

## 行业动态

商务部研究出台  
进一步稳定汽车消费的政策措施

**本报讯** 在商务部近日举行的网上新闻发布会上,商务部市场运行司副司长王斌表示,商务部将深入贯彻落实党中央关于“积极稳定汽车等传统大宗消费”的重要决策部署以及《国务院办公厅关于加快发展流通促进商业消费的意见》精神,会同相关部门研究出台进一步稳定汽车消费的政策措施,减轻新冠肺炎疫情对汽车消费的影响。同时,鼓励各地根据形势变化,因地制宜出台促进新能源汽车消费、增加传统汽车限购指标和开展汽车以旧换新等举措,促进汽车消费。

今年1月,乘用车销量创下15年来最大跌幅。广东省佛山市率先推出以旧换新,佛山号牌车主凭借旧车售卖发票或汽车报废注销证明购买新车,每辆车补助3000元的鼓励措施,推动汽车消费。

对此,王斌表示,今年1月份汽车销量同比下降18%,是多种因素叠加造成的:一是去年以来汽车行业整体处于发展调整期;二是今年春节长假在1月,有效工作日比去年少5天,往年春节期间也并非汽车消费旺季;三是新冠肺炎疫情对消费者购车产生了滞后影响。

“目前,汽车销售网点开门营业和消费者的购买行为恢复较为缓慢,短期内汽车销售还将受到一定影响。但要坚信,中国汽车市场具有很大的发展空间和潜力,汽车消费需求依然旺盛。”王斌说,新冠肺炎疫情对汽车行业的影响是阶段性的。随着新冠肺炎疫情得到控制,生产生活逐步恢复,后期汽车的补偿性消费需求将显著增加。

陈炜伟 王雨萧

新能源物流车企  
在武汉筑起防控物资“绿色通道”

**本报讯** 近日,新能源汽车国家监管平台报告显示,武汉区域内众多新能源物流汽车运营企业积极响应党中央号召,全力支持抗击疫情,共同为防控人员和物资运输筑起了一道坚强的“绿色通道”。

随着疫情的发展,武汉市新能源运输车辆投入到抗疫前线的比重越来越大。1月23日武汉“封城”之后,武汉市日均上线运营的新能源物流车已有55.8%投入到为定点医院机构运送物资的战斗中,极大提升了医疗机构的后勤保障能力。

为了保障医疗机构的物资供应,新能源物流车司机们日夜兼程地艰苦奋斗。新能源汽车国家监管平台报告显示,每天的每一个小时,都有物资被运送到定点医院机构。随着运输车辆的增加和司机们不分昼夜的辛劳,使得定点医院机构运输物资的运力得到了极大提升。1月23日至2月3日期间,短短12天,就有12343车次的物资被运送到了定点医院机构,这个数量是2019年12月整月数量的12.4倍,极大缓解了医疗机构物资匮乏的压力。

新能源汽车国家监管平台报告显示,在武汉市所有抗疫定点医院机构里,每一处、每一天,都有新能源物流车在穿梭奔忙着。通过这道坚强的“绿色通道”,来自全国各地的支援物资源源不断地被送到急需物资的抗疫最前线。

数据显示,1月1日至2月3日期间,总计2145辆新能源物流车参与了抗疫物资运输,抗疫物资运输车次总计为19336车次,物资运输总里程达到76.5万公里。

郝文丽

高德地图首次发布驾车复工指数报告  
沈阳驾车活力复工指数居第一

**本报讯** 近日,高德地图首次发布《驾车活力复工指数分析报告》,从驾车导航角度来反映20个主要城市复工热度。报告显示,2月10日至2月21日,排名“驾车活力复工指数榜”前10的城市依次为:沈阳、青岛、上海、长沙、广州、北京、东莞、南京、成都、宁波。

其中,沈阳驾车活力复工指数为30.3%,排名第一,驾车上班最积极。

在20个驾车活跃城市中,一线超大规模城市上海、广州、北京均入榜前十。其中,上海排名驾车活力复工指数榜第三名,指数为27.5%;广州驾车活力复工指数为26.7%,排名第五;北京驾车活力复工指数为25.4%,排名第六;深圳市驾车活力复工指数为21.8%,排名第十二位。

通过分析数据发现,城市第二周驾车活力复工指数环比上周都有所上涨。其中杭州复工指数周环比上升幅度最高,达156.8%;武汉市复工指数基本持平,保持在7%左右;沈阳市第一周驾车活力复工指数排名第一,青岛市第二周排名第一。

从各城市春节后的整体趋势变化来看,2月10日复工后拥堵较上一周仅上涨0.2%,复工第二周指数略有上涨,环比上周上涨4%。但并未出现拥堵情况,全天拥堵延时指数最高时段为18点,但拥堵延时指数不足1.2,处于畅通状态。

数据显示,复工后的第二周,环比上周城市拥堵有所上涨,统计拥堵上涨超过1.5%的城市达到了15个。其中沈阳、无锡、宁波拥堵上涨超过5%。

陈维城

拯救车市  
中汽协建议国六标准延迟推行

▶ 本报记者 于大勇摄影报道



2019年下半年的销量。”崔东树说,“2019年下半年以来,我国汽车产销虽然呈现降幅逐渐收窄的走势,但在国内消费市场消费需求不足、国六排放标准带来的技术升级压力、新能源汽车补贴大幅下降等因素的影响下,市场总体回升幅度有限。”

在中汽协副秘书长陈士华看来,国六排放标准在国内重点区域的提前实施也是造成2019年国内车市低迷的重要因素之一。

“提前实施国六排放标准的京津冀、长三角等重点区域及珠三角地区的整车销售量占国内汽车总销量的比重接近70%。提前实施国六排放标准,生产企业和经销商消化库存、调整生产的难度非常大。”中汽协副秘书长叶盛基说。

据了解,提前实施的国六排放标准,使相关汽车企业及经销商为消化国五排放标准车型的库存采取了各种措施。同时,也有部分库存被转移至尚未实施国六排放标准的地区进行销售。然而,突如其来的新冠肺炎疫情,给原本属于重要消费节点的2020年春节造成了巨大冲击。

“受新冠肺炎疫情对生产、销售的不利影响,企业难以在相关标准实施之前消化现有的国五排放标准车型库存(产品、零部件)。”崔东树说。

## 缓解车企压力还需政策支持

根据《轻型汽车污染物排放限值及测量方法(中国第六阶段)》要求,自2020年7月1日起,所有销售和注册登记的轻型汽车应符合本标准6a限值要求,自2023年7月1日起,所有销售和注册登记的轻型汽车应符合本标准6b限值要求。按照排放标准要求,轻型车新增PN(颗粒物个数)限值也将于7月1日同步实施。

“PN值的实现难度相对较大,很多汽车企业目前销售的国六排放标准车型仍未达到PN值的限制。”崔东树坦言,受新冠肺炎疫情,检测机构、试验场复工时间一再延后,也延长了相关产品的认证周期。“从节能减排的角度看,排放标准的加速升级响应了国家打赢蓝天保

近日,中国汽车工业协会向生态环境部、工业和信息化部提出建议,因受新冠肺炎疫情的影响,轻型车国六排放标准实施存在较大难度,应给予产业适当的过渡期。

专家表示,延缓实施轻型车国六排放标准可以稳定消费,是汽车行业的共同呼声。原本就已在不少区域实施的国六排放标准,对于2019年车市造成不小冲击。在抗击新冠肺炎疫情的背景下,延缓实施轻型车国六排放标准不会减缓企业加速升级的速度,只是让企业有更多缓冲时间和生存机会。

## 国六标准提前实施

2016年12月,环境保护部、国家质检总局联合发布的《轻型汽车污染物排放限值及测量方法(中国第六阶段)》明确,设置国六a和国六b两个排放限值方案,分别于2020年和2023年实施。2018年7月,生态环境部与国家市场监督管理总局联合发布的《重型柴油车污染物排放限值及测量方法(中国第六阶段)》提出,自2020年7月1日起,所有生产、进口、销售和注册登记的城市场车辆应符合该标准的要求;自2021年7月1日起,所有生产、进口、销售和注册登记的柴油车应符合该标准的要求。

“国六a标准与欧六标准相当,而国六b则比欧六更严苛。”全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示,相比国五标准,国六排放标准不仅统一汽油标准,还在排放颗粒限值、测试循环及程序、排放质保期、实际道路行驶排放、车载诊断等8个方面提出了更多要求。

为了进一步防治环境污染,2018年6月,国务院印发的《打赢蓝天保卫战三年行动计划》提出,2019年7月1日起,重点区域、珠三角地区、成渝地区提前实施国六标准。推广使用达到国六排放标准的燃气车辆。

重点区域范围涉及京津冀及周边地区,包含北京市、天津市、河北省石家庄市等八市及雄安新区,山西省太原市等四市,山东省济南市等七市,河南省郑州市等七市;长三角地区,包含上海市、江苏省、浙江省、安徽省;汾渭平原,包含山西省晋中市等四市,河南省洛阳市、三门峡市,陕西省西安市等五市及杨凌示范区等。

对于标准的提前实施,专家表示,因应环境空气质量的保护是重要原因之一。然而,部分省份更是将《打赢蓝天保卫战三年行动计划》提出的提前实施国六标准的区域进行了扩展或将标准进行升级。例如,山东、河北、河南、山西均将提前实施国六标准的范围延伸至该省范围;上海市则提出,2019年7月1日起,在该市销售和登记注册的轻型汽车须满足国六b标准要求。

## 去年车市波动的重要诱因

国六排放标准的提前“上路”,也成为2019年国内车市剧烈波动的重要诱因之一。数据显示,2019年我国汽车产销量分别完成2572.1万辆和2576.9万辆,同比分别下降7.5%和8.2%,汽车产业面临的压力进一步加大。

“2019年5-6月,国内车市整体销售出现了异常的高点,但这也是因为国六排放标准的提前实施,经销商为了清理库存而实行大幅折价甩卖的结果。这一行为透支了

## 株洲高新区打响新能源汽车产业复工战“疫”

▶ 王娜

落细落实落具体。

北汽株洲分公司党委书记、总经理高建军说,北汽株洲分公司承担北汽自主品牌大量的生产任务,面对一季度各项指标必须不退不让、不折不扣地完成。

在中车电动企业制造本部生产线,工人们正有条不紊地将流水线上的不同部件进行测试安装。中车电动首批返厂生产员有近500人。为确保疫情期间顺利推进复产工作,该公司在人员管理、物资准备、防控措施、生产保障、应急预案等领域部署了相关工作。

## 零部件制造有序恢复生产线

作为中车、三一重工、东风、北汽等新能源汽车、轨道交通领域的配套企业,湖南意华交通设备股份有限公司2月10日陆续复工复产。目前,该企业钣金事业部、线束事业部和热管理事业部已全面恢复生产。

“我们需要赶制年前的订单,新订单也要陆续完成。”湖南意华董事长、总经理魏宽喜表示,“放假前有320名员工,今天在岗人数是190人。”

为应对疫情,湖南意华在公司和宿舍都实行封闭式管理,食堂、厂区、办公楼每天进行两次以上清洁消毒,食堂实行分餐、分段、隔位方式……

“疫情防护要做好,订单也不能耽误。”魏宽喜说,目前该公司产能已经恢复到年前水平的80%。

卫战的要求。然而,目前企业开工效率不高,标准实施的难度也进一步加大,最终可能导致部分企业在标准实施后无法按计划销售新产品。因此,需要给予行业一定的过渡期。”

据了解,中汽协在建言中表示,根据行业主要企业的反映,虽然各大整车企业集团一方面抓紧消化国五库存,另一方面正在进行满足新PN限值要求的车型开发及生产准备,计划从2020年4月份开始陆续投产上市并完成国六新PN限值车型切换。然而,新冠肺炎疫情使全国汽车整车及零部件生产企业一再延期复工,各地区汽车经销商也因疫情影响纷纷暂停营业,突如其来的疫情严重影响汽车企业2020年上半年的整车生产、销售和新车型投产上市计划。企业原计划在2020年7月1日以前完成PN过渡期限值车型的库存销售计划将无法按期完成,将面临整车及零部件库存无法消化的巨大压力和损失。此外,由于疫情对车辆销售的影响,部分企业国五库存也无法在2020年7月1日前完全消化。

鉴于疫情对汽车行业的重大冲击,为避免2019年地方政府提前实施国六、车企竞相降价消化库存造成市场大幅波动的情况重现,帮助汽车企业共克时艰,中汽协建议,对国六排放标准的实施应给予汽车行业适当的过渡期,利用财政优惠政策鼓励消费,加大减税降费力度减轻企业负担。

“我觉得这是代表行业的很好建议,也是汽车行业的共同呼声。”崔东树表示,推迟在全国范围内实施国六排放标准是稳增长、促消费的保护性政策。“延缓实施新的排放标准不会减缓企业加速产品升级的速度,只是让现有的库存产品能够得到有效消化,防止经销商因为低价甩卖而导致亏损巨大,可以给企业更多的缓冲时间和生存机会。新冠肺炎疫情不是淘汰企业的‘好时机’,而是让企业共渡难关的特殊时期。建议相关主管部门在推出延缓实施国六排放标准的稳增长政策基础上,推出更多的减税降费政策,稳定消费信心、增强购买力,促进车市增长,拉动汽车消费总额稳增长的合理方案。”

## 重点项目抢工期

不仅是湖南意华,汉德车桥(株洲)齿轮有限公司已于2月5日复工复产。截至目前,汉德车桥生产员工上岗人数已达到2/3以上,其中蜗伞齿轮、圆柱齿轮日产量达1350套和4180件。

曾海军是奇点汽车动力系统的负责人。在奇点汽车年产5万辆新能源商用车项目复工后,曾海军成为一名志愿者,负责该公司的送餐、测体温、消毒等工作。从2月10日开始,该公司行政和项目部就有序开展复工复产。该项目正在完成一标段的建设和二标段的准备工作。作为湖南省重点项目,奇点汽车研发商用车电动化平台、智能驾舱系统、智能驾驶系统、智能车联网系统,打造智能电动商用车。该项目总投资预计达50亿元,占地600余亩,总建筑面积40.9万平方米,目前,该项目总装车间网架成功完成吊装,并开始进行后续安装作业。

“我们会努力把耽误的工期尽可能抢回来。”该项目负责人表示。按计划,项目建成后可年产纯电动智能商用车5万辆,达产后可年创产值100亿元。

不仅是奇点汽车项目,截至2月20日,株洲高新区25万台轻型商用车变速器及纯电动动力系统总成产业化项目、新能源机动车检测中心等新能源汽车配套、后市场等项目都陆续复工复产。