

总体发展趋势向好

上半年畜牧产品产量齐增长

□本报记者 王锦

农业部19日发布消息称,上半年,畜牧业发展总体趋势向好,预计猪牛羊禽肉、禽蛋和牛奶产量分别为3722万吨、1290万吨和1512万吨,同比分别增长0.2%、0.8%和3.3%,肉蛋奶等主要畜产品市场供应有保障。

农业部称,在抓生产和保供给方面,农业部着力强化政策落实,加强技术指导和服务,加强监测和研判,促进生产稳定发展,保障主要畜产品有效供给,其中包括积极协调有关部门,加快落实标准化规模养殖、生猪调出大县奖励和畜牧良种补贴等扶持政策。

在强化饲料和生鲜乳质量安全监管方面,农业部制定发布奶畜养殖与生鲜乳生产收购环节监督抽检、异地抽检、进货查验、从重处罚等4项制度;累计抽检商品饲料样品3734批次,产品质量卫生指标合格率95.1%,同比提高1.7个百分点,达到历史新高;累计抽检生鲜乳样品3791批次,其中生鲜乳收货站2664批次、运输车1127批次,三聚氰胺含量全部符合管理限量值的规定,未发现非法添加皮革水解蛋白、碱类物质等违禁物质。

保生态方面,根据统计,今年6月份与近年同期相比,全国35%的草原植被长势偏好,51%的草原植被长势持平,草原植被长势总体较好。预计今年全国草原生产力总体保持稳定,产量同比略有增长,为生态恢复和草原畜牧业发展奠定基础。

下一步,农业部将认真落实国务院常务会议确定的促进生猪生产持续健康发展的一系列扶持政策,强化监测和预警,以畜禽标准化规模养殖和畜禽种业为抓手,促进畜牧业生产持续健康发展。

重点城市商品房库存压力渐增

□本报记者 林喆

今年以来,各地楼市低迷,重点城市商品房的库存积压趋于严重。截至目前,北京商品房可售房源已达10.8万套,商品房存销比达到14.8,即在没有新盘供应的情况下,北京楼市可售房源的消化周期已接近15个月,这一数值是2009年的3倍。同样的情况也出现在上海、深圳、武汉、杭州、苏州、宁波等重点城市。

中原地产的监测数据显示,目前,宁波商品房库存的消化周期已达到29个月,杭州达到22个月,上海达到13个月,另外,深圳、武汉、苏州等城市商品房库存消化周期均已超过15个月。

7月初,11座重点城市的商品房库存总量达到63.4万套,环比上涨1.9%,存货总量继续创新高。11座城市商品房的平均存销比达到18.7,逼近2008年18.9的历史高点。业内预计,下半年,重点城市商品房的存销比将创新高。

在近日公布的“国五条”中,中央继续重申调控不放松,并且限购将蔓延到部分二三线城市。专家认为,楼市从量跌到价跌的明显转化将在三季度出现。而价格调整将从结构性下调转变为普遍性下跌,房地产开发和投资也有可能出现明显萎缩。

京高端公寓6月成交量骤降

□本报记者 林喆

6月份,北京公寓豪宅成交量出现显著下滑。据亚豪机构统计数据显示,6月,北京在售的报价超过4万元/平方米的公寓豪宅共有71个,其中41个项目在6月实现成交,累计成交474套,成交面积6.6万平方米,环比5月成交套数减少21.8%,面积下降30.5%。

与成交量下滑相反,6月份北京公寓豪宅的报价和成交均价均小幅上扬。统计数据显示,6月71个在售公寓豪宅项目的平均报价为58675元/平方米,环比上涨497元/平方米;41个成交项目的整体成交均价为47133元/平方米,环比上涨514元/平方米。

千万级公寓豪宅在5月份实现爆发式上涨,单月交易量超过250套,进入6月,该类产品的成交量也大幅回落。统计数据显示,6月北京共有14个千万级的公寓豪宅项目实现成交,累计成交62套,环比降幅达75.5%,累计成交面积达1.7万平方米。

经过多轮密集的楼市调控,高端住宅市场的需求也开始下滑。公寓豪宅的成交量仅占整个住宅市场份额1/10,其中重复购置的客户比重较高。在楼市不确定性的背景下,高端客户基于投资和改善的购房决策也趋于谨慎。与此同时,高端公寓的供应量却有所上升。6月,高端公寓新增供应量环比上升9%。

上半年新接船舶订单降逾三成

□本报记者 欧阳波

根据航运研究机构英国克拉克松公司发布的消息,2011年上半年,中国新接船舶订单量为1635万载重吨,较去年同期2378万载重吨同比下滑31.2%。

上半年中国造船完工量和手持订单量基本变化不大。据统计,上半年造船完工量为3008万载重吨,去年同期为2963万载重吨;上半年手持订单量为18415万载重吨,去年同期为18427万载重吨。

业内认为,航运市场不景气,新接船舶订单下滑在市场预期范围内,未来中国造船企业将继续面临航运运力和船舶建造能力过剩的困难格局。

其他主要造船国家的指标为:造船完工量方面,韩国为2618万载重吨,日本为1644万载重吨;新接订单量方面,韩国为1830万载重吨,日本仅为95万载重吨;手持订单量方面,韩国为13986万载重吨,日本为6602万载重吨。韩国时隔三年后在新接订单量方面首次超过中国,主要在于韩国承接了更多高附加值领域的船舶订单。这方面是中国的相对短板。

航企成本控制迎接市场化大考

燃油附加费有望下调 燃油套保或重启

□本报记者 汪珺

国家发改委7月12日的一纸推进航空煤油价格市场化改革的通知,再次给国内航空企业成本控制提出新命题。根据通知,今年8月1日起,航空煤油出厂价格将以不超过新加坡市场进口到岸完税价的原则,每月调整一次。

业内人士分析认为,航油出厂价较新加坡航油进口到岸完税价的降幅最终将取决于石油公司、航油公司和航空公司三方的谈判能力。对航空公司而言,这一方面有利于更清晰地判断油价走势,一方面也考验着航空公司的成本控制能力。作为航企控制成本的两种重要手段,燃油附加费或根据油价进行更频繁调整,并有望在8月下旬,而燃油套期保值业务也可能在获得监管部门批准后重启。

石油、航油、航空三方博弈

根据发改委通知,此次推进航空煤油市场化定价,将按照航油出厂价不超过新加坡市场进口到岸完税价的原则,每月调整一次,调价时间为每月1日。航空煤油出厂价格由进口到岸完税价和贴水两部分构成。其中,进口到岸完税价由采价期内新加坡市场价格平均离岸价格加海上运保费、关税、增值税、港口费等因素构成。贴水由供需双方考虑市场供求、运费、交易数量、国际市场油价走势等因素协商确定。三大石油公司供中航油公司航空煤油的贴水每年协商一次。

此前,我国航空煤油出厂价实行的是政府定价。即根据成品油调价机制,当国际市场原油连续22个工作日移动平均价格变化超过4%时,可相应调整国内成品油价格,但最终是否调价由政府决定。

过去,我国航空煤油调价频率较低。据统计,2010年国内航空煤油约调价4次,2011年迄今调价3次,明显滞后于国际油价的波动。兴业证券认为,此次航油价格市场化改革将彻底实现三个联动——国内航油与国际油价的联动。



新华社图片

动、国内燃油附加与国内航油价格的联动、国际燃油附加与国际油价的联动。此次改革加之7月1日起实行的进口航油零关税,将有利于航空公司降低燃油成本,利好航空业。

分析人士指出,新的航油价格形成机制体现了石油公司(中石油、中石化、中海油)、航油公司(中航油)和航空公司的三方博弈。航油出厂价较新加坡航油进口到岸完税价的降幅将取决于三方的谈判能力。

对此,国航董事会秘书局投资者关系总经理饶昕瑜对中国证券报记者表示,航油价格市场化改革是监管部门决定迈出的一步,作为航空公司肯定会积极配合。对于航空公司来说,这有利于对油价走势有更明晰的判断,有利于进行成本控制。

民族证券一位分析师则提出航油市场化定价或仍只是政府窗口指导的疑虑。主导权可能还是在石油公司,航空公司的议价能力可能没那么强。而石油公司作为国民经济命脉部门,其调价还是要根据整个宏观形势、通胀形势等综合考虑。”但他估计,虽然今后航油出厂价将实行每月一调,但波动应该不会太大。

目前,国内燃油附加费采取的是与国内航空燃油综合采购成本联动的机制。今年年初以来,随着油价上涨,国内航空公司已三次上调燃油附加费。最近一次上调发生在5月25日,征收标准为800公里(含)以下航线80元,800公里以上航线140元,为历史第二高位。

航油成本一直是航空公司最大的成本支出。据统计,国航、东航和南航的航油成本均占总成本比重的40%以上。因此,航油价格波动无时无刻不牵动着航空公司的神经。

这么一改革,油价波动相较于过去无疑会更大,这对航空公司成本控制能力是个考验。”中国民航大学教授李晓津对中国证券报记者表示。

燃油附加费是目前各大航空公司应对油价波动、调节成本的重要方式之一。市场人士普遍认为,航油价格一月一调,航空公司要控制好成本,需要燃油附加费也能更迅速、更市场化地“随油而动”。

据悉,目前前三季度航油的综合采购成本已确定为7700元/吨,而7月计价期新加坡航油月均价为126.19美元/桶,相当于国内航油完税价7685元/吨。中信证券认为,新定价机制实施后,航空公司可能也将按月调整燃油附加费。而根据目前新加坡国际航油价格水平,8月航油价格存在下调可能,届时燃油附加费也可能随之下调。

饶昕瑜向中国证券报记者表示,目前国内各航空公司燃油附加费的收取都是严格按照国家制定的政策和标准公式计算确定的。未来是否会调整更加频繁,关键还是要看油价的波动是否频繁。燃油附加费怎么变,目前还是完全按照现行期业务或展期。

监管部门对于航空企业有什么样的燃油套保规定,我们就完全按照这个规定来做。”饶昕瑜表示。对于航空公司套期保值亏损的说法,她表示这是某些年度账面上的浮亏,并不一定代表最终结果。

李晓津也认为,是否重启燃油套期保值业务,一方面要看航空公司自身的风险控制能力,另一方面是看监管部门批不批。最终决定权还是在监管部门。”他说道。

车企借力车联网转型升级

□本报实习记者 张怡

当车联网对于广大消费者仍然是一个概念时,车企已经开始与物联网产业链展开了合作及试点工作。近期,车企在车联网的布局动作频频,业内人士分析,在车上装载智能应用服务终端,成为我国车企提升品质、进军中高端汽车市场及抢占市场份额的重要手段。

车联网或率先推广

当汽车成为人们越来越不可或缺的生活配置时,其作为一个重要的移动智能终端的功能被强化,人们更期待在车中享受到高科技智能化的体验和服务。业内人士表示,车联网是物联网中最可能率先推广的技术。

汽车生产商及移动运营商已经敏锐地捕捉到了需求与商机,纷纷有所动作。4月7日,上海汽车牵头的上海车联网与车载信息服务产业联盟率先成立。

两日后,福田汽车发起的“北京汽车物联网产业联盟”成立。

北汽福田汽车股份有限公司总经理助理赵玉峰表示,当前车联网正好为车企提供了升级发展的契机,不仅能吸引用户、满足用户的多元化需求,而且能协助车企提升信息化水平,进军中高端汽车市场。

业内人士表示,当前我国汽车行业的发展已经面临一个瓶颈,对产品的升级迫在眉睫,而车联网正好为车企提供了升级发展的契机,不仅能吸引用户、满足用户的多元化需求,而且能协助车企提升信息化水平,进军中高端汽车市场。

业内认为,航运市场不景气,新接船舶订单下滑在市场预期范围内,未来中国造船企业将继续面临航运运力和船舶建造能力过剩的困难格局。

其他主要造船国家的指标为:造船完工量方面,

整合车联网产业链上下游组成联盟是一种有效方式。也有专家表示,联盟组建只是形式,未来是否切实发动各方力量推进车联网的实际运作,才是关键。

移动运营商也积极布局,为车联网发展做准备。7月14日,中国移动与一汽集团签署战略合作协议,共同打造中国车联网产品及服务基地、无线数字化城市产品及服务基地。中国联通(600050)也密集与多家重要车企签署了车联网战略合作协议,其中包括上海汽车、吉利汽车、长安汽车、比亚迪、奇瑞汽车、江苏金龙等。根据协议,这些汽车制造商将采用中国联通的汽车信息化系统,提供包括位置、通信、安防监控、资讯、娱乐、远程诊断和救援等全方位的服务。中国联通物联网研究院院长祁晓荔预计,未来5~8年内,中国联通WCDMA网络服务的3G智能汽车将突破3000万辆。

苏州金龙董事长孙建华曾表示,公司正在创新探索“车联网”应用技术,以海量数据挖掘、3G无线物联与智能远程控制为核心手段,为客车运营商量身定制整合人、车、线三大要素的新一代智能运营管理工具,并在客车行业首家研发推出G-BOS智慧运营系统。

目前,车企内部已经初步运用车联网来进行生产运营的监测。冯超表示,目前东风已经在生产样车中装备了移动GPRS,主要作用是对样车的各方面性能进行远程监控,包括汽车的方位、车速、电机的运行状态,并针对不同车型有更多细分的监控指标。

2010年快速增长后,进入相对平缓的发展期。上半年,网购用户增长了7.6%,网上银行和网上支付的使用率也小幅上升。其中,团购用户数增长迅速,从2010年底的1875万增长至2011年年中的4220万,半年增长率达到125.0%。

分析人士指出,娱乐应用的相对“衰落”和商务应用的稳步“兴起”,表明了网民网络应用水平的提升。

汽车市场。

集团运营模式更适合

当前,车联网的应用还处于初级阶段。东风汽车商品研发中心的冯超表示,就当前的状况来看,集团运营模式更适合运用车联网,尤其是出租车公司、汽车租赁公司、拥有大量客货车的运输服务企业等,都已经在初步运用车联网来了解每辆车的运行状态和安全性;而个人客户出于对隐私的保护,对车联网的接受度还有待提升。

苏州金龙董事长孙建华曾表示,公司正在创新探索“车联网”应用技术,以海量数据挖掘、3G无线物联与智能远程控制为核心手段,为客车运营商量身定制整合人、车、线三大要素的新一代智能运营管理工具,并在客车行业首家研发推出G-BOS智慧运营系统。

目前,车企内部已经初步运用车联网来进行生产运营的监测。冯超表示,目前东风已经在生产样车中装备了移动GPRS,主要作用是对样车的各方面性能进行远程监控,包括汽车的方位、车速、电机的运行状态,并针对不同车型有更多细分的监控指标。

2010年快速增长后,进入相对平缓的发展期。上半年,网购用户增长了7.6%,网上银行和网上支付的使用率也小幅上升。其中,团购用户数增长迅速,从2010年底的1875万增长至2011年年中的4220万,半年增长率达到125.0%。

分析人士指出,娱乐应用的相对“衰落”和商务应用的稳步“兴起”,表明了网民网络应用水平的提升。

记者观察

家电业“后政策时代”存隐忧

□本报记者 陈静

成功走出金融危机的中国家电行业,正面临着包括空调高效节能补贴、家电下乡、以旧换新三项消费鼓励政策一起退出的局面。而更令人忧虑的是,近几年家电业部分行业如冰箱、洗衣机受益于政策导致产能快速增长,一旦来自需求端的推动力减弱,部分行业的产能过剩问题将会凸显。

为了扩大内需,帮助家电行业抵御金融危机的不利影响,相关部门先后推出了家电下乡、以旧换新、空调高效节能补贴等专门针对家电行业的刺激政策,但至今日,这三大利好政策都将相继退出。

空调高效节能补贴2010年6月1日开始执行,2011年5月30日已经停止。高效节能补贴执行一年来,主要是推动了高能效空调的销售,变频空调的市场份额迅速上升也与此紧密相关。

家电下乡最早于2007年12月开始在山东、河南和四川等3省试点。第二批试点范围扩大至内蒙古、安徽、湖北等14个省区市,自2008年12月1日实施。第三批吉林、新疆等22个省市自2009年2月1日起实施。

为保持政策公平,商务部安排各地区实施的时间统一为四年,这意味着家电下乡将自2011年11月底开始部分省市逐步退出,2013年1月底在全国范围内退出。

而在城市市场实行的以旧换新政策,其实施期限较家电下乡短。自2009年6月在北京等9省市区,2010年到期后,主管部门决定延长实施期。但是,目前综合各方面信息来看,以旧换新政策至2012年底后将会终止,不会再次延长。

中央政府的三项鼓励政策,

行业度过了金融危机的寒冬。”中国家电协会相关人士表示,但是,政策总有退出的一天,家电业应该提前做好准备。”

正是得益于上述多项扶持政策的推动,近几年冰箱、洗衣机等细分行业开始了高速增长。行业数据显示,2010年冰箱和洗衣机国内市场销量增幅高达30%。

行业火爆吸引了行业内新的玩家加入。仅以冰箱行业为例,目前国内年总产能在5000万台,而由于近一两年新进入者的加入和主要企业的产能扩充,不到两年时间,产能扩充了30%左右。

创维今年年初宣布,总产能500万台的冰箱基地开始投产。至此,国内五大彩电厂商已经全部跨界进入冰箱、洗衣机等白色家电行业。

同时,白色家电主要企业也在纷纷扩大产能。美的电器年初宣布扩大荆州基地产能,目前公司综合年产能达1000万台,2012年将达到1500万台。西门子年初在安徽的冰箱基地奠基,年产能也是500万台,美菱电器近一两年产能也增加了近400万台,2013年总产能也将达到1000万台。

业内人士对于产能的扩充颇为忧虑,特别是冰箱、洗衣机细分行业,短期内产能快速扩充,供给大量增加,而随着家电下乡等多项鼓励政策的逐步退出,对消费端的推动力将开始减弱,全行业产能过剩的矛盾将开始凸显。从近几年的产业发展来看,此前受益最大的细分行业,如冰箱、洗衣机等,都是产能扩充最快的,集中度较低的行业,但是在新的环境下,这些行业也可能遭受最严重。不过,对于空调等集中度较高的细分行业而言,由于行业门槛较高,近几年产能扩充较为有限,未来行业生存状况或好于冰箱、洗衣机等行业。

网民规模达4.85亿 微博用户半年增两倍

□本报记者 王荣

7月19日,中国互联网络信息中心(CNNIC)发布了《第28次中国互联网络发展状况统计报告》。报告显示,截至2011年6月底,我国网民总数达到4.85亿,互联网普及率为36.2%,较2010年底提高1.9个百分点。