证1000股指期货和期权有助于中证



中证1000股指期货和期权的推出意义重大,有助于进一步满足投资者避险需求,吸引更多投资者入市,丰富交易策略,带动公募和券商等各类资管机构相关业务发展

王琳/制图

1000指数对应的中小盘股票价值发现,也会为量化对冲策略提供风险对冲工具。相对于中证500股指期货来说,成本会降低,后期会吸引更多量化机构参与其中,通过量化的方式来挖掘信息差的价值。

“中证1000股指期货和期权获批,意味着中小市值组合策略也有了更精准的套保工具,有利于机构投资者迅速把握市场风格的切换,有利于在持仓中小市值组合的产品更灵活对冲短期系统性风险。”建泓时代投资总监赵媛媛说。

年内还有一篮子新品种“在路上”

中证1000股指期货和期权的推出,成为了今年期货市场上市的首只新品种,与此同时,也有其他品种值得期待。记者从交易所和期货公司获悉,已有多项期权类和新能源类品种处于“箭在弦上”的状态,待监管层通过后便可作为各类产业或投资者提供服务。

大商所相关负责人表示,当前大商所积极推进黄大豆1号、黄大豆2号、豆粕期权上市各项准备工作;同时,重点推进集装箱运力、再生钢铁原料等期货品种上市。“未来黄大豆1号、黄大豆2号、豆粕期权将与现有豆

类期货和豆粕期权形成合力,为大豆产业链搭建工具齐备、避险效率高的衍生品体系。上市期权工具也将进一步促进豆类期货市场功能发挥,进而提升我国豆类衍生品市场的价格影响力,更好地服务国家粮食安全和保供稳价大局。”

记者了解到,大商所再生钢铁原料类期货品种完成了合约草案设计、市场论证等前期工作;集装箱运力期货合约设计工作也已基本完成,上市后将成为全球首个采用实物交割的航空期货品种。此外,大商所还将多措并举做好干辣椒、纯苯、硫磺、乙醇等期货品种上市,以及茶油、原木、冰醋酸、石油焦等期货品种研发,认真开展东北亚原油期货上市的可行性研究,加快温度指数等指数衍生品研发,更好助力大宗商品保供稳价和国民经济高质量发展。

北京某期货公司分析人士对《证券日报》记者表示,今年还有包括工业硅、商品指数期货等各类品种也值得期待,同时,各家期货交易所都在有条不紊地推进相关品种,与现运行的品种形成互补,做精做深产业链。

记者从郑商所相关人士处获悉,该所目前已经上市交易23个期货品种和6个期权,范围覆盖粮、棉、油、糖、果和能源、化工、纺织、冶金、建材

等多个国民经济重要领域;其中,我国90%以上的PTA生产企业、85%以上的重点制糖集团,80%以上的棉花大中型贸易企业均利用郑商所品种管理风险。白糖、棉花、菜粕、PTA、甲醇等行业企业普遍利用期货价格进行点价交易。

一方面是新品种的积极推进,另一方面则是期货公司“枕戈待旦”,多方面做好服务各类交易者工作。

“今年各个期货公司在备战新品种方面都投入了很大的力量,有些公司研究为了配合好新品种的产业调研,亲自调研各个区域,甚至还参与了期货合约的制定或修订工作。我们公司今年加快了人才招聘和市场开发工作,同时开展了各类产业调研。”方正中期研究院院长王骏告诉《证券日报》记者。

东证衍生品研究院有业资深分析师孙伟东表示,年内还有工业硅、多晶硅和锂等期货品种值得期待,这些新品种都是新能源领域的重要原料,也同属有色金属板块,可与已运行的有色金属品种形成互补。

“公司面对即将上市的诸多重要新品种,首先配备并补充了优秀的研究员,同时积极采购行业优质资讯与数据,建立底层数据库,并针对各类新品种的市场热点进行了大量专题报告的研究与撰写。”孙伟东说。

现金管理类理财产品整改提速 部分银行调整申赎规则

■本报记者 彭妍

当前,距离现金管理类理财产品整改完成期限已不足半年时间,银行正在加快对现金管理类理财产品的改造进度,按照监管要求压降规模、调整产品形态。《证券日报》记者梳理发现,兴业银行、招商银行近期已经调整现金管理类理财产品申赎确认时效、快赎金额等规则,从“T+0”变成“T+1”,并将快赎金额由5万元降至1万元,同时还对产品管理人做出调整。

“调整主要是为了防范理财产品申赎过程中可能出现的流动性风险。”中国银行研究院博士杜阳对《证券日报》记者表示,当前我国理财市场发展已从规模增长阶段进入高质量发展阶段,现金管理类理财产品作为银行理财的重要组成部分,需要对标国际成熟准则,提升发展质量。

部分银行调整申赎规则

2021年6月11日,银保监会、人民银行联合印发的《关于规范现金管理类理财产品管理有关事项的通知》,对现金管理类理财业务的投资范围、估值方法、久期管理、集中度管理、流动性管理等提出了规范性意见,并设定了截至2022年末的过渡期。规范整改主要涉及两方面:一是存量规模压降,到2022年底,相关银行理财子公司现金管理类理财产品占比下降至30%;二是资产端要符合新规要求,包括投资范围、集中度和资产久期等方面均待整改。

记者梳理发现,近期部分银行已对多款现金管理类理财产品申赎规则进行调整。例如,兴业银行发布《关于部分现金管理类理财产品销售文件变更的公告》,对“现金宝4号”私人银行类人民币理财产品进行调整。

根据变更公告,兴业银行拟在7月29日将“现金宝4号”私人银行类人民币理财产品由此前的“T+0”调整为“T+1”工作日前确认的现金理财。也就是说,此前的“T+0”,投资者在工作日15:45之前买入当天计算收益,调整为“T+1”之后,投资者在工作日17:00前买入,下一个工作日计算收益。在赎回规则方面,“T+0”时,投资者在工作日15:45之前赎回当日到账,工作日9:00-15:45以外赎回上限为5万元;调整为“T+1”之后,投资者在工作日17:00前赎回,下一个工作日到账;每自然日1万元快速赎回额度。

招商银行近期也发布了多个现金管理类理财产品合同调整公告,对产品管理人、申赎确认时效、快赎金额等规则做出调整。以朝招金(多元进取型)为例,其中申购赎回、快速赎回等有所调整。其中,申购、赎回确认时效从“T+0”转为“T+1”工作日,投资者在工作日15:30前申购或赎回,将于“T+1”工作日确认或赎回到账,每日快赎上限为1万元。

在采访中,一位银行客户经理告诉记者,“预计近期我行将会对部分T+0现金管理类理财产品进行调整,年底前会逐步完成相关改造。”

“现金管理类理财产品的整改主要是剔除不符合要求的资产类型、调整资产的期限等,我行已按照监管要求进行了调整,应该可以在过渡期内全部整改完毕。”另外一家银行客户经理表示。

中信证券首席经济学家明明在接受《证券日报》记者采访时表示,申赎规则调整可以避免大量申赎造成的流动性风险,同时给投资经理更多的操作空间,避免了为应对当日赎回,导致过多现金流存在账户上。

年底前可如期完成整改

除了资产端逐步整改规范之外,现金管理类理财产品规模也在稳步压降。据《中国银行理财市场年度报告(2021年)》显示,截至2021年底,全市场存续有现金管理类理财产品316只,存续余额达到9.29万亿元,同比增长22.89%,增速较上年同期降低41.95个百分点。不过,今年上半年现金管理类理财产品有反弹,6月初,根据普益标准收录的银行理财产品数据统计,现金管理类理财产品存续数量为435只,较上年末有小幅回升。

业内人士指出,今年上半年现金管理类理财产品发行规模并未较之前减少,主要是由于上半年权益市场波动较大,现金管理类理财产品更符合客户稳健投资的诉求,同时兼具较好的流动性与收益,因此规模上升也是需求端的体现。从现存产品规模看,尽管部分银行在产品的压降方面仍存在一定压力,不过能够按照监管要求按期整改到位。

明明认为,虽然目前存量产品仍有较多需要整改的内容,但如期完成整改基本没有问题,个别无法达成指标要求的也会由监管部门单独处理。

“不过,当前整改仍然存在一定困难,整改压力较大的方面主要是资产配置,现金管理新规规定的现金管理类理财可投资券种的范围明显收窄,久期限制也有所加强,多数产品已经在新规落地以来开始整改,由于投资范围受限,相应所取得的回报有所减损,预计未来现金管理类理财收益率还将走低,对投资者的吸引力相对下降。”明明建议,在整改完成后,现金管理类理财在监管要求下可以考虑配置期限较短、资质较高的同业存单,面对客户流失,可以借助母行影响力进行营销。

谈及未来现金管理类理财产品的发展趋势,星图金融研究院副院长薛洪言对《证券日报》记者表示,从长期来看,现金管理类理财产品切实解决了部分客户希望兼顾收益性和流动性的诉求,具有坚实的基础,预计未来仍将会随着居民财富的增长而保持稳健增长。

“同类资管产品监管标准看齐是政策大趋势,预计未来现金理财和货币基金等产品竞争会更加激烈。但在存款利率下行的趋势下,亦有机会成为存款类资产的重要替代。”明明表示。

部分公司以车辆安全统筹之名行保险之实 货车司机投保车险难题待解

■本报记者 冷翠华

“由于公司违规面向社会经营统筹业务,已涉嫌非法经营违法犯罪,目前正在接受公安机关调查。即日起,公司停止一切业务。”近日,中盛(山东)交通服务集团有限公司在“中盛统筹”微信公众号发布信息。

停业之外,还有车辆安全统筹公司实际控制人失踪,参统的货车司机交了参统费,出现事故却找不到公司进行赔偿。

事实上,最近几年,车辆安全统筹公司呈大进大出格局,不断有新公司成立,也不断有公司退出。这些公司名称各异,但都经营车辆安全统筹业务,业内人士认为,这本质上属于保险业务。

多家统筹公司紧急回应收

中盛统筹公告中还表示,所有参与统筹的车主另行购买合法商业保险,已经出现的事事故未补偿的,通过法院起诉,依法解决。同时,新发生的事事故,中盛统筹不再承担补偿责任。关于退统问题,候听司法机关公告。

此公告一出,多家统筹公司紧急发布公告进行澄清。例如,华商统筹表示,某以统筹为名的公司因未经许可经营保险业务被查出,与统筹行业无关。鼎诚统筹表示,其对外宣传时始终强调其不是保险,而是行业内安全互助性质的统筹。中凡交通安全统筹则列举了八条交通安全统筹与商业保险的区别,其表示,交通安全统筹价格更实惠、参统车辆种类更广、服务更好,总体性价比非常高。

2012年,国务院发布的《关于加强道路交通安全工作的意见》中提出,鼓

励运输企业采用交通安全统筹等形式,加强行业互助,提高企业抗风险能力。这成为统筹公司开展业务的依据。

近年来,我国车辆安全统筹公司快速增长。最会保创始人陈文志分析,据启信宝数据整理,2016年以前,营业范围注明“安全统筹”或者公司名称中带有“统筹”字样的公司仅有38家,到2021年年底,全国有超过580家车辆安全统筹公司。今年上半年,我国又新增了两百多家车辆安全统筹公司(含分公司)。

车辆安全统筹≠保险产品

车辆安全统筹公司争相撇清统筹和保险区别的同时,背后折射出的问题值得人们深思:统筹公司与保险公司区别何在?统筹能实现真正的互助吗?

记者获得的一份某运输有限公司的机动车辆统筹单显示,消费者通过缴纳一定的费用,可以获得相应的保障,其统筹险种包括4项。其中,机动车损失统筹责任限额为17.22万元,统筹费为5983.07元;机动车第三者责任统筹责任限额为100万元,统筹费为5725.93元。记者看到其他统筹公司的机动车辆统筹单也与此相似。和保险公司一样,车辆安全统筹公司也是采取预收费用制度运营,同时其提供的保障责任也与保险相似,只是在名称上与保险产品进行了区分。

BestLawyers联合创始人李世同对《证券日报》记者表示,根据运营模式,车辆安全统筹公司并非互助机构,同时,由于其未获得银保监会金融许可证,也不是持牌金融机构,而非金融公司法人。从车辆安全统筹公司的实际运营模式来看,其进行预收费,同时在车主发生事故后由公司进行赔付,

这和保险公司的运营模式十分相似,但没有监管机构对其收取的统筹金进行监管,其赔偿能力也得不到保障,一旦货车司机遇到大的风险,其获得赔付的权益就很难得到保障。

宁波市保险行业协会和宁波市交通运输协会近日发布风险提示指出,“车辆交通安全统筹”是一些机构以盈利为目的,向不特定人群兜售交通安全统筹服务的类车险业务,此类安全统筹收费便宜、手续简单、归集资金不受监管,存在较大安全风险。同时,“车辆统筹”没有专业法律依据及行政法规保障,且尚无专业管理机构进行监督管理。

事实上,由于近两年车辆安全统筹公司问题频发,张家界市保险行业协会、日照市保险行业协会、宁波市保险行业协会等曾先后发布风险提示。多地保险行业协会提醒消费者,购买“车辆交通安全统筹单”存在退保风险,合法利益缺乏有效保障,纠纷处理困难,无法享受机动车辆保险折扣优惠等方面的风险。

货车司机投保难题待解

“车辆安全统筹公司之前就有,但业务很少,去年和今年则呈爆发式增长。”邯郸市一家汽车运输有限公司负责人段永(化名)对《证券日报》记者表示。

据段永介绍,近两年保险公司对货车承保采取愈加严格的承保政策,不少货车司机在正规商业保险公司无法投保商业险,或者难以承受高昂的保费,但又希望带着保障上路,这就造成了车辆安全统筹公司数量和业务的激增。

在四川跑货运的司机肖先生(化名)告诉《证券日报》记者,他已经有13年驾龄,至今从未出险。其货车的保险

是由货运公司统一购买,此前在某大型财险公司投保,但今年该险企称无法出单,幸运的是,在另外一家小保险公司成功投保。“13年未出险,保费从1万多元降到了8000多元,但现在基本已经是最低价,很难更低了。”

“保险公司对投保车辆进行严格分类评分,评分最高的A类车一年保费一万多元,而评分最低的D类车一年保费则在三四千元,对货车司机来说是沉重的负担,车辆安全统筹公司以较低价格吸引他们参保,也就不难理解。”段永说。

对货车司机而言,不少人并不清楚车辆安全统筹公司和保险公司的区别,一听保障内容,觉得和保险相似,就会购买。然而,现实情况往往是货车司机花了钱却失去了保障。段永介绍,他公司名下就有多名司机购买了统筹单,现在出了问题找不到统筹公司赔偿,涉及多家统筹公司。

公开报道显示,已有多家车辆安全统筹公司因无法正常理赔,而被列入失信被执行人。陈文志介绍,2018年成立的车辆安全统筹公司已经有一大半失信。

在保险公司投保难,购买“车辆交通安全统筹单”又面临极大风险的情况下,应当如何提升货车司机的安全感?李世同建议,由中国交通运输部向银保监会申请互助保险牌照,成立互保组织,专门服务货车司机群体,一方面尽可能纳入更多货车司机,另一方面通过技术手段帮助货车司机改善驾车行为,降低出险率,促进物流运输行业健康发展。

段永认为,货车司机还应改善驾驶行为,遵守交通规则,在正规保险公司投保,通过持续获得保费折扣优惠来降低保费支出。

多家中小银行用利润转增注册资本 提升综合实力和抗风险能力

■本报记者 吕东

注册资本的增加,是商业银行综合实力及抗风险能力提升的一个表现。7月份以来,监管部门接连批复了多家银行变更注册资本,记者注意到,除了以增资扩股这种方式变更注册资本外,随着商业银行上一年的分红陆续发放,大部分银行采取了利润转增注册资本的方式。

记者注意到,包括大理市农商行在内的多家银行,均是以2021年度利润转增注册资本。这些银行无一例外均为中小银行。

易观分析金融行业高级分析师苏筱芮在接受《证券日报》记者采访时表示,利润留存转增注册资本是商业银行补充资本的重要方式,尤其对于中小银行来说,在其他资本补充途径流程复杂或是因外部条件受限的情况下,利润留存方式更加便捷高效。这也可内生性留存提供坚实的基础。

而中小银行加大内生性资本补充除努力提升盈利水平外,近年来还通过适当减少分红金额来进一步增加利润留存。希望通过外源性资本

补充与内生性资本补充相结合,更好地维持银行合理的资本充足率水平。

以A股上市银行为例,尽管上市银行的分红整体上保持连续性和稳定性,但近两年仍有部分银行为了应对复杂的外部经营环境和资本补充压力,对现金分红有所压降,或未进行分红。通过适当减少分红增加留存利润以夯实内生性资本,用于补充宝贵的核心一级资本,也有利于加快自身战略转型、提高抗风险能力。

对外经济贸易大学金融学院贺炎林教授对《证券日报》记者表示,上市银行坚持长期现金分红有利于投资者树立价值投资理念,但也要考虑到股东投资回报与可持续发展的平衡,也要注意利润留存以增加内生性资本补充。

苏筱芮认为,银行未来经营中还将遇到颇多挑战,特别是后续可能面临更为严格的资本监管要求,部分银行在坚持分红的同时,更加注重利润的留存,体现出了这些银行在增资扩股方面的未雨绸缪,银行在加大扩充外源性资本补充渠道的同时,确实应该注意利润留存,保持科学的分红。