

中國降貸款利率 穩市場預期

專家：成新一輪逆周期調節起點 年內或再減息降準

2019年8月以來中國LPR調整情況



時隔10個月，中國貸款市場報價利率(LPR)首次調降。中國人民銀行(人行)授權全國銀行間同業拆借中心20日公布，1年期LPR降至3.55%，5年期以上LPR降至4.2%，分別較此前下調10個基點(BP)。專家認為，降息是提振預期、釋放政策穩增長的信號，也很可能是新一輪逆周期調節、穩增長政策的起點，年內需繼續降息及降準來配合穩增長，同時還需配以財政、產業等其他政策跟進，關鍵是穩定市場預期，給民間投資信心。

◆香港文匯報記者 海巖 北京報道



◆中國人民銀行授權全國銀行間同業拆借中心20日公布，1年期LPR降至3.55%，5年期以上LPR降至4.2%，均較上一期下降10個基點。資料圖片

LPR下調在市場預期之中。LPR由商業銀行根據中期借貸便利(MLF)利率加點報價形成，2019年以來通常與MLF同頻調整。6月15日，人行每月定期開展的MLF利率先行下降10BP至2.65%。考慮到房地產行業近期復甦持續疲軟，此前不少市場觀點預計5年期以上LPR報價將有更大降幅，因此此次LPR利率下調後，市場反應並不積極，房地產股票均出現明顯下挫。

5年期LPR與MLF利差歷來最低

華創證券首席宏觀分析師張瑜認為，此次5年期LPR利率未能獲得更大下調，背景之一是其與政策利率差縮至最低，抑制了5年期LPR進一步下降的空間。當前5年期LPR與MLF利差已經縮窄至155BP，為有史以來最低。

近兩個月，中國經濟復甦步伐放緩，總需求不足，5月消費和投資同比增速都有所放緩，出口增速時隔兩個月再度轉負，均低於市場預期。5月經濟數據發布前後，一些政策支持已經陸續出台，人行先後調降7天期逆回購利率、常備借貸便利(SLF)利率和中期借貸便利(MLF)利率，同時適逢稅期高峰，人行加大逆回購力度呵護流動性。6月20日，人行展開1,820億元(人民幣，下同)7天逆回購操作，淨投放1,800億元，是一周多來最大的單日淨投放，此前四個交易日亦淨投放超過2,500億元。往後看，此次降息或是此輪逆周期調節、穩增長政策的起點。

對於未來是否會持續降息，張瑜指需要觀察一些指標，例如出口同比是否持續維持低位、製造業投資和社會消費零售總額增速是否不再掉檔、PPI(工業生產者出廠價格指數)同比是否持續低於市場預期、企業借貸

意願是否需要依據融資再度衡量等。

美暫停加息 為中國寬鬆打開窗口

平安證券首席經濟學家鍾正生則預計，在物價中樞下移、企業盈利和投資回報率下降的情況下，當前有必要降低名義利率，年內存在再次降息的可能性。在3月已經下調金融機構存款準備金率0.25個百分點至7.6%的基礎上，也可以期待二次降準，且結構性工具的支持力度將會持續。他還指出，當前人行對金融穩定的訴求上升，一方面，降息可以對財政可持續性有所加持；另一方面，若發生局部性、階段性的金融風險，貨幣寬鬆具有較強信號顯示效應，有助於防風險與穩定市場情緒。

此外，「隨着降息釋放的穩增長信號出現，地方債發行預計加快，三季度可能再度面臨結構性流動性短缺。」中銀國際證券首席宏觀分析師朱啟兵預計在6月以後經濟同比增速下行壓力加大的情況下，人行可能提前降準配合穩增長。從時機看，6月14日美聯儲議息會議後，宣布暫停加息進程，或給中國的貨幣政策寬鬆打開窗口。

不過，要促進經濟修復，除了貨幣政策發力，還需多方面配套措施和其他政策的跟進。6月16日的國務院常務會議圍繞加大宏觀政策調控力度、着力擴大有效需求、做強做優實體經濟、防範化解重點領域風險等四個方面，研究提出了一批政策舉措，要求具備條件的政策措施要及時出台、抓緊實施，同時加強政策措施的儲備，最大限度發揮政策綜合效應。

料續挺樓市加碼撐實體經濟

瑞銀預計，未來出台的政策支持可能包括：進一步支持和穩定房地產行業，放鬆購房限制，降低二套房貸款的首付要求，並進

市場看人行降LPR

東亞銀行首席經濟師蔡永雄：預期下半年LPR仍有10點子下調空間，今年內房貸資金問題將明顯改善、房地產市場維持穩定。

光大證券首席固收分析師張旭：5年期以上LPR隨MLF降低10BP合理也合適，對於房地產行業平穩健康發展的支持不能完全依賴於5年期以上LPR的降息。

彭博經濟研究：預計下半年中國貸款市場報價利率有進一步調降。未來還將出台更多貨幣寬鬆和支持措施以重振信心和支撐經濟復甦。

東方金誠首席分析師王青：下半年推動5年期以上LPR報價單獨下調的直接動力或將包括人行有可能繼續實施降準，以及存款利率還有一定下調空間等。

一步降低房貸利率，同時政府可能考慮增加「保交樓」資金支持，進一步放鬆債券發行和股權融資限制以部分緩解開發商融資壓力；財政和準財政擴張力度加碼，中央政府可能要求地方政府加快和提前發行地方政府專項債，並籌集和使用新一批政策性銀行專項基建投資基金，從而提振基建投資；貨幣政策方面，進一步小幅降息，並配合準財政政策的擴張，加碼信貸支持，確保對實體經濟提供充足的信貸支持。

特稿

單次降息難解樓市困境

人行今年首度LPR降息，中國首套房貸平均利率將歷史上首次降低至4%以下。降息釋放穩樓市信號。然而，降息不是萬能的，單次降息的實際效果可能有限，難以實質拉動地產。在中原地產首席分析師張大偉看來，LPR下降了，對應的房貸利率也會跟着下降。新購房者，立刻就能享受到降息的利好，存量購房者則到2024年1月才能開始減少利息。

穩樓市政策力度應續升級

「本次降息對於市場來說，給降低增量和存量房貸利率打開空間。下一步配合限售放鬆、非限購區域首付比例調整、公積金寬鬆等等穩樓市組合拳，預計將對房地產形成一定程度的托底作用，但影響相對有限。」張大偉認為，整體看，本次降息依然難以導致樓市企穩。目前穩樓市政策力度應該繼續升級，當下樓市面臨的問題已經不只是房地產問題，需要出台更多更積極的穩樓市政策，「只有真正降低了購房者的成本，市場才有望穩定。」

國盛證券首席經濟學家熊國也指出，目前除北上廣深等核心城市外，大部分城市的樓市政策已放鬆，但地產銷售仍持續低迷，銷售面積單月同比已連續21個月下降，顯示進一步降息對樓市刺激效果不宜高估。下一步，穩地產需要核心一二線城市放鬆地產，還需要切實可行的辦法穩定房價預期。

需加大鬆綁力度 提振信心

此次降息的背景是，房地產市場在小陽春後再度降溫，樓市銷售重新轉弱，保交樓工作又面臨新問題，房地產投資、新開工等降幅繼續擴大。當前房地產行業困境根本在於市場對經濟基本面的預期改變、信心不足，短期政策面和市場面均難以發生根本改變。全國政協經濟委員會副主任尹蔚林近日指出，當前房地產復甦與政策預期還有相當差距，房地產政策要盡快加大鬆綁力度，「讓能熱的地方先熱起來，擴散帶動還在觀望的市場，更好地滿足剛需，鼓勵改善性需求盡快釋放。對一些在炒房熱時出台的限性政策，要加快調整。」

◆香港文匯報記者 海巖



◆市場認為，中國未來出台的政策支持可能包括：進一步支持和穩定房地產行業，放鬆購房限制等。資料圖片

「天宮」電推進發動機 首度在軌「換氣」

香港文匯報訊(記者張仕珍 西安報道)香港文匯報記者20日從中國航天科技集團六院獲悉，在天地協同配合下，「天宮」太空站電推進系統大氣瓶近日完成在軌安裝任務，該院801所首次採用「換氣」而不是「補氣」的方式完成電推進推進劑——氫氣的補充。據了解，在「天宮」太空站上的使用，是電推進系統在載人航天領域的首秀，而有了大氣瓶作「外掛」的太空站電推進系統，其使用壽命將大大延長，對太空站長期安全平穩飛行起到重要作用。

電推進系統，也稱電推進發動機，其工作原理是先將氫氣等惰性氣體轉化為帶電離子，然後把這些離子加速、噴出以產生推進力，進而完成航天器的姿態控制、軌道修正和軌道維持等任務。為了給電推進系統在軌「換氣」，航天六院801所創造性地提出了一種簡化版的浮動對接形式：通過粗定位導向裝置實現機械臂初始定位，再通過自主精確定位進一步修正，這種「步步為營」的方式極大地提高了對接的可靠性，即便在軌多次拆裝也能保證精度滿足要求。

考慮到太空環境不可控因素較多，除了支持機械臂自動在軌更換氣瓶外，航天六院801所還提出了「PlanB」——航天員手動更換氣瓶。

深中通道東人工島主體施工完成

香港文匯報訊(記者方俊明 中山報道)灣區「超級工程」深中通道建設又獲新突破。廣東交通集團20日透露，深中通道東人工島主體結構施工20日全面完成，同時也標誌着中國首個高速公路水下互通立交主體正式成形。深中通道計劃明年建成通車後，經東人工島可從東西南北四個方向通往粵港澳大灣區不同城市，其中南往深圳前海合作區、香港方向，發揮該通道項目作為「大灣區核心交通樞紐」的作用，推動加速形成大灣區主要城市間「一小時生活圈」。

廣東交通集團表示，深中通道採用「東隧西



◆深中通道東人工島主體結構施工圖。香港文匯報中山傳真

橋」方案，線路全長約24公里，是世界級「橋、島、隧、水下互通」跨海集羣工程，粵港澳大灣區「A」字形交通主骨架最關鍵一橫。其中，東人工島是該項目深圳端門戶工程，位於深圳寶安機場南側，緊鄰福永機場碼頭，東連在建廣深沿江高速深圳段側接線工程，西接項目海底隧道。

數據顯示，東人工島全島陸域面積近34.4萬平方米，相當於48個國際標準足球場；其中隧道工程包括長480米的「堰築段隧道」、長855米的「島上主線隧道」，以及實現交通轉換的四條「匝道隧道」。

採用「砂被」解決偏載與橋墩移位

深中通道管理中心島隧工程部部长張長亮表示，東人工島及「堰築段隧道」處於既有廣深沿江高速下方，在其40座跨橋墩承台海城範圍內填海築島，需填築超過300萬立方米的填砂。而築島施工對沿江高速橋墩產生的位移和沉降不得超過五毫米。對此，施工團隊創新築島填砂工藝，創新性採用了「砂被」方法進行填砂作業，即是將海砂裝在一個個特製的袋子裏，做成一床床的「砂被」，然後一層一層均勻地攤鋪在橋墩四周，有效解決了偏載與橋墩移位問題。同時，為解決海城深厚軟基「超深超寬基抗」

防滲止水的共性難題，深中通道東人工島及「堰築段隧道」採取鋼板樁、止水帷幕、地連牆等多道防線。深中通道管理中心副總工程師陳越說：「東人工島及堰築段隧道的基坑絕大部分處在海平面以下15米至20米，滲水壓力大，通過這些措施，開工以來，我們沒有發生過一處滲水。」

四方向通灣區 助建「一小時生活圈」

「作為中國首個高速公路水下互通立交，深中通道東人工島採用『一體兩翼』的布局，與海底沉管隧道相連接，並實現項目與廣深沿江高速等路網的高效順暢銜接。」廣東交通集團指出，未來經深中通道東人工島，可東往惠州、深圳龍崗區，西往中山、珠海，北往廣州、東莞，南往深圳前海合作區、香港方向，充分發揮項目作為「粵港澳大灣區核心交通樞紐」的重要作用，推動大灣區主要城市間「一小時生活圈」的形成。

廣東交通集團透露，目前深中通道土建工程收官戰進入最後階段。其中，東人工島將全面轉入島上房建、機電、管溝、綠化等工程建設；西人工島主體結構完成施工，正進行島上房建及附屬工程。而海底隧道、橋樑工程均已合龍，正在全力推進沉管隧道內的管溝附屬、路面、機電交安等工程建設，全面衝刺2024年全線建成通車。

東人工島建設回顧

2017年12月，東人工島及堰築段隧道啟建。

2018年12月，堰築段隧道鋼板樁圍堰合龍。

2019年12月，堰築段隧道形成陸域。

2020年5月，東人工島深水區所有島壁基礎加固攪拌樁全部完成，全面轉入築島施工階段。

2020年11月，主線堰築段隧道主體結構首段頂板澆築完成。2021年8月，堰築段隧道主體結構底板全部完成。

2022年1月，堰築段隧道主體結構封頂。

2022年5月，東人工島圍護結構全部完成。

2023年6月，東人工島主體結構完工。

◆整理：香港文匯報記者方俊明