

## 郑州南京加码 芜湖部分放松

# 多地楼市政策微调或引发房价变局

□本报记者 姚轩杰

日前,多地楼市调控政策出现微调:郑州市主动抬高住房限购政策门槛,规定20岁以上的人才能买房;南京市则要求,9月1日起,市、区属国有独资、控股企业从一般商品房领域退出。与之形成鲜明对比的是,安徽芜湖市规定,在市区就业满3年的本科及以上学历免缴购房契税;此前温州已放松限购政策。

业内人士指出,目前,一、二线城市房地产市场量价齐升,而三、四线城市库存积压仍比较严重,在这样的市场环境下,各地政府的调控政策出现分化有其合理性。但是,一、二线城市的调控加码并不能改变房价上涨趋势,而三、四线城市放松调控则会加大房价上涨预期,从而出现全国性房价上涨的可能。

### 地方调控现分化

9月2日,中国指数研究院发布《2013年8月中国房地产指数系统百城价格指数报告》。8月,全国100个城市新建住宅平均价格为10442元/平方米,环比7月上涨0.92%,自2012年6月以来连续第

15个月环比上涨。

高企的房价,使得一些地方政府终于坐不住了。9月2日上午,郑州市房管局召开新闻发布会,宣布局部调整住房限购政策:从即日起,对于未满20周岁的无住房单身人员,暂停其在本市限购区域购房;对于年满20周岁的无住房单身人员,限购一套住房;持有本市居住证明3年以上,在本市缴纳社保或个税一年以上的非本市户籍居民家庭,限购一套。

无独有偶,南京市日前出台《关于市、区属国有独资、控股(参股)企业从一般商品房领域退出的实施意见》。《实施意见》进一步明确,18家南京市属国有全资及控股房地产企业、15项市属国有参股房地产企业股权,须于2013年底前完成退出。另外,南京区属、功能板块共有77家控股、全资、参股的国资房地产企业,根据《实施意见》,各区和功能板块的国资房地产退出工作要在2014年6月30日前完成。按照规定,南京市相关职能部门不再批准新的国资企业进行房地产投资、一般商品房项目开发、土地出让报名等。



CFP图片

不过,一些三线城市为鼓励居民买房,部分放松了以往的调控政策。继温州放松限购政策后,安徽芜湖推出了技术人才购房优惠措施:在市区就业满3年的本科

及以上学历高校毕业生或具有技师及以上职业资格、中级及以上专业技术职务的人才,其购房补助标准为所购房屋需缴纳房产契税和12万元安家补助的总额。专科

学历高校毕业生或具有高级工职业资格、初级专业技术职务的人才,其购房补助标准为所购房屋需缴纳房产契税的50%和1万元安家补助的总额。

### 谨防房价全面上涨

在国家统计局公布的2013年7月房价指数中,南京和郑州房价同比涨幅分别为12.8%和12%,在70个城市中排名第6和第7,可以说仅次于一线城市,属于全国房价上涨最快的两个二线城市,其全年房价控制目标很难完成。

据了解,郑州市政府今年5月就开始采取限售、限网签等措施,抑制房价上涨,先后有60余家楼盘因涨价被郑州市房管局暂停网签,整改不到位的一律不准入市销售。但是,由于调控执行不给力,部分区域供应不足及房企不缺货等因素,6、7月份郑州房价逆势上涨。

亚大城市房地产协会会长谢逸枫认为,郑州楼市此次调控加码,很难令房价下降。主要原因是:一方面,郑州新政让不符合结婚年龄的人没有买房资格,是购房结构的调整,不会把全部住房需求封住;另一方面,郑州限购区域是二环以内,此次限购令并没有扩大限购区域,有资格和有条件的人完全可以去不限购区域买房。

南京楼市也有类似情况,官方要求国企“退房”,对楼市供应会造成一定的影响,若供不应求

的局面加剧,反而会助推房价上涨。此外,此次退房令会否重蹈央企退房令的覆辙,最后不了了之还未知。也就是说,一、二线城市的调控加码措施,可以短期内让房价上涨趋缓,但长期来看不会改变房价涨势。

而放松调控政策的温州、芜湖等三线城市,其直接动力来自于楼市低迷拖累经济。据统计,7月芜湖商品住宅成交量仅1321套,同比下滑幅度达59%;截至7月底,该市库存量达到27000余套,可供当地消化21个月。温州房价则从2011年9月开始已连续22个月下降。业内人士认为,接下来可能会有更多楼市需求低迷、库存难消化的城市加入其中。而这会导致原本已有下降预期的三、四线城市的房价又会出现上涨预期。

放松限购,对购房者给予税收减免,这样的措施对楼市回暖有立竿见影的效果,2008年金融危机的时候已被充分证明。“谢逸枫告诉中国证券报记者,如果三、四线城市都以微调的名义这么做,那么所谓的一、二线城市房价上涨、三、四线城市房价停滞或下降的分化局面,有可能变成房价全国性上涨的情形。”

## 第二批淘汰落后产能企业名单公布

涉及67个企业

□本报记者 刘菊花 王敏

工业和信息化部2日公布2013年工业行业淘汰落后产能企业名单(第二批),名单涉及全国各地67家企业,淘汰项目全部属于低端造纸行业。

工信部要求,有关省(区、市)要采取有效措施,力争在2013年9月底前关停列入公告名单内企业的落后产能,确保在2013年12月底前彻底拆除淘汰,不得向其他地区转移,并做好对淘汰落后产能企业的现场检查验收和发布任务完成公告工作。

工信部部长苗圩表示,最近几年我国加大了淘汰落后产

能的力度,但坦率地说,新增产能的速度远远大于淘汰落后产能的速度,所以就带来了产能过剩的问题。经过研究,2011年我国确定了“十二五”19个行业淘汰落后产能目标任务。

为适应化解产能过剩矛盾和大气污染防治的新要求,我们决定再进一步加大力度,提前一年也就是在2014年完成“十二五”淘汰落后产能任务。在此基础上,我们将追加目标任务,争取在2015年再多淘汰一批落后产能,具体的目标任务正在与地方沟通和协商过程中。也希望用这种形式,使更多的落后产能退出行业。”苗圩说。

### 浙江前7个月

## 房地产投资销售增幅双降

□本报记者 王政

今年1-7月,浙江省房地产开发投资金额、商品房销售面积增幅双双下降。浙江省统计局数据显示,浙江前7个月房地产开发投资、商品房销售面积增幅比前半年分别回落1.0和12.1个百分点。

统计数据显示,今年1-7月,浙江省房地产开发投资金额为3274亿元,同比增长16.8%,增幅分别比一季度、上半年回落1.1和1.0个百分点。其中,住宅、办公楼、商业营业用房投资分别为

2134亿元、192亿元和402亿元,分别增长15.6%、18.6%和30.1%。

随着各城市商品房成交触顶,浙江房屋成交面积增速开始从高位回落。前7个月,浙江全省商品房销售面积为2592万平方米,同比增长44.1%,增幅分别比一季度、上半年回落44.6和12.1个百分点。

房屋成交面积增速回落带动成交金额增幅下降。同期,浙江省商品房销售额为2923亿元,同比增长53.6%,尽管增速仍在高位,但较前几个月已出现明显回落。

## 8月并购金额同比增185%

房地产业以12起案例领先

□本报记者 钟志敏

清科研究中心统计显示,8月份,中国并购市场共完成101起并购交易,比7月份少1起;其中披露金额的有99起,交易总金额约为43.63亿美元,环比增加43.1%,同比上升185.0%。

其中,国内并购95起,占并购案例总数的94.0%,披露金额的案例有93起,披露金额42.75亿美元,占比98.0%;海外并购4起,占比4.0%,4起案例均披露金额,披露金额5.800.0万美元,占比1.3%;外资并购2起,占比2.0%,2起案例均披露金额,披露金额约3.022.00万美元。

当月交易金额最大的案例是宝山钢铁股份有限公司对宝钢湛江钢铁有限公司单方面增资120.00亿元人民币(约19.45亿美元),以建设宝钢广东湛江钢铁基地项目,交易完成后,宝山钢铁对湛江钢铁的持股由80.0%上升至90.0%。

### LNG动力船新规或9月出台

# 船舶“油改气”市场有望提速

□本报记者 汪瑶

### 加注站投运

相关标准规范缺乏,一直是我国LNG动力船裹足不前的重要原因之一。不过,这一情况即将改观,中国证券报记者近日从业内获悉,中国船级社2013版本的《气体燃料动力船舶检验规范》将于9月份正式出台,海事局的相关规范文件也将于同一时间对外发布。另外,国内首个船用LNG加注站也将于9月投运,成为国内第一座建成投产的水上加气站。

业内人士认为,这一系列动作,将推动我国船舶“油改气”市场的快速发展,并有利于参与船用LNG发动机制造、船用LNG气瓶加装、LNG加注站建设业务的企业业绩增长。

值得注意的是,近阶段国家发改委上调了天然气门站价格,导致LNG作为船舶燃料的成本上升,经济性优势被削弱,未来,LNG动力船的发展或还需要更多的业界关注和政策支持。

### 新规范将出

自2010年我国首艘LNG-柴油混合动力船舶成功试航以来,目前国内完成“油改气”的船舶已近200条。但受制于行业、技术标准缺失以及基础设施的不完善,LNG动力船舶一直未得到大规模商业化发展。

上海某涉及船舶油改气业务的公司人士指出,该行业一大发展瓶颈就在于相关的海事法规不完善,部分地方海事组织对船舶“油改气”的审批环节复杂。原来我们从审批到完成一艘船舶“油改气”工作需要耗费8个月的时间,新规出台后,这种情况可能会有所缓解。”该人士表示。

另一方面,由于相应技术规范和海事法规缺乏,作为LNG动力船发展必备条件之一的LNG水上加注站也一直发展缓慢。业内人士认为,9月份新规的出台也将有利于打破这一困局。

不过,也有市场人士指出,新规对LNG船舶改造有关标准的要求可能更加严格。市场机构安信思旺能源认为,这可能导致LNG动力船舶的改造成本上升。加之现阶段海事局审批过程仍然严格,将一定程度上打压江内船舶“油改气”的积极性。

据安信思旺了解,原本海事局规定的船舶“油改气”试行时间是到2013年年底,而现在可能推迟到2014年年底。待2014年中国船级社和海事局正式的法律文件发布以后,LNG船用在法规上的障碍就能扫除。”某武汉涉及船舶“油改气”领域的专家表示。

### 在标准缺失即将打破的同时,

国内第一座LNG船用水上加注站——南京港华位于南京的LNG加注站也有望于9月份建成投运。

据安信思旺能源统计,目前国内共有3个港口、共计4座LNG船舶加注站项目正在建设,分别位于南京、武汉和芜湖。除南京港华的LNG加注站预计9月份可以投入运营外,还有不少水上LNG加注站正处于审批和规划状态。其中,昆仑能源长航天然气有限公司在芜湖、马鞍山、安庆、铜陵等港口的船舶加注站项目正处于审批环节,尚未开工;重庆燃气集团已经在重庆当地申请建设LNG船舶加注站;浙江、南通和宜昌也有公司在规划相应项目。

根据交通运输部水运科学学院的预测,2017-2020年间,我国内河将有1万艘新建LNG动力船舶。业内人士指出,LNG动力船舶数量到达一定程度后,现有水上LNG加注站的数量肯定无法满足市场需求,届时需要更多数量以及更大规模的水上加注站。

LNG加注站的相继投运将为船舶“油改气”市场提供良好的配套设施基础。相关行业分析师认为,船舶油改气首先将直接利好船用LNG发动机的制造企业,上市公司中涉及及该业务的公司主要是\*ST济柴和潍柴重机。

此外,LNG动力船产业链还涉及三个部分:一是船主即总包商,涉及公司包括昆仑能源、中海油、广汇能源、新奥能源等;二是船上LNG气瓶加装,主要涉及公司有中集安瑞科、富瑞特装,相关概念公司还有北人股份、蓝科高新;三是加注站建设,主要涉及公司包括海陆重工、旗下子公司承接京杭大运河其中一座LNG加注站的示范项目建设)、富瑞特装、杰瑞股份(已开始生产撬装CNG加气站、撬装LNG加气站、制冷剂压缩撬)。

### 经济性削弱

近三年来,在交通部海事局等政府部门的支持下,我国已在部分内河流域开展了LNG动力船舶试点工作。交通运输部水运科学研究所副总工程师高慧君曾对中国证券报记者指出,按照试点所要求的“船龄7年以下、技术条件好的船舶”这一标准测算,我国内河约有3万艘船只符合改造条件。

根据业内人士的测算,目前一艘船舶进行“油改气”的最低成本在100-200万元之间。若按上述改造计划推算,未来几年,我国LNG动力船的改造市场空间将至少达到300-600亿元。

但是,自7月10日开始在全国各地陆续实施的天然气门站价格的提高,却为这一市场的发展前景增加了一丝不确定性。

原本LNG作为内河船舶的替代燃料具有良好的经济性,其发动机改造成本大约在120万左右,每个航次大约能节约25%左右的燃料成本。不过,现阶段国家发改委上调了天然气门站价格,

导致LNG作为船舶燃料的成本至少上升550元/吨(以每立方米0.4元计算),其经济性的优势被削弱。”安信思旺能源分析师估算道。

从航运公司的角度来看,大规模改造内河船舶也是耗资巨大的工程。上述分析师指出,以长江航运集团为例,改造100艘船舶意味着1个亿以上的投入。每艘船

导致LNG作为船舶燃料的成本至少上升550元/吨(以每立方米0.4元计算),其经济性的优势被削弱。”安信思旺能源分析师估算道。

从航运公司的角度来看,大规模改造内河船舶也是耗资巨大的工程。上述分析师指出,以长江航运集团为例,改造100艘船舶意味着1个亿以上的投入。每艘船

导致LNG作为船舶燃料的成本至少上升550元/吨(以每立方米0.4元计算),其经济性的优势被削弱。”安信思旺能源分析师估算道。

从航运公司的角度来看,大规模改造内河船舶也是耗资巨大的工程。上述分析师指出,以长江航运集团为例,改造100艘船舶意味着1个亿以上的投入。每艘船

### 促航运业转型升级

## 交通运输部力推LNG动力船试点改造

□本报记者 李香才

交通运输部网站9月2日印发《交通运输部办公厅关于促进航运业转型升级健康发展的若干意见》。《意见》提出,鼓励老旧远洋、沿海运输船舶提前报废,提高市场准入门槛;加快推进液化天然气(LNG)在水运行业应用,推进LNG动力船舶试点改造,推进内河LNG动力船舶应用示范工程,对符合条件的节能减排项目给予补助。

### 优化船队结构

《意见》提出,减少运力存量,优化船队结构。调整延续老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新的政策至2015年12月31日,鼓励老旧远洋、沿海运输船舶提前报废。积极推进内河船型标准化,引导内河老旧运输船舶加快淘汰和更新改造,2013-2015年期间中央财政、地方财政每年安排一定资金给予补贴。严格执行以船龄为标准的船舶强制报废制度,达到强制报废船龄的船舶按期退出航运市场。

在拓展新的经济增长点方面,《意见》提出,要培育、有序发展邮轮运输,允许中资方便旗邮轮和单壳油轮提前报废更新的政策至2015年12月31日,鼓励老旧远洋、沿海运输船舶提前报废。积极推进内河船型标准化,引导内河老旧运输船舶加快淘汰和更新改造,2013-2015年期间中央财政、地方财政每年安排一定资金给予补贴。严格执行以船龄为标准的船舶强制报废制度,达到强制报废船龄的船舶按期退出航运市场。

《意见》提出,减少运力存量,优化船队结构。调整延续老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新的政策至2015年12月31日,鼓励老旧远洋、沿海运输船舶提前报废。积极推进内河船型标准化,引导内河老旧运输船舶加快淘汰和更新改造,2013-2015年期间中央财政、地方财政每年安排一定资金给予补贴。严格执行以船龄为标准的船舶强制报废制度,达到强制报废船龄的船舶按期退出航运市场。

在拓展新的经济增长点方面,《意见》提出,要培育、有序发展邮轮运输,允许中资方便旗邮轮和单壳油轮提前报废更新的政策至2015年12月31日,鼓励老旧远洋、沿海运输船舶提前报废。积极推进内河船型标准化,引导内河老旧运输船舶加快淘汰和更新改造,2013-2015年期间中央财政、地方财政每年安排一定资金给予补贴。严格执行以船龄为标准的船舶强制报废制度,达到强制报废船龄的船舶按期退出航运市场。

《意见》提出,减少运力存量,优化船队结构。调整延续老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新的政策至2015年12月31日,鼓励老旧远洋、沿海运输船舶提前报废。积极推进内河船型标准化,引导内河老旧运输船舶加快淘汰和更新改造,2013-2015年期间中央财政、地方财政每年安排一定资金给予补贴。严格执行以船龄为标准的船舶强制报废制度,达到强制报废船龄的船舶按期退出航运市场。

《意见》提出,减少运力存量,优化船队结构。调整延续老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新的政策至2015年12月31日,鼓励老旧远洋、沿海运输船舶提前报废。积极推进内河船型标准化,引导内河老旧运输船舶加快淘汰和更新改造,2013-2015年期间中央财政、地方财政每年安排一定资金给予补贴。严格执行以船龄为标准的船舶强制报废制度,达到强制报废船龄的船舶按期退出航运市场。