

# 8 行业调查 Industry Surveys

## 全国楼市剧烈分化 北上广难以复制深圳式暴涨

■ 张晓玲 郑凯婷 报道

深圳房价在 3.30 新政后“独领风骚”，而同为一线城市，北上广的开发商操盘者们似乎只有羡慕的份儿。

曾经多年领涨的北京楼市今年也未见大涨。诸多房地产业内分析人士认为，深圳此轮房价暴涨的一系列因素，其他城市并不具备。

“接下来北上广也会涨，包括一些热点的二线城市，但三四线不可能了。”中原地产首席分析师张大伟说。

伴随中国经济进入新常态，区域和城市之间的功能定位、产业生态、人群聚集正在重新组合；2014 年至今，全国楼市的分化已经愈演愈烈。即使 9.30、3.30 新政，降准降息轮番出台，也未能挽救三四线城市楼市的衰落。

对于那些全国性布局的房企来说，区域愈发不均衡。一边是深圳房价大涨坐享收益，一边是在东北等地区泥足深陷。分化带来的经营风险正在加大，也将考验房企的盈利能力。

### 北上广追随深圳？

3.30 新政对楼市的刺激，首先表现在一二线城市的成交量上。

中原地产研究中心统计数据显示，5 月全国主要的 54 城市合计住宅签约套数为 26.199 万套，环比上月的 24.17 万套上涨幅度达到了 8.4%，而同比涨幅更是高达 20.1%。

其中一线城市 2015 年前 5 月签约 17.11 万套，同比涨幅达到了 41%，二线城市合计签约 70.66 万套，同比涨幅为 13.4%，三线城市签约 16.9 万套，基本持平。四线城市成交量有轻微下调。

3.30 新政导致的成交量，逐渐开始体现到签约上。从整体签约看，一线城市涨幅最明显。美联物业研究中心统计显示，5 月份四大一线城市仅北京一、二手住宅成交环比现小幅下跌，其他各城市均继续上涨，其中深圳表现优异，一、二手涨幅均居各城市之首，二手住宅月度成交高达 13378 套。



高成交之后往往便是价格的上扬。但张大伟认为，深圳不会成为北上广的示范。他表示，深圳能迅速复苏有几个原因：深圳的城市人口结构比较年轻，一些购买力也有所出仓；深圳自身一些限外政策的松绑和微调，对当地需求的增加也起到了一定作用；深圳新增土地供给是北上广深中最少的，各方就有了上涨的预期，其中开发商对楼价的判断也有一定的影响。

中联链家二手房研究院总经理肖小平也认为，相对深圳来说，北上广的供求矛盾比较小，供求的不平衡是深圳房价大涨的根本原因。

事实上，相比北上广千万平米级的数量，深圳的绝对库存值最小。截至今年 2 月底，上海商品住宅市场可售面积为 1297.16 万平方米，去化周期为 14.3 个月；广州可售面积为 990.34 万平方米，去化周期为 13.1 个月；北京住宅（含保障性住房）可售面积为 1034.27 万平方米，去化周期为 10.4 个月。

张大伟表示，深圳是由于多种特殊原因

聚集在一起而产生的房价疯涨的现象，其他一线城市上涨现象仍在发生，但幅度不会像深圳这么大，更不太可能会像深圳这样。

肖小平则从购房心理上寻求原因，她认为深圳人的购房动机比较不一样，“他们不怕折腾，为了积累财富他们愿意博一把、承担风险。”她说，这种精神更是体现在了自住需求的购房人群里，加之 3.30 新政点燃了这种博一把的心态，而这也是其他三个一线城市所没有的。

“除非北上广都放开限购，可能就会出现类似深圳的房价热，否则像深圳这么疯狂是不太可能的”，肖小平说。

### 全国楼市分化加剧

张大伟指出，2015 年来，全国主要城市楼市的特点是：成交复苏，一二线明显上涨，分化严重。

张大伟认为，购房者对购房行为的决策除了居住需求外，最主要的是对房价的预期。

而在这么多年房地产发展的过程中，影响房地产价格的主要是经济调控政策，其中影响力最大的是信贷政策，信贷额度及利率水平可以说是房地产市场的风向标。

3.30 新政正是从信贷方面着力，释放了二套房需求。由于后续房地产刺激政策还会有多种可能性，包括降准降息继续在二季度都有出现的可能性，购房者入市的积极性的确在提高。

但这种刺激基本只会出现在一二线城市。就“红五月”房价表现来看，同策咨询研究部总监张宏伟表示，部分城市尤其是一线城市、部分基本面良好的二线城市去库存压力减轻，房价开始领涨，比如深圳、北京等一线城市，以及此前一直处于下跌的杭州、温州，房价也开始出现小幅上涨的态势。

总体来看，目前除了深圳，全国大多数城市房价仍然没有明显上涨现象，或者仍然处于同比或环比小幅下跌状态，说明大多数城市仍然处于去库存阶段，仍然没有明显复苏和好转。

同策咨询研究部预计，到了下半年，当前库存去化周期在 15–20 个月之间的城市，比如重庆、杭州、武汉、福州等，库存去化周期将回落至 15 个月以下，去库存的压力将进一步减轻，短期市场基本面将回归合理。

但其他供地量偏大与库存量偏大、库存去化周期在 20 个月以上的城市则仍然面临去库存的压力，比如西安、青岛、天津、沈阳、呼和浩特等二线城市，舟山、保定、东营、临沂、运城、莆田、南平、江阴、徐州等大部分三四线城市，这些城市房价则难以有上涨压力，甚至可能仍然要坚持“以价换量”去库存。

“市场越差，地方救市的政策出台会越频繁。”张大伟说，目前各地都在最近开始调整公积金额度，主要原因都是为了救市，从目前市场看，公积金政策是地方政府能够调整的最直接的购房工具，而且公积金的利率相当于商业贷款利率的 68 折，对于市场有直接的刺激影响。

但从库存、人口流入看，刺激政策对一二线影响相对较大，而三四线楼市整体降温的

趋势依然难以改变。

### 大型房企看多一二线

由于市场的分化，开发商普遍看好一二线后市，加大了对一二线城市土地的争抢。

进入 2015 年，包括保利、碧桂园、富力等在内的大型房企，均表示要全面回归一二线发展。保利地产认为，以省会城市为主的二线中心城市，由于其经济发展动力和人口吸聚能力强劲，将成为未来最具活力的房地产市场。保利今年将全面回归一二线发展，辅以少量三四线项目。

与此同时，一线城市的土地供应却在减少。以北京为例，2015 年前 5 个月北京仅新增土地供应 26 宗，创造了自 2009 年以来近 7 年的同期新低。

中原地产研究部统计数据显示，一线城市 5 月整体土地市场成交萎缩，合计签约 30 宗土地中，只有 10 宗为住宅用地，除北京、广州外，其他均为上海的保障房土地。合计签约土地仅 72.39 亿，这将是 2014 年来首次出现单月一线 4 个城市合计土地出让金不足百亿的月份。而且从未来预期看，北京、上海等城市，待售土地并不多，特别是北京，目前挂牌的只有 8 宗土地，处于历史最低规模。

6 月来，上海、苏州推出多幅土地，多家房企争抢。6 月首周，20 大标杆房企中多家积极进入土地市场。万科购地 19.2 亿，华润购地 108.45 亿，另外绿地、万达等企业也均在土地市场有所斩获。

此外，包括北京、上海、广州等在内的 14 个城市的开发边界划定工作将于今年完成，开发边界将作为城市发展的刚性约定，不得超越界限盲目扩张。这也导致一二线土地出现供应紧张局面，房企更加积极争抢。

“地王频繁出现，体现了房企对一二线市场的看多情绪。”张大伟说，标杆房企依然热衷一二线避险，对三四线市场谨慎进入。一二线城市虽然也处于调整中，但需求基础依然庞大，从 2014 年四季度以来的市场看，一二线城市快速复苏，房价易涨难跌。

## 光伏产业再迎重磅利好：三部委发文力挺

■ 张伟贤 报道

光伏产业再迎重磅利好。

6 月 9 日，工业和信息化部与国家能源局、国家认监委联合印发《关于促进先进光伏技术产品应用和产业升级的意见》(以下简称《意见》)，力挺光伏产业发展。

《意见》共 8 条，从市场引导、产品准入标准、财政支持、产品检测等方面提出具体意见和执行标准，促进先进光伏技术产品应用和产业升级。

### 三部委力挺

《意见》通过采取综合性政策措施，支持先进光伏技术产品扩大应用市场，深入加强光伏行业管理，推动我国光伏产业健康持续发展。包括发挥市场对技术进步의 引导作用、严格执行光伏产品市场准入标准、实施“领跑者”计划、发挥财政资金和政府采购支持光伏发电技术进步的作用、加强光伏产品检测认证、加强工程产品质量管理、加强技术监测和监督以及完善光伏发电运行信息监测体系。

《意见》还指出，我国光伏技术进步明显加快，市场规模迅速扩大，为光伏产业发展提供了有力的市场支撑。与此同时，也出现了部分落后产能不能及时退出市场、先进技术产品无法进入市场、光伏产业整体技术升级缓慢、光伏发电工程质量存在隐患等问题。

而本次《意见》的出台，旨在促进先进光伏技术产品应用和产业升级，加强光伏产品和工程质量的管理。

“《意见》对目前我国光伏产业的优劣势认识深刻，为我国光伏产业转型升级指明了方向。”一位资深光伏行业研究人士对记者表示，“淘汰落后产能，提高光伏产业门槛特别是技术门槛，让光伏产业建立技术优势，是我国光伏升级的必由之路。”

事实上，本次《意见》的出台，对光伏产品的准入标准提出了更高要求。

其中，《意见》指出要严格执行光伏产品市场准入标准，光伏发电项目新采购的光伏组件应满足工业和信息化部《光伏制造行业规范条件》（2015 年本）相关产品技术指标要求，如多晶硅电池组件和单晶硅电池组件的光电转换效率分别不低于 15.5%和 16%、高倍聚光光伏组件光电转换效率不低于 28%。

为进一步提高相关企业建立技术优势的意识，《意见》还指出要实施“领跑者”计划，国家能源局每年安排专门的市场规模实施“领跑者”计划，要求项目采用先进技术产品。据悉，“领跑者”先进技术产品要求更高，如多晶硅电池组件和单晶硅电池组件的光电转换效率分别达到 16.5%和 17%以上。

在财政资金支持方面也向高技术产品倾斜，指出发挥财政资金和政府采购支持光伏发电技术进步的作用；国家支持的解决无电人口用电、偏远地区缺电问题和光伏扶贫等公益性项目、国家援外项目、国家和各级能源主管部门组织实施的各类光伏发电应用示范项目等等安装的光伏发电项目，优先采用“领跑者”先进技术产品。

此外，《意见》还对文件中涉及的主要技术指标以附件的形式予以说明，为相关企业提供指导。

### 光伏产业加速复苏

光伏产业作为我国重要的新能源产业之一，近年来却遭遇产能过剩、技术相对落后等问题。此外，相关光伏产品价格也处在长期的下跌通道中。

“以多晶硅价格为例。目前市场上多晶硅均价 15.69 美元/千克，而在 2009 年的时候，多晶硅的价格曾达 400 美元/千克以上。”前述研究人士表示，“除了多晶硅，其他主要的光伏产品价格比五六年前下跌了 80%甚至 90%以上。”

产品价格飞速直下，很多大规模生产上游原材料的企业，都栽了一个大跟头。不过，在经历了长期的价格下跌之后，近期部分光伏产品价格出现了反弹。

数据显示，最新 156mm 多晶电池片均价 1.264 美元/片，环比上涨 0.96%，出现企稳势头。“部分产品在经历了长期的下跌后，受到季节性的供需影响，可能会出现一定程度的反弹，但长期的下跌趋势不改。”上述人士表示，“不过现在很多光伏企业不再单纯的生产上游的多晶硅等产品，光伏产品价格的下跌幅倒促企业改进技术、完善产业链，对整个光伏产业其实是促进作用。”

随着《意见》的发布，长期低迷的光伏产业将迎来加速复苏。正是嗅到了光伏产业蕴含的机会，已经有公司筹划转型。

6 月 6 日，山东高速发布公告称，公司拟联合山东高速服务区管理有限公司、英利能源(北京)有限公司设立光伏新能源公司，投资高速公路沿线光伏发电项目，合资公司注册资本 1 亿元，其中，山东高速现金出资 2500 万元。

不过，今年以来光伏产业二级市场表现并不算出色。Wind 数据显示，截至 6 月 10 日，申万光伏设备行业个股平均涨幅为 112.6%，而同期全部 A 股的平均涨幅为 144.01%，创业板个股的平均涨幅更达到 213.57%。

业内人士表示，在国家政策的呵护下，作为新兴产业的光伏产业必将迎来加速发展，相关公司二级市场股票也将迎来补涨。

## 汽车业迎来拐点 零部件商机乍现

■ 杨海艳 报道

“中国汽车产业增长进入拐点期，汽车行业增速将持续低于 3%，甚至可能出现零增长和负增长，而且这种状态将很可能持续相当长一段时期。”6 月 9 日，东风汽车公司副总经理刘卫东在第六届全球汽车论坛上作出上述判断。

随着 5 月车市销量的出炉，虽然业内人士已经普遍认识到，汽车业此前 10%甚至 20%的高增长已经成为明日黄花。有观点认为，未来 5 年对整个汽车行业来说应该是较为“艰难”的 5 年。车企不仅要应对车市降速降档带来的产销矛盾和竞争压力，还将面临整个产业发展中智能化和互联网化带来的升级挑战。

然而，与整车企业相比，零部件企业似乎并不认为当下的局势不容乐观。大陆集团中国区总裁兼首席执行官康睿凡博士认为：“中国的车市只是进入了一个正常化的新常态，不过，即便是在这一背景下，大陆集团未来在中国的业绩依然能以高于市场平均增速的步伐前进。”而法雷奥集团首席执行官雅克·阿申布瓦此前在接受记者采访时更是坚定地表示，“未来法雷奥在中国市场的业绩每四年都将翻一番”。

“市场对量的需求在放缓，但对质的要求在提升。”康睿凡道出了跨国零部件企业乐观的最根本真相。行业竞争的白热化让越来越多的自主车企更迫切地希望和跨国零部件企业牵手，而产业的升级又为零部件企业能将具有更高附加值的产品获得更大面积的应用。两大利好叠加，整体行业的拐点，恰好为零部件企业带来更多的机遇。

### 高端零部件受追捧

“最悲观的预测认为，2015 年中国汽车总产能将达到 4000 万辆，产能利用率只有 80%。其中自主品牌整体产能利用率尤其不容乐观，据有关报告，在抽样调查的 19 家自主品牌中，有 15 家企业产能利用率低于 50%。”刘卫东在车市新常态到来的当下为自主品牌未来的发展敲响“警钟”。

在本次论坛上，北汽集团董事长徐和谊甚至大胆估计：“到 2020 年，将会有 20%甚至超过 30%的车企在新一轮的竞争中出局，技术进步慢、创新能力差的企业将会被淘汰。”

从今年前 5 月的数据看，虽然自主品牌市场销量和份额都在同比上升，但业界一直的看法是，虽然在此轮的竞争中，自主品牌凭借在 SUV 领域的深耕细作暂时取得不错的成绩，但从长远来看，无论是在自主研发还是在品质提升上，自主品牌依然有很长的路要走，自主车企头上高悬的达摩克利斯之剑依然存在。



因此，从某种意义上说，当汽车业兼并重组已经成为必然，淘汰加速给自主品牌带来的压力远超合资品牌。在此背景下，越来越多的自主品牌开始更加倾向于与跨国零部件企业进行合作，希望在提升产品品质的同时进一步提升品牌。“我们也看到，现在越来越多的自主品牌采用了我们的产品来作为卖点宣传。”法雷奥中国总裁毕诺在论坛上坦言。

“确实，近些年来，越来越多的自主品牌选择与跨国零部件企业去合作。这其中主要是由于跨国零部件企业的产品品质和性能在一定程度上超越合资品牌，而另一方面，在跨国零部件厂商作为配套上，也可以提升我们自己的品牌形象。因为现在的很多零部件企业在市场上都有不错的口碑。”一家自主品牌的内部人士告诉记者。

由此可以预见的是，随着市场竞争的加速以及自主品牌自我提升诉求的增长，自主品牌未来将会向零部件企业贡献越来越多的市场订单。“因为从目前来看，无论是眼下炒得很热的智能驾驶概念，还是节能减排技术，更多的核心技术都掌握在跨国零部件手中。”上述自主品牌人士如是表示。

### 为 5~10 年后布局

“自主品牌既要提升品质，又要做到最大化的性价比，因此，在成本控制上，会面临比合资品牌更高的要求。由此我们也希望零部件企业通过研发、生产和管理的本土化，以及平台化的生产，来不断降低成本。”长安汽车总裁助理、采购部部长李新强在论坛上对零部件企业提出了新的需求。

越来越多的零部件企业也意识到本土化对于其在中国市场上的长远发展的重要性。“作为供应商，我们的投资都会跟着客户

的需求去进行。”德尔福中国区总裁杨晓明表示。因此，当车企在中西部掀起新一轮的投资热潮时，零部件企业也尾随其后，开始了新一轮的布局。

6 月 9 日，大陆集团宣布与华域汽车共同投资 6 亿元人民币，在重庆建立华域大陆汽车制动系统(重庆)有限公司，新厂在 2016 年投产后，将主要生产电子驻车制动系统。而就在此前不久，法雷奥在深圳宣布其深圳二期工厂的落成，随着新工厂的落成，法雷奥不仅进一步扩充了在深圳的产能，还将同期建成“汽车动力总成系统电子产品全球研发中心”，这将为法雷奥向中国进一步引入全球领先的节能减排技术产品，提供更多的本土化技术和匹配支持。

虽然中国的汽车市场正在步入低速增长长期，但对于零部件企业来说，机会的大门才刚刚打开。

“中国汽车工业正处于最好的时代。”中国国际贸易促进委员会汽车行业分会会长王侠认为。之所以有此论调，在他看来，中国依然是全球最大汽车市场，而且汽车兼具科技和时尚产品的双重属性，发展潜力值得重新评估。另一方面，新能源、智能互联网的崛起能让汽车产业重回朝阳产业地位。

或许正是如此，虽然在广大的三四线城市，不少消费者尚未能拥有自己的第一辆车。但据大透透露，在他们此前针对智能驾驶发起的一项调查中，有 30%的中国消费者对这项新的技术表示了认可和热情。

80、90 后年轻消费者的崛起使得中国消费者更愿意为新的技术“买单”。因此，在中国市场，包括大陆、法雷奥等在内的跨国零部件企业，已经不仅将目光着眼于当下市场，而是希望致力于更为前瞻的技术，“以适应未来 5 年甚至 10 年的市场需求”。