



一季度存款增加9.9万亿元

去年每人多存了1.2万元！13家银行存款狂飙到150万亿

据Wind资讯数据统计，去年6家国有大行及7家已经公布2022年年报的股份制银行吸收客户存款合计超150万亿元，比2021年大幅增长了16.67万亿元，增速达到12.4%，创下历年新高。如果按照总人口14亿来计算，相当于去年国内每人多存了1.2万元。4月11日，央行发布一季度金融统计数据，今年一季度，住户存款增加9.9万亿元。

第一财经



全民“报复性”储蓄

客户存款是银行资金的主要来源，在去年全民“报复性”储蓄的背景下，各家银行负债总额“爆表”，国有银行和股份行体现得尤为明显。

其中，六大国有行去年吸收客户存款总额均实现两位数增长，合计增加了13.6万亿元，增速为12.69%，而2021年的增速仅为7.30%。尤其是农业银行，去年吸收存款总额增长14.7%，几乎是2021年增速的2倍。

在股份行中，招商银行和浙商银行的存款增速均超过了18%，相比2021年的增速分别提升了6个、13个百分点。

工商银行、农业银行、中国银行、招商银行及民生银行等在年报中都不约而同地使用了“创历史新高”来定义去年的存款增量。但同时，这个增量的构成也呈现出明显的“零售化”“定期化”特点。

比如，在客户结构上，这13家银行吸收的个人存款总额同比增长17.53%，而公司存款总额仅同比增

长了7.41%，增速还不及个人存款的一半。

“零售化”在股份行中表现得更加突出，比如，平安银行的个人存款去年狂飙到34.35%，而公司存款仅增3.94%；兴业银行同样如此，个人存款增36.86%，但公司存款仅增3.54%；光大银行去年个人存款增24.24%。

在期限结构上，13家银行的个人定期存款总额同比增长22.56%，公司定期存款总额同比增长14.62%，而同期的个人活期存款总额仅同比增长10.51%，公司活期存款总额几乎与上一年持平，仅同比增长1.71%。

交通银行、中信银行、兴业银行、民生银行的活期存款甚至出现一定程度的萎缩，尤其是民生银行，去年公司活期存款大幅下滑了17%。

综合上市银行年报来看，定期存款的平均成本率为3%左右，而活期存款的平均成本率仅为0.4%左右，显然，无论是公司或个人，都在压缩低息的活期存款，尽量在银行争取更高的利息。

惯性之后是否有转折

全民储蓄的热情一直延续到今年，央行数据显示，截至今年1月末，住户存款增加了6.2万亿元。虽然2月份开始迅速回落，住户存款仅增加7926亿元，但依旧高于去年同期，去年2月份的住户存款减少了2923亿元。

根据央行4月11日发布的最新统计数据，今年一季度，住户存款增加了9.9万亿元，而2022年一季度，住户存款增加值为7.82万亿元。

不过，一个未来或将出现转折的先行指标是：央行调查统计司对于城镇储户调查的跟踪情况。央行调查显示，今年一季度，倾向于“更多消费”的居民占23.2%，比上季增加0.5个百分点；倾向于“更多储蓄”的居民占58%，比上季减少3.8个百分点；倾向于“更多投资”的居民占18.8%，比上季增加3.3个百分点。而在去年四季度，倾向于“更多储蓄”的居民占61.8%，比上季增加3.7个百分点。

银行多手段压降成本

对于银行来说，存款定期化使得存款平均付息率上升，叠加LPR（贷款市场报价利率）多次下调，贷款收益率持续下行，银行息差也进一步承压。

从数据来看，去年，13家银行的存款利息支出超过2.5万亿元，同比增长了16%，而2021年的存款利息支出增速仅为7.54%，相差超过1倍。

基于此，加强负债成本管控、压降高息存款，是去年各家银行的重点工作之一。兴业银行在年报中表示，通过挂牌利率下调，有序引导中长期存款定价下降。在年报说明会上，兴业银行计划财务部总经理赖福荣表示，在负债端，兴业银行通过考核引导，将存款利差作为重要指标纳入对各分行的综合考评里，适当控制中长期存款的比例。

民生银行也在年报中称，将持续强化负债经营，控制高成本、长期限存款规模，持续调整存款结构。

去年，银行业曾于4月、9月两度下调存款利率，

而今年4月份，又有多家中小银行“一马当先”下调了定期存款利率，并有蔓延之势，以应对成本压力。

存款狂飙的背后，也是投资者的诸多无奈。去年，在股、债、房“三杀齐下”的背景下，个人投资者陷入“资产荒”，唯有存款，成为难得的“避风港”。

一向比较冷门的大额存单在去年甚至接连出现“一单难求”的现象。根据数据，2022年大额存单发行量达到2015年6月推出以来的最高值。曾经，收益相对稳定的银行理财在很大程度上替代了存款，但在理财净值化转型后，去年银行理财罕见地遭遇了两次破净潮，以至于部分投资者需要像投资股票一样割肉离场，“稳赚不赔”的信仰崩塌。

另外，银行理财收益也下滑严重，根据银行业理财登记托管中心发布的数据，2022年各月度，理财产品平均收益率为2.09%。而2021年各月度，理财产品加权平均年化收益率最高为3.97%、最低为2.29%。

辉煌不再的客运站 未来何去何从？

客运站正在消失，虽然会有不少人惋惜，但它背后的经济含义，估计没几个人看懂。先说事实啊，客运站关停的公告，这两年是真的铺天盖地。武汉新建最大客运站，不到三年关门大吉，北京10个客运站计划只留两个，广州更是一年减少十来家。即便一些客运站幸存下来了，平时坐车的人可能还没停着的车多。

但你别看客运站变成现在这样，想当年，它也是非常辉煌的。客运站，承担的主要是中短途行程，2000年之前，无论是出门打工，还是做点买卖，从阜新去沈阳、从诸暨去杭州、从福鼎去温州，别说去个省城，哪怕只是去个县城，可能都是个改变命运的大事。

那长途一点的，一般就是北方南下到广州，也是能坐一天一夜的客车，就到了花花世界的广州，一车一车的年轻人，就这样，从故乡被拉到改革开放的最前沿。

但到了最近十年，客运站怕是真笑不出来了，客运量在2012年达峰之后（355.7亿人次），每年都在降，前两年更是来了波“脚踝斩”，客运量仅剩巅峰时期的七分之一。

原因，想必很多人都知道，一方面是私家车变多了。然后顺风车、拼车业务再多起来，客运就受到了不小的冲击。但更猛烈的冲击，还是来自性价比极高的铁路，光高铁里程，近十年，就翻了4倍。京津冀铁路开通之后，天津到北京的汽车客运量，只剩原来30%。渝万高铁通了之后，梁平到重庆的客运量，就从每天两千多人直接降到了两百多，剩了10%。

国家发改委综合运输研究所城市交通中心主任程世东指出：“原来公路客运中长途出行的需求，比如从省会到地级市，或从一个地级市到另外一个地级市，被高铁逐步抢占；而从地级市到县或者从县到乡镇这些100多公里以内的出行需求，则被私家车或顺风车挤占。”

国家发改委今年提出，“十四五”时期，高铁网将基本覆盖50万人口以上城市，这意味着不仅地级市，未来越来越多人口大县也将逐步通高铁。

目前，客运行业主要客群已经逐步下沉到县域之间的客流，如果这部分客源也逐步被高铁挤占，未来城市客运站是否会逐步消失？

程世东认为，“即使如欧美发达国家的汽车普及率，城市客运依然有其生存空间。我国城市的客运，未来虽然不可能再与鼎盛时期相提并论，但依然有特定的生存空间。”

在他看来，在现行市场之下，城市客运还需要在多方面调整，才能稳定需求客源，客运“公文化”就是其中的方向之一。

“传统的客运，将旅客集中到汽车站里，必须按照规则进站买票，大大增加了旅客的出行时间。‘公文化’运营之后，购票的话，能不能网上买直接上车，或者像公交那样刷卡？在出发城市，能否多设几个上下车站点，能否紧邻高铁站设置下车站点？另外，‘公文化’以后，下车站不一定只到县城的客运站，沿途较大的村镇或县城中某个便利的公交站点都可成为站点。”

此外，定制客运成为不少相关企业探索的新模式。比如早在2020年，成都东站就引进定制客运，让客运企业开通7座以上小型客车，根据旅客需求通过平台软件进行网络预约，点对点服务。

2021年1月，大同新南客运站也推出定制客运，旅客通过“智行山西”微信公众号提前下单预约选择乘车地点，无需进站，即可享受上门接送服务。

2022年8月，交通运输部发布的《班车客运定制服务操作指南》中也明确，可基于已经取得经营许可的道路客运班线，开展定制客运。

据《企业观察报》

