

“换锚”之后, 房贷利率会降吗?

9月20日, 全国银行间同业拆借中心公布了最新贷款市场报价利率(LPR), 1年期LPR为4.20%, 较上期下调5个基点, 5年期以上LPR为4.85%, 与上期持平。

记者走访多家银行网点发现, 目前多数支行还没有接到房贷利率调整的具体通知。国庆节后“换锚”, 房贷利率受到的影响不会太大, 预计房贷利率难以下降。

A 房贷利率难以下降

央行8月25日公告中明确, 10月8日起新发放的商业性个人住房贷款利率, 以最近一个月相应期限的LPR为定价基准加点形成。

对于老百姓关心“换锚”之后房贷利率升降问题, 9月20日记者来到某股份制银行位于北京CBD的支行进行详细咨询。该支行财富中心负责人介绍: “目前我们支行还没有接到个人住房贷款利率和LPR挂钩的通知, 房贷还是根据贷款基准利率来定, 首套房贷利率在基准利率基础上上浮10%, 二套房上浮20%。”他进一步说: “国庆节后会调整, 但短期内不会有太大变化。从严控房地产的趋势来看, 之后房贷利率难以下降。”

他告诉记者, 对于近期办理住房贷款的客户来说, 是否按照LPR来执行, 应该是以合同签订日期为准。 “切换日之前签订的合同, 还是按照基准利率上浮的方式, 切换日之后签订的合同, 就按照LPR加点的方式来做。”

“目前我们支行没有接到贷款利率调整通知, 还在等分行消息。估计各家银行实行新利率的时间会有所不同, 这是因为需要一定时间准备。”另一股份制银行的客户经理也介绍, “房贷方面, 对于个人购房者而言, LPR报价方式不会产生太大影响。”

一家国有大型银行华南某支行的相关人士同样说, 房贷利率还没有受到影响, 首套房利率大概是5.3%。 “除了新闻上看到LPR新一轮报价的信息之外, 我们网点还没有实质上的变化。”

业内人士分析, 由于房贷基本上都是5年期以上, 此次LPR报价中5年期以上的与上个月持平, 所以新报价对房贷基本没有影响。中国银行研究院李义举就认为, 5年期LPR保持不变体现出房地产调控政策的延续性, 房地产价格未来不会大幅上涨。

克而瑞地产研究表示, 事实上, 即便利率中枢有所下调, 目的并非直接利好房地产, “房住不炒”仍然是主基调, 各地将根据当地房地产市场形势变化, 确定辖区内首套和二套商业性个人住房贷款利率加点下限。



B 小微企业融资成本小幅下行

新一轮LPR报价对个人房贷利率影响不大, 那对小微企业的影响几何? 业内人士称, LPR新机制的出台重点还是支持实体经济、引导资金向小微企业等倾斜。

普华永道合伙人邹彦告诉记者, 新定价方式有助于进一步疏通货币政策的传导路径, 支持实体经济, 实体经济融资成本会有一定程度下降。从9月20日的报价来看, 一年期LPR较上个月下降了5个基点, 在其传导效果之下, 短期融资成本会有下降趋势。

某业内人士告诉记者, 企业会有一定感受。 “不过, 假设小微企业贷

1000万元, 一年利息差5000元, 感受还不是很强烈。”

中国民生银行首席研究员温彬表示, 四季度政策利率(MLF、TMLF)有调降的空间和必要。从外部看, 随着美联储今年内两次降息, 全球主要经济体央行纷纷降息并重启宽松货币政策, 为我国央行降息提供了空间; 从内部看, 目前经济存在下行压力, 工业生产、投资和消费增速放缓。因此, 及时、适度调降政策利率, 有利于通过LPR机制直接有效降低实体经济部门融资成本, 对于稳定和扩大内需、确保四季度经济运行在合理区间是非常必要的。

C 上市银行或受一定影响

银行方面, 邹彦称, 回顾上市银行2019年上半年业绩可以发现, 存款市场竞争愈发激烈, 银行成本端具有一定刚性。预计在未来一定时期内, 贷款利率逐渐向LPR靠拢, 存款成本则在竞争激烈的情况下有一定上升, 这对上市商业银行的净利差、净息差会带来一定影响。

分析人士认为, 自新LPR机制形

成以来, 货币政策的调控路径逐渐清晰。降低MLF利率是实际利率继续降低的关键, 预计未来大概率会降低MLF利率以引导LPR下行。LPR利率的变化也取决于商业银行成本的变化, 商业银行要不断完善FTP定价机制的市场化改革, 提升自身资产负债管理能力, 降低自身成本推动贷款利率的下降。

据新华社

国产核心零部件产业推动

自主品牌工业机器人销量“逆势增长”

我国自主品牌工业机器人快速发展, 在国内工业机器人销售市场的占有率进一步提升。其中, 核心零部件近几年的技术突破起到了推动作用。

据CRIA(中国机器人产业联盟)与IFR(国际机器人联合会)最新发布数据, 2018年, 自主品牌达到国内工业机器人销售市场的27.88%, 比2017年提高4.3个百分点。

2018年中国工业机器人市场累计销售工业机器人15.6万台, 同比下降1.73%, 市场销量首次出现同比下降。尽管行业整体出现下滑, 但自主品牌逆势保持较快增长, 数据显示, 2018年自主品牌机器人销售4.36万台, 同比增长16.2%; 外资机器人销售11.3万台, 同比下降7.2%。

业内认为, 国内自主品牌机器人的快速发展, 与我国机器人核心零部件产业的发展相关。

“机器人的核心零部件主要是控制器、伺服电机和减速器, 三者可以占到多关节机器人总成本的60%到70%。过去我国核心零部件主要靠进口, 尤其是减速器, 技术几乎垄断在日本企业手中。”中国机器人产业联盟执行理事长宋晓刚说。

三大核心零部件主要靠进口, 让国内的机器人厂商承压。 “一是等货周期长, 即使现款结账之后, 拿货也要至少等到七八个月之后, 甚至更久。其次价格高, 日本出口到中国的零部件价格, 可能是售卖给本国企业价格的两三倍, 推高了国产机器人的成本。”苏州绿的谐波传动科技股份有限公司副总经理李谦说。

宋晓刚介绍, 近几年来, 国内一些厂家生产的核心零部件在精度、稳定性、技术水平等方面, 已经能够基本满足需求。

以减速器为例, 作为精密机械工业的代表, 减速器的技术门槛高, 对加工工

艺、加工装备、装配技术以及检测精度提出了极高的要求。

国产核心零部件在自主品牌机器人中的使用占比方面, 宋晓刚介绍, “控制器在60%左右; 伺服电机大概在70%; 减速器偏低, 大概在40%。目前, 国产核心零部件在使用寿命、可靠性、噪音方面, 与国际水平还有差距, 有望在未来几年追赶步伐加快。”

CRIA与IFR数据显示, 2018年自主品牌机器人在主要行业市场占有率总体呈现上升趋势, 其中, 电气电子设备和器材制造业中占比30.1%、汽车行业中占比13.8%, 分别较上年提高2.5和3.3个百分点。应用行业也继续扩大, 已涉及国民经济47个行业大类和126个行业种类。

中国机器人产业联盟预测, 2019年中国工业机器人市场销量将实现5%左右的增长, 其中自主品牌工业机器人销量将增长约15%。

据新华社

截至今年7月底, 中国新能源汽车产量累计达到373万辆, 动力蓄电池总装配量超过176GWh

动力电池回收产业正在成为新蓝海

随着最早进入中国市场的一批新能源汽车进入淘汰周期, 动力电池“退役潮”正在袭来, 中国动力电池回收产业正成为新的蓝海。

近年来, 中国新能源汽车产业高速发展, 新能源汽车产销量大幅增长, 动力蓄电池配套量也快速攀升。中国汽车工业协会统计, 截至今年7月底, 中国新能源汽车产量累计达到373万辆, 动力蓄电池总装配量超过176GWh。

以当前的技术水平估算, 车用动力电池的寿命为5到8年。招商证券的研究报告显示, 到2020年, 中国将产生约24万吨的退役锂离子电池, 2022年将产生53万吨退役锂离子电池。

大量动力蓄电池进入报废环节, 将产生一系列安全、环境和资源问题, 必须进行回收处理。目前, 退役动力电池的处理目前主要分为梯次利用和拆解回收两种方式。梯次利用指把大功率使用过的电池, 经过处理和检验后供小功率使用; 拆解回收则是对报废电池通过化学方法进行拆解等处理, 对电池中的金属元素等进行原料回收再利用。

这意味着可观的经济效益。据前瞻产业研究院报告显示, 仅以拆解回收废旧动力电池中金属元素的价值估算, 中国动力电池回收市场规模目前已超过50亿元, 2020年预计将突破100亿元, 2023年将达到250亿元的规模, 且动力电池需要的钴、镍、锂等原材料, 中国目前都依赖进口。

在市场前景的驱动下, 中国动力电池回收产业将进入发展快车道。

近年来, 工业和信息化部等部委陆续发布了新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法以及溯源管理暂行规定, 实施了生产者责任延伸制度和全生命周期溯源监管, 还于近日针对《新能源汽车动力蓄电池回收利用服务网点建设和运营指南》开始征求意见。

在动力电池梯次利用方面, “中国铁塔已成为主要渠道, 梯次电池已大量应用在通信基站备电保障上。”中国铁塔副总经理、铁塔能源有限公司董事长刘国锋表示。

中国铁塔是工信部等七部委《关于做好新能源汽车动力蓄电池回收利用试点工作的通知》中的唯一试点企业, 现已在全国约30万基站的备电领域使用梯次电池量约4GWh, 相当于10万辆电动乘用车的退役电池量。

不久前, 中国铁塔(新乡)动力电池回收与创新中心在河南新乡投入运营, 是该企业首个揭牌的动力电池回收与创新中心, 其试制出的首批梯次电池已全部投放至新乡的5G基站上。

不过, 动力电池回收市场的商业模式仍在探索之中, 企业普遍面临回收渠道、处理资质以及回收技术等问题。

目前, 符合工信部《新能源汽车废旧动力蓄电池综合利用行业规范条件》的五家企业, 已形成一定规模的再生处理能力, 但仍处于起步阶段。

据新华社