

名企相继入驻虹桥 “长三角同城”正酝酿

2015 年,备受瞩目的上海车展将从上海浦东国际博览中心搬到虹桥中国博览会展综合体。“车展向西”成为大虹桥规划起步多年后一个关键性节点。日益拥挤的上海浦东,渐渐将部分功能让位于日益成熟的大虹桥。

虹桥区域已经出现仓储紧张的现象,写字楼空置率低。连续多个季度的数据显示,虹桥商务区的写字楼租金持续上涨。而在住宅行情遇冷的 2014 年,虹桥商务区商办物业的售价却在大幅攀升,销售速度远超市中心。一些企业和个人,抢在大虹桥起飞之前这一时机大举投资虹桥商务区。

由于虹桥商务区内用于出售的写字楼屈指可数,价格处在快速攀升阶段。而唯一临水的虹桥天街虽然卖出 3.8 万元/平方米的高价,仍然在最近的半年内快速销售。

长三角同城

大虹桥规划有着可供参考的国际案例。在日本,随着新干线的开通,围绕东京形成“大东京”一体区域。虹桥的“国家会展中心”在落子之前经过了一番竞争。广东希望将这一重要会展项目放在广州,而决策层最终还是选定了虹桥。

高铁的发展,让“长三角同城”不再只是愿景。虹桥商务区位于上海西侧,长三角核心,紧邻虹桥交通枢纽,总占地面积 86.6 平方公里,是陆家嘴的 3 倍。根据设想,未来将形成东有“陆家嘴”、西有“大虹桥”的杠铃格局,是上海未来与陆家嘴相同量级的核心 CBD。

虹桥商务区东侧是世界上最大的虹桥交通枢纽,除依托民航、高铁实现了长三角一小时经济圈外,还有上海绝无仅有的 5 条在建或已通车的地铁。

而虹桥商务区的西侧,正是将上海车展从浦东“抢”过来的国家会展中心。虹桥商务区早在几年前土地出让时就吸引来一大批知名房企,其中包括龙湖、万科、瑞安、富力等。随着多家房企在虹桥商务区的项目逐渐开盘,近期价格快速攀升。

整个 2014 年,上海楼市一直处在低迷状态。而在虹桥天街,面对客户拥挤的场景,前来探访的业内观察人士表示:“长三角民营企业一向发达,企业主商业嗅觉灵敏。早在 2008 年住宅市场低迷时就有温州企业大举投资楼市,在眼下的楼市谷底踊跃投资虹桥商务区的商办物业,就是想抢在大虹桥腾飞之前,低价入市。”

目前已经不断攀升的区内价格,在业内人士看来,仍然属于“谷底”。

虹桥天街:高价仍火爆

今年 10 月,协信地产将虹桥商务区物业以 2.8 万元/平方米的价格卖给平安信托,物业类型是带底商的写字楼。而万科等知名房企也在虹桥商务区展开商办物业交易,价格在 3.1 万元~3.2 万元/平方米这一区间。

记者近期了解到,虹桥商务区的龙湖虹桥天街项目的售价已经高达 3.8 万元/平方米。该项目于今年 6 月底开盘,近半年迅速去库存化,已经超越了公司预定的目标。

除了为自己的企业选择办公楼的中小企业主外,一些具有特色产业的地区商会、企业家团体,“组团”前来选楼。其中包括经营多年,出口海外的家具制造之乡,以及纺织之乡的企业们。客户不仅来自长三角,还有来自其他距离较远的省份,希望在长三角落子,以享受物流、出口、供应链便捷的企业主们。他们往往集体下单,从而在未来的经营中保持合



作的便捷。

目前抢先入驻龙湖虹桥天街的客户群较为多元,有的客户选择买下一整层,购买一到两个单元的客户也不在少数。龙湖虹桥天街开发的写字楼单元最小面积的在 100 平方米以下,其中主力面积为 150~200 平方米,而整层面积可达到 1400~2000 平方米。

除了一些来自制造、商贸行业的中小企业客户入驻之外,龙湖虹桥天街最引人注目的是个人投资者。那些净值在一两千万的个人通过投资写字楼,获取租金及物业升值的回报。这在以“只租不售”为行业惯例的上海市场,并不多见。由于供应稀缺,投资者早早下单。

“有一位韩国明星已经定下在龙湖虹桥天街投资。”虹桥商务区内内部人士告诉记者,韩国艺人向来重视投资理财,近来韩剧在中国大热,韩国投资者看好中国市场。

高纬环球今年第三季度报告称,虹桥商圈的大部分甲级写字楼常年维持满租状态。陆家嘴和虹桥商圈的租金保持稳定上行,环比上季度分别上涨 1.6%和 2.8%。

热销为何?

虹桥商务区是上海市“十二五”重点规划区域,虹桥商务区管委会为上海市政府直派管理机构,上海市范围内享有如此政策的只有自贸区、陆家嘴和虹桥商务区。

上海市政府已斥资 100 亿建设虹桥商务区内的 20 个基础设施项目和功能性项目,国家会展中心由商务部和上海市政府共投资 150 亿进行建设,开发商投入的资金成本也不容小觑。从政府到民间,投入虹桥商务区的资金形成滚雪球的模式。

虹桥商务区分核心区一期以及核心区二期。其中龙湖虹桥天街因位于核心区一期最优的位置。龙湖虹桥天街是纯商办项目,并不与住宅“混搭”,而商业方面由龙湖开发购物中心配套。区内其他写字楼的的商业配套以写字楼底商为主。

“地段好、升值空间大、枢纽与会展中心的不可复制性和稀缺性。”一位虹桥商务区内人士解释称。这就是为什么龙湖虹桥天街在售价明显高出区内其他项目时,仍然引来大批投资者。

虹桥天街与其他紧靠高架或高铁轨道项目不同,所有产品均临河而建,且紧邻绿化带景观,为企业提供安静、舒适和绿色生态的办公环境。被公认为核心区内位置最好,环境最佳的稀缺沿河景观办公。

虹桥商务区核心区一期 10 个项目中,8 个项目的开发商全部自持,龙湖虹桥天街的 21 万平方米商业也由龙湖全

部自持。一些开发商看好这一区域内的投资价值,并不愿意马上出售。

名企相继入驻

目前世界上最大的综合交通枢纽已经在虹桥商务区附近落成,国家会展中心明年 6 月份将竣工,在今年年底时会投入试运转。

整个虹桥商务区核心区各大地产商会在 2015 年集中交付,其中包括瑞安的虹桥天地项目。罗氏公司已经确定将从市中心静安寺附近的会德丰广场搬迁至虹桥天地。阿里巴巴、台达、拜耳等知名企业也相继确定入驻。

据国际货币基金组织于 2014 年 10 月发布的经济展望,在中国经济向可持续增长模式转型的背景下,预计中国 2014 年全年经济增速为 7.4%,2015 年为 7.1%。

在商业上,龙湖自持近 20 万平方米的商业,涵盖了从一线到大众化品牌的各类业态,再加上对面瑞安的 10 万平方米集中商业,已达到 30 万平方米这一形成核心商圈的面积指标。目前上海西部片区商业分布较散,且以中低端消费为主,嘉定、青浦、松江等均没有大型商业。依托嘉闵高架的通车,“龙湖—瑞安”商圈即将成为整个上海西区的商业核心,而人流的大量进入及区域知名度的飞速提升也包装了整个区域内物业的升值及收益。

瑞安方面透露,瑞安主席在 2006 年已经看中上海西边的发展。公司在 2010 年前后就拿下虹桥商务区项目,在年底就进行开发。与龙湖思路不同之处在于,瑞安坚持只租不售,投资者并不能购买瑞安的商办物业。目前,龙湖虹桥天街是虹桥商务区最贵的项目。

目前,整个虹桥商务区核心区只有虹桥天街和绿谷可售,其他项目均为自持租赁,而绿谷是 2000 平方米起整层销售,因此虹桥天街是核心区区内唯一可以灵活满足各种面积需求的可散售办公。

高力国际今年第三季度报告称,在经济增速放缓的背景下,上海不同物业市场板块将呈现差异化表现。对商务园区物业市场而言,“尽管未来供应体量庞大,但平均租金将在项目品质提升的支撑下持续攀升,该板块投资需求亦将保持强劲。”

记者从龙湖虹桥天街客户中了解到,一些中小企业主认为,目前上海市中心可够购买的商办物业价格过高,看不到上涨的空间,而虹桥商务区在 2015 年全面交付前,仍处在一个价值低估的阶段。对于在长三角地区兴办实业的企业来说,办公楼是必不可少的,在虹桥商务区办公,可以更有效率地与工厂、仓储联系往来,且固定资产的投资对企业来说风险更低。

(每经)

武汉竞逐长江中游航运中心 货源不足或成短板

程久龙 丁杰 报道

“目前,总投资超过 40 亿的阳逻港三期项目正在兴建,完工后阳逻港沿线将拥有超过 20 个泊位。”夕阳映照下,阳逻港一期项目的投资方,武汉国际集装箱转运有限公司总经理助理余昌飞遥指着下游方向说。

作为武汉新港建设最核心的港口项目,阳逻港“大手笔”扩建的背后,彰显的是武汉这座昔日九省通衢的华中重镇,欲重振长江中游航运中心的雄心。与此相关的是,在中央层面将长江经济带建设上升至国家战略的大背景下,长江沿线上游的重庆和下游的上海,均提出自身航运中心的建设计划。“与长江中游的沿线港口城市相比,竞逐中游航运中心,武汉无疑最具优势。”武汉理工大学港口物流与装备工程研究中心教授陶德馨表示。

此前 10 月 21 日,武汉市委、市政府正式对外发布《关于加快长江中游航运中心建设工作的意见》,明确提出力争到 2025 年,港口吞吐能力达 5 亿吨,集装箱吞吐能力达 1000 万标箱,全面建成“六大基地、三大枢纽、一个中心”。

但在现实的另一面是,武汉航运中心的建设,也面临下游航道过浅、货源不足、物流转运不畅等多重挑战。能否有效地解决武汉面临的“短板”,将是武汉推进航运中心建设成败的关键。

武汉的机遇

摊开长江干线航道地图,余昌飞手指着武汉的坐标位置比划:“与上游航运中心重庆以及下游航运中心上海,武汉均相距约 1100 公里,正好处于中间位置。”——这让武汉在长江中游航运中心的建设中,具有得天独厚的区位优势。

不止于此,在武汉长江北岸阳逻一带,终年不淤不冻、江面宽阔深槽贴岸,平均水深在 7 米以上,可常年停靠万吨级船舶——万吨级海轮正是目前国际航运市场最为经济的载重单位。

此外,长江沿武汉以下的航道水深已达到 4.5 米通航标准,这意味着武汉是目前 5000 吨级船舶“江海直达”中上游的最大港口。而一旦武汉至安庆段航道水深提升至 6 米,未来实现万吨级海轮的“江海直达”从技术条件上亦可可行。“由于受荆江航道的自然条件限制,武汉上游航道水深的提升极限是 4.5 米。这意味着,从目前的技术条件看,作为上游航运中心的重庆无法实现万吨级货轮的‘江海直达’。”交通部长江航道局规划基建处处长高凯春在接受采访时认为,从未来的长江航道建设角度看,武汉将是能实现万吨级货轮“江海直达”的位于长江中上游的最大港口。

而在武汉理工大学港口物流与装备工程研究中心教授陶德馨看来,武汉是长江中游沿线经济体量最大的中心城市,有着便捷的铁路和公路交通网络,这为武汉构建基于中部的区域物流中心创造了有利条件。“物流基础资源的打造,将是航运中心建设的一个重要内容。”

在国家大力推进长江经济带建设的背景下,9 月 12 日,国务院印发《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》,首次提出“加快上海国际航运中心、武汉长江中游航运中心、重庆长江上游航运中心和南京区域性航运物流中心建设。”——这意味着,武汉建设长江中游航运中心,已被上升为国家战略。

作为对中央政策的呼应,武汉地方的动作也是快马加鞭。此后仅一个月,10 月 21 日,武汉市委、市政府正式对外发布《关于加快长江中游航运中心建设工作的意见》,主体即全面建成“六大基地、三大枢纽、一个中心”。

记者获得的具体内容显示,“六大基地”指:长江中游最大的集装箱运输基地、中部地区最大的船舶制造基地、航运综合服务基地、面向海内外的综合性物流及贸易基地、全国领先的航运科研和人才教育培养基地、长江全流域航运市场联动发展的信息服务基地。

“三大枢纽”指:可供长江干线航道万吨

级船舶常年通航,干支直达省域水运网络体系和省际通航枢纽;以水路运输为基础,以规模化、专业化港口设施、快捷通畅的铁水空集疏运网络和高效便捷多式联运服务体系为支撑,形成中部地区最大的物质集散枢纽;以现代港口与航运业为依托,以临港新城和港口产业园为支撑,先进制造业和现代服务业、高度集聚的港口经济枢纽。

“一个中心”指:立足长江中游,辐射我国中西部地区,面向国际国内市场,形成港口基础设施完善、港航要素高度聚集,港口航运和相关产业发达,具有较强区域辐射能力和产业支撑能力的武汉航运中心。

货源不足的挑战

在高调推进建设长江中游航运中心的同时,武汉也面临多重挑战。“作为中游航运中心建设,武汉面临的首要问题是货源不足。”陶德馨说。陶也是武汉新港建设规划的参与者,他对记者透露,事实上,武汉港口货源不足的问题长期存在。“2005 年左右,武汉港口的实际吞吐能力大约在年度 20 万到 30 万标箱之间,但实际的货物吞吐量仅十几万标箱。”陶德馨透露,而到了 2013 年,武汉港口的总年度吞吐能力大约在 120 万标箱,但实际吞吐量仅 85 万标箱:“缺口大约在 30%左右。”

武汉国际集装箱转运有限公司总经理助理余昌飞说,尽管武汉提出建设区域物流中心,但以阳逻港的实际情况看,依然是湖北本地货源居多:“我们统计过,湖北本地的进出境货源,大约在 66%,其余的 34%左右主要是上游重庆等地的水运中转。”

这意味着,武汉作为长江中游重要的航运港口,对于周边省市区域货源的吸引能力实属有限。原因主要集中在两个方面。

其一,目前武汉作为区域物流中心,在铁路和水运衔接的“最后一公里”尚存在障碍。在原铁道部规划下,武汉铁路货运的中转基地位于东西湖区,此处距离武汉水运港口最核心的新洲区阳逻港,尚有超过 60 公里的车程,并无铁路直达。

“最为经济的状态是铁路能够直达港口,但目前从东西湖到阳逻港这一段,尚需公路转运。”余昌飞直言,这无疑将增加物流企业的运输成本。

据记者了解,在相当长一段时间,铁路网络的建设规划隶属于原铁道部管理。而长江航运建设则属于交通部管辖。“由于从体制上分属两个不同部门管理,因此在规划上难免缺乏统筹考虑。”一熟悉港口建设的业内人士直言,随着原铁道部裁撤,新组建的国家铁路局划归交通部统一管理,未来将有利于“铁水联运”的统筹规划。

在现实层面,这绝非一蹴而就。据记者实地调查了解,目前的阳逻地区已经发展成武汉重要的工业基地,而临近阳逻港口附近也是人口稠密的居民区。“因此,从后期建设上,无论是规划还是拆迁,均存在较大阻力。”前述熟悉港口建设的业内人士坦言,“补课式”的建设可谓知易行难。

其二,武汉下游至安庆一段,目前航道水深仅达 4.5 米。这样的航道条件只能保证 5000 吨级的货轮常年通航。“从航运市场规律看,以万吨级货轮作为承载单位最为经济。”余昌飞直言,目前受制于下游的航道条件,从武汉出海的远洋货轮,需要到上海的洋山港或外高桥转运,这也将增加航运企业的物流成本。

湖北方面已经呼吁多年,希望能将武汉至安庆段的航道水深由目前的 4.5 米提升至 6 米,但截至目前,交通部尚未对此立项。

11 月 5 日,湖北省副省长许克振亲临武汉新港管委会调研,许克振表示长江经济带已上升为国家战略,国务院出台的长江经济带发展指导意见也正式提出建设武汉长江中游航运中心,湖北在中国经济新常态下迎来了难得的发展机遇。湖北上下一定要有强烈的责任感、使命感和紧迫感,抓住历史机遇,利用长江资源,降低实体经济物流成本,重塑湖北九省通衢新优势。

但在陶德馨看来,武汉建设中游航运中心的背后,面临多重复杂的挑战:“很多问题的解决,并不取决于武汉乃至湖北本身。”

河南发布 8 万亿先进制造业大省行动计划

严洲 报道

12 月 2 日,河南省政府发布《先进制造业大省建设行动计划》(以下简称《行动计划》),提出到 2017 年全省规模以上制造业主营业务收入超过八万亿元,高成长性制造业和战略性新兴产业对制造业增长贡献率达 70%左右。

目前,河南规模以上制造业主营业务收入超过 5 万亿元,居全国第 5 位,已经成为重要的制造业大省。

《行动计划》明确了河南省建设先进制造业大省基本思路,即以产业集聚区为载体,以

培育“百千万”亿级优势产业集群为抓手,以承接转移、创新驱动、产业融合、集群发展、改革重组为主要途径,大力实施高成长性制造业发展、战略性新兴产业培育和传统支柱产业转型三大工程,聚焦重点方向,实施重大专项,以发展优势产业为主导推进产业结构优化升级,构建集聚度高、竞争力强、带动力强、吸纳就业能力强、资源环境友好的现代工业体系。

产业方面,重点推动智能手机发展、智能成套装备发展、整车制造基地建设、冷链食品制造发展、家电发展、品牌服装服饰发展等 23

个专项、1700 个左右亿元以上项目建设,依托省辖市、县(市、区)培育形成 15 个千亿元主导产业集群和 70 个百亿元特色产业集群,力争主营业务收入年均增速高于制造业 3 个百分点以上。

以生物医药、节能环保、新材料、新能源等产业为代表的战略性新兴产业培育工程,重点推进生物技术药物提升发展、节能环保技术装备和产品发展、新型合金材料、风电发展等 12 个专项、450 个左右亿元以上项目建设,培育形成 5 个 500 亿级主导产业集群和 13 个百亿级特色产业集群。

以冶金、建材、化学和轻工等产业为代表的传统支柱产业转型工程,以培育新优势、增强竞争力为主导,加快对产品结构进行改造升级,带动存量结构调整,重点实施铝工业提升发展、水泥产业改造提升、甲醇下游深加工、造纸改造升级等 9 个专项、450 个左右亿元以上产品结构调整和技术改造项目,培育形成 6 个千亿元产业基地,主要行业工艺技术、节能减排和综合利用达到全国先进水平。

《行动计划》还列出以下目标:到 2017 年,全省形成装备制造和食品 2 个万亿级产业集群,战略性新兴产业集群规模超过 1 万

亿元,省辖市形成 20 个以上千亿级主导产业集群,县域形成 100 个百亿级特色产业集群;主要行业技术创新能力达到国内先进水平,高新技术产业比重超过 35%,省级以上企业研发中心超过 1500 家;产业集聚区制造业占全省的比重超过 60%,其中高成长性制造业比重达到 55%以上,主营业务收入超过 1000 亿元、500 亿元和 100 亿元的产业集聚区分别达到 5 个、20 个和 150 个;主营业务收入超百亿元的制造业企业超过 50 家,其中超千亿元的达到 3 家以上,骨干企业引领带动能力进一步增强。