

长三角地区银行信贷承压

■ 裴文斐/文

银行新增的不良贷款主要集中于长三角一带的制造业和批发业，而当前的浙江制造业利润已经逼近生死线。

据银监会公布统计数据,今年一季度末,商业银行不良贷款余额为 5265 亿元,连续 6 个季度反弹,不良率为 0.96%。转眼间,银行将再次迎来半年业绩大考,向来以制造业闻名天下的长三角经济能否复苏,关乎上市银行的不良资产压力。为此,记者奔赴浙江地区,历时多日实地走访部分制造企业,发现当地中小制造业已经逼近零利润的生死线。而劳动力成本上升、昂贵的租金等正在不断蚕食着制造业的利润,部分企业已经选择迁往成本更低的内陆地区。

“股份制银行一季度逾期贷款、关注类贷款双升,半年报资产质量仍然承压。”一位股份制银行人士表示,眼下新增不良资产依然以长三角地区为主,尤其是浙江、江苏、上海三地出口企业密集,经济下行环境下生存非常困难。

新增不良贷款集中于长三角

银行人士担心,长三角经济复苏不如预期,将令银行不良资产承压。

今年一季度,上市银行新增不良贷款主要集中于长三角地区,浙江、江苏、上海不良率分别上升 76 个、23 个和 13 个 BP,这三个地区出口企业较为密集,民间借贷活跃,受经济下行影响突出,出口乏力、民间信用体系崩塌,信用风险暴露明显。

据中信证券的一份研报显示,上市银行一季度不良贷款行业分布上,制造业、贸易流通环节企业分别新增 252 亿元、72 亿元不良贷款,增幅较大。

“二季度恐怕也不甚理想,浙江省的制造

业仍然非常困难,外界传言的‘弱势复苏’并不正确。”浙江一位股份制商业银行人士对记者表示。

在他看来,劳动力成本上升,生活成本提高已经吞噬了中小制造业几乎所有的利润。“二季度不良率上升会趋缓,但还会保持上升态势。”

分析人士指出,上市股份制商业银行逾期、关注类贷款上需要引起警惕。

“一季度末,大型银行关注类贷款比率为 2.82%,环比下降 20 个 BP;而股份制银行为 1.25%,环比上升 10 个 BP。”中信证券研报分析认为,“2012 年末,大型银行逾期贷款率为 1.23%,较为平稳,股份制银行则为 1.24%,连续上行。”

上述研报认为,一季度,部分银行逾期贷款环比增幅在 10%-20%;同期银行不良贷款增幅为 7%。逾期贷款(尤其是逾期 90 天以上的贷款)增速扩大预示着二季度银行业资产质量仍将有一定压力。

机构预测,上市银行二季度不良率在 1%左右,股份制银行压力略大,二季度单季不良贷款余额增幅在 400 亿左右,不良率可能从 0.96%反弹至 0.98%。分析师预测,2013 年全年不良贷款仍会平稳上升。

中小企业几无利润可言

“浙江省的中小制造业税负率相当低。”在嘉兴经营皮革的王先生接受记者采访时表示,“圈子里现在很多传统的小微制造企业的税负率只有 1.5%左右,意味着一家企业 1000 万元销售收入,向国家缴纳的增值税只有 15 万元。税负率越低,意味着企业在制造加工过程中产生的附加值越低。”

他给记者算了一笔账:企业年销售收入 1000 万元,税负率 1.5%,反过来倒算得出,企业产品从原材料采购到成品卖出,附加值增加约为 90 万元左右,90 万元再扣除不能提

供增值税抵扣的成本因素后所剩无几。

对一般制造业来说,工人的薪酬、固定资产的折旧、银行的贷款利息都属于无法提供增值税抵扣的项目。“像传统制造业的工人工资,一般年薪 4 万左右,雇佣 15 名工人,每年人力成本就要扣除 60 万元左右。一些制造设备需要计提固定资产折旧。”王先生说道,“还要扣除场地租金,对于小型制造企业而言,一年租金至少十余万,银行贷款利息也有十余万,90 万元被工资、折旧、租金、利息抵扣,基本没有利润可言。”

除了利润微薄,另外一个让中小企业尴尬的是没有话语权,这往往导致中小企业面临资金链的压力。

“比如现在的钢铁行业,处境比较困难,之前还传出钢厂盈利不如养猪,但是钢厂处于产业链的上端,在整条钢铁产业链中,钢厂的谈判能力很强。”一位熟悉钢铁领域的人士告诉记者,“钢厂在销售过程中几乎没有应收账款。它每卖出一吨钢材就有现金到账,甚至有些还是下游企业提前把款打到账上,才能提货,先收钱再交货。但对于处于产业链下游的中小企业来说,生存处境要艰难得多,进口原材料必须要拿现金去买,不能赊账。”

“中小钢材企业卖产品时也有困境,下家要扣紧他的钱,动辄二、三个月,导致企业运转的压力要比产业链的上游要难得多。中小企业现在的处境确实很难。”上述人士告诉记者。

高成本下企业无奈出走

记者发现,“工资变高”已是企业主解答为何利润下滑的高频词汇。

据中信证券的调研报告指出,2012 年,浙江省小型企业因成本压力大量倒闭,而大中型规模的劳动密集型企业尽管订单状况相对平稳,但其利润空间正在被逐渐收窄,劳动力密集型产品出口增速将继续回落。

500 强地图提示中国经济需走三条路

一方面是少数地区独拥众多央企的优势,一方面是多数地区资金缺乏,投资无门。这不利于区域经济的平衡发展。

《财富》中文网上周日发布了 2012 年《财富》世界 500 强企业最新排名。中国两岸三地共入选 95 家企业,仅次于美国。

有意思的是,如果按照入选企业总部所在地,绘制一张图的话,入选的 85 家大陆企业中,有 48 家企业总部在北京,可谓雄霸天下。

如果按照入选企业所在行业,来绘制一张图的话,我们亦可发现,入选的中国企业,多集中在石油、金融、电力、煤炭等资源型行业和政策垄断性行业。如果按照企业性质划分,则大陆入选企业,民营企业还不到 10%。

从 500 强地图,即可知未来中国经济改革三大方向,分别为,实体经济振兴;民营经济崛起;区域经济均衡。

第一条路即是鼓励实体经济,鼓励市场化行业的发展。 更深入地看,中国企业跻身《财富》世界 500 强的公司大多属能源、银行、电力等行业,而从全球领域来看,500 强上榜企业,多为竞争性实业公司,如苹果、可口可乐等。 以企业发展动力而言,其他国家入选 500 强的企业,多以技术创新和制度创新为主导,而入选的中国企业,尤其是国有企业,则是以政策性垄断为最大优势,未来中国需要激发竞争性行业的活力,提倡更为市场化的经济体系。	第二条路是鼓励民营经济发展。 在进入世界 500 强的 80 多家中国大陆企业中,只有 7 家民营企业。而在去年,民营经济的 GDP,约占全国 GDP 的 60%以上,民营企业产生 500 强的概率,连国营企业的 100 分之一都不到。有一个数据可能少有人注意,2004 年,中国民营经济在高峰时期,占 GDP 的比重一度达到 65%以上,而去年公布的数据,则为 60%,暗示了民营经济最近几年实际是在萎缩。 国有企业和民营企业身份的平等在加剧,国有企业凭借国有身份,兼并收购比它效率高的民营企业,在钢铁行业就曾出现过这种情况。从资源的利用与占有上看,一边是成千上万的民营企业缺少资金,无法贷款,一边是获得国家资金扶持的央企,纷纷进入地产行业,成为各地的地王。或许,中国未来更重要的,不是争夺更多的世界 500 强,而是给予民营企业更大的生存空间。
第三条路是实现区域经济的均衡发展。 入选全球 500 强的 80 多家大陆企业中,有 48 家总部在北京。广东、江苏、山东、浙江四大经济强省,加起来只有 10 家。不仅如此,全国其他地方的 500 强数量加起来,都不敌北京一市。这是一种不正常的现象。 当下,中国经济遭遇巨大挑战,很多地方增长乏力。而央企力量越来越强,对于经济格局的改变能力强大。有时候甚至一个央企的投资,就彻底改变了一个地方的经济版图。比如湛江,其 2012 年的 GDP,也就一千多亿,而宝钢和中石化两项投资,总额就超过了千亿,等于再造湛江。天津滨海能够崛起,几乎就是靠央企“砸”出来的。 天有阴晴,地有旱涝。一方面是少数地区独拥众多央企的优势,一方面是多数地区资金缺乏,投资无门。这不利于区域经济的平衡发展。因此,央企总部逐渐分散到资源更为匹配的地方,或许对于平衡中国的区域经济可起到一定的作用。	(来源:国家经济地理)

多省城际项目规划潮起 铁路建设“又一春”

自“三定”方案出台后,铁路总公司陆续

迎来了多省要员的拜访。最近是在 7 月 15 日,安徽省省长王学军一行与铁总党组书记盛光祖举行会谈。就在此前,江西、广东、山东、西藏等省份主要领导已相继来访。

7 月 18 日,有专家对记者表示,现在各地都在规划建设城际铁路项目,地方官员主要是为此而来,在政策和资金方面希望获得国家支持。由此,中国的铁路建设可能迎来又一春。

城际铁路重要性凸显

据公开报道,王学军与盛光祖主要讨论了推进安徽铁路建设发展。而在 6 月 24、25 日,盛光祖与国家铁路局局长陆东福接待了西藏自治区党委书记陈全国一行和山东省委书记姜异康一行。

自 2008 年原铁道部与各省签订省部协议以来,各省大员几乎每年都会来铁道部大院拜会,共同商讨省部之间如何在资金筹集、土地拆迁、工程进度、铁路安全方面加强合作。虽然今年会谈的主题仍离不开铁路建设,但是内容或有所不同,其中多省出台了城际铁路建设规划,这或是他们会谈的重点。

以安徽为例,7 月 12-13 日在合肥召开的皖江城际铁路网规划评估会上,安徽宣布未来将建设 14 条线路,总里程为 1485 公里,在皖江城市带及周边打造“公交化”客运网,涉及安徽 11 个城市。规划中的 14 条城际线,有

5 条是以合肥为中心,向四周扩散。

中国工程院院士王梦恕在接受记者采访时说,现在各省也意识到建设城际铁路的重要性,将本省城市连接起来对于经济发展有利,“拜会铁总的真正目的,主要还是为了城际铁路的发展,现在不仅是安徽省,其他各个省都有城际规划,而且城际铁路网规模庞大。”

他表示,以河南为例,从郑州到其周边的一些地级市,基本都要建城际铁路,由此形成一个四通八达的铁路网。另外,山东也提出尽快形成“四纵四横”的铁路运输格局,加快京沪高铁、山西中南部铁路通道、德大、龙烟、枣临、邯济复线等在建项目建设进度。

铁路规划风起云涌

去年,迫于资金压力,铁道部将城际铁路和地方支线铁路的筹资和建设下放到了地方。今年,国家发改委发布了《贯彻落实主体功能区战略推进主体功能区建设若干政策的意见》,关于铁路的说法是“未来要加快建设交通基础设施,尤其是城际铁路、市域铁路等大容量运输方式及综合交通枢纽”等。

在此背景下,各地城际铁路的规划和建设热潮兴起。湖北省政府强调,2013 年将积极做好武汉至襄阳、十堰城际铁路项目前期工作,确保武汉至黄石、九江客运专线,连接襄阳和宜昌的郑渝铁路今年要开工建设。不过,此前地方政府大规模的投资建设已经累积了巨大的地方债,今年又传出消息,部分地

区回顾 2012 年整体贸易形势,浙江外贸同比增长仅 0.9%,低于全国平均增速 6.2%。

“工资涨得快,我皮革厂里普通工人工资 2007 年每月 2500 元,2012 年单月就要接近 4000 元了,老板不好做。”在嘉兴经营皮革生意的王先生对记者说,“圈里大家都在讨论,工资 5 年里涨 15%-20%,下一步该怎么做?”

此外,劳动力成本上升促使一些外资企业将工厂搬出中国。以浙江省服装纺织类制造业为例,2012 年该行业全年增长 15%,今年部分产能向越南、柬埔寨等东南亚国家转移,为了压缩物流成本,部分产能转移至中美洲国家;医疗器材、工业机电今年也有 30%的产能去了墨西哥。

一直被热议的人民币升值问题,似乎暂未对企业主造成太多困扰,出口企业通过外汇远期等金融工具锁定利润。另有企业主反映,企业融资成本也略有下降,2010 年年化贷款利率高达 10%~11%,去年下降至 7%~8%。

种种压力迫使企业主们自谋出路。“沿海地区无论是人力还是租金都难以承受,相比较而言中部省份更有竞争力。”在嘉兴拥有一家服饰厂的张先生向记者透露,“我们正计划迁往江西,那里生活成本更低。”

“不过,江西省的一些上下游产业配套方案并不完备,还有运输成本也会上升,迁往江西只是无奈之举。”张先生略带一丝遗憾。

为了保住利润,不少企业主有着和张先生类似的想法。据中信证券调研,目前浙江省出口企业主要存在四种变革方式:拓展多元化的海外市场;制造环节前往下陆省份;使用机器替代人工、提升技术层次;整合上下游产业链。

“制鞋行业倾向于市场多元化、向内地迁移,整合产业链发展;而洁具行业则倾向于市场多元化、整合产业链;制衣行业坚持市场多元化、整合产业链;液晶面板则想向内地迁

移、整合产业链。”上述调研列举了部分行业的变革方式。

力挺制造业 银行放贷未放缓

制造业利润虽薄,但是牢牢扎根地方经济。有银行人士表示,银行力挺制造业,承诺不抽贷就是看中制造业的成熟稳定。

“短时间内,市场还不可能把这批制造业都淘汰出去,制造业在浙江发展已经比较成熟,利润率不一定非常高,但是稳定。”浙江省一股份制商业银行分行负责人表示,“成熟行业的市场供求稳定,利润率处于平均利润水平,有利于银行的风险控制。”

他指出,以嘉兴地区为例,本次经济危机中,嘉兴地区银行的不良资产恶化主要集中在少数行业中,商贸、光伏这两个行业面临的风险比较突出。“前期商贸已经暴露出来了,今后光伏产业可能也会遇到风险暴露问题。但是总结上述两个行业,我觉得跟这些传统制造业相比,还是有一些区别。因为这两个行业,成长速度过快,资金进入是带有一定的投机性因素的。”

谈到光伏行业,该银行人士表示,新兴行业成长性虽好,但是起伏过大、不稳定。“不仅是光伏,大部分行业起步阶段都会呈现利润率高、起伏大的情况,而后慢慢成熟趋于稳定。对银行而言,要抛弃暴利的心态,高回报往往意味着高风险。我们的希望还是能够走风险与收益相对平衡的路。”

据嘉兴银监局相关人士向记者透露,截至 4 月底,嘉兴辖内金融机构存款余额 4800 亿元,贷款余额 3800 多亿元,同比增长 14%,未见放缓迹象;不良贷款余额 50 亿元,不良贷款率 1.33%;小微企业贷款余额 1500 多亿元,增速不到 10%。

此外,浙江嘉兴地区还推出“无还本续贷”业务,相当于到期不用归还本金,只要能还上利息就能享受续贷。

级为国家铁路线,有望获得国家资金方面的支持。

在上半年经济不景气的背景下,部分省市召开的经济形势分析会,都将投资作为下半年保增长的方向之一,而铁路又是基础设施建设的首选。王梦恕说,铁路投资每年 6000 亿元,能带动 GDP 增加 1.5 个百分点,这是对国家有用的 GDP,而不是泡沫经济,还能解决 600 万人的就业问题,拉动 2000 多个国有大型企业的发展。“如果铁路建设停下来,钢铁没法活,水泥行业、电力行业、煤炭行业都将受到影响。”

最近的一个利好消息是,有报道称,决策层在听取了铁总的工作汇报后表示,铁路还是要继续发展,理由是铁路建设能够消化部分落后产能,如钢铁、水泥等。

一名铁路系统人士在接受记者采访时说,铁路消化钢材产能只是表象,铁路建设的真正重要性在于国家对装备工业的推动与提升,和对公共基础事业的促进,是对下一次经济高潮的奠基以及对相关产业和就业的帮助。

他认为,地方的产能过剩也可以与铁路建设对接,不仅无泡沫更能强化实体经济,“在国家推动实体经济发展的前提下,决策层重新看到了发展公共事业特别是铁路建设的重要性,进而可以发挥产能效益,全面带动实体经济和消费。国家加大资金投入既能让一度停建的项目重新复工,也能带动城际铁路的发展。”

(来源:腾讯网)

