

## 行业动态

减免承包金、发补贴  
12城鼓励出租车正常运营

**本报讯** 受新冠肺炎疫情影响,多地出租车行业受到冲击。据不完全统计,截至2月7日,已有北京、上海、深圳、西安、济南、长沙、海口、三亚、合肥、贵阳、兰州、宜宾等12个城市通过减免承包金、发补贴等形式来鼓励出租车正常运营,降低出租车运营成本。

2月6日,在新冠肺炎疫情新闻发布会上,北京市发改委主任谈绪祥介绍,北京推出16项措施帮助企业共渡难关和稳定发展,其中包括,降低出租车运营成本,鼓励出租车企业对疫情期间继续正常从事运营服务的出租车司机适度减免承包金;市区两级按照管理事权,可对采取减免承包金等措施鼓励运营的出租车企业,给予一定运营补贴。

其他11个城市鼓励出租车正常运营的政策也各有特色,比如上海每天补贴司机单班80元;深圳出租车司机获临时补贴,首次补贴标准3000元/车;西安免除一个月承包费和服务费;济南下发燃油补贴、减免承包费;长沙2月巡游出租车承包费减半;海口、三亚巡游出租汽车月承包金减半;合肥减半收取服务管理费;贵阳合理免、减承包费;兰州减免2月份车辆承租租金1000元;宜宾中心城区出租车减免承包管理费。

此外,多地均要求全程佩戴口罩,上车出示身份证,注意车内通风。贵阳规定,未佩戴口罩不得乘坐出租车,同时禁止乘客携带野生动物、宠物及活禽乘坐出租车。济南、西安等地明确,出租车实行“一客一消毒”,运行过程中落窗1/3,乘客3人以下后排落座。 **张猛**

中国汽车流通协会呼吁  
行业阶段性政策支持

**本报讯** 2月6日,中国汽车流通协会发布消息称,由于新型冠状病毒感染肺炎疫情的发展,目前汽车流通行业经销商面临极大资金流动性压力,企业经营和运转受到严重影响。为此,中国汽车流通协会已向中国银行保险监督管理委员会、商务部等相关政府主管部门正式递交《关于在疫情防控期间对汽车流通行业经销商提供金融服务支持的紧急报告》,请求政府主管部门给予行业阶段性政策支持,以应对抗击疫情的挑战。

最近数据显示,2020年1月的汽车消费指数仅为27.5。中国汽车流通协会表示,疫情导致各地区推迟复工,居民可支配收入下降,对汽车消费造成抑制,而汽车流通行业属于对流动性资金依赖较高的行业。在此背景下,部分汽车经销商已经出现了经营回款困难的现象,履约困难。中国汽车流通协会判断,一旦出现系统性风险,将对整个社会的经济目标和就业稳定产生影响。

中国汽车流通协会在《报告》中,向政府主管部门提出若干项疫情防控期间给予汽车经销商阶段性政策支持的建议,包括呼吁加强对金融机构向受困企业提供政策保障的监管,对汽车流通企业提供债务展期审批便利,增加授信额度、加速放款效率、降低融资成本、特殊情况逾期罚息减免及征信保护等相关政策支持。

此外,中国汽车流通协会还将密切监测复工后行业运行和企业经营情况,及时反映行业诉求,提出政策建议、总结经营案例,多维度助力行业,服务会员,抗击疫情。

中消协和中电维修协倡导  
无接触家电维修服务

**本报讯** 目前,全国新型冠状病毒肺炎疫情防控工作正处于关键时期。为保障消费者的基本正常生活,并保障家电维修上门服务人员安全,中国消费者协会和中国家用电器维修服务协会日前联合发出倡议保服务保安全。为消费者不间断提供抗疫期间的冰箱、热水器、洗衣机、燃气灶等生活必需品产品最基本使用性能的维修服务。

为提高家电企业远程无接触服务的能力,减少上门服务,该倡议建议,在家电企业总部的呼叫中心接到消费者报修电话后,向消费者进行解释,可采用电话沟通或视频等方式,提高远程无接触服务的能力,指导消费者远程排除、解决一般性故障问题,减少上门服务。

如确需上门服务,服务流程要与疫情防控形势相适应。上门服务前,消费者要事先联系社区或物业负责人确认上门服务人员可正常出入,并将社区或物业负责人联系方式提供给上门服务人员,以备再次确认核实;消费者如有健康问题,务必告知上门服务人员。

服务期间,双方要事先做好防护措施,佩戴口罩,双方沟通时,保持适当距离;尽量缩短上门服务时间,简化维修过程。此外,对拒不做自我防护(不戴口罩)的上门服务人员,消费者有权拒绝接受服务;同时对不戴口罩的消费者,上门服务人员也可拒绝提供服务。

上门服务结束后,双方也应及时做好消毒工作。服务人员应对衣物、工具及所有携带物品等,进行全面消毒后再为其他消费者提供服务。家电企业总部要对双方进行回访,如出现疑似病情,尽快采取相关必要措施。 **王晓然 魏茹**

## 疫情袭来 汽车产业仍将总体向好

▶ 本报记者 于大勇报道

突如其来的新型冠状病毒肺炎疫情影响,打乱了不少汽车企业节后生产节奏及春节期间的新车销售活动。在专家看来,在我国汽车产业进入高质量发展新阶段的当下,短期影响的确存在,但就整体而言,2020年我国汽车产业仍将总体向好。

## 短期影响存在

“目前发生的疫情给2020年我国车市开局带来巨大压力,车市营销线下活动难以展开,短期内不利于车市增长。”全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树坦言,此次新冠肺炎疫情贯穿整个春节假期,短期内会对新车销售造成不小冲击。

“春节是我国最重要的传统节日。从历年春节规律看,2018年车市是‘大年’,2019年车市是‘小年’,2018年国内车市总体表现不彰,但春节因素很给力,拉抬了当年新车销量。2019年,春节因素和国六排放标准的实施,造成上半年销量数据走低。此次发生的疫情也注定了2020年仍将是‘小年’。”崔东树说。

据了解,此次深受疫情影响的湖北省是我国重要的汽车生产基地。数据显示,2018年,湖北省汽车制造业规模以上企业1482家,汽车产业主营业务收入6663亿元,利润581.82亿元;2018年,湖北省专用车产量为24.1万辆,占全国专用车总量的9.76%,综合产能利用率达70.9%,居全国第二位。在整车快速发展的带动下,湖北汽车零部件产业也日趋壮大。截至2019年8月底,湖北省拥有汽车零部件企业700多家,年配套能力已超过60万辆份。其中,武汉市作为全国六大汽车城市之一,拥有整车企业5家,零部件企业近500家,包括德尔夫、法雷奥等一大批世界500强和中国500强企业,汽车产业链较为完善。

“湖北省整车生产企业和零部件生产企业众多,除东风乘用车、东风本田、神龙汽车、上汽通用、吉利、威马等整车生产企业外,还有德尔夫、法雷奥、佛吉亚、霍尼韦尔、伟世通、安波福、天纳克、施坦达等汽车零部件生产企业。湖北省是全国四大汽车生产基地之一;武汉市是我国四大乘用车生产基地之一,汇集了美、日、法、英、国产等五大车系,是全国汽车产业布局车系最齐全的城市。”崔东树说,汽车生产的核心特征是产业链长,供应链的衔接极其重要。“受疫情影响,湖北省汽车零部件生产企业难以按时恢复生产。今年2月,国内汽车生产总量肯定会受到严重影响。”

“汽车企业的销售计划都是月度计划,因此每月的最后一天极其重要。数据也显示,部分汽车企业的新车销量在每个月最后一天会很大。虽然2020年1月的前三周销量还行,但月末没有‘冲刺’,全月负增长估计是必然的。此外,2020年2月由于生产节奏被疫情打乱,经销商补充库存难度变大,因此2月的销量不会乐观。”崔东树说。

## 短期内面临严峻挑战

此次发生的疫情注定会在短期内对国内汽车生产和销售造成不小冲击。放在国内车市销量连续2年负增长的背景下,这份担忧也被放大。



数据显示,2018年国内汽车产销分别完成2780.9万辆和2808.1万辆,同比分别下降4.2%和2.8%,持续20多年的高速增长戛然而止。2019年,我国汽车产销分别为2572.1万辆和2576.9万辆,同比分别下降7.5%和8.2%。对于2020年,中国汽车工业协会预测产销降幅为2%。从目前的情况看,这一数据有点乐观。

但也有人不太这么认为,其理由源自2003年发生的严重急性呼吸综合征(SARS)疫情对当年的车市并没有造成太大影响。数据显示,2003年国内汽车产销量分别为444.37万辆和439.08万辆,同比分别增长35.2%和34.2%。

“2003年,SARS疫情发生时,我国正处于加入世界贸易组织(WTO)后的经济高速增长期和私车普及爆发期,因此车市受到的影响并不大。而在2019年国内车市‘太难了’的背景下,此次疫情的冲击属于雪上加霜,刚刚回暖的车市肯定会受到影响。”崔东树说。

崔东树介绍,2003年我国仍然处于刚加入WTO后的贸易井喷期,叠加投资主导发展模式爆发和人口红利窗口,经济很快就拐头向上,疫情并未产生较大影响。“当时给我的深刻感觉是从来不愁给经销商分货,抢订单抢资源是经销商的核心任务,因此在2003年即使遭遇SARS疫情,订单需求也还是以供不应求为主,甚至在2003年二季度出现了销量实现66%的同比高增长。”

“彼时的高增长,是由于疫情结束后产能迅速恢复与经济高速增长带来居民收入快速增加等因素共同作用的结果。如果简单用2003年二季度的高销量来证明疫情对汽车销量会有巨大促进作用,并不准确。”崔东树说。

## 整体仍将向好

虽然疫情在短期内会对国内车市造成不小冲击,然而就整体而言,仍然向好可期。

“放眼长期和宏观层面,困难是暂时的,过度惊慌和盲目

## 抗击疫情 车企在行动

▶ 本报记者 于大勇报道

至8100万元,并成立疫情防控专项基金。

1月28日,长城汽车宣布向湖北省慈善总会捐赠500万元。其中,300万元用于湖北10余座城市购买医用防护服、口罩等急需的疫情防控物资,以保护一线医护人员;200万元由湖北省新冠肺炎疫情防控指挥部统一调配使用。

1月28日,比亚迪股份有限公司宣布通过比亚迪慈善基金会,向湖北省慈善总会捐赠爱心资金1000万元,主要用于为湖北省采购防疫物资,支持湖北省开展疫情防控,帮扶在疫情防控一线的医护人员,以及用于疫区学校的防治保障、因疫情影响的贫困学生家庭资助等。

1月28日,吉利控股集团携手李书福公益基金会,设立2亿元新型肺炎疫情防控专项基金,用于支援湖北、广东、浙江、河南等全国新冠肺炎疫情严重地区的疫情防控。

1月29日,奇瑞控股集团捐赠1000万元,包括提供现金、专用救护车辆,以及医用防护口罩、防护服、护目镜等医疗防护物资,主要用于支援湖北等疫情较重的地区。

## 积极行动背后的爱国心

新型冠状病毒可通过飞沫传播,在病人转运过程中,作为可以避免病毒传播的重要载体,负压救护车的作用得以彰显。据了解,负压救护车通过负压空气循环净化

乐观都不可取。在顽强抗击疫情的同时,应保持企业战略定力,及时调整经营策略,现在全行业已经行动起来。我们对汽车市场的明天,依然充满信心。”中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋说。

“中国汽车产业发展到今天,已进入产业转型升级的新历史阶段。2019年,在市场销量下降8.2%的情况下,我国汽车产业的工业增加值增长1.8%,表明汽车产业主流企业的经营质量在提高。2019年,在车市遇到诸多严峻挑战的情况下,国内汽车市场仍在下半年之后,表现出较强的恢复动力。”付炳锋认为,虽然今年的疫情势必会给2020年一季度的车市带来一定影响,但汽车行业会不断提升抵御市场波动的能力,能够最大限度降低疫情给经营带来的影响。

付炳锋介绍,目前不少汽车企业的市场营销、研发和生产等核心部门,纷纷启动了应对方案的研究,迅速落实相关的应对措施。在阻击疫情蔓延时期,虽然聚集性会议和发布活动会受到影响,但借助发达的网络通信条件,以及丰富的沟通平台,汽车企业仍能够推进经营活动的运行,来应对疫情带来的短期影响。

面对疫情,汽车产业链的企业应加速调整以减轻不利影响。崔东树表示,相对于整车企业,汽车零部件供应链的综合实力实际更差,部分零部件企业也面临着职工队伍不稳定的风险,因此整车企业要给予零部件企业更多支持,协力共渡难关。“总体看,此次疫情对车市是较大冲击,但危中有机,需要整车企业和社会共同有效应对。同时也应看到,随着新能源汽车的发展、私车的普及,将推动消费从衣食住行的居住消费转向出行消费的升级,潜力巨大。”

“应按照党中央、国务院部署,积极行动,稳定心态,稳定队伍,加大促进消费的举措,推动以汽车消费为龙头,推进制造业转型升级和汽车强国建设,把疫情带来的困难转变成促进经济社会发展的动力,这也是我国汽车行业的初心和使命。”崔东树说。

系统,可让车内气压低于外界大气压,使空气在自由流动时只能由车外流向车内,从而确保车内病人携带的病毒和细菌不会感染到车外。此外,通过过滤技术可将车内空气进行无害化处理后排出,实现清洁化。

1月24日,工业和信息化部向全国下达首批200辆负压救护车紧急生产任务,部分订单要求在2月5日交付,前后不到两周时间。接到任务后,江铃汽车、上汽大通、宇通客车、华晨汽车、北汽福田、福建奔驰、奇瑞瑞弗等12家企业克服困难,积极投入生产。截至2月6日,已有127辆负压救护车陆续交付武汉,其中有部分车辆是车企捐赠。这批负压救护车承担起疫区的患者救助与转运任务,也降低了在转移过程中可能出现的交叉感染问题。

与此同时,面对来势汹汹的疫情,不少汽车企业及时调配资源,火速转产,上马医疗防护物资生产线,缓解燃眉之急。

上汽通用五菱联合供应商转产口罩,支援防疫一线。其对外宣布的计划显示,在无车间建成后将设置14条口罩生产线,包括4条N95口罩生产线、10条一般医用防护口罩生产线,日产量预计达到170万只以上。

比亚迪则宣布,公司在前期捐款的基础上,将生产口罩和消毒液,满足当前对防护物资的迫切需求。口罩和消毒液预计在2月17日前后量产出货,口罩产能2月底可达500万只/天,消毒液产能5万瓶/天,直至疫情缓解和消除。