

房企进入深度调整期

房地产周评

上市房地产企业陆续发布的2021年中期业绩报告,是了解房地产行业发展状况的重要窗口。通过上市房企半年报可以看出,“房住不炒”的大背景下,房地产企业进入深度调整期。众多房企正通过精耕细作和拓展布局谋求更多发展机遇。

增收少增利成为今年上半年房地产企业经营情况的真实写照。如碧桂园、保利、融创营业收入增幅均达20%以上,万科增长14.2%。而净利润却增减不一,且增幅不大。头部企业万科净利润同比下降11.68%,为12年来首次出现半年净利润下降。融创净利润同比增长9.4%,碧桂园净利润同比仅增2.3%,保利地产则同比仅增1.72%。其实,增收少增利的情况并不是今年才发生,随着近年来房地产调控持续发力,推进房地产长效机制建设,房企也随之迎来发展换挡期,正逐步告别过去粗放和高利润的发展阶段。面临深度调整的房企,规模和速度不应再是唯目标。

众多房企中期报告显示,政策助推下,经营安全正成为追求重要目标。高融资、高负债、高杠杆是过去相当长时间以来房企重

对于房企而言,只有不断提升软实力,推进企业数字化转型,向管理要效益,为市场提供更好的设计、具有更好居住体验、更过硬质量的住宅,方能在竞争中突出重围。

要特征。房地产金融调控下,房企“三高”显著改善,降负债、降杠杆取得积极成效。

上半年,对房企影响较大的政策之一是重点房地产企业资金监测和融资管理的“三线四档”规则。“三道红线”是指剔除预收款后的资产负债率大于70%、净负债率大于100%、现金短债比小于1倍。按照踩线情况,房企被分为“红、橙、黄、绿”四档。每降一档,有息负债规模增速上限增加5%,即使是处于绿档的房企,有息负债率增幅也不得超过15%。“踩线”数量越多,房地产企业面临的降杠杆压力将越大。一时间,“降档”成为房企头等大事。“三线四档”规则自去年8月份推出,实施已超过1年。当前,重点房企三项核心经营财务指标明显改善,负债规模稳步下降,经营融资行为更加审慎自律,整体经营趋于稳健。

今年以来,央行对银行业金融机构设置

的房地产贷款集中度管理制度,是另一项对房企影响颇深的金融调控举措。此举使银行一定程度上压缩了投向房地产企业的贷款规模,在给房企去杠杆方面,与“三线四档”规则形成政策合力。

应该看到,努力降负债、降杠杆的过程中,一些房企在短期内可能出现阵痛。然而“三高”模式始终如走在钢丝绳上,一旦出现经营问题则是牵一发而动全身,可能引发企业经营危机甚至系统性金融风险。从长远来看,房企应在“三线四档”规则引导下,通过降负债、降杠杆让亮起黄灯、橙灯、红灯的指标变绿。这有利于纠正一些房企盲目扩张的经营行为,增强自身抗风险能力。更应明确,调控使企业发展风险逐步降低,有利于整个行业的健康发展,行稳致远。

规模速度为导向的发展思路难以维系,房企将向何处去?

上半年开始实施的土地出让“两集中”规则,也是涉及房企经营的一项十分重要的规则转变。从过去的不定期土地出让,到今年以来集中发布土地出让规划,集中组织出让,土地集中出让会带来后期新建商品住宅集中入市,激烈的市场竞争要求房企以高质量产品换取竞争力。

高质量产品的呈现需苦练内功。对于房企而言,只有不断提升软实力,推进企业数字化转型,向管理要效益,为市场提供更好的设计、具有更好居住体验、更过硬质量的住宅,方能在竞争中突出重围。同时,紧盯国家未来发展规划,房企可在城市更新、老旧小区改造、住房租赁、物业管理、社区养老等方面赢得更多发展机遇。

多元化布局也是企业应对行业变化的重要举措。如碧桂园中报提及了对机器人产业、智能建造、现代农业布局的进展。万科的业务已延伸至长租公寓、商业、物流仓储等。保利则在品牌酒店、购物中心、旅游度假等领域已有布局。只不过,多元化的广泛布局与传统专业的专注经营,到底哪个更能带来企业利润的提升,尚需时间检验。

元舒



近日,从交通运输部上海打捞局传来好消息,我国成功完成首次500米饱和潜水陆基载人实验。艰辛攻关7年,中国终于成为仅有的几个具备500米饱和潜水深度级别的国家之一。

饱和潜水是一种使潜水员可以直接暴露在高压环境下,实现长时间、大深度工作的潜水作业方式,与机械作业相比具有不可替代的灵活性和实用性,也是人类向海洋空间和生理极限挑战的前沿技术。

“饱和潜水是目前世界上潜水技术发展最高成果,与载人飞船发射升空都是国家综合实力的体现。”交通运输部上海打捞局深潜中心主任、我国500米饱和潜水首次陆基载人实验项目负责人黄行介绍说,饱和潜水形成的是我国深水空间的灵巧力,即国家深水复杂作业能力。和航天员出舱一样,用于完成国家战略空间中机器人或者机械臂无法胜任的复杂作业任务,形成极限环境的终极处置能力。在人工智能取得突破性进展前,人是最灵活、最直观的操作者,饱和潜水技术使潜水员得以长时间潜到作业现场完成任务。

交通运输部救助打捞局局长王雷介绍,饱和潜水技术的发展有力提升了我国深水作业的能力,如在“桑吉”轮深水抽油应急处置、香港输气管线应急抢修等重大抢险打捞任务中,充分展现了饱和潜水作为深水复杂作业技术的作用。

2006年,我国实现饱和潜水零的突破,下潜深度103.5米,2013年下潜深度增至198米,2014年用饱和潜水作业方式创造了313.5米的国家饱和潜水纪录。可从300米至500米用了整整7年时间。

5月22日,此次500米饱和潜水陆基载人实验开始实施。交通运输部上海打捞局的9名饱和潜水员进舱实验。5月27日舱内加压至500米,9名饱和潜水员在51个大气压的高压环境下,一共停留了176个小时,开展完成了各项模拟出潜钟巡回实验项目,其中6月3日潜水钟加压至502米,突破了500米深度的大关。6月25日,9名饱和潜水员安全减压返回常压、走出舱门。

“出舱之后,参试潜水员又集中进行了三周的生理监测和系统全面的体检。最新报告显示,潜水员各项生理心理指标健康稳定,符合实验预期目标。下一步,在此次实验的基础上,我们将择机进行500米饱和潜水海试作业。”王雷表示。

黄行指出,伴随着我国深水战略的稳步实施,“深海复杂作业能力”必将成为我国深海开发不可或缺的关键技术。在深海油气领域、深海新能源领域、深海资源勘探开发领域将发挥关键性作用,并逐渐形成技术密集、资金密集的高端产业。

未来5年,中国救助将基本建成全方位覆盖、全天候运行、江海兼备、处置高效的现代化专业救助体系,应急救援抢险打捞效率和处置效果达到世界先进水平。

本报记者

齐慧

创新驱动“氢”车上路

本报记者 刘瑾

产业聚焦

近日,京津冀、上海、广东申报的燃料电池汽车示范城市群获五部门联合批准。如果在示范期内达成目标,示范城市群最多可以拿到氢燃料电池汽车推广应用和氢能供应的18.7亿元奖励。

“真金白银”的财政奖励,将助推氢能产业发展进入快车道,但要让产业生态发展到成熟阶段并非易事,从技术研发、产品落地再到产业化,氢燃料电池汽车仍有很长一段路要走。

绿氢从源头抓起

氢能作为公认的清洁能源载体,已经成为全球能源革命技术的重要方向。

欧洲提出能源转型,2025年到2030年,欧洲水电解制氢装机容量将达到40GW,氢生产达到1000万吨,到2030年,氢将大规模应用于难以脱碳的行业。日本从2002年开始,由国家补贴推动氢燃料电池产、学、研、用联动,目前处于全球引领的态势。

在我国,随着国家政策鼓励和企业的积极参与,氢能产业也从产业化初期向快速发展期过渡。目前国内燃料电池汽车的应用场景不断拓展,氢燃料电池汽车在中国的销量从2015年的10辆增长到2020年的7000多辆。全国氢能标准化技术委员会主任马林聪在2021嘉兴氢能产业发展高峰论坛上表示,各地都很重视氢能,京津冀、长三角、珠三角地区都在布局氢能。

近日,北京宣布到2023年底将在公路上拥有3000辆氢气和建造37个氢气加气站的目标。上海市把氢能列为“十四五”六大产业发展重点之一。

值得注意的是,氢能虽然是一种非常清洁的能源,但由于氢能属于“二次能源”,其制造过程也可能产生大量碳排放。根据氢气制取技术的不同,目前市面上的氢能按制取分为三类:零碳制取的“绿氢”、低碳制取的“蓝氢”以及高碳制取的“灰氢”。

“从我国氢能产业来看,蓬勃兴起,但是良莠不齐。”国际欧亚科学院院士、中国城市科学研究会理事长仇保兴介绍,我国80%的氢气是从天然气转化来的“灰氢”。“灰氢”用来做交通的燃料,实际上比直接用柴油、汽油的排放量还大。

“绿氢”是氢能利用的理想形态,但受到目前技术及制造成本的限制,绿氢实现大规模应用还需要时间。中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟表示,如何打通可再生能源和氢能之间的技术堵点、政策堵点,让氢能更加绿色,从而使氢能从一开始就是绿色能源,是需要各种技术路线和产业化路线当中加快速度的一件要事。

靠技术降低成本

作为氢能产业最重要的落地方式,业内普遍认为,燃料电池汽车是当下的市场风口,也是推动整个氢能产业发展的重要力量。然而,尽管氢能具备清洁性、可持续性的优势,但近两年来,全球汽车企业在氢能汽车研发上也出现了明显分歧。

2020年4月,奔驰汽车的母公司——德国戴姆勒集团正式宣布,停止乘用车氢燃料



这是位于宁夏宁东能源化工基地的宝廷氢能管理中心。

新华社记者 苏醒摄

电池的研发计划。此后,德国大众、美国通用、日本本田、中国上汽陆续宣布放弃研发氢燃料电池。

技术壁垒高,成本高、安全隐患较大等问题,是氢燃料车推广的主要阻碍。目前,燃料电池发动机价格居高不下,导致一辆燃料电池车的售价是燃油车的2倍到3倍,锂离子电池车的1.5倍到2倍。此外,加氢站建设费用比较高,每个加氢站需要1200万元到1500万元左右,而且在加氢站加氢的费用也较高。

张永伟告诉记者,氢产业要通过氢能全链条的创新和降成本,用最短的时间让氢能成为一个低价的能源。中国的锂电池产业用了不到10年时间,电池成本降低15倍,从而使得电动汽车无论是在购买成本还是在使用成本上,基本具备了可以与传统燃油车竞争的性价比。

“燃料电池汽车现在已经很难再享受到电动汽车发展初期的财政支持力度。”张永伟说,在这种情况下,会倒逼氢能产业和燃料电池产业加快降成本。如果迈不过高购买成本和高使用成本这两道关口,那么燃料电池的汽车无论是在现阶段的商用车领域,还是将来可能的乘用车领域,都很难实现规模化发展。降成本的关键是技术创新,因此,各个方面支持和关注的重点应该是那些有创新基因和创新精神的科技公司和产业力量。

上海大学理学院及可持续能源研究院院长张久俊表示,目前中国氢能产业集群初步形成,产业链也已基本形成,但还不完善。燃料电池有五大核心技术,一是催化,二是质子交换膜,三是膜电极,四是双极板,五是高压空气泵。国内有些能造出来,但很多车企不敢用,有些还需要依赖进口。国内要

攻关这五大核心技术,不断提高质量以及耐久性,实现产业化,降低成本。

用示范带动推广

在广东入选全国氢燃料电池汽车首批示范应用城市群之际,深圳市传来一个重大氢能产业综合示范项目落地的消息:9月3日,深圳“国际氢能产业示范港”合作项目正式签约。该项目的目标是要打造具有全球引领性的氢能综合应用示范港区。

打造氢能港口,深圳并非个例。放眼全国,氢能成为“风口”之际,建设氢能港口正成为一股潮流,多地已开始规划布局。上海的临港新片区港口氢能重卡示范运营将于2021年实现20辆上牌运营;天津滨海新区重点在天津港保税区、天津经济技术开发区、天津港区域打造氢能产业链。

我国港口柴油车比较集中,推广清洁的氢燃料电池汽车意义突出,也适合建设加氢站。同时,港口多为重化工地区,工业副产氢也比较丰富。正如中国工程院院士、国家新材料产业发展专家咨询委员会主任干勇所说,用氢燃料汽车来代替柴油车,如果这样走通了的话,在港口城市可以示范推进。此外,尽管燃料电池汽车的商业化运用还在探索之中,但已有车企积极布局。广汽推出首款面向示范运行的氢燃料电池乘用车,长城汽车也发布了氢能战略,并正式公

布了车规级氢动力解决方案——氢聆技术。造车新势力中也有燃料电池技术的簇拥者,爱驰汽车的甲醇重整制氢燃料电池项目建成后有望成为全国乃至全球最大的车用甲醇燃料电池动力系统制造基地,首款搭载甲醇氢燃料电池的产品计划在2022年投放市场。

从最近几个月工信部发布的《道路机动车辆生产企业及产品公告》来看,每批次公告中也有车企或车企参股公司作为燃料电池配套商出现,近期就有东风汽车、厦门金龙、武汉客车和一汽集团等车企现身。这种变化反映出车企并不甘心在燃料电池汽车时代仅仅作为代工工厂存在,它们已经开始将触角伸向上游技术环节。

隆众资讯氢能分析师高琳认为,业内将目前燃料电池汽车的发展进程比作10年前的锂电池汽车,当前需要加速示范城市的商业化运营和推广,在示范运营中发现问题、解决问题,加快燃料电池汽车走向普通消费者的进程。

本版编辑 周雷 吉亚娇 美编 王子莹



氢燃料电池汽车国内销量

从2015年的10辆
增长到2020年的7000多辆

北京宣布到2023年底

将在公路上拥有3000辆氢气汽车
建造37个氢气加气站的目标

上海市把氢能列为“十四五”六大
产业发展重点之一