

5月信贷投放节奏延续放缓 未来信贷、社融有望逐步改善

本报记者 谭志娟 北京报道

6月13日,央行发布的金融数据显示,5月人民币贷款增加1.36万亿元,同比少增5418亿元;5月社会融资规模增量为1.56万亿元,同比少增1.31万亿元;5月末,M2同比增长11.6%,增速比上月末低

信贷结构较去年明显优化

5月份人民币存款增加1.46万亿元,同比少增1.58万亿元。

在新增信贷方面,央行数据显示,5月份人民币贷款增加1.36万亿元,同比少增5418亿元。

分部门来看,住户贷款增加3672亿元,其中,短期贷款增加1988亿元,中长期贷款增加1684亿元;企(事)业单位贷款增加8558亿元,其中,短期贷款增加350亿元,中长期贷款增加7698亿元,票据融资增加420亿元;非银行业金融机构贷款增加604亿元。

周茂华认为,5月新增信贷表现不及预期,同比少增,主要是因为四五月份国内消费和内需复苏节奏偏缓,影响实体融资需求偏弱,叠加去年信贷高基数影响。

周茂华同时指出,从结构看,居民新增信贷边际改善,同比转

专家称社融增速继续处于合理区间

周茂华预计,后续居民消费和房地产复苏动能进一步增强,国内宏观政策力度适度加大,国内信贷、社融有望逐步改善。

在社融方面,5月社会融资规模增量为1.56万亿元,比上月多3312亿元,比上年同期少1.31万亿元;5月末社会融资规模存量为361.42万亿元,同比增长9.5%。

周茂华认为,5月新增社融同比少增,主要源于去年高基数与国内实体经济融资需求偏弱的影响。

周茂华进一步表示,从结构看,5月新增社融拖累主要来自新增信贷和债券融资下滑,但综合

0.8个百分点,比上年同期高0.5个百分点。

对此,光大银行金融市场部宏观研究员周茂华对《中国经营报》记者表示,“5月新增信贷、社融、M2同比放缓,与去年政策发力形成高基数有关,截至5月末国内信贷、社融同比增速分别为11.3%、9.6%,M2

为多增,短期和中长期新增贷款改善,反映居民消费在复苏,楼市销售整体在回暖;企业中长期新增贷款延续同比多增走势,反映企业对市场需求和经济复苏前景继续偏向乐观。

中国民生银行首席经济学家温彬也称,分部门看,金融机构持续增加对制造业、基础设施等领域的信贷投放,企业中长期贷款增加7698亿元,同比多增2147亿元,仍为信贷增长的重要支撑;票据融资增加420亿元,同比大幅减少6709亿元,结构较去年明显优化。

从居民部门看,短、中长期贷款增加1988亿元、1684亿元,同比多增148亿元、637亿元。

对此,中国银行研究院研究员梁斯告诉记者,“这与‘五一’假

同比增速11.6%,继续高于8.0%名义GDP增速,反映目前国内货币、信贷环境保持适度宽松,继续为经济复苏提供强有力支持环境。”

东方金诚认为,整体上看,在上年同期高基数及当月新增信贷、社融规模较为温和的双重影



今年5月,人民币贷款增加1.36万亿元,同比少增5418亿元。

视觉中国/图

期带动居民消费意愿提升有关。”

数据还显示,5月份人民币存款增加1.46万亿元,同比少增1.58万亿元。其中,住户存款增加5364亿元,非金融企业存款减少1393亿元,财政性存款增加2369亿元,非银行业金融机构存款增加3221亿元。

对此,周茂华表示,“5月存款

响下,5月金融数据延续了4月的放缓势头,符合市场预期。背后是一季度集中靠前发力后,二季度以来宽信用进程转入节奏回调阶段,旨在保持全年金融资源投放规模合理增长、节奏平稳,在稳增长与防风险之间把握好平衡。

1.46万亿元,主要贡献来自居民、财政和非银金融机构部门。其中,居民存款5364亿元,较常年同期仍偏高,但同比连续两个月少增,结合居民新增贷款增加,反映居民消费意愿在逐步恢复中。同时,非银金融机构存款同比多增,其中一个重要原因是市场情绪回暖,带动居民理财投资需求在复苏。”

东方金诚也预计,本次政策利率下调,释放了明确的稳增长信号,将有效提振市场信心,并有望改变4月和5月新增信贷放缓势头,推动宽信用进程再度提速。预计6月新增信贷规模有望与去年政策发力期的高水平基本持平,从而结束5月较大规模同比少增现象,这将为三季度经济复苏势头转强积蓄力量。

购操作,中标利率为1.9%,上次为2.0%。

东方金诚也预计,本次政策利率下调,释放了明确的稳增长信号,将有效提振市场信心,并有望改变4月和5月新增信贷放缓势头,推动宽信用进程再度提速。预计6月新增信贷规模有望与去年政策发力期的高水平基本持平,从而结束5月较大规模同比少增现象,这将为三季度经济复苏势头转强积蓄力量。

中国既有动车组货运改造加快 高铁客货混编正装备验证

本报记者 路炳阳 重庆报道

中车青岛四方机车车辆股份有限公司(以下简称“中车四方”)正

改造、新造“两条腿”走路

就货运动车组的应用性,中铁快运股份有限公司(以下简称“中铁快运”)高铁快运部时智星表示,面向发展潜力巨大的铁路快运市场,通过充分挖掘早间时段高铁运力,与客运列车错峰开行,创新高铁快运运载工具,开展高铁快运整列动车组批量运输势在必行。同时,首批上线的高铁动车组列车已接近设计年限,可以借鉴航空使用旧客机改为全货机的做法,对此类旧动车组进行适应性改造。

针对高速铁路快捷物流目标

服务国家现代物流发展

中国货运动车组项目最早立项于十年前,曾一波三折。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”)前身中国铁路总公司(以下简称“中铁总”)决心要在白货运输上取得突破,以弥补大宗货运的不足。在此背景下,中国中车前身“南北车”启动了货运动车组的研发项目。但因当时中国铁路货运正处于低谷期,造出车没有人采购。项目启动不久就陷于停滞。

2015年,合并后的中国中车再启货运动车组项目,由中车唐山负责。当时中国中车预计货运动车组2016年上半年样车下线,下半年进行线上测试。而就在样车

在以既有客运动车组改货运、客货混编等形式进行高铁货运装备验证。近日,“高铁货运技术研讨会”在青岛召开,中车四方高级主任设

市场和产品模式,北京交通大学交通运输学院副教授韩学雷在上述研讨会上表示,与公路和航空运输比较,规模化高铁快运在中长途时效件邮政快递市场上,在速度、效率、装载量及容积、稳定性、安全性和信息化、经济性、环保性、网络及运能保障上具有优势。未来,以整列高铁快运专用动车组为核心,以集装箱器具换装、整列拆座椅列车和车厢、客运动车组随车运输等多种产品形式为辅助和补充,建设整体化、规模化的高铁快运系统,才能

即将下线的关键时期,中铁总一纸命令再将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复兴号(以下简称“中国标准”)项目进展迅速,而中车唐山研制的货运动车组仍以CRH和谐号系列为基础。当时中铁总的思路是,未来所有动车组都将纳入中国标准“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,中国标准研制进入尾声,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。

计师余鹏在会上透露了上述信息。

中车四方副总经理曹瑞表示,当前,中车四方结合国家发展规划和市场需求,开展了货运动车组产品研

在中长途时效件快运市场占据有利地位。

中国中车人士对《中国经营报》记者透露,货运动车组项目的研制,中国中车已启动多年,目前旗下主要有中车四方和中车唐山机车车辆有限公司(以下简称“中车唐山”)两家企业在做。此外,中车长春轨道客车股份有限公司(以下简称“中车长客”)也有参与,而目前唯一一列货运动车组样车于2020年12月23日在中车唐山下线。

2022年,国家发布《“十四五”现代物流发展规划》,绘制了现代物流发展的新蓝图。规划提出“推进铁路(高铁)快运稳步发展”,要结合电商、邮政快递等货物的主要流向、流量,完善铁路(高铁)快运线路和网络;适应多样化物流需求,发展多种形式的高铁快运;在具备条件的高铁场站间发展“点对点”高铁快运班列服务。

2020年9月举行的中央财经委员会第八次会议也指出,要建设现代综合运输体系,形成统一开放的交通运输市场,优化完善综合运输通道布局,加强高铁货运和国际航空货运能力建设,加快形成内外联通、安全高效的物流网络。

事实上,高铁货运的需求一直

发,2019年完成了两辆货运动车组样车研制,目前正在推进既有动车组货运改造、新造货运动车组研制,持续完善货运动车组技术体系。

“当前中国中车针对货运动车组项目的研制主要是两条腿走路,一是新造货运动车组,二是对既有动车组的货运功能改造。”中国中车人士说。

就改造项目,该人士表示,中国高速动车组从2006年出现,截至目前,最早一批上线的和谐号动车组至今已有15~16年,随着复兴号动车组的不断投入客运,这些接近20年的和谐号动车组具备了货运功能改造的条件,推进既有动车组货运改造工作,变得尤为重要。

都在,自2016年以来,国铁集团已连续多年组织“双11”电商黄金周运输,2018年中铁快运采用复兴号动车组首次在北京至长沙间开行高铁快运货运服务,当时为了运送更多的货物和码放方便,该节货运车厢将座椅全部拆掉。2020年更是将一列复兴号动车组座椅全部拆除,装运快件。

在世界铁路货运中,快捷运输一直服务于附加值最高的货运品种。1984年法国开行时速160公里城际间货运列车,2012年法国、德国又开了时速300公里高铁货运专列。2014年年底,中国铁路时速160公里的快运棚车投入运行考核,曾一度是中国速度最快的货运列车。

八部委支持职业教育融资 鼓励多形式混合所有制办学

本报记者 索寒雪 北京报道

近日,国家发改委会同有关部门联合印发了《职业教育产教融合赋能提升行动实施方案(2023—2025年)》(以下简称《实施方案》),提出了五个方面19条具体措施。

据了解,《实施方案》支持产业园区和职业院校、普通高校合

航空发动机需要技术人才

“建设现代化产业体系,既需要问鼎学术巅峰的一流科学家,也需要扎根生产一线的高素质技能人才。比如,在航空发动机这样一个尖端领域,因为结构复杂,零件非常多,大到组装发动机叶片,小到拧螺丝,都需要大量的熟练技术工人。”刘明说。

因而,推进职业教育产教融合,能够培养数以亿计的高素质技能人才,推动创新变为现实、设计变成产品、技术转变为生产力,为我国产业链、供应链保持强大韧性、行稳致远提供坚强保障。

刘明表示,这次八部门联合印发的《实施方案》,是一份含金量很高的政策性文件,围绕“赋能”和“提升”,提出了五方面19条政策措施。在赋能方面,主要通过“试点、政策、资金”三个抓手,为职业教育产教融合赋能。

据了解,出台《实施方案》,是持续深化职业教育产教融合的内在要求,是统筹解决人才培养和产业发展“两张皮”问题的重要举措,对于完善现代职业教育体系,建设教育强国、人才强国具有重要意义。

记者了解到,《实施方案》具体内容包括:优先,是优先发展先进制造、新能源、新材料、生物技术、人工智能等产业需要的一批新兴专业。加快,是加快建设护理、康养、托育、家政等一批人才紧缺的专业。改造,是改造升级冶金、医药、建材、轻

向职业教育投入真金白银

记者了解到,《实施方案》重点梳理了三类资金渠道,分别是中央预算内投资、地方政府专项债券和中长期贷款。

国家发改委社会司副司长孙志诚表示,“十四五”时期,国家发改委会同教育部、人社部组织实施教育强国推进工程,对纳入储备院校清单,符合条件的产教融合实训基地建设,我们将安排中央预算内投资予以积极支持。

这笔来自中央预算内的投资,资金规模较大。

高职院校和应用型本科院校每所支持额度不超过8000万元,中职院校每所支持额度不超过3000万元。下一步,国家发改委将结合“十四五”规划中期调整,在原有储备院校清单基础上,增补支持100个左右高职院校和应用型本科院校,进一步加大对职

工学专业获青睐

《实施方案》提出,要进一步拓展产教融合培养内容,促进企业需求融入人才培养各环节。2022年,中办、国办印发的《关于加强新时代高技能人才队伍建设的意见》也提到“在技工院校中普遍推行工学一体化技能人才培养模式”。

工学一体化技能人才培养模式是依据国家职业技能标准及职业技能人才培养标准,以综合职业能力培养为目标,将工作过程和学习过程融为一体,培育德技并修、技艺精湛的技能劳动者和能工巧匠的技能人才培养方式。

人社部将保障工学一体化培养模式落实落地。人社部职业能力建设司副司长王晓君表示,“力争到‘十四五’末实现‘百万’目标,即建设100个工学一体化培养模式专业,1000所技工院校参与实施工学一体化培养模式,培训10000名工学一体化教师,进一步提高技能

作举办混合所有制分校或产业学院,支持推进职业学校股份制、混合所有制改革,允许企业以资本、技术、管理等要素依法参与办学并享有相应权利。

国家发改委社会司司长刘明向《中国经营报》记者表示,“混合所有制办学已经实施,并以多种形式在进行。”

纺等领域的一批传统专业。撤并,是撤并淘汰供给过剩、就业率低、职业岗位消失的专业。主要目的就是,推动形成紧密对接产业链、创新链的专业体系,切实做到“学科跟着产业走、专业围着需求转”。

对此,刘明透露,“调研中我们发现,有的职业院校的专业设置与产业需求匹配度不高,专业链对产业链没有形成有效支撑。”

“十四五”规划纲要提出,建设100个高水平、专业化、开放型产教融合实训基地。《实施方案》加强了实训基地建设组合投融资支持,优先支持一批产业对接紧、辐射带动强、实训效果好的产教融合实训基地,将实训基地打造成为提高职业教育水平的重要标志,培养高素质技能人才的重要平台。

过去,产教融合、校企合作存在“剃头挑子一头热”的情况。《实施方案》针对“校热企冷”的情况,支持有条件的产业园区和职业院校、普通高校合作举办混合所有制分校或产业学院,支持推进职业学校股份制、混合所有制改革,允许企业以资本、技术、管理等要素依法参与办学并享有相应权利。

“通过这些措施,打消企业的顾虑,变‘一头热’为‘两头甜’。”刘明表示,将会会同有关部门全面落实《实施方案》,对各地落实情况进行监督检查和跟踪分析,确保各项任务落到实处,见到实效。

业教育产教融合的支持力度。

《实施方案》提出,将职业教育产教融合项目纳入地方政府专项债券支持范围。

孙志诚表示,“我们每年3月前后、6月前后、11月前后将组织各地申报。各地要准确把握支持范围,提高项目前期推进效率,确保申报时已完成可研审批或者核准、备案手续。对符合条件的职业教育产教融合项目,我们将会同财政部门积极予以支持。”

此外,国家发改委还将加大向金融机构推荐职业教育产教融合中长期贷款项目的力度,鼓励金融机构按照“风险可控、商业可持续性”原则积极支持。“需要强调的是,职业教育中长期贷款,支持的是财务状况良好、负债率低的职业院校更新置换先进生产设备,请各地准确把握资金使用方向。”孙志诚表示。

人才培养质量。”

推进工学一体化培养模式的主要方式是校企合作。截至目前,人力资源和社会保障部正式公布了数控车工、汽车维修等31个专业的工学一体化课程标准和课程设置方案,在360余所技工院校试点,同时启动加工中心操作工、汽车制造与装配等72个专业的工学一体化课程标准和课程设置方案开发工作。遴选并公布北京市工贸技师学院、天津市电子信息技师学院等50所技工院校为工学一体化教师培训基地,各培训基地正按计划组织工学一体化教师参加培训。

“下一步,我们将总结第一阶段工作,部署启动第二阶段(2023年9月—2024年12月)工作,重点是增加30个试点专业和300所技工院校进行持续推进,组织开展3500人次师资培训,组织评选一批精品课程和示范专业。”王晓君说。