

LPR 连续 17 个月不变 贷款“定价锚”却要变了

本报讯 中国人民银行 20 日授权全国银行间同业拆借中心公布最新一期贷款市场报价利率(LPR):1 年期 LPR 为 3.0%,5 年期以上 LPR 为 3.5%。两个期限品种的 LPR 均连续 17 个月维持不变。

东方金诚首席宏观分析师王青表示,近期 LPR 报价保持稳定,根本原因是三季度国内生产总值(GDP)增速回升到 4.5%,以高技术制造业为代表的新质生产力领域加速发展。在此背景下,总量型货币政策保持定力,货币政策加大逆周期调节力度优先选择结构性货币政策工具。展望未来,他认为,短期内 LPR 报价下调的可能性不大。

作为过去几年市场主要的贷款定价锚,未来 LPR 将不再“一锚独大”。央行行长潘功胜 19 日透露,要推动贷款利率定价基准改革,从比较单一地参考 LPR 定价向更加多元的定价基准转型。

前期一些省份的银行已经开始发放

以 DR(存款类金融机构间债券回购利率)为定价基础的贷款。王青认为,这意味着贷款利率市场化改革进一步推进,即从原来的单一 LPR 定价基础,转为“LPR+DR”双锚。

中金公司研报分析称,DR001 能够更及时反映银行资金成本,相比调整频率较低的 LPR,更有利于贷款利率随市场资金价格变化而调整。随着贷款市场竞争加剧,LPR 作为最优质客户贷款定价基准的代表性有所下降。根据央行 2026 年二季度货币政策执行报告,6 月已有 50.83%的贷款利率低于 LPR。而且采用市场资金利率加点的贷款定价模式也更接近国际市场 SOFR(担保隔夜融资利率)加点的惯例。

中金公司指出,尽管 DR001(近期约为 1.3%)低于 LPR,基准利率多元化并不意味着贷款降息,政策主要是为银行和企业提供更加灵活和市场化的定价选择。(澎湃)

央行将连续 9 个工作日 开展隔夜逆回购操作

本报讯 央行 10 月 20 日发布公告称,为更好匹配银行体系短期流动性需求,将在 10 月 21 日至 11 月 2 日开展隔夜逆回购操作,采用固定利率、数量招标,每日操作量不超过 10000 亿元。

根据公告,央行连续操作的天数明显增加:此次为连续 9 个工作日开展隔夜逆回购操作,而 7 月以来每次均为连续 4 个工作日。东方金诚首席宏观分析师王青解读,一方面,“十一”长假导致 10 月税期延后,与月末叠加,因此隔夜逆回购连续操作天数显著增加;另一方面,隔夜逆回购

操作频率逐步增加,反映其在央行公开市场操作中的地位上升。

央行行长潘功胜此前表示,未来央行将择机把公开市场主要操作品种的期限切换为隔夜,公开市场隔夜回购利率将相应成为主要政策利率。

此外,王青认为,每日操作量上限保持在 10000 亿元能够充分满足税期、月末因素叠加背景下金融机构较大规模的短期资金需求,引导 DR001(货币市场隔夜利率)围绕政策利率平稳运行,更为有力地控制其波动幅度。(中新)

事关汽车产业 商务部敦促英方 三思而后行

据新华社电 商务部新闻发言人 19 日就英方称将共同应对中国汽车产业占主导地位事答记者问时表示,中方将密切关注英方动向,如英方执意对中国电动汽车采取限制措施,中方将坚决反制,维护中国产业合法权益。

发言人说,中英汽车产业合作优势互补、平等互利。中英互为重要经贸伙伴,中方敦促英方遵守世贸组织规则,并三思而后行,切勿随欧起舞。

人民币对美元即期汇率 升破 6.68 创四年多新高

本报讯 10 月 20 日,人民币对美元即期汇率盘中最高升至 6.6787,16 时 30 分收于 6.6791,较上一交易日上涨 26 点,日间收盘价创 2022 年 6 月 8 日以来的新高。

离岸市场上,当天离岸人民币对美元汇率盘中最高升至 6.6770,突破前一交易日高点。

中国人民银行行长潘功胜 10 月 19 日详谈了当前国内外都比较关注的人民币汇率问题。他表示,中国实施的是以市场供求为基础、参考一篮子货币进行调节、有管理的浮动汇率制度。汇率作为重要宏观经济变量,受经济增长、货币政策、金融市场、地缘政治、突发风险事件等多元因素影响,和经常账户之间不存在简单的线性关系。将国际上个别评估结论作为一国汇率低估或高估的依据,是对评估结果的曲解和误用,对汇率问题缺乏必要的专业认知。(澎湃)

特斯拉“飞车”燃爆汽车业 飞起来的不只是车,还有“宏图”

特斯拉最新的发布会,又让汽车行业见识到了“马斯克力”的想象力。

当地时间 10 月 15 日,特斯拉在美国得克萨斯州展示第二代 Roadster。这辆电动跑车借助与 SpaceX 相关的推进技术,完成短暂腾空、空中转向等动作。

“国内的飞行汽车,还是‘汽车+飞机’。马斯克的飞行汽车,是汽车真飞。”一位网友对盖世汽车感慨道。

不过公众的惊叹,不代表市场已经认可这款车的商业价值。华尔街更关心这款车的量产实际成效、能带来多少收入等现实问题。业内也有人认为,它的噱头大于实用性。目前,特斯拉的股价还“绿着”。

但不可否认,马斯克的想象力再次刷新了公众对汽车的认知边界。还有网友调侃,“国内车企尤其是新势力,怎么看?”没想到,蔚来汽车创始人、董事长李斌还真回应了,“这个我们真没有”。小鹏汽车创始人、董事长何小鹏也表示,“这是非常酷的另外一种形态飞行汽车。”

“飞车”与太空技术

Roadster 的特殊之处,在于它试图把汽车与航天技术放进同一套工程体系。

早在 2018 年,特斯拉 CEO 埃隆·马斯克就曾透露,第二代 Roadster 可以选装 SpaceX 推进器套件。车辆可通过小型高压气体推进器改善加速、制动和转向表现,甚至可能让车辆短暂离地。这个构想听起来大胆,也一直伴随着质疑。

八年后,马斯克的构想终于有了直观的公开演示。Roadster 原型车展示了坡道倒挂行驶、空中转向、借助推进器着地等动作,也展示了跳过前方车辆的画面。Roadster 能飞起来,靠的是两套从 SpaceX“借”来的系统协同工作。

第一套是冷气推进系统。这套方案借鉴了 SpaceX 的技术,利用高压空气喷射产生推力,技术原理与航天器使用的冷气推进技术相通,整个过程不涉及燃料燃烧。第二套是底盘吸附系统。在特斯拉的公开演示中,车辆沿弧形轨道爬升至接近倒挂的状态,依靠风扇产生的吸附力维持与轨道的接触。

落地姿态则是另一项技术考验。车辆要在空中调整姿态,尽可能以四轮着地。从控制原理看,车辆脱离轨道后,需要通过推进器产生相应的力和力矩,调整车身的旋转状态,为落地创造合适的姿态。这与 SpaceX 火箭回收过程中的姿态控制有相通之处。

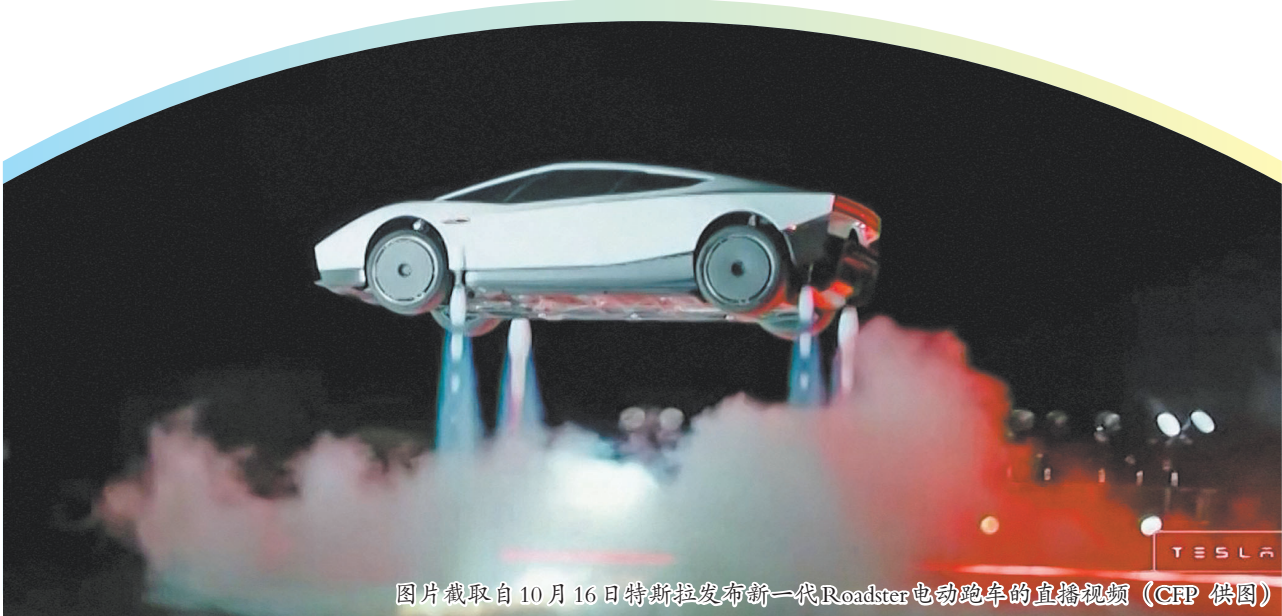
特斯拉为新款 Roadster 规划了三个版本。性能版采用双座布局,配备主动空气动力学系统及吸附系统;推力版增加车尾冷气推进器;火箭版采用单座布局,官方称其具备飞行能力。特斯拉公布的续航目标约为 300 英里,折合约 480 公里。中国官网已开放性能版预订,意向金为 33.2 万元,但这一版本并不具备飞行能力。

第二代 Roadster 于 2017 年首次亮相,量产计划此后多次推迟。按照特斯拉目前给出的时间表,量产预计要到 2028 年,距离首次亮相已经超过十年。漫长的等待,也让外界更加关注这次演示究竟能兑现多少。

“这套技术放在日常驾驶上确实不实用。”某车企研发工程师胡明对盖世汽车坦言,现阶段更像是“作秀为主”,但也确实“大开脑洞”了。

这句话点出了 Roadster 面临的现实问题。汽车产品需要满足碰撞安全、长期可靠性和道路法规等要求,同时还要考虑维修成本。额外增加推进系统与吸附装置,还会带来空间、重量、控制和安全方面的挑战。即使演示中的技术能够进一步成熟,距离普通消费者可以购买和日常使用,仍有很长的路要走。

Roadster 更像一款展示工程能力的旗舰产品。对特斯拉来说,短期销量并非唯一目标,这款车还承担着展示其与 SpaceX 技术协作成果、探索汽车形态边界的任务。它的意义因此超出了汽车本身。



图片截取自 10 月 16 日特斯拉发布新一代 Roadster 电动跑车的直播视频(CBP 供图)

特斯拉不断推进的宏图

焦全球能源体系的电气化转型;2025 年的第四份“宏图”则进一步强调人工智能、自动化制造和人形机器人,希望将 AI 能力延伸到现实世界。

类似的过程也发生在 SpaceX。

让火箭第一级助推器返回地面并重复使用,长期以来都是航天工程中的一项重大挑战。

2015 年 12 月,猎鹰 9 号火箭在完成卫星发射任务后,首次将第一级助推器垂直降落在陆地。2016 年初,SpaceX 又实现了第一级助推器在海上无人驾驶回收船上的成功着陆。次年,SpaceX 首次重新发射回收后的猎鹰 9 号第一级助推器,验证了轨道级火箭重复使用的可行性。

这条路经历过多次失败,也远比最初的设想耗时。最终,火箭回收从一项高难度试验,逐步变成 SpaceX 发射体系中的常规能力。它让马斯克此前看似激进的目标有了实际成果作为支撑。

国内车市,该借鉴什么?

特斯拉在整车 OTA 方面的实践,也推动行业更加重视汽车交付后的软件升级能力。

从制造工艺到软件应用,中国企业已经展现出较强的学习、消化和规模化落地能力。但随着研发效率、制造能力和成本控制逐渐成为行业的共同优势,企业还需要寻找新的突破口。成熟技术可以通过学习和改进不断缩小差距,真正拉开差距的机会,也可能来自那些尚未被验证的技术方向。

Roadster 提供了一个不同的观察角度。马斯克尝试把航天领域的技术引入汽车,探索传统汽车工程之外的可能性。这套方案距离成熟产品仍有差距,也未必适合大规模商业化。但它也提供了一个新的思考角度:汽车技术还能与

第二代 Roadster 也走过一段漫长的等待。它在 2017 年首次亮相,量产计划多次推迟,如今特斯拉终于展示了搭载 SpaceX 推进技术的原型,并将量产时间指向 2028 年。这次展示让此前停留在设想和承诺层面的部分技术有了可观察的演示结果。当然,距离量产交付仍需经过验证。

Roadster 的演示也让外界再次关注特斯拉与 SpaceX 之间的技术协同,以及两家公司未来进一步整合的可能。

巴克莱分析师认为,特斯拉与 SpaceX 可能在未来数周宣布合并。特斯拉在自动驾驶、机器人等物理 AI 应用上的布局,与马斯克旗下企业在 AI 计算基础设施方面的投入存在潜在协同。不过,这是分析师的预测,双方尚未公布合并协议。

值得一提的是,马斯克的长期目标,是推动人类成为多行星物种。“我现在对他的宏图多了一点信心。”有长期关注特斯拉的 AI 从业者如是说。

哪些领域结合,未来的汽车产品又能拓展到什么程度?

中国汽车产业并不缺少继续探索的基础。国家统计局数据显示,2025 年规模以上工业汽车制造业研究与试验发展经费达到 2372.5 亿元,研发投入强度为 2.12%。

接下来,企业需要在经营效率与长期探索之间找到平衡。成熟产品的改进,需要综合考虑成本、质量和市场表现。前沿技术的研发,则往往需要经历反复试验,短期内很难用销量衡量价值。企业既要保证经营的可持续性,也要为有潜力的技术方向留出投入空间。提出新问题、验证新方案,并为合理试错留出空间,都是原创能力形成所需要的条件。(盖世)

证券市场先行赔付 证监会公开征求意见

据新华社电 中国证监会日前宣布,为更好发挥先行赔付制度快速化解证券群体性纠纷的功能作用,中国证监会起草《证券市场先行赔付指导意见》,现向社会公开征求意见。

指导意见主要包括三方面。一是明确先行赔付的适用主体和基本定位,规范先行赔付的主要实施程序。二是明确投资者保护机构受托服务方式和范围,以及先行赔付过程中相关单位的协同机制。三是明确支持、鼓励实施先行赔付,中国证监会可以依法依规将先行赔付相关情况作为行政许可审查、行政处罚裁量、证券期货市场诚信监督管理等的考量因素。



机器人概念股 批量涨停

本报讯 10 月 20 日,A 股整体小幅震荡,主要股指涨跌互现,北证 50 表现最为活跃,高开高走大涨 3.88%,科创综指涨 2.13%,上证指数、中证 500 等也小幅飘红,深证成指、创业板指等则微幅飘绿,市场成交 1.47 万亿元。

机器人概念股昨日再掀涨停潮,嘉晨智能 30% 涨停,凡拓数创、赛摩智能、长盈精密等多股 20cm 封板,德马科技、海川智能、宁波东力、长龄液压等近 50 股涨停或涨超 10%。消息面,当地时间 10 月 19 日,特斯拉向美国证券交易委员会(SEC)提交 2026 年年度股东大会相关文件。特斯拉明确表示,第三代 Optimus 人形机器人已为大规模量产做好准备。此前,特斯拉曾在 2025 年第四季度财报材料中提出,计划 2026 年底前启动第三代 Optimus 生产。弗若斯特沙利文近日发布《2026 年全球人形机器人市场研究报告》显示,今年上半年,全球人形机器人销量达到 3.6 万台,超过 2025 年全年的 3.5 万台,市场前五名全部由中国企业包揽。

机构观点

华宝证券:中东风险仍有反复、欧洲债务风险上升、市场对科技股融资担忧加大等问题扰动全球市场风险偏好。叠加 A 股近期受资金情绪影响较大,风险偏好整体偏弱,在成交缩量的背景下,尽管稳定资金入市托举,但力度和节奏仍然偏缓,尚未有效扭转市场情绪,仍需保持耐心,等待市场企稳,阶段性仍以防御思维为主,侧重红利资产或适度降低仓位。

华泰证券:宽基 ETF 放量为低位指数提供托底,但历史上此类放量更可能是左侧信号,建议防守为主。市场对单季盈利环比加速的个股定价偏积极,可作为短期交易线索。(证时)