

房地产周评

城市更新将成新的经济增长点

水

今年前三季度,全国水泥市场产能利用率明显降低。中国水泥协会预计,前三季度,水泥行业利润总额将同比下降约65%,行业销售利润率跌至不足2%的低位。不过,四季度水泥行业有望迎来量价齐升拐点。

国家统计局公布数据显示,今年前三季度,全国规模以上企业累计水泥产量为13.27亿吨,同比下降10.71%(按可比口径计算),创下自2010年以来同期最低值。结合中国水泥协会统计数据,数字水泥网总裁陈柏林分析,从季度走势来看,一季度水泥产量降幅最大,为3.37亿吨,同比下降16.2%;三季度次之,产量为4.77亿吨,同比下降12.1%;二季度作为传统旺季,水泥产量为5.13亿吨,但仍同比下降6.9%,延续了旺季不旺、淡季更淡的需求特征。

分区域来看,今年前三季度,全国六大区域水泥产量均较去年同期有较大下滑。其中,东北、华东、中南地区下滑幅度分别达到14%、12%和11%;华北地区下滑幅度最小,但降幅也要近8%。

“从水泥行业供给端来看,自今年年初起,尽管行业企业对需求整体疲软有所预见,主动加大错峰停窑限产力度,但由于水泥需求支撑显著不足,供给限产调控措施未能有效适应市场波动,行业库存虽较去年略有减少,仍维持在高位,难以维系市场供需平衡,致使企业运营压力沉重。”陈柏林介绍,就错峰停窑的效果来看,六大区域中东北地区表现尤为亮眼,通过不断延长错峰时间,有效适应了需求变化,确保自今年二季度以来水泥库存持续保持在低位运行,错峰限产策略成效突出。相比之下,其他区域水泥库存普遍维持在较高水平。值得关注的是,为迎接四季度旺季,进入三季度末,长江流域、西南、山东及河南等地区均加大了错峰停窑力度,使得库存开始呈现积极下降趋势。

今年前三季度,水泥价格呈现低位波动运行态势。标号42.5水泥平均市场价格为373元/吨,同比下降7.2%,为2018年以来最低水平。尽管月度价格环比呈现缓慢上升趋势,但除了东北地区水泥价格实现同比大幅增长外,其他区域平均价格均低于去年同期。此外,北部地区水泥价格明显高于南部地区。

在陈柏林看来,水泥价格低位波动的主要原因有三。第一,受房地产和基建影响,水泥需求萎缩严重,旺季不旺,供需矛盾扩大;第二,错峰生产对供给端调控力度依旧不足,无法维持稳定市场供需关系;第三,库存持续高位,市场压力加大,导致多数地区价格回升困难。

分析各区域水泥价格不难发现,价格同比增长或跌幅持续收窄的区域主要得益于企业加大错峰生产力度,限产力度大、库存低位、供需关系持续优化,方能采用以涨止跌策略。从总体来看,在需求下滑和产能过剩的背景下,北部地区因错峰生产执行较好,竞争适度,价格表现较好;南部地区尤其是长江沿线市场,因错峰生产执行不一,过度竞争导致价格持续走低。

在产品价格下跌的背景下,多数水泥企业收入和利润均同比大幅下滑。截至目前,8家水泥上市公司呈现亏损状态,13家公司净利润同比下降。“尽管前三季度业绩不佳,但后期水泥行业仍有望通过政策调整、市场需求改善等因素实现业绩回升。”陈柏林认为,在宏观经济环境逐步改善推动下,四季度水泥行业有望迎来量价齐升的积极转变。“这一趋势主要得益于国家层面加大了政策推动力度,出台了一系列增量政策措施,并加速发放专项债以缓解资金紧张状况,将有效提升下游工程项目的开工率,减缓水泥需求的下滑趋势。”

此外,鉴于前三季度水泥行业企业普遍面临严重亏损,企业对提高价格以改善盈利状况的诉求变得更为强烈。在供给方面,北部地区即将进入冬季错峰生产期,南部地区也将继续制定并优化错峰生产计划,将有助于改善市场供需关系,使得水泥价格在保持稳定的基础上适度上涨。

本版编辑 杨忠阳 吉亚娇 美 编 王子莹

本报记者

祝君壁

□ 本报记者 齐慧



城市更新是城镇化发展的必然过程,是转变城市发展方式、实现高质量发展的重要举措,也是加快构建房地产发展新模式的重要方向。我国城市发展已经进入增量建设和存量更新并重阶段,今后一个时期,城市更新任务将越来越重。城市更新行动在推进城市基础设施改造提升、改善民生、提升城市风貌的同时,将充分释放我国新型城镇化的巨大潜力,形成新的经济增长点。

城市更新蕴含巨大潜力,首先在于城市更新内容量大面广。城镇老旧小区改造是城市更新重要内容,需要解决好加装电梯、停车、充电设施等难题。同时,老旧街区、老旧厂区、城市历史文化保护传承等更新改造也将持续推进。地下综合管廊建设和老旧管线改造升级使城市更富韧性。以城市信息模型基础平台、城市运行管理服务平台为内容的城市智慧化建设提高城市精细化、科学化管

理水平。加强城市内涝治理有助于提升城市的防汛能力和安全韧性。此外,既有建筑更新改造、城市生态修复、城市功能完善等也都是城市更新重要内容。在实施城市更新行动过程中,国家将持续加大对城市更新项目的支持力度。以城市重要的“里子工程”地下管网建设改造为例,预计在未来5年需要改造的城市燃气、给排水、供热等各类管网总量近60万公里,投资总需求约4万亿元。2023年至2024年,中央预算内投资、增发国债资金和超长期特别国债资金共超过4700亿元,将城市燃气、给排水等地下管网改造和城镇老旧小区改造等城市更新项目作为重点支持内容。今后几年,城市更新仍将是政府投资的重点。在2025年1000亿元中央预算内投资计划和1000亿元“两重”(国家重大战略实施和重点领域安全能力建设)建设项目清单中,城市更新占有

一定比例,突出人口规模大、密度高的重点城市和中心城区,重点推动解决燃气管网老化、城市内涝、供水管网漏损等突出问题。中央预算内投资对城镇老旧小区改造、城中村改造、危旧住房改造等城市更新项目支持力度也将持续加大。老旧街区、老旧厂区改造等有一定收益的城市更新项目有望纳入地方政府专项债支持范围。挖掘城市更新蕴含的巨大市场潜力,可以积极吸引社会资本。城市更新项目投资额较大,单靠政府投资远远不够,必须建立多元化投入机制,加大力度吸引民间资本广泛参与。对市场化程度较高、经营属性较强的领域,可以完善投入机制、提高投入效率,充分发挥市场机制作用。对回报率适中、社会资本具有投资意愿的领域,也可充分发挥政府和社会资本合作新机制作用。未来有望形成政府引导、市场运作、全社会参与的可持续更新改造模式。

推进城市更新,房地产等企业大有作为。房地产行业适应从增量开发销售转向存量更新运营这一新发展阶段。已经有房地产企业积极投身城市更新,把城市更新作为企业转型升级的方向。除房企之外,拥有存量土地的企业、建筑企业、代建企业、物业服务企业、商业规划设计机构、地方城投平台、金融机构、资产管理运营公司等各类经营主体也可以在城市更新的广阔天地中寻找新发展机遇。

产业聚焦·物流业这样降成本①

多式联运促物流结构性降本

物流业是实体经济的“经络”,对于确保产业链供应链韧性与安全、提高经济运行效率、推动实体经济发展,具有重要意义。

党的二十届三中全会审议通过的《中共中央关于进一步全面深化改革、推进中国式现代化的决定》中,“物流”一词被多次提及,并明确提出要“完善流通体制,加快发展物联网,健全一体衔接的流通规则和标准,降低全社会物流成本”。

近年来,我国通过一系列改革创新措施,推动物流业降成本,取得一定成效。但随着工作持续推进,降本空间在压缩,政策释放的红利逐步减弱。推动物流业降成本要取得新突破,需从物流行业发展规律上入手,通过优化产业结构、提高流通效率、降低时间成本等来实现降本增效,进而推动行业高质量发展。其中,多式联运是重要突破口。

发展势头良好

日前,50车煤炭在泉州沙格港内沙格港港专用线上装车后编组成列,从施厝站经由兴泉、漳泉、漳龙铁路发往江西石门圩站,再通过支线铁路直通江西万年青水泥股份有限公司。

由于海铁联运的运输新模式价格优惠、运输服务有保障,万年青公司一次性订购了7.6万吨煤炭,通过货船运到泉州沙格港,再通过铁路直接运到水泥厂。

“现在我们日均要发50车煤炭,由于两端有专用线解决了‘最后一公里’问题,全程无需公路运输,不仅运费更低,运输效率也得到了提升。”该公司经理徐钢介绍。

水运+铁路,这是多式联运的一种典型方式。通过将不同的运输方式有机组合在一起,构成连续的、综合性的一体化货物运输,可以有效提升运输效率、降低物流成本。据交通运输部综合测算,现阶段我国多式联运量占全社会货运量比重每提高1个百分点,可降低全社会物流总费用约0.9个百分点,节约成本支出1000亿元左右。大多数多式联运线路运输费用低于公路直达运输费用,成本平均降低约30%。

作为主要交通运输方式,铁路和水运均有运量大、成本低、绿色低碳的特点。正因为如



此,铁水联运是各地在开展多式联运中优先发展的种类,为提高货物运输效率发挥了积极作用。

目前,国家多式联运示范工程已有116个。据中国集装箱行业协会对行业长期监测统计,从2016年到2023年,铁水联运量从274万标箱增长到1170万标箱,沿海港口铁水联运占比(窄口径)从2.9%提升到8%。我国铁路集装箱发运量从751万标箱增长到3323万标箱,集装箱运量占铁路装车数从8.4%提升到25.5%。

“多式联运已成为我国供应链体系的重要组成部分,成为物流业头号工程,也是物流产业升级创新发展的重要领域。”中国集装箱行业协会常务副会长李牧原说。

扩容存在堵点

多式联运好处多,但还存在不少堵点。

2022年,河南省南召好客来钙业公司接到一份来自山东兖州太阳纸业有限公司的大订单,月需3万吨左右镁钙粉。他们选择了汽车吨包的运输方式将货物发往山东。但是,由于汽运到货时间不均衡,到货后装卸车过程繁琐,收货方始终不太满意,订单眼看就要不保。

“铁路物流不但运量大、成本低,而且可以确保根据产量均衡到达,客户为什么不选择我们呢?”走访中,郑州物流中心南召营业部副经理闫保群意识到,这中间存在问题。

南召好客来钙业公司经理李小团解释说,企业在南召,不在南阳城区,当地车站无法装运集装箱。想要通过铁路运输,只能将货拉到南阳再走铁路,短途转运成本高。而且受货场作业条件限制,货物装车组织效率也不高,损耗大、成本高、运到时限不确定。

各种交通方式的衔接不顺畅会增加运输成本,影响企业采用多式联运的积极性。交通运输部规划研究院城市交通与现代物流研究所副所长甘家华介绍,目前,我国仍以单一运输方式物流园区区为主,规模化、专业化多式联运枢纽占比不足30%,设施集中布局、枢纽与生产布局衔接、功能综合配套等亟待加强。由于一体化衔接不足,导致中转换装环节成本占总成本超过三成。

同时,部门间、企业间多式联运信息互联互通机制不健全,铁路信息共享难,制约了多式联运“一单制”发展,影响交通物流效率。

此外,随着多式联运不断发展,服务规则、技术标准、法律法规等“软条件”制约日益凸显,成为阻碍多式联运发展的“硬隔离”。

多方合力破局

今年5月份,国家发展改革委等部门联合印发《关于做好2024年降成本重点工作的通知》,在调整优化运输结构方面,专门提到要大力发展多式联运,并支持引导多式联运

“一单制”和“一箱制”发展。

运输企业在努力。“在各个部门的协同下,利用大宗基建原料运价下浮政策,为好客来量身定制了差异化的运输方案。”郑州物流中心南召营业部经理李永华介绍,企业车队每天两趟定时往返于铁路货场和企业间,将空箱运进企业,将重箱运至铁路货场;营业部协调相应货位与车底,随到随卸,当天挂走,保证时效。

各方合作在加强。10月20日,一列满载电煤的货物列车从国铁太原局大同铁路物流中心马棚营业部红进塔站鼎峰专用线驶出。内蒙古飞硕能源有限公司与铁路部门签订砂石类货物海铁联运物流总包运输合作协议,对物流实施“菜单保供、日历装车、定向班轮”等各运输环节保障措施,确保企业原材料精准输送、均衡运输。预计该项目2024年运量100万吨以上,可降低港杂费、短驳费、装卸各环节成本500余万元。

“物流总包服务通过优化物流链条,提升物流效率,降低了物流总成本。”国铁太原局货运部副主任乔明亮说。今年4月,大同铁路物流中心与唐山港集团股份有限公司、上海国际港务(集团)龙吴分公司、煤炭分公司签订砂石类货物海铁联运物流总包运输合作协议,对物流实施“菜单保供、日历装车、定向班轮”等各运输环节保障措施,确保企业原材料精准输送、均衡运输。预计该项目2024年运量100万吨以上,可降低港杂费、短驳费、装卸各环节成本500余万元。

部门配合在显效。近日,在海关总署的支持下,国铁集团创新推出铁公联运出口全程物流产品,进一步优化物流组织和海关监管模式,实现全程物流一次承运、海关监管一单贯通,95306平台国际多式联运功能同步上线运行。国铁集团货运部负责人介绍,这种模式可以简化物流中间环节,减少货物短途倒运、仓储等费用支出,压缩运输和通关时间,降低全程物流成本。

交通运输部运输服务司负责人王绣春介绍,交通运输部将继续聚焦交通物流堵点和卡点,深入实施交通物流降本提质增效行动,持续优化“西煤东运”“北煤南运”“北粮南运”等多式联运系统。加快推动铁路专用线进港区、进园区、进厂区,大力推动大宗货物“散改集”,推动重点港口提升大宗散货铁路集港比例,推进铁路货运占比稳步提升。

2024创合汇长三角国际化发展高峰论坛在合肥召开

2024创合汇长三角国际化发展高峰论坛于9月21日在安徽省合肥市蜀山区召开。此次论坛由科大硅谷全球合伙人创合汇联合科大硅谷平台公司共同主办。

此次论坛围绕中国企业出海的新机遇、新挑战与新策略展开,汇聚政府、学术界、创业者及出海实践的杰出企业家代表,深入探讨出海趋势、经营战略、资本运作等议题。

会上,创合汇创始人、北京大学企业大数据研究中心常务理事邵钧博士分享了即将出版发布的《创合汇2024中国企业高质量出海研究报告》的核心观点。邵钧先生表示全球化战略已经成为科创企业的重要战略,是中国经济增长的内在诉求和产业升级的必经之路。当今时代是基于创新和产业链优势的新全球化时代。

此次论坛还特别设置了圆桌论坛环节,聚焦“供应链与出海支撑力”和“赋能服务力”2大核心议题。此次论坛的成功举办,不仅促进了跨界交流与合作,更为中国企业扬帆出海搭建了高效对接平台,为推动中国企业国际化发展注入了新的活力与智慧。

(数据来源:合肥创合汇科创服务有限公司)

·广告

中国农业银行揭阳分行 努力做好金融“五篇大文章”

近年来,中国农业银行揭阳分行坚持党建引领,发挥自身产品、渠道、服务等方面优势,以强有力金融支持助推揭阳高质量发展,金融服务实体经济、服务乡村振兴取得较好成效。截至2024年9月底,揭阳分行各项存款538亿元,各项贷款284亿元,存款、贷款总量及增量均居同业前列,存贷比53%。

聚焦关键领域,科技金融服务成效稳步提升。聚焦科技赋能,将金融支持科技企业作为推动实体经济高质量发展的重点举措,为专精特新企业发展保驾护航。截至2024年9月底,全行辖内专精特新企业合作企业106家,比年初增加17家;有贷户58家,比年初增加15家;贷款余额12.6亿元,较年初增加7.7亿元。

聚焦“双碳”目标,绿色金融信贷加速发展。积极向省行争取信贷政策和资源倾斜,聚焦“大产业、大平台、大项目、大环境”,不断加大做好绿色信贷投放。截至2024年9月底,全行农户贷款户数比年初增加2479户,贷款余额比年初增加7.04亿元,增幅28.4%;绿色信贷余额比年初增加10.6亿元,增幅36.7%。

聚焦薄弱环节,普惠金融发展全面提速。通过业务模式、产品体系、服务渠道等,不断推进普惠金融服务向“线上化、信用化、便利化”模式转变,有效带动全行普惠业务全面发展。

聚焦现实需求,养老金融服务成效显著提升。把握金融工作的政治性、人民性,围绕养老金融大文章,聚焦网点建设、社保卡“一卡通”应用、企业年金和职业年金及个人养老金等方面,积极助力多支柱养老金融体系建设。

聚焦乡村振兴,数字金融建设实现有效突破。发挥农业银行金融科技、系统平台等优势,积极搭建“SaaS云平台场景应用+惠农交通服务点+收款易+智能机具+智慧场景”等多渠道移动支付应用和便民服务体系,有效提升数字化乡村治理能力。(数据来源:中国农业银行揭阳分行) ·广告

滨州市技师学院

构建“三全育人”格局 提升立德树人效果

近年来,山东滨州市技师学院坚持立德树人根本任务,全面统筹办学治校各领域、教育教学各环节、人才培养各方面,立足“两区联动 双轮驱动”新发展格局,构建“三全育人”格局,使教育教学更有温度、思想引领更有力度、立德树人更有效。

抓好全员育人 形成立德树人教育合力

配备配强班主任队伍,从立德、技能、生活、就业多个维度对学生提供指导与帮助。强化思政课程教师队伍,积极探索推进专业学习与素质涵养融合发展,思政课程与课程思政协同发力的一体化改革创新,进一步激发以文化人、以德育人的内生动力。

持续深化“6710”师资培养工程,聚焦提高人才自主培养水平和质量,加强专任教师的业务能力培养,全面提升教师综合素质。近年来,培育山东省名师工作室3个,齐鲁技能大师工作站1个、省技艺技能传承创新平台2个、省技能大师工作室1个、省级教学创新团队2个。立项山东省重点教改项目及课题12项,获省级教学成果奖2项,在各类教学、技能比赛中获国家一等奖26项,省级一等奖53项,教育教学实现全面突破。

抓紧全过程育人 实现立德树人有序衔接

强化阵地在育人作用,以学院红色基因传承和党性教育基地——“知行堂”为思想政治教育基地,丰富学生德育教育形式和内涵。将劳动教育纳入人才培养方案,通过“家、

校、社”三方协同,搭建劳动教育平台,构建全方位的劳动育人体系。自2021年至今,共有117个班级4000余名学生参与劳动实践活动。

建成心理健康教育中心,有针对性地心理健康帮扶工作。成立学生阳光心理健康社团,开展“5·25”心理健康月,参与师生累计1万余人次。运用心理健康教育云平台,开展学生心理测评3万余人次。

抓实全方位育人 助推立德树人多方联动

强化工匠精神主题教育,结合职业院校特点,每年开展校园技能节,学生、教师、企业专家同台竞技。加强企业实践、岗位历练,建成院内外实训基地85个,提高学生的岗位适应能力和专业实操能力。

持续深化文化引领工程,打造以黄河文化为引领,以红色文化、工匠精神、廉洁文化、绿色文化为主要内涵的“五位一体”文化体系,不断丰富育人内涵。将校园文化融入思政教学、课堂教育、活动实践、服务地方、新校区建设,引导师生增强文化自信和文化自觉,系统推进全环境立德树人。

深化产教融合,创新人才培养。学院开展校企合作深化年、产教融合攻坚年活动,与260余家企业、协会、部门开展合作。聚焦产学研深度融合,牵头成立山东省校企合作高端铝专业委员会、山东省商用厨具制造业产教融合共同体,搭建起校企共育人才培养平台。

(张东疆 郭帅 付艳茹) ·广告