

# 银行落实差异化信贷政策 审慎管理汽车行业授信

本报记者 张漫游 秦玉芳  
北京 广州报道

10月9日,一张疑似某股份制银行要求经营团队对四家车企存量客户上下游产业链经营情况进

## 调整授信标准 促产业升级

“在目前整体汽车行业下滑的趋势下,银行对汽车供应链金融的融资也趋于谨慎,不仅对上下游融资企业,也加强了对核心企业的监控。”

10月9日,一张疑似出自于某股份制银行的截图在网络流传,其中提到“据媒体公开报道:猎豹汽车、众泰汽车、华泰汽车、力帆汽车四家车企年底将进入破产程序”,上述股份制银行要求经营团队,对存量客户是否涉及上述车企上下游产业链情况进行风险排查,如有涉及,应详细了解客户受影响情况,并根据影响程度及时制定风险缓释方案。

针对上述破产消息,力帆实业(集团)股份有限公司、众泰汽车等涉事企业纷纷发声,称经核实该情况不属实。

上述股份制银行的相关负责人告诉记者,相关部门及时根据宏观经济情况,以及行业、企业经营变化等信息,定期或不定期对存量客户进行风险排查,属于常规风险管理动作。

业内人士认为,上述股份制银行对于汽车行业的态度也是必

行自查的截图在网络流传。

在采访中,《中国经营报》记者了解到,目前我国汽车行业面临一定产能过剩,一些传统车企正经历转型,在这个过程中,银行会遵从经营规律底线,宏观支持,微观审

慎,对于存量客户定期排查也属必然。某国有银行人士告诉记者,今年该行对于汽车行业的授信标准已经提升,如对新能源汽车进入标准,已经从去年的要求企业每年销售5万辆提升至8万辆。同时,在整体汽车行业下滑的趋势下,银行对汽车供应链金融的融资也趋于谨慎,不仅对上下游融资企业,也加强了对核心企业的监控。”某金融科技供应链金融业务负责人如是说。

同时,张凯补充,就汽车供应链金融而言,金融机构风控的重点和难点在于对车企的风险控制和资产评估。“因为很多汽车企业会选择利用应收账款和存货作为抵押进行存贷。在目前车市遇冷的大背景下,如何更好地评估汽车企业的应收账款和存货资产价值,成为金融机构风控的重点和难点。”

## 助力制造业转型 稳妥退出产能过剩领域

麦肯锡在此前的分析报告中指出:过去30年车市的高速增长掩护了很多“滥竽充数”的“躺赢者”。

汽车行业属于制造业,在8月时,央行表示,下一步对制造业及整个实体经济的支持力度还将继续加大,稳妥退出过剩产能领域贷款,并强调了要“做好支持制造业高质量发展,去化过剩产能等重点领域的金融服务,加大对创新创业、科技、文化、海洋经济、战略性新兴产业等国民经济重点领域的金融支持力度,推动实现更高质量和更充分就业”。

银行对于汽车行业的审慎态度是否与监管层鼓励银行支持制造业的方向相违背?交通银行金融研究中心高级研究员告诉记者,近年来,银行对于制造业授信依然是比较鼓励的,但对于“两高一剩”行业的贷款一直是在压降的。“对于一些汽车龙头企业,银

行是大力支持的,但对于一些局部产能过剩的细分领域可能相对授信比较审慎。”

麦肯锡在此前的分析报告中指出:过去30年车市的高速增长掩护了很多“滥竽充数”的“躺赢者”。过去两年,车企的表现已经呈现了明显的两极分化,利润差距巨大,接下来将是大浪淘沙的淘汰赛,谁将成功,谁将出局,就要看真本事了。

上述国有银行公司部人士亦表示,银行对于制造业的支持不会变,但宏观支持,微观审慎,要尊重经营规律底线。

从部分上市银行的业绩报中可以看出银行机构对于制造业支持的态度。如交通银行披露,截至2019年上半年,交银集团贷款

分布最多的四个行业是制造业,交通运输、仓储和邮政业,服务业以及水利、环境和公共设施管理业,占全部公司贷款的55.37%。中国建设银行业绩报表示,今年上半年,该集团持续优化信贷结构,积极支持制造业转型升级,切实服务实体经济,基础设施相关行业不良贷款率保持在较低水平;制造业、批发零售业不良贷款率、不良贷款率下降。

谈及下半年银行信贷投向,中国民生银行首席研究员温彬告诉记者,监管要求银行摒弃顺周期思维,加大逆周期投放。这样不仅有助于宏观经济的平稳运行,也有助于银行自身风险的防范,随着银行资本的补充,银行也有能力加大对实体经济的信贷支

持。“从投向上来看,一方面,银行要满足居民的这个消费需求;另一方面,从企业端看,未来还是要进一步加大对制造业,特别是高端制造业的信贷支持。此外,中长期贷款投放也是重点,特别是随着一些基础设施项目的增加,基础设施投资领域亦是银行信贷投放的一个重点。”

在此前举行的2019年上半年业绩发布会上,中国工商银行行长谷澍表示,由于下半年整个经济情况仍面临不确定性,工行将保障信贷投放平稳有序地适度增长,结构上会更加注重支持和培育经济新增长点,特别是加大对制造业的金融支持,积极推动制造业转型升级,并继续加强民企、小微企业的融资服务。

不过,银行对于制造业转型升级的支持态度并未改变。中国人民银行亦鼓励道,会引导金融机构落实差异化信贷政策,加大对先进制造业、高技术制造业支持力度,稳妥退出过剩产能领域贷款。

在合并调整和重组了多项职能一年多之后,新组建的自然资源部终于开始推进并深化土地、规划领域的行政审批制度改革。

施行多年,涉及房地产、项目用地等多方敏感利益的土地、规划领域的行政审批制度,将呈现重大调整。自然资源部已经下发《关于以“多规合一”为基础推进规划用地“多审合一、多证合一”改革的通

知》(下称《通知》),根据《通知》要求,用地规划报批、审批流程中的三项行政审批许可将被合并,其中,甚为关键的规划许可证与用地批准,将合并为一项。

这是城乡规划领域审批职能与国土资源领域审批职能重组在实际实施层面的“关键落地”举措。在此之前,地方一级政府基本已经完成国土资源主管部门与城乡规划部门的合并重组。在权力重构完成之后,应用层面的深化改革即将开始。

## 三合并,一简化

“国土资源系统总结这次改革是‘三合并,一简化’,《通知》已经下发了,要求提得非常明确,因为这涉及运行多年以来行政审批程序的重塑,我们正在抓紧做具体合并之后的流程工作,抓紧落实中央主管部门提出的要求。”10月9日,东部某省自然资源厅的一位内部人士告诉记者。

日前,自然资源部下发《通知》,要求以“多规合一”为基础,推进“多审合一”“多证合一”的行政审批事项改革工作。一位大型房地产开发企业前期部门的负责人告诉记者,优化、简化规划、用地领域的报批、报审程序,对于提高土地入市效率、项目投产效率等方面,都将大有益处。

所谓“三合并,一简化”是指,合并规划选址和用地预审,合并建设用地规划许可和用地批准,多测整合、多验合一,简化报件审批材料,进行流程再造。上述大型房企前期部门负责人告诉《中国经营报》记者,通过地方有关职

# 规划审批制度将有重大简化 规划许可证与用地批准合并

本报记者 李乐 北京报道

在合并调整和重组了多项职能一年多之后,新组建的自然资源部终于开始推进并深化土地、规划领域的行政审批制度改革。

施行多年,涉及房地产、项目用地等多方敏感利益的土地、规划领域的行政审批制度,将呈现重大调整。

## 三合并,一简化

“国土资源系统总结这次改革是‘三合并,一简化’,《通知》已经下发了,要求提得非常明确,因为这涉及运行多年以来行政审批程序的重塑,我们正在抓紧做具体合并之后的流程工作,抓紧落实中央主管部门提出的要求。”10月9日,东部某省自然资源厅的一位内部人士告诉记者。

日前,自然资源部下发《通知》,要求以“多规合一”为基础,推进“多审合一”“多证合一”的行政审批事项改革工作。一位大型房地产开发企业前期部门的负责人告诉记者,优化、简化规划、用地领域的报批、报审程序,对于提高土地入市效率、项目投产效率等方面,都将大有益处。

所谓“三合并,一简化”是指,合并规划选址和用地预审,合并建设用地规划许可和用地批准,多测整合、多验合一,简化报件审批材料,进行流程再造。上述大型房企前期部门负责人告诉《中国经营报》记者,通过地方有关职

## 权力重构已经完成

中共十九大召开之际,中央决定进行政府机构和职能改革,在合并规划、土地、自然资源等多项管理职能并组建自然资源部的同时,中央决定对规划领域也进行整合、合并。据自然资源部副部长赵龙介绍,根据中央决定,原有主体功能区规划、土地利用总体规划、城乡规划合并为“国土空间规划”,即“多规合一”。

这实际成为了此后推进“三合并,一简化”的基础。“因为规划层面都已经变成一个规划了,再分开审批,不合理,也降低行政办事的效率,与简政放权、优化营商环境的总体要求,也是不符合的。”前述东部某省自然资源厅的人士向记者表示。

在此次改革之前,另外一项基础性工作,也已经完成。多位地方自然资源职能部门的人士告诉记者,到2018年底,全国地市级政府的职能部门,基本上完成了国土资源职能部门和城乡规划

职能部门的合并,国土资源部门和城乡规划部门在地方层面,已经基本合为同一部门。

深圳、上海、北京等特大型城市率先完成了这一机构职能的合并与整合。如北京市将原规划委员会和原国土资源局合并,成立北京市规划和自然资源委员会;深圳则设立规划和自然资源局;上海市也设立了规划和自然资源局。实际上,在地方层面,原有的两个体系规划审批权,已经“合为一家”。

在中央层面,根据最终确定的自然资源部三定方案,自然资源部设立国土空间规划局。主要负责组织编制全国国土空间规划和相关专项规划并监督实施。承担报国务院审批的地方国土空间规划的审核、报批工作。值得一提的是,国土空间规划、不动产登记确权、执法监察是自然资源部中,仅有的三个以“局”为身份存在的下属部门。

## 优化办事流程

多位企业和地方政府人士告诉记者,在组建自然资源部后对行政审批职能进行系统性梳理的过程中,自然资源部曾进行过长时间的调研,听取企业、地方政府职能部门的意见和建议。根据调研,自然资源部形成了较为明确的结论,即原有两个体系的行政审批有比较高的重合,可以进行归并整合。

在调研中,不少企业、地方政府向自然资源部反映:目前在项目立项阶段有两项前置审批,一是规划选址,二是用地预审,但内容相近甚至基本重合,解决的都是项目是否能在报审空间落地的问题。但是,在原有的审批体系下,这两项审批却分别要在城乡规划职能部门和国土资源职能部门进行审批。属于“一事两办”,产生了大量的重复和浪费。

基于此,自然资源部决定,将建设项目选址意见书、建设用地预审意见书合并,自然资源主管部门统一核发建设项目用地预审与选址意见书,不再单独核

建设项目选址意见书、建设项目用地预审意见。

同时,将建设用地规划许可证、建设用地批准书合并,自然资源主管部门统一核发新的建设用地规划许可证,不再单独核发建设用地批准书。此外,以统一规范标准,强化成果共享为重点,将建设用地审批、城乡规划许可、规划核实、竣工验收和不动产登记等多项测绘业务整合,归口成果管理,减少多次测绘、多次验收审核。

“改革的效果还是需要实践中体现,这是我们经过评估以后,预期要达到的目标和效果,但是真正的实际效果怎么样,我们还会跟地方的同志一道,及时跟踪改革的进程、评估改革的成果,如果发现跟我们的预期有差距的话,我们还会进一步深入研究梳理,对其中存在的问题尽快地加以解决,以切实达到我们希望达到的便民利民、优化营商环境、减少制度性交易成本,同时切实减少行政资源浪费的效果。”赵龙表示。

# 货运动车组一波三折终现曙光 国铁集团研讨客货混运

本报记者 路阳 北京报道

时速250公里货运动车组(以下简称“货运动车组”)研制几经波折后终现曙光,中国中车股份有一波三折

货运动车组项目自2014年立项以来,一波三折,项目几经上马下马。2014年中国铁路大宗货物运输长期低迷,中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)的前身中国铁路总公司(以下简称“中铁总”)决心要在白货运上取得突破,以弥补大宗货运的不足。当时中铁总的目标是,力争用3年左右时间,将中铁总发展成为国内领先、世界一流的铁路物流总部企业,铁路局发展成为区域内最具市场竞争力的现代物流企业。

在此背景下,中国中车前身“南北车”遂启动了货运动车组的研发项目。中国中车人士向媒体透露,当年与货运动车组项目同期启动的还有10万辆电商快运货车项目,计划2014年货运动车组样车下线。但这两个项目启动不久就陷于停滞。“不了之的原因很简单,2014年是中国铁路货运的低谷期,没有货源,造出车也没有人采购。”他说。

限公司(601766.SH,以下简称“中国中车”)人士近日对《中国经营报》记者透露,货运动车组样车有望在今年年底前下线。

该人士称,货运动车组项目是

2015年,中国中车再启货运动车组项目,仍由中车唐山负责。2015年底货运动车组样车初具规模,时任中铁总副总经理的杨宇栋还现场考察了项目进展情况。中国中车预计2016年上半年样车下线,下半年进行线上测试。而就在样车即将下线的关键时期,中铁总一纸命令再启货运动车组项目打入了“冷宫”,项目暂停。

国铁集团人士告诉记者:此次被停,是因为中国标准动车组(以下简称“中国标动”)项目进展迅速,而中车唐山研制的货运动车组仍以CRH系列为基础。当时中铁总的思路是,未来所有动车组都将纳入中国标动“大家族”。此时研制的货运动车组标准有差别,不利于未来统一型号。

2017年10月,中国标动研制进入尾声,中国中车再次启动货运动车组的研制工作,此次项目纳入2017年度国家重点专项,这是自2014年以来,货运动车组项目第三次重启。

由中车唐山机车车辆有限公司(以下简称“中车唐山”)负责研制,目前样车制造已经接近尾声。除货运动车组项目外,时速400公里互



中国铁路货运的技术装备水平,将有丰富和改观。

本报资料室/图

上述中国中车人士称,第三次启动货运动车组项目,相当于推倒重来。“之前的货运动车组研制项目更像中国中车自发行,这一次是在中铁总的统一牵头下开展的。”他说。

中车唐山人士对记者分析称,新项目在总体思路不会有太多改变。货运动车组在车辆部件、内饰、设备上都会较客运动车组大幅减少,制造成本相应降低,货

联互动车组和时速200公里磁悬浮列车样车都有望在今年年底前下线。“这三个项目中车唐山均有参与。”他说。



运动车组也将纳入中国标准化动车组范围内。该人士没有透露即将下线的货运动车组采用当前何种客运动车组型号作为制造蓝本。据记者了解,中车唐山旗下的中国标准化动车组为CR400BF。中国中车希望,随着铁路货运转向现代物流,货运动车组产品将成为中国中车未来新的利润增长点。