

政策法规

- 2/ 国务院办公厅《关于进一步精简审批优化服务精准稳妥推进企业复工复产的通知》(国办发明电〔2020〕6号)
- 4/ 国家发展改革委办公厅 民政部办公厅《关于积极发挥行业协会商会作用支持民营中小企业复工复产的通知》(发改办体改〔2020〕175号)
- 7/ 农业农村部办公厅 财政部办公厅 商务部办公厅关于印发《农业机械报废更新补贴实施指导意见》的通知(农办机〔2020〕2号)
- 10/ 国家税务总局《关于应用机动车销售统一发票电子信息办理车辆购置税业务的公告》(国家税务总局公告2020年第3号)
- 11/ 云南省人民政府《关于应对新冠肺炎疫情稳定经济运行22条措施的意见》(云政发〔2020〕4号)
- 17/ 云南省人民政府办公厅《关于加快发展流通促进商业消费的实施意见》(云政办发〔2020〕2号)
- 23/ 昆明市人民政府《关于印发支持企业有效应对疫情稳定经济增长若干政策的通知》(昆政发〔2020〕4号)

行业资讯

- 28/ 商务部市场运行司副司长王斌：要进一步稳定汽车消费
- 29/ 关于疫情期间云南省二手车流通 报废机动车回收拆解行业经营服务指引
- 30/ 中国调整对美加征关税 汽车及零部件继续暂停加征
- 31/ 2020年1月全省报废机动车回收情况
- 31/ 2020年1月全省二手车交易情况
- 31/ 每年几十万交通事故，事故车都流向市场？究竟谁才是素质教育的漏网之鱼？
- 35/ 符合废钢铁、废塑料、建筑垃圾综合利用行业准入或规范条件企业名单及撤销已公告企业名单公示
- 38/ 首批504辆出口非洲二手车顺利抵达，开启中国二手车出口新篇章
- 39/ 我国新能源汽车动力蓄电池回收利用现状、问题及建议

特别关注

- 46/ 商务部市场建设司负责人解读修订国家标准《报废机动车回收拆解企业技术规范》
- 48/ 商务部：鼓励各地因地制宜出台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
- 49/ 国务院常务会：阶段性减免企业社保费、实施企业缓缴住房公积金政策
- 50/ 抗击疫情 众志成城
- 51/ 云南省出台十条措施！加强产业就业扶贫
- 53/ 关于疫情期间我省二手车流通 报废机动车回收拆解行业问卷调查的通报
- 54/ 2020车市开年遇冷，“报复性消费”会再次上演吗？
- 57/ 二手车市场：数据亮眼 生意难做
- 59/ 内容概述：报废汽车不按规定处理要承担的后果

财经资讯

- 61/ 2020年1-2月二手车市场分析
- 63/ 2020年1月全国报废机动车回收情况
- 63/ 2019年度中国汽车保值率发布
- 70/ 废旧金属现货市场综述2020年3月9日(铜铝锌不锈钢)



政策法规

Policies&Regulations

国务院办公厅《关于进一步精简审批优化服务精准稳妥推进企业复工复产的通知》

国办发明电〔2020〕6号

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构：

为贯彻落实党中央关于统筹推进疫情防控和经济社会发展工作的决策部署，深化“放管服”改革，取消不合理审批，规范审批事项和行为，提供便利服务，精准稳妥推进企业复工复产，现就除湖北省、北京市以外地区复工复产有关事项通知如下：

一、提高复工复产服务便利度

（一）简化复工复产审批和条件。各地区要压实属地管理责任，继续依法依规、科学有序做好防控工作，并按照分区分级原则，以县域为单位采取差异化防控和复工复产措施。低风险地区不得采取审批、备案等方式延缓开工。对于中、高风险两类地区，各省（自治区、直辖市）政府要在满足疫情防控要求的基础上，按照最少、必需原则分别制定公布全省统一的复工复产条件，对确有必要的审批和证明事项实行清单管理，逐项列明办理程序、材料和时限，清单之外一律不得实施审批或索要证明，防止出现层层加码、互为前置审批、循环证明等现象。严禁向企业收取复工复产保证金等。对重点行业企业复工复产可设置审批绿色通道，加快提高复工复产

率。

（二）优化复工复产办理流程。相关地区要积极推行复工复产一站式办理、上门办理、自助办理等服务，全面实行企业复工复产申请“一口受理、并行办理”，在本行政区域内明确一家牵头部门，统一受理申请、一次性收取材料，相关部门并行办理、限时办结，原则上要在2个工作日内作出答复。有条件的地方可将复工复产审批制改为备案制或告知承诺制，企业按规定做好防疫、达到复工复产条件，提交备案信息或承诺书后，即可组织复工复产，相关部门通过开展事后现场核查等，确保企业全面落实各项防疫措施。

二、大力推行政务服务网上办

（三）加快实现复工复产等重点事项网上办。各地区各部门要将疫情防控、复工复产等专题服务接入国家政务服务平台，为企业和群众获取疫情防控信息、办理复工复产等提供便利。同时，抓紧梳理一批与企业复工复产、群众生活密切相关的政务服务事项，率先实现全程网办。对确需现场办理的事项，要大力推行就近办、帮代办、一次办，并采取网上预审、预约排队、邮寄送达等方式，减少现场排队和业务办理时间，最大限度避免人员聚集。

（四）依托线上平台促进惠企政策落地。充分发挥全国一体化政务服务平台“小微企业和个体工商户服务专栏”作用，使各项政策易于知晓、服务事项一站办理。各地区各部门要及时梳理相关惠企政策措施及网上办事服务，抓紧接入全国一体化政务服务平台，不断完善服务专栏内容，鼓励引导小微企业和个体工商户及时获取相关服务，有效扩

大政策惠及面。

(五) 围绕复工复产需求抓紧推动政务数据共享。依托全国一体化政务服务平台统一受理政务数据共享需求, 优化数据共享流程, 按照“急用先行、分批推动, 成熟一批、共享一批”的原则, 对地方和部门在疫情防控、复工复产等工作中急需的政务数据, 加快推动实现共享。

三、完善为复工复产企业服务机制

(六) 提升企业投资生产经营事项审批效率。对建设项目涉及的用地、规划、能评、环评、水电气接入等审批服务事项, 要加强部门协同联动, 简化审批流程, 压缩审批时限。凡可通过线上办理的审批、备案等事项不得要求申请人到现场办理, 鼓励通过网络、视频等开展项目评估评审, 对确需提交纸质材料的可以实行容缺受理、先行办理, 待疫情结束后再补交纸质原件。对疫情防控期间到期的许可证, 可延期到疫情结束后一定期限内再办理延续、变更、换发等业务。

(七) 为推进全产业链协同复工复产提供服务保障。加强跨区域联动, 帮助企业协调解决上下游协同等问题。重点抓好核心配套供应商等产业链关键环节企业复工复产, 带动上下游中小企业复工复产。鼓励地方建立重点企业服务保障制度, 探索推行“企业管家”、“企业服务包”等举措, 主动靠前服务, 帮助企业办理复工复产手续, 抓好用工、原材料、资金等要素保障。

(八) 建立健全企业复工复产诉求响应机制。各地区要依托互联网、电话热线等, 及时掌握和解决企业复工复产中遇到的实际困难。完善企业信用修复机制, 协助受疫情影响出现订单交付不

及时、合同逾期等失信行为的企业开展信用修复工作。鼓励开设中小企业法律援助绿色通道, 就不可抗力免责等法律问题为企业提供服务指导。鼓励保险机构开展企业疫情防控综合保险业务, 对复工复产后因发生疫情造成损失的企业提供保险保障, 提高理赔服务便利度, 消除企业后顾之忧。

四、及时纠正不合理的人流物流管控措施

(九) 清理取消阻碍劳动力有序返岗和物资运输的繁琐手续。非疫情防控重点地区原则上不得限制返岗务工人员出行。对确需开具健康证明的, 相关地区要大力推进健康证明跨省互认, 劳动力输出地可对在省内连续居住 14 天以上、无可疑症状且不属于隔离观察对象(或已解除隔离观察)的人员出具健康证明, 输入地对持输出地(非疫情防控重点地区)健康证明、乘坐“点对点”特定交通工具到达的人员, 可不再实施隔离观察。运用大数据等技术手段建立各地互认的流动人口健康标准。加强输入地与输出地对接, 鼓励采取“点对点、一站式”直达运输服务, 实施全程防疫管控, 实现“家门到车门、车门到厂门”精准流动, 确保务工人员安全返岗。各省(自治区、直辖市)要加强与周边省(自治区、直辖市)对接, 推进货运车辆司乘人员检疫检测结果互认, 对在周边省(自治区、直辖市)已经进行检疫检测且未途经疫情防控重点地区的货运车辆快速放行, 减少重复检查。

五、加强对复工复产企业防疫工作的监管服务

(十) 督促和帮助复工复产企业落实防疫安全措施。各地区各部门要督促指导企业严格落实《企事业单位复工复

产疫情防控措施指南》等规定，强化防控主体责任，并积极开发运用大数据产品和方案用于支持服务企业防控疫情，建立复工复产企业防疫情况报告制度，及时跟踪掌握人员健康状况。帮助企业协调调度防疫物资。对出现的感染病例，要第一时间进行科学精准的应急处置，最大限度降低聚集性传染风险。

各地区各部门要加强组织领导和督促落实，统筹做好疫情防控和复工复产，把支持企业有序复工复产各项工作做细做扎实。同时，要及时总结疫情防控期间深化“放管服”改革支持复工复产的典型经验，把一些好的政策和做法规范化、制度化，重要情况及时报送国务院办公厅。

国务院办公厅

2020年3月3日

（文章来源：中华人民共和国中央人民政府网）

国家发展改革委办公厅 民政部 办公厅 《关于积极发挥行业协会 商会作用 支持民营中小企业 复工复产的通知》

发改办体改〔2020〕175号

各行业协会商会：

新冠肺炎疫情发生以来，广大行业协会商会勇于担当、主动作为，积极组织行业企业协调重要物资与服务保障，指导推动企业复工复产，有力服务了疫

情防控和经济社会发展工作大局。按照习近平总书记提出的发挥行业协会商会等社会组织作用，指导和帮助企业等会员单位科学精准防疫、有序复工复产的要求，各行业协会商会要不断提高政治站位，强化使命担当，充分发挥协会党组织战斗堡垒和党员先锋模范作用，利用好协会扎根行业、贴近企业的独特优势，在动员企业全力参与疫情防控的同时，积极支持行业企业特别是民营中小企业有序复工复产，在助力企业渡难关中提升服务水平和治理能力，实现转型发展，巩固改革成果。现就有关事项通知如下。

一、推动企业分区分类分批复工复产。行业协会商会可根据不同地区的疫情状况，分区分级为行业企业尤其是民营中小企业恢复生产秩序做好服务，支持低风险地区企业全面复工复产，中风险地区企业尽快有序复工复产，高风险地区企业根据疫情态势逐步复工复产。涉及医疗卫生、药品器械、防护物资、消毒用品等疫情防控必需，供水、供气、供电、通讯、环卫、物流运输等经济社会运行必需，食品、农牧、基本生活用品、市场流通销售等群众生活必需及其他重要国计民生领域的行业协会商会，要全力协助企业创造条件尽早复工复产。其他领域行业协会商会要积极协调地方政府，推动符合防疫条件的企业尽快开工生产。对近期难以复工复产的行

业企业尤其是民营中小企业，行业协会商会要主动了解企业实际困难，及时向有关部门反映并配合协调解决。

二、协助保障企业复工复产防疫需求。行业协会商会可根据相关规范要求，加强与卫生健康部门沟通，主动制定本行业企业疫情防控手册、防疫预案范本和应急流程指南等，推动企业科学精准落实各项疫情防控和安全生产要求。积极推广居家办公、远程会议、灵活用工、弹性工作、错峰轮岗等方式，降低疫情扩散风险。行业协会商会可以了解汇总本行业企业特别是民营中小企业复工复产所需口罩等防疫用品需求，向各级联防联控机制或物资保障机制提出申请，积极争取调配支持。有条件的行业协会商会可以搭建防疫物资国际国内采购平台，组织民营中小企业集体采购，或者协调整合行业资源自行生产，以满足当前紧迫需求。防疫用品生产领域的行业协会商会要尽力为企业开足马力生产提供咨询服务、技术支持等，优先保障医护人员、公共服务行业以及复工复产的一线企业防疫需求。

三、协调解决用工用料用能运困难。行业协会商会可积极搭建劳动力、原材料、能源、运输服务供需对接平台，及时收集、整理、推送产品供需和招工用工信息，加强与劳务输出量较大地区、原料能源供应大户、骨干物流企业的供需对接，帮助企业稳定就业、畅通供应

链。劳动密集型行业领域的协会商会，要及时向地方政府或有关部门反映行业就业情况和用工困难，协调落实救助和纾困政策，缓解因疫情影响导致的用工紧张和就业困难。鼓励行业协会商面向行业企业开展线上职业培训，帮助企业提高劳动力质量，尽快恢复生产能力。钢铁、煤炭、电力、石油、天然气和基础原材料等行业领域的协会商会要倡导会员企业稳定供应和价格，防止集中复工复产带来的区域性、时段性短缺或价格大幅上涨。铁路、民航、公路、港口、物流、仓储配送、对外贸易等领域的行业协会商会，要积极帮助行业企业特别是民营中小企业解决生产原料和产品的运输、仓储、配送、通关等问题。

四、提供专业化高质量支援服务。行业协会商会可编制复工复产政策指南和民营中小企业自救指南，搭建线上政策咨询平台，帮助指导企业了解并用好用足税费减免延缴、援企稳岗、劳动用工、金融支持、房租补贴等各项优惠政策。帮助企业降低在进出口贸易、对外承包工程和参加国际展览展会方面的损失，为有需求的企业提供出具不可抗力事实性证明、法律咨询、纠纷调解、供需对接等服务，为企业应对因疫情引起的国际经济纠纷提供指引，在开拓国际市场方面提供支持。引导协调大型制造和商贸企业与上下游民营中小企业开展供应链金融合作，积极寻求地方政府、

金融机构或行业龙头企业支持，多渠道缓解企业资金压力。金融领域行业协会商会要倡导金融机构全面落实下调贷款利率、还本付息延期等支持政策，加大对受疫情影响较大地区行业和企业的信贷、发债支持力度。组织法律专家为民营中小企业提供法律援助和咨询服务，帮助应对受疫情影响造成的合同履行、劳动关系等法律问题。搭建会员间信息交流平台，畅通沟通机制，交流经验做法，发挥抱团取暖作用。

五、精准施策全力救助受困企业。建立企业复工复产帮扶机制，及时梳理形成行业内受疫情影响严重、濒临破产倒闭的民营中小企业名单，积极与有关部门对接，根据不同受损程度，协助政府开展精准扶持，特别对创新能力强、发展潜力大的民营中小企业进行专项帮扶。行业协会商会可组织专家团队为困难企业量身定制脱困方案，在应对风险、转型升级、技术创新等方面提供专业咨询服务。协调国有物业、创业创新示范基地等对较困难的企业特别是民营中小企业实行房租减免。商业地产、物业服务等领域行业协会商会要倡导会员企业减免经营困难的中小商户租金。鼓励行业协会商会对受疫情影响严重的民营中小企业和武汉等地区企业会员，减半或免收2020年度会费。

六、及时反映行业诉求有力支撑政府决策。行业协会商会要通过电话调查、

在线访谈等多种方式加强对行业企业的调研，及时跟踪了解疫情对本行业、本领域所带来的冲击和影响。准确摸底企业库存、产能，加强市场运行情况监测和风险预警，调查税费减免延缴、援企稳岗、劳动用工、金融支持、房租补贴等扶持政策落实情况，及时将信息反馈相关部门，供决策参考。提前研究疫情结束后可能出现的产业链配套难、经营难、融资难等问题对行业企业特别是民营中小企业带来的影响，提出风险应对预案。餐饮零售、酒店旅游、影视娱乐、教育培训、畜牧养殖、交通运输等受疫情影响较大的行业领域，协会商会要及时提供行业发展应对指引，积极向有关部门反映行业受损情况，提出帮助行业渡过难关的政策建议，协助政府出台支持政策，提振市场信心。

七、自觉维护行业市场秩序。行业协会商会要进一步加强行业自律，规范行业企业行为，指导推动企业严格遵守《价格法》《产品质量法》等法律法规，依法诚信经营，不哄抬物价、不串通涨价，组织行业企业不囤积、不限购、不蓄意囤积，配合有关部门严厉打击制造销售假劣药品、医疗器械、医用卫生材料等违法犯罪行为，切实防范假冒伪劣产品上市流通，积极维护市场秩序。推行企业产品标准、质量、安全自我承诺制度，强化民营中小企业社会责任建设。

八、创新推广新模式新业态。行业协会商会要深入研究本行业本领域在疫

情期间催生的新业态、新模式。帮助行业企业尤其是民营中小企业充分利用互联网、人工智能、大数据等技术实现智能生产、线上销售、远程服务、网络办公，提升信息化管理水平。支持发展面向中小企业的云制造、云服务平台。在行业内推广线上直播销售、无接触式服务、“不下车式”运输等新方式，引导企业利用好物联网、网上购物、外卖订餐、线上娱乐等数字经济、平台经济发展契机，促进行业实现转型升级。

九、积极做好舆论宣传引导。行业协会商会要充分利用网站、报刊和“两微一端”等宣传媒介，在行业内深入宣传党中央、国务院重大决策部署，及时解读政策动向并做好贯彻落实。积极发掘、广泛宣传、表扬奖励会员企业在疫情防控、捐款捐助、复工复产等方面的先进典型和感人事迹，总结好的经验做法，鼓舞士气、提振信心，充分展现团结一心、同舟共济、共克时艰的良好精神风貌。对在参与疫情防控、支持复工复产中表现突出的行业协会商会，国家发展改革委、民政部等部门将以适当形式予以通报表扬，组织媒体进行宣传报道，并将此作为社会组织等级评估等工作的重要依据。

国家发展改革委办公厅
民政部办公厅
2020年2月27日

（文章来源：中华人民共和国中央人民政府网）

农业农村部办公厅 财政部办公厅 商务部办公厅关于印发《农业机械报废更新补贴实施指导意见》的通知

农办机〔2020〕2号

各省、自治区、直辖市及计划单列市农业农村（农牧）厅（局、委）、财政厅（局）、商务主管部门，新疆生产建设兵团农业农村局、财政局、商务主管部门，黑龙江省农垦总局、广东省农垦总局：

为加快老旧农业机械报废更新进度，进一步优化农机装备结构，促进农机安全生产和节能减排，根据《农业机械安全监督管理条例》《国务院关于加快推进农业机械化和农机装备产业转型升级的指导意见》等有关法规政策要求，我们共同制定了《农业机械报废更新补贴实施指导意见》，现印发你们，请结合实际，抓好贯彻落实。

农业农村部办公厅
财政部办公厅
商务部办公厅
2020年2月19日

农业机械报废更新补贴实施指导意见

按照《农业机械安全监督管理条例》《国务院关于加快推进农业机械化和农机装备产业转型升级的指导意见》和农机购置补贴有关实施指导意见等法规政策要求，为做好农机报废更新补贴工作，制定本意见。

一、总体要求

全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中全会精神，牢固树立新发展理念，紧紧围绕实施乡村振兴战略，深入推进农业供给侧结构性改革，坚持“农民自愿、政策支持、方便高效、安全环保”的原则，通过政策支持进一步加大耗能高、污染重、安全性能低的老旧农机淘汰力度，加快先进适用、节能环保、安全可靠农业机械的推广应用，努力优化农机装备结构，推进农业机械化转型升级和农业绿色发展。

二、实施范围和补贴对象

中央财政从农机购置补贴中安排资金，实施农机报废更新补贴政策，对农民报废老旧农机给予适当补助。农机报废更新补贴政策在全国所有农牧业县（场）范围内实施，各省（自治区、直辖市）及计划单列市、新疆生产建设兵团、黑龙江省农垦总局、广东省农垦总局（以下简称“各省”）也可结合实际，选择部分市县（场）开展试点再逐步扩大实施范围。补贴对象为从事农业生产的个人和农业生产经营组织，农业生产经营组织包括农村集体经济组织、农民专业合作经济组织、农业企业和其他从事农业生产经营的组织。

三、补贴种类和报废条件

中央财政资金补贴报废农机种类为《农业机械安全监督管理条例》规定的危及人身财产安全的农业机械，包括拖拉机、联合收割机、水稻插秧机、机动喷雾（粉）机、机动脱粒机、饲料（草）粉碎机、铡草机等，具体补贴种类由各省结合实际从中选择确定。补贴的报废农机应当主要部件齐全，来源清楚合法，

机主应就机具来源、归属等作出书面承诺。纳入牌证管理的农机需要提供监理单位核发的牌证；无牌证或未纳入牌证管理的，应当具有铭牌或出厂编号、车架号等机具身份信息。报废农机的使用年限等技术条件由各省参照相关机械报废标准确定。对未达报废年限但安全隐患大、故障发生率高、损毁严重、维修成本高的农机，允许申请报废补贴。

四、补贴标准

中央财政农机报废更新补贴由报废部分补贴与更新部分补贴两部分构成。报废部分补贴实行定额补贴，补贴额由省级农业农村部门商财政部门确定。拖拉机和联合收割机报废补贴额不超过农业农村部发布的最高补贴额（详见附表1），各省可在此基础上归并或细化类别档次，确定具体补贴额。其他农机报废补贴额原则上按不超过同类型农机购置补贴额的30%测算，并综合考虑运输拆解成本等因素确定，单台农机报废补贴额原则上不超过2万元。在多个省份进行报废补贴的农机，相邻省农业农村部门应加强信息沟通，力求补贴额相对统一稳定。更新部分补贴标准按农机购置补贴政策相关规定执行。

五、回收企业

报废农机回收企业（以下简称“回收企业”）应以当地具备资质的报废机动车回收拆解企业为主，也可选择依法具有农机回收拆解经营业务的其他企业或合作社。具体由各省农业农村部门依据《农业机械安全监督管理条例》等确定，并向社会公布。回收企业应当遵守国家有关消防、安全、环保的规定，按照《报废农业机械回收拆解技术规范》

开展报废农机回收拆解工作。

六、操作程序

(一) 报废旧机。机主自愿将拟报废的农机交售给回收企业。回收企业应当核对机主和拟报废的农机信息，向机主出具《报废农业机械回收确认表（样式）》（见附表 2，以下简称《确认表》），向当地农业农村部门提供机主和报废农机信息。回收企业及时对回收的农机进行拆解并建立档案，对国家禁止生产销售的发动机等部件进行破坏性处理。拆解档案应包括铭牌或其它能体现农机身份的原始资料，保存期不少于 3 年。县级农业农村部门应对回收企业拆解或者销毁农机进行监督。

(二) 注销登记。纳入牌证管理的拖拉机和联合收割机机主持《确认表》和相关证照，到当地负责农机牌证管理的机构依法办理牌证注销手续。相关机构核对机主和报废农机信息后，在《确认表》上签注“已办理注销登记”字样。

(三) 兑现补贴。机主凭有效的《确认表》，按当地相关规定申请补贴。当地农业农村部门、财政部门按职责分工进行审核，财政部门向符合要求的机主兑现补贴资金。各地可结合实际，设置个人和农业生产经营组织年度内享受报废补贴的农机数量上限。县级农业农村部门应按照报废补贴机具总量不超过购置补贴机具总量的原则，合理确定年度报废补贴农机数量。

七、工作要求

(一) 加强组织领导。各级农业农村部门、财政部门、商务部门要切实加强农机报废更新补贴工作的组织领导，明确职责分工，密切配合，形成工作合

力。要细化完善管理措施，建立健全制度机制。要加强政策宣传，扩大公众知晓度。大力推行信息公开，对享受补贴的信息进行公示，对实施方案、补贴额、操作程序、投诉咨询方式等信息全面公开，主动接受监督。要加强补贴业务培训，提高工作人员素质能力。地方各级财政部门要加大投入力度，保障必要的工作经费。

(二) 推行便民服务。各地有关部门要强化服务意识，创新工作方式，鼓励采取“一站式”服务、网上办理等便民措施，提高工作效率和服务质量。要做好与农机购置补贴工作信息平台的衔接，加快实现回收拆解等信息与农机购置补贴相关信息的互联互通，提高补贴申请资料校核效率。鼓励机动车回收拆解企业、农机维修企业、农机合作社合作开展农机报废回收工作，鼓励回收企业上门回收、办理业务。允许机主购买与报废种类和数量不同的农业机械。

(三) 强化监督管理。各省要将农机报废更新补贴实施纳入农机购置补贴延伸绩效管理考核内容，强化结果运用。有关部门按照各自职责加强对农机报废更新补贴工作的监管。对未纳入牌证管理的农机具，各省要制定风险防控措施，严格加强监管，严查虚假报补等骗套补贴资金的违规行为，严惩违规主体。发现回收企业存在违规行为，应视情节轻重，采取警告、通报、暂停参与补贴实施并限期整改、禁止参与补贴实施等措施进行处理。对弄虚作假套取国家补贴资金的企业、个人和农业生产经营组织，要参照农机购置补贴的有关规定和原则进行严肃处理。

(四)及时报送情况。各省要根据本指导意见,结合实际制定印发本省农机报废更新补贴实施方案,并抄报农业农村部、财政部和商务部。要加强实施进度统计分析,严格执行进度季报制度,做好半年和全年总结分析,每年7月10日和12月10日前分别报送半年和全年农机报废更新补贴工作总结。

附表:

1. 拖拉机和联合收割机中央财政资金最高报废补贴额一览表
2. 报废农业机械回收确认表(样式)

附表1 拖拉机和联合收割机中央财政资金最高报废补贴额一览表

序号	机型	类别	最高报废补贴额(元)
1	拖拉机	20马力以下	1000
		20-50马力(含)	3500
		50-80马力(含)	7000
		80-100马力(含)	10000
		100马力以上	12000
2	自走式全喂入稻麦联合收割机	喂入量 0.5-1kg/s(含)	3000
		喂入量 1-3kg/s(含)	5500
		喂入量 3-4kg/s(含)	7300
		喂入量 4kg/s以上	11000
3	自走式半喂入稻麦联合收割机	3行, 35马力(含)以上	7200
		4行(含)以上, 35马力(含)以上	17500
4	自走式玉米联合收割机	2行	7200
		3行	12500
		4行及以上	20000
5	悬挂式玉米联合收割机	1-2行	3000
		3-4行	5500

附表2 报废农业机械回收确认表(样式)
回收确认表编号:

机主姓名/单位名称		机主身份证号/组织机构代码	
机主地址			
机主联系电话		机具型号	
机具类别		出厂编号	
发动机号		底盘(车架)号	
牌照号码		出厂日期	
初次注册登记日期		回收日期	
农机回收企业(章) 经办人: 年 月 日		已办理注销登记。 农机监理单位(章) 经办人: 年 月 日 (此栏仅适用于已上牌证的拖拉机和联合收割机)	

说明: 1. 此表为样表, 各省可结合实际, 对表格的格式内容进行调整完善。
2. 本表一式三联: 一联农机回收企业存查; 二联机主存查; 三联签注农机监理单位印章后, 到主管部门办理申请补贴手续。

(文章来源: 中华人民共和国中央人民政府网)

国家税务总局《关于应用机动车销售统一发票电子信息办理车辆购置税业务的公告》

国家税务总局公告2020年第3号

为进一步深化“放管服”改革, 优化纳税服务, 国家税务总局决定, 对开具机动车销售统一发票的应税车辆, 自2020年2月1日起, 在上海市、江苏省、浙江省、宁波市四个地区(以下简称“试

点地区”) 试点应用机动车销售统一发票电子信息(以下简称“发票电子信息”)办理车辆购置税业务;自2020年6月1日起,将应用发票电子信息办理车辆购置税业务的机制扩大到全国其他地区(以下简称“其他地区”)。现将有关事项公告如下:

一、试点地区自2020年2月1日起、其他地区自2020年6月1日起,纳税人购置应税车辆办理车辆购置税纳税申报时,以发票电子信息中的不含税价作为申报计税价格。纳税人依据相关规定提供其他有效价格凭证的情形除外。

应税车辆存在多条发票电子信息或者没有发票电子信息的,纳税人应当持机动车销售统一发票、购车合同及其他能够反映真实交易的材料到税务机关办理车辆购置税纳税申报,按照购置应税车辆实际支付给销售方的全部价款(不包括增值税税款)申报纳税。

发票电子信息与纳税人提供的机动车销售统一发票的内容不一致、纳税人提供的机动车销售统一发票已经作废或者开具了红字发票的,纳税人应换取合规的发票后申报纳税。

二、试点地区自2020年2月1日起、其他地区自2020年6月1日起,纳税人购置并已完税的应税车辆,纳税人申请车辆购置税退税时,税务机关核对纳税人提供的退车发票与发票电子信息无误后,按规定办理退税;核对不一致的,纳税人换取合规的发票后,依法办理退

税申报;没有发票电子信息,销售方向税务机关传输有效发票电子信息后,纳税人依法办理退税申报。

三、试点地区纳税人2020年2月1日后办理于2020年1月31日前购置应税车辆的车辆购置税纳税申报、其他地区纳税人2020年6月1日后办理于2020年5月31日前购置应税车辆的车辆购置税纳税申报,税务机关能够调取发票电子信息的,按照本公告第一条流程办理;税务机关无法调取发票电子信息的,按原流程办理。

四、纳税人对所提交材料的真实性和合法性承担法律责任。

五、本公告所述购置日期以机动车销售统一发票上注明的日期为准。

特此公告。

国家税务总局

2020年1月21日

(文章来源:国家税务总局)

云南省人民政府《关于应对新冠肺炎疫情稳定经济运行22条措施的意见》

云政发〔2020〕4号

各州、市、县、区人民政府,省直各委、办、厅、局:

为深入贯彻落实习近平总书记考察云南重要讲话精神和关于坚决打赢疫情

防控阻击战的重要指示精神，全面落实党中央、国务院疫情防控决策部署，在坚决打赢疫情防控阻击战的同时，保持经济社会平稳健康发展，现提出以下意见：

一、坚决打赢疫情防控阻击战

（一）帮助企业全面复工复产。领导挂钩协助企业解决防控物资保障、原材料供应、物流运输等问题，加强防控监督指导，重点保障疫情防控、能源供应、交通物流、城市运行、医用物资、生活必需品以及其他涉及国计民生的企业在有效防控疫情前提下正常生产。对扩大疫情防控重点物资产能、改造生产线的企业，经批准，可先扩产再补办相关审批手续，并纳入省级企业技术改造项目支持。

（二）降低实体企业成本。对承租国有企业、机关事业单位经营性房产的中小企业，可减免一个季度的房租。对中小企业、农民合作社生产经营所需的用电、用气、用水等，实行“欠费不停供”。批发零售、住宿餐饮、物流运输、文化旅游等行业非电力市场化交易用户，2020年2—3月用电按目录电价标准的90%结算；疫情防控期间采取支持性两部制电价政策，降低企业用电成本。对疫情防控物资重点保障企业和受疫情影响较大的批发零售、住宿餐饮、旅游演艺和旅游运输企业，确有困难的，可申请减免城镇土地使用税和房产税。

2020年，企业可在国家政策规定的5%—12%范围内自行确定住房公积金缴存比例；经企业职工代会讨论通过，4月底前允许缓缴住房公积金。

（三）保障疫情防控物资。对疫情防控应急物资和人员运输车辆免收高速公路通行费。优先保障疫情防控应急物资、重要生产生活物资车辆快速通行。支持临时开行疫情防控应急物资运输国际货物航线，在现行政策下给予全额补贴。2020年3月底前，对捐赠的疫情防控进口物资，免征进口关税和进口环节增值税、消费税。对卫生健康主管部门组织进口的疫情防控物资免征关税。国家机关、事业单位和团组织使用财政性资金采购疫情防控有关货物、工程和服务的，作为紧急采购项目执行，可暂不执行政府采购法规定的方式和程序；在保证货物、工程、服务质量的前提下，优先向复工复产企业直接采购。通过外事渠道协调周边国家取消口岸入境限制措施，重新开放已关闭的边民互市点，保证口岸人员、货物正常通行。对疫情防控物资进口和鲜活农产品实行快速通关“绿色通道”等特殊措施，随到随检随放，快速通关。

（四）帮助企业完善合同履行手续。对已与国有企业签订合同的中小企业，因疫情影响无法按时履行合同义务的，可以适当延长合同履行期限，具体期限由双方协商确定。国有企业要严格贯彻

落实中央和省关于清理拖欠中小企业、民营企业账款工作要求，按照合同约定按时足额支付有关款项，不得形成新增逾期拖欠。对确因疫情影响不能履约的外贸企业，及时指导其向国家有关部委申请“疫情不可抗力事实证明”，帮助企业最大限度减少损失。鼓励保险机构为因疫情遇到困难的出口企业提供风险保障、保单融资等服务。

(五) 加大援企稳岗力度。对符合条件的不裁员或少裁员参保缴费企业，按照企业及其职工上年度实际缴纳失业保险费总额的 50% 给予稳岗返还。受疫情影响缴纳社会保险费有困难的企业，向经办机构备案后，可延期缴纳养老、工伤和失业保险费至疫情结束，待疫情结束后 3 个月内进行补缴。延长缴费期间，不收取滞纳金，不影响参保职工个人权益记录，不影响参保人员保险待遇。员工因被采取隔离治疗、医学观察等措施导致不能正常劳动的，企业应当按正常出勤支付员工隔离期间工资。

(六) 完善就业困难人员托底机制。对符合条件的失业人员，按时足额发放失业保险金。对生活困难人员，可按有关规定发放临时生活补助，或由民政部门按照有关规定纳入城镇居民最低生活保障范围。大力开发社区公共卫生、消毒保洁、环境保护等公益性就业岗位，确保零就业家庭至少有 1 人就业。

(七) 实行贷款企业名单制管理。

对疫情防控重点保障企业、物资生产供应企业、稳产保供“菜篮子”重点企业，实行贷款企业名单制管理。由省发展改革委、省工业和信息化厅、省农业农村厅共同确定企业信贷资金需求名单；云南银保监局指导各金融机构开展针对性授信，全力满足其合理的融资需求；人民银行昆明中心支行引导各银行金融机构在原有贷款利率水平上下浮 10% 以上；省财政厅对疫情防控期内新增贷款，按不高于 5% 的利率给予贷款贴息，贴息期限不超过 1 年；全省政府性融资担保机构免除反担保措施、免收担保费；省工业和信息化厅将其纳入省中小微企业贷款风险补偿金补偿范围，代偿比例提高至贷款本金的 70%，并优先代偿。省财政安排 1 亿元，建立省级疫情防控物资保供资金池，用于生产企业应急性资金周转。

(八) 加大中小微企业信贷支持。对受疫情影响较大的批发零售、住宿餐饮、物流运输、文化旅游等行业和“三农”领域行业，以及有发展前景的企业和合作社，金融机构不得盲目抽贷、断贷、压贷；对受疫情影响严重的企业和合作社，到期还款困难的，予以展期或续贷。支持开发性、政策性银行在滇分支机构加大服务对接力度，全力满足疫情防控、重要物资保障的融资需求，确保 2020 年中小微企业信贷余额、新增贷款规模比 2019 年同期增长 5%，普惠性小

微企业贷款综合融资成本较 2019 年降低 1 个百分点。

(九) 加大创业融资支持。对已发放的个人创业担保贷款, 受疫情影响出现还款困难的, 可向贷款银行申请不超过 1 年的展期还款, 省财政继续给予贴息支持; 对受疫情影响未能按时完成展期手续的, 相应调整征信记录, 免于信用惩戒。对受疫情影响暂时失去收入来源的个人和中小微企业, 有关部门要在其申请创业担保贷款时优先给予支持。

(十) 进一步做好保供稳价工作。加大生活必需品生产、供应协调服务保障力度, 严格落实属地责任, 统筹大型批发市场、大型连锁超市等重点流通企业, 强化政府储备和货源组织。严肃查处借疫情防控之机囤积居奇、捏造散布涨价信息、哄抬物价等扰乱市场秩序的价格违法行为。

二、坚定信心, 确保完成全年目标任务

(十一) 确保全面脱贫、全面建成小康社会、“十三五”规划圆满收官。在做好疫情防控的同时, 统筹抓好改革发展稳定各项工作。打好脱贫攻坚歼灭战, 上半年扎实开展脱贫攻坚挂牌督战工作, 下半年打扫战场全面巩固提升。实施加快补齐全面建成小康社会短板行动计划, 补齐教育、医疗、农村基础设施等方面短板。打好蓝天、碧水、净土三大保卫战和“8 个标志性战役”, 确

保实现污染防治攻坚战阶段性目标、最美丽省份建设取得实质性进展。压实各方责任, 守住不发生系统性风险的底线。

三、千方百计扩大有效投资

(十二) 把扩大有效投资作为对冲疫情影响、保持经济平稳运行的关键一招。围绕全年固定资产投资任务目标, 夯实项目支撑, 确保法定统计口径下综合交通投资增长 20%、水利投资增长 20%、工业投资增长 20%、能源投资增长 15%、教育投资增长 10%、房地产投资增长 10% 以上。推动昆明投资持续向好, 玉溪、红河、楚雄投资增速明显回升并不低于全省平均水平, 曲靖继续保持较快增长, 大理、保山、德宏、文山、普洱、临沧等滇西、沿边地区投资保持较高增速。

(十三) 加快项目建设进度。推动综合交通、重大水利、重点产业、重要民生等领域重大工程项目尽快复工建设, 确保在建项目不塌进度、新开工项目如期开工。将重大工程项目的疫情防控物资保障、施工物资供应、交通运输协调纳入地方保供范围, 创造条件加快重大工程项目建设。加强项目储备, 加快项目前期工作, 确保年内“补短板、增动力”省级重点项目开工转化率累计达 40%。

(十四) 强化各类要素保障。增加省级预算内基本建设投资规模。积极争取中央预算内资金和新增专项债券规

模，完善专项债券项目安排协调机制。继续实行“发改部门梳理推介、银保监部门转送、银行自主审批”的项目融资模式。优化项目服务。加大“一部手机办事通”推广应用力度，推动更多政务服务事项实现“掌上办”、“指尖办”。依托全国投资项目在线审批监管平台等加强投资项目建设远程审批服务，确保投资项目立项、工程报建、水电气接入等服务不断档、高效率。对按规定确需提交纸质材料原件的，原则上由项目单位在保证真实性的前提下提供电子材料先行办理，后续补交纸质原件。加快推进企业投资项目承诺制改革，大力简化企业投资项目审批程序。推行商品房预售许可预审核制度，要件齐备的，确保1个工作日内审批发证，缩短审批时限。

(十五) 强化措施稳外来投资。严格落实“一把手”带头招商，安排招商引资保障资金3900万元，切实抓好东部沿海等重点区域招商引资工作，瞄准世界500强企业和行业100强企业开展精准招商。安排自贸区建设专项资金6亿元，设立产业投资基金，新设外资奖励资金4500万元，建立重大外资项目协调推进工作专班制度，全力以赴推动项目落地、资金到位。

四、推动产业高质量发展

(十六) 加快发展壮大新动能。聚焦烟草、有色、钢铁、化工、建材等重点领域，支持企业技术改造，调整优化

产品结构，稳定现有传统产业。加快发展八大重点产业，引进一批世界500强企业、行业隐形冠军企业及重大项目，并全力推动落地。打造世界一流“三张牌”，推动水电铝材一体化、水电硅材一体化在建项目投产达产，协同推进电力配套设施建设，落实煤炭产业高质量发展年度计划任务。加快培育智慧健康、健康保险、健康管理等业态，打造健康服务等“五个万亿、八个千亿”产业。发挥疫情防控对“线上经济”的带动作用，大力推动“数字云南”建设，增强“一部手机云品荟”公共服务和应用场景功能，运用区块链技术，加强政府监管平台和产品溯源体系建设，加快电子商务、电子政务、工业互联网等发展。优化提升全省各类开发区，多渠道集聚和培育一批具有引领性的龙头骨干企业。

(十七) 提升优质农产品供给能力。优化农业生产布局，以“一县一业”示范创建为引领，提高优质农产品生产能力。加大云南省“10大名品”推介宣传力度，打响世界一流“绿色食品牌”市场知名度，提高市场占有率。坚持园区化、专业化发展方向，支持各类经营主体发展农产品加工业，提高农产品加工水平。坚持“规模养殖、集中屠宰、冷链运输、冰鲜上市”的肉类产业发展方向，新建20个禽类、畜类集中屠宰中心。扎实抓好春耕备耕、防旱抗旱，加

快高标准农田建设，强化水利基础设施建设，打牢高原特色现代农业发展基础。

（十八）加快现代服务业发展。深入实施我省《服务经济倍增计划（2017—2021年）》。针对国内东部沿海、境外欧美地区等重点地区游客，加大云南旅游宣传营销力度。促进“食、住、行、游、购、娱”等传统业态优化升级，打造生态游览、休闲康养、露营自驾、文化演艺、边跨境游等重点产品。以“一部手机游云南”为平台推进智慧旅游建设。省内实行政府指导价的4A级以上景区，2020年门票价格一律优惠50%。疫情结束后一年内，对吸引游客人数达到一定规模的旅行社，以及2019、2020年度成功创建国家4A级以上旅游景区、五星级旅游饭店、五星级旅游民宿、五星级旅游营地的企业，给予适当资金补助或奖励，促进旅游业迅速回暖。加大世界一流“健康生活目的地”建设力度，促进房地产市场平稳健康发展。高水平举办第6届中国—南亚博览会，争取更多峰会、展会、赛会落户云南。支持绿色食品交易区、仓储中心、冷链配送中心建设，畅通生鲜农产品全程冷链物流通道。

五、加大民生补短板力度

（十九）加快提升公共卫生服务能力。2020年起，连续3年每年安排30亿元支持公共卫生体系建设项目，重点加快建设昆明市国家级和滇南、滇东北、

滇西、曲靖4个省级区域性医疗中心。加快启动重大传染病救治能力提升工程建设项目，推动州、市传染病医院和县级传染科室、疾控中心建设，建立健全省、州市、县三级传染病医疗救治体系。研究建设区域性疾病预防控制中心和检测中心，加快各级疾病预防控制机构和医疗机构实验室提升改造和能力达标，加强对疾病预防和医疗机构检测人员的培训，积极培育和发展第三方检测机构。在自贸区积极探索设立外商独资医疗机构。完善院前急救体系，建设院前急救指挥调度云平台。补齐突发公共卫生事件指挥调度和应急储备短板。

（二十）做好重点群体就业工作。切实做好未就业高校毕业生、城镇登记失业人员、农村劳动力特别是易地扶贫搬迁的农村劳动力等重点群体的就业帮扶、技能提升培训等工作。各类生产经营主体吸纳贫困劳动力就业并开展以工代训的，按照劳动者工资总额的20%给予生产经营主体职业培训补贴，补贴期限最长不超过6个月。疫情防控期间，企业在停工期、恢复期组织职工参加各类线上线下职业培训的，纳入补贴类培训范围，按实际培训费用给予全额补贴。提高外出务工组织化程度，促进农民工与用工企业精准对接，帮助农民工多渠道转移就业。千方百计扩大用工需求，确保全年实现新增转移就业不少于100万人。

(二十一) 深入开展农村人居环境整治。以农村生活垃圾污水治理、农村“厕所革命”和村容村貌提升为主攻方向，找准本地主要矛盾和设施短板，确定重点建设内容，发挥示范带动作用。按照整县推进的总体考虑，合理确定整治目标、分年度计划以及每年完成整治任务的村庄和乡镇数量、受益农村人口。建立健全长效管护机制，充分发挥群众主体作用，开展村庄大扫除、大清理，集中整治村庄环境脏乱差问题。确保2020年全省村庄达到农村人居环境1档标准。

(二十二) 提升社区便民服务功能。发展无人配送、无人零售等新零售平台。将智能化、品牌化连锁便利店纳入城市公共服务设施体系，推进“一刻钟便民生活圈”建设。加快发展城市“最后一公里”智能配送，推进智能快件箱(柜)进社区；加快布局建设城市末端智能冷链配送设施，完善面向居民消费的冷链物流配送网络。打造“互联网+社区”公共服务平台，积极引导企业和群众使用“一部手机办事通”办理医院挂号、婚育服务、工商登记等更多高频办理事项。

文件中未明确时限要求的，自发文之日起执行至2020年12月31日。国家出台有关支持政策的，遵照执行。

本意见发布后，各责任部门要压实责任，确保各项任务尽快落地见效。

云南省人民政府
2020年2月11日

(此件公开发布)

附件：任务分工方案

附件

任务分工方案

序号	内容	牵头部门(单位)
1	帮助企业全面复工复产	省工业和信息化厅
2	降低实体经济成本	省发展改革委、省财政厅、省住房和城乡建设厅、省能源局、省税务局
3	保障疫情管控物资	省工业和信息化厅、省交通运输厅、省财政厅、省商务厅、省外事办、昆明海关、省税务局
4	帮助企业完善合同履行手续	省工业和信息化厅、省商务厅、省国资委、云南银保监局
5	加大援企稳岗力度	省人力资源社会保障厅
6	完善就业困难人员托底机制	省人力资源社会保障厅
7	实行贷款企业名单制管理	省发展改革委、省财政厅、省工业和信息化厅、省农业农村厅、云南银保监局、人民银行昆明中心支行
8	加大中小微企业信贷支持	省地方金融监督管理局、云南银保监局、人民银行昆明中心支行
9	加大创业融资支持	省财政厅、省人力资源社会保障厅、省地方金融监督管理局、云南银保监局、人民银行昆明中心支行
10	进一步做好保供稳价工作	省发展改革委、省工业和信息化厅、省市场监管局
11	确保全面脱贫、全面建成小康社会、“十三五”规划圆满收官	省发展改革委
12	把扩大有效投资作为对冲疫情影响、保持经济平稳运行的关键一招	省发展改革委
13	加快项目建设进度	省发展改革委
14	强化各类要素保障	省发展改革委、省财政厅、省住房和城乡建设厅
15	强化措施稳外贸投资	省商务厅、省财政厅、省投资促进局
16	加快发展壮大新动能	省发展改革委、省工业和信息化厅
17	提升优质农产品供给能力	省农业农村厅
18	加快现代服务业发展	省文化和旅游厅、省发展改革委、省商务厅
19	加快提升公共卫生服务能力	省发展改革委、省财政厅、省卫生健康委
20	做好重点群体就业工作	省人力资源社会保障厅
21	深入开展农村人居环境整治	省农业农村厅
22	提升社区便民服务功能	省商务厅

(文章来源：云南省人民政府网)

云南省人民政府办公厅《关于加快发展流通促进商业消费的实施意见》

云政办发〔2020〕2号

各州、市人民政府，省直各委、办、厅、局：

为贯彻落实《国务院办公厅关于加快发展流通促进商业消费的意见》(国办发〔2019〕42号)精神，推动流通创新发展，优化消费环境，加快城乡消费增长，确保我省商业消费稳定增长，促

进全省经济社会持续健康发展，经省人民政府同意，现提出以下意见：

一、创新消费模式

（一）培育新兴消费业态

重点发展无人店铺、智能看护、智能物流、智能家居等人工智能应用领域。推进众筹定制、众包设计、柔性供应链等定制服务模式创新，引导企业针对不同人群和细分市场开展规模化量身定制服务。实施包容审慎监管，推动“传统交易市场+直播平台”等新业态健康有序发展。（省发展改革委、省工业和信息化厅、省商务厅、省文化和旅游厅、省市场监管局按照职责分工负责）

（二）大力发展跨境电子商务

支持中国（云南）自由贸易试验区昆明、红河、德宏三片区大力发展跨境电子商务，利用自由贸易试验区和综合保税区政策，加快推进“围网”工作，建设完善监管场所，引进、培育电子商务企业和跨境电子商务经营主体。积极落实综合保税区内加工制造企业承接境内区外委托加工业务政策，推行增值税一般纳税人资格试点。优化完善云南省跨境电子商务公共服务平台功能，引入知名平台资源，带动本土企业聚集式发展。（昆明市、红河州、德宏州人民政府，省财政厅、省商务厅、省市场监管局、昆明海关、省税务局按照职责分工负责）

（三）巩固提升“永不落幕的南博

会”

采取政府支持、企业运作的方式，建设中国（昆明）南亚东南亚进口商品展示交易中心，加大招商力度，实现保税商品展示和完税商品交易，打造集商贸、旅游、文化体验为一体的线上线下综合服务平台。（昆明市人民政府，省财政厅、省商务厅、省文化和旅游厅、省市场监管局、昆明海关、省税务局按照职责分工负责）

二、提升品质消费

（四）推动传统商贸转型升级

鼓励商贸企业建设主题餐厅、主题乐园等应用场景，推动商贸领域广泛应用增强现实（AR）、虚拟现实（VR）等现代技术。鼓励经营困难的体育场馆、老旧厂区等改造为健身休闲娱乐、运动俱乐部、文创中心等场所。鼓励符合条件的商业用房改造为电子商务用房、创客空间等。在城市规划调整、公共设施配套、改扩建用地保障等方面给予支持。（省工业和信息化厅、省自然资源厅、省住房城乡建设厅、省商务厅、省文化和旅游厅、省体育局按照职责分工负责，各州、市人民政府负责）

（五）扩大本土品牌内销渠道

推动老字号企业入驻京东云南老字号官方旗舰店等电子商务平台，扩大“云南老字号”市场覆盖面。对符合中华老字号中确需保护传统技艺的本土品牌，按照有关规定申请非物质文化遗产保护

资金支持。（省财政厅、省商务厅、省文化和旅游厅、省市场监管局按照职责分工负责）

（六）改造提升商业步行街

按照城市总体规划和有关管理规定，结合城市形象、民族特色和资源禀赋，在各州、市人民政府所在地及部分重点县、市、区高标准改造提升一批富有云南民族特色、业态层次丰富、文化底蕴深厚的商业步行街。在符合公共安全的前提下，支持具备条件的商业街区开展户外营销。（省发展改革委、省住房城乡建设厅、省商务厅、省市场监管局按照职责分工负责，各州、市人民政府负责）

（七）建设区域性国际消费中心城市

支持建设大型城市综合体，推动销售的国际品牌与发达国家在品质价格、上市时间、售后服务等方面同步接轨，创造条件吸引知名品牌开设首店、首发新品。大力发展进口商品专卖店、免税店、网红店等业态。进一步优化离境退税服务网点布局，鼓励在海关特殊监管区域内设立保税展示交易平台。聚集周边省区及南亚东南亚国家消费群体，努力把昆明市建设成为辐射能力突出的区域性国际消费中心城市。（省财政厅、省住房城乡建设厅、省商务厅、省文化和旅游厅、省市场监管局、昆明海关、省税务局按照职责分工负责，各州、市

人民政府负责）

三、促进城市消费

（八）扩充社区便民服务功能

打造“互联网+社区”公共服务平台，统筹社区教育、文化、医疗、养老、育幼、家政、体育等生活服务功能，发展24小时社区便利店、社区配送和无人超市，推进“一刻钟便民生活服务圈”。鼓励有条件的地区将社区服务中心建设纳入城镇老旧小区改造范围，给予财政支持并按照规定享受有关税费优惠政策。（省发展改革委、省教育厅、省民政厅、省财政厅、省住房城乡建设厅、省商务厅、省文化和旅游厅、省卫生健康委、省体育局、省税务局按照职责分工负责，各州、市人民政府负责）

（九）加快发展连锁便利店

支持品牌连锁便利店扩大网点覆盖面，将智能化、品牌化连锁便利店纳入城市公共服务设施体系建设。在保障食品安全的前提下，探索适当放宽食品经营许可条件。简化店铺投入使用、营业前消防安全检查，实行告知承诺管理。具备条件的企业从事书报刊发行业务实行“总部审批、单店备案”。积极探索对符合条件的品牌连锁企业试行“一照多址”登记。开展简化烟草、乙类非处方药经营审批手续试点工作。（省发展改革委、省住房城乡建设厅、省商务厅、省市场监管局、省药监局、省烟草专卖局、省消防救援总队按照职责分工负责）

（十）大力发展夜间消费

鼓励夜间经济业态向多元化发展，以餐饮为基础、以文化为灵魂、以项目为支撑、以政策为保障、以旅游为带动，培育夜经济发展载体，完善夜经济保障体系，建立夜经济工作促进机制。把培育壮大夜间消费与美丽县城、特色小镇建设结合起来，打造一批具有鲜明地方特色与浓郁民族风情的夜经济地标和商圈。（省发展改革委、省住房城乡建设厅、省交通运输厅、省商务厅、省文化和旅游厅、省应急厅按照职责分工负责，各州、市人民政府负责）

四、挖掘农村消费

（十一）健全农村流通基础设施

开展电子商务“双品消费进乡村”活动，支持县域电子商务公共服务中心、乡村电子商务服务站点和新型商业中心建设改造。推动农产品流通企业与贫困地区建立长期稳定的产销合作体系，促进消费扶贫。加快发展农产品冷链物流，加大农产品分拣、加工、储运、包装、预冷、交易结算、质量检测一体化集配设施建设支持力度，加强特色农产品优势区生产基地现代流通基础设施建设。（省发展改革委、省财政厅、省农业农村厅、省商务厅、省邮政管理局按照职责分工负责，各州、市人民政府负责）

（十二）建设农产品现货交易中心

按照“成熟一个，设立一个，做好一个”的原则，分阶段、分步骤有序推

进茶叶、蔬菜、水果、中药材、花卉、坚果等农产品现货交易中心建设。打造集现货交易、电子交易、公共信息、仓储、物流、结算等服务功能于一体的第三方交易平台。培育一批发展平台经济成效较好的百亿级商品市场。（省发展改革委、省农业农村厅、省商务厅、省林草局、省地方金融监管局、人民银行昆明中心支行、云南银保监局按照职责分工负责，各州、市人民政府负责）

（十三）扩大特色农产品流通

以打造世界一流“绿色食品牌”为抓手，每年组织举办云南绿色食品全国行巡展和产销对接活动。支持并组织“绿色食品牌”龙头企业到欧美、日韩、中东、南亚、东南亚等国家和地区参加食品类国际品牌展会，举办农产品推介会。巩固扩大北、上、广、深及港、澳市场，支持云品连锁专卖店建设。（省商务厅、省农业农村厅按照职责分工负责）

五、培育绿色消费

（十四）扩大绿色智能产品销售

鼓励企业进一步扩大产业链条长、带动系数大、节能减排效应明显的新型绿色智能化家电产品销售。支持开展家电“以旧换新”活动，折价置换超高清电视、节能冰箱、洗衣机、空调、智能手机等绿色、智能电子电器产品。支持有条件的地区建设家电回收体系和信息平台。（省工业和信息化厅、省生态环境厅、省商务厅按照职责分工负责，各

州、市人民政府负责)

(十五) 大力促进旅游消费

结合我省美丽县城、特色小镇创建,促进餐饮、住宿与旅游、文化和康养深度融合,培育主题文创、绿色餐饮、地方特色小店、地方特色民宿客栈等业态。把握“大滇西旅游环线”建设机遇,继续推荐云南优质特色企业上线“一部手机游云南”、“一部手机云品荟”等“一部手机”系列平台。鼓励发展特色民宿客栈连锁企业及自驾车(房车)露营地。充分利用加油站便利店销售网络,扩大云南特色商品销售。(省发展改革委、省住房城乡建设厅、省交通运输厅、省农业农村厅、省商务厅、省文化和旅游厅、省应急厅、省市场监管局按照职责分工负责,各州、市人民政府负责)

(十六) 着力提振汽车消费

打破品牌授权单一模式,创新汽车流通体系。支持有条件的地区按照国家政策对购置新能源汽车给予补贴。落实全面取消二手车限迁政策,鼓励符合用车排放标准的二手车在本省内交易流通。加快推进跨境经济合作区“围网”工作,尽快开展二手车出口业务。推广应用二手车流通业务信息平台,规范交易市场和经营主体行为。(省工业和信息化厅、省公安厅、省财政厅、省生态环境厅、省交通运输厅、省商务厅按照职责分工负责,各州、市人民政府负责)

六、畅通流通渠道

(十七) 抓好成品油流通管理

取消石油成品油批发仓储经营资格审批,全面做好成品油零售经营资格审批下放及事中事后监管。有条件的地区及有审批权的国家级开发区,要建立健全解决成品油市场准入问题的工作机制。乡镇以下具备条件的地区建设加油站、加气站、充电站等可使用存量集体建设用地。(省发展改革委、省自然资源厅、省生态环境厅、省住房城乡建设厅、省交通运输厅、省商务厅、省应急厅、省市场监管局、昆明海关按照职责分工负责,各州、市人民政府负责)

(十八) 推进现代供应链体系建设

推进供应链创新与应用试点示范建设,打造一批重点产业供应链协同集成平台,培育一批现代供应链综合服务企业,融入全球供应链。鼓励企业应用现代技术实现产业转型升级。支持昆明市加快建设全国流通领域现代供应链体系。(昆明市人民政府,省发展改革委、省工业和信息化厅、省交通运输厅、省商务厅按照职责分工负责)

(十九) 完善城乡配送体系

选取试点城市和示范企业组织实施城乡高效配送重点工程,健全完善城市和县、乡、村“最后一公里”配送网络,打通城乡双向配送渠道。推进电子商务与物流快递协同发展。(省发展改革委、省交通运输厅、省农业农村厅、省商务

厅、省邮政管理局按照职责分工负责，各州、市人民政府负责）

七、优化消费环境

（二十）建设商务诚信体系

深入开展商务行业领域守信联合激励和失信联合惩戒活动。建设云南省商贸流通领域企业信用信息系统，推动与云南省信用信息共享平台等系统的互联互通，推进商务信用信息公开与共享。探索开展电子商务信用评价。（省发展改革委、省商务厅、省市场监管局按照职责分工负责，各州、市人民政府负责）

（二十一）建立重要产品追溯体系

建设云南省重要产品追溯协同中心，实现有关部门、企业、第三方机构间追溯信息的互通共享并与国家平台对接。支持州、市建设追溯体系，培育追溯体系建设企业主体。（省发展改革委、省工业和信息化厅、省农业农村厅、省商务厅、省卫生健康委、省市场监管局、省药监局、昆明海关按照职责分工负责，各州、市人民政府负责）

（二十二）加强消费市场秩序监管

完善“双随机、一公开”监管机制，在民生领域开展专项整治。充分发挥我省举报投诉平台作用，严厉打击线上线下销售侵权假冒商品、发布虚假广告等违法行为，加大农村和城乡结合部市场治理力度。落实公平竞争审查制度，打造我省公平竞争的商务市场环境。（省农业农村厅、省商务厅、省市场监管局

按照职责分工负责，各州、市人民政府负责）

八、完善保障措施

（二十三）降低成本费用

加快落实工商用电同价政策。各地不得干预连锁企业依法申请和享受总分机构汇总纳税政策。（省发展改革委、省财政厅、省税务局按照职责分工负责，各州、市人民政府负责）

（二十四）鼓励研发创新

研究进一步落实研发费用税前加计扣除政策适用范围。支持国内急需的高性能物流设备进口。支持物流技术、运营管理模式和装备创新研发，加强物流机器人、自动分拣设备等智能物流装备研发和推广应用。积极引进先进物流装备制造的高新技术企业。（省发展改革委、省工业和信息化厅、省科技厅、省财政厅、省商务厅、省税务局按照职责分工负责）

（二十五）加大财政资金支持力度

统筹用好中央预算内资金和省级预算资金，支持开展消费促进活动，择优择强奖励商贸企业。各地要加强创新发展流通、促进扩大消费的财政支持。（省财政厅、省商务厅按照职责分工负责，各州、市人民政府负责）

（二十六）加大金融支持力度

鼓励金融机构创新消费信贷产品和服务，推动专业化消费金融组织发展。鼓励金融机构对居民购买新能源汽车、智能家电及家居、节水器具等产品提供

信贷支持。完善消费金融布局，支持教育、育幼、养老、医疗、旅游、体育、家政等重点消费领域。（省地方金融监管局、人民银行昆明中心支行、云南银保监局按照职责分工负责）

各地要结合实际完善具体措施，认真组织实施。有关部门要加强协作、形成合力，确保各项政策措施落实到位。

云南省人民政府办公厅
2020年1月20日

（此件公开发布）

（文章来源：云南省人民政府网）

昆明市人民政府《关于印发支持企业有效应对疫情稳定经济增长若干政策的通知》

昆政发〔2020〕4号

各县（市）、区人民政府，市政府各委办局，各国家级、省级开发（度假）园区管委会，各直属机构：

《昆明市人民政府关于支持企业有效应对疫情稳定经济增长若干政策》已经市委、市政府研究同意，现印发给你们，请对照职能，结合实际认真贯彻执行。

昆明市人民政府
2020年2月16日

（此件公开发布）

昆明市人民政府关于支持企业有效应对疫情稳定经济增长若干政策

为深入贯彻落实习近平总书记关于坚决打赢疫情防控阻击战的重要指示精神，全面落实党中央、国务院和省委、省政府关于疫情防控的决策部署，鼓励广大企业积极发挥在疫情防控物资保障工作中的重要作用，支持受疫情影响生产经营出现困难的企业渡过难关，引导全市企业有序复工复产，结合昆明实际，制定以下政策措施：

一、提高防控物资保障能力

（一）优化审批流程。支持应急防控物资生产企业扩产达产，协助解决资金、设备及原辅材料采购、运输等困难；对新增产能的投资项目，在核准备案、环评、用地等审批环节开辟绿色通道，充分发挥投资项目在线审批监管平台作用，除特殊情况外，由项目单位通过在线审批平台或电子邮件提供电子材料后先行办理，实行48小时内办结审批。项目单位对提供的材料真实性负责，待疫情过后补交纸质材料原件。〔责任单位：市政务服务局、各行业主管部门，各县（市）区人民政府，各国家级、省级开发（度假）园区管委会〕

（二）支持企业参与防控工作。加强物资保障，鼓励企业扩大防疫物资产能，优先协调解决防控物资保障重点企业用工、用能、资金短缺等问题。鼓励有关

企业加强防疫药品研发和技术攻关,给予科技专项资金支持。(责任单位:市发展改革委、市工业和信息化局、市商务局、市农业农村局、市交通运输局、市科技局、市卫生健康委、市财政局)

(三)给予贴息支持。建立市级疫情防控物资保障重点企业名单,根据企业资金需求,协调金融机构给予信贷支持,在疫情防控期间的新增贷款,市级财政按照不高于5%的利率给予贷款贴息。对重点企业、农业生产资料企业、生活必需品企业,在疫情防控期间的新增贷款,市财政按不超过基准利率的50%给予贴息。以上贴息期限不超过1年。(责任单位:市发展改革委、市工业和信息化局、市商务局、市农业农村局、市交通运输局、市财政局)

(四)给予保供补贴。对疫情期间正常营业的粮油、蔬菜批发市场、大型超市等保障市场供应的企业,根据营业面积和时长,给予奖励,最高不超过10万元。支持本地企业加大餐饮和生活必需品线上销售力度,根据销售情况给予奖励,最高分别不超过5万和15万元;对第三方电商平台在疫情期间线上餐饮、生活必需品交易减免费用的,对减免部分按30%给予补助,最高不超过10万元。鼓励各类农业经营主体推行农产品线上预订线下配送本地市场,拓展农产品保供渠道。对于疫情防控期间线上销售额达到100万元、300万元、500万元的各

类农业经营主体,分别给予5万元、10万元、20万元的一次性补助。(责任单位:市商务局、市农业农村局、市发展改革委、市财政局)

二、加大金融支持力度

(五)降低企业融资成本。支持参加应急物资保障的重点企业积极申报国家有关政策性优惠贷款,引导各银行金融机构在原有贷款利率水平上下浮10%以上。支持全国性银行在昆分支机构合理调整信贷计划,加大对医用物品和生活物资生产企业信贷投放,地方性法人银行金融机构下沉管理服务重心,满足农村地区特别是贫困地区疫情防控融资需求。鼓励各银行机构通过压降成本费率,加大对中小企业的支持力度,确保2020年中小企业融资成本不高于2019年同期融资成本。(责任单位:市金融办)

(六)加大融资担保服务力度。充分发挥政府性融资担保作用,市属政府性融资担保公司要提高业务办理效率,对受疫情影响的企业,减半收取担保费;对确实无还款能力的小微企业,为其提供融资担保的机构应及时履行代偿义务,视疫情影响情况延长追偿时限,符合核销条件的,按规定核销代偿损失,对减收的担保费给予全额补助,对代偿损失按代偿的10%给予补助。(责任单位:市财政局、市工业和信息化局、市金融办、市产投公司)

(七)加大“财园助企贷”政策支持

力度。“财园助企贷”新增贷款原则上3天内完成审批;政策期内到期的贷款,风险保证金延期3个月,合作银行给予展期3个月支持;对确实有还款困难的企业,合作银行给予一年期无还本续贷支持,视为新增“财园助企贷”贷款项目。鼓励合作银行降低“财园助企贷”贷款利率,对政策期内在贷及新增“财园助企贷”贷款企业给予3个月基准利率贴息。为中小微企业提供当期应归还银行贷款80%以内、单户企业1年累计2000万元的贷款周转金,贷款周转金日综合费率减半收取。(责任单位:市工业和信息化局、市财政局、市产投公司)

(八)加大创业担保贷款扶持力度。降低小微企业创业担保贷款申请条件,将小微企业当年新招用符合创业担保贷款条件人员占现有职工比例由25%下调为20%,职工超过100人的比例由15%下调为10%。对已发放个人创业担保贷款,受疫情影响出现还款困难的,可向贷款银行申请展期还款,展期期限原则上不超过1年,各级财政部门继续给予贴息支持。对受疫情影响暂时失去收入来源的个人和小微企业,申请贷款时予以优先支持。(责任单位:市人力资源社会保障局、市金融办、市财政局)

三、稳定职工队伍

(九)延期缴纳社会保险费。受疫情影响缴纳社会保险费有困难的企业,向经办机构备案后,可延期缴纳养老、工伤

和失业保险费至疫情结束,疫情结束后3个月内进行补缴。延长缴费期间,不收取滞纳金,不影响参保职工个人权益记录,不影响参保人员保险待遇。(责任单位:市人力资源社会保障局、市医疗保障局、市税务局、市财政局)

(十)实施援企稳岗政策。企业因受疫情影响导致生产经营困难的,可通过与职工协商一致采取调整薪酬、轮岗轮休、缩短工时等方式稳定工作岗位。对符合享受稳岗返还条件,不裁员或少裁员的失业保险参保缴费企业,根据上年度实际缴纳的失业保险费,按50%给予稳岗返还。对深度贫困地区的失业保险参保缴费企业按60%给予稳岗返还。对符合条件的暂时性生产困难且恢复有望的失业保险参保缴费企业,按6个月的当地人均失业保险金和参保职工人数确定返还数额。稳岗返还资金主要用于职工生活补助、缴纳社会保险费、转岗及技能提升培训等有关支出。(责任单位:市人力资源社会保障局、市财政局)

(十一)降低公积金缴存比例。对面临生产经营困难的企业,按国家及省、市有关规定,支持降低住房公积金缴存比例,最低可降至国家规定的5%;支持符合我市缓缴条件的企业,申请暂缓缴存住房公积金,待企业效益好转后再进行补缴。(责任单位:市住房公积金中心)

四、减轻企业负担

(十二)减免租金。在疫情期间,各国

有企业、工业园区、开发(度假)区以及各类享受过财政资金支持的创新创业载体(科技企业孵化器、众创空间、创业园区等)、文化产业园区要带头减免入驻企业2个月租金。对承租国有资产类经营用房的中小微租户,由国有租赁方带头减免2个月租金。鼓励大型商务楼宇、商场、市场运营方(批发市场、农贸市场)及其他类型业主为疫情期间的中小租户减免房租,各县(市)区人民政府、开发(度假)区管委会可对采取减免措施的租赁企业给予适当补贴。[责任单位:各县(市)区人民政府,各国家级、省级开发(度假)园区管委会,市国资委、市科技局、市商务局、市农业农村局、市人力资源社会保障局、市文化和旅游局、市工业和信息化局]

(十三)减免企业税费。严格落实国家、省新出台涉及资源税、房产税、城镇土地使用税等支持疫情防控的税收政策。加强政策辅导,简化办理操作程序,实现企业“应享尽享、应享快享”。(责任单位:市税务局、市财政局)

(十四)延期缴纳税费。因受疫情影响办理申报税收困难的企业,由企业申请,经税务机关核准,依法办理延期申报。对确有特殊困难而不能按期缴纳税款的企业,由企业申请,经税务机关批准,可延期缴纳税款,最长不超过3个月。对已招拍挂获得土地尚未交纳尾款的房地产开发项目可由企业申请缓交,缓期最

长不超过60天。对已招拍挂获得土地的城中村改造项目,需交纳外挂保证金的,可申请缓交或与辖区政府商定履约保证、担保等方式,缓期最长不超过60天。[责任单位:市税务局、市自然资源规划局、市住房城乡建设局、市财政局,各县(市)区人民政府,各国家级、省级开发(度假)园区管委会]

(十五)降低运营成本。疫情期间,对受疫情影响较大的企业依法依规减免行政事业性收费。对中小企业生产经营所需的水、电、气、网络等,实行“欠费不停供”措施;疫情结束后3个月内,由企业补缴缓交的各项费用,缓交费用不收取滞纳金。(责任单位:市发展改革委、市财政局、市住房城乡建设局、市交通运输局、市水务局、市城市管理局、昆明供电局、昆明自来水集团公司)

五、促进企业复工复产

(十六)帮助企业复工复产。各县(市)区人民政府、开发(度假)区管委会负责指导企业加强防控培训及医学监测,积极帮助企业协调解决职工返岗和口罩、消毒用品等防控物资保障问题,确保企业在疫情防控达标的前提下复工复产。发挥重点企业压仓石、稳定器作用,支持有条件的重点企业采取扩产、转产、新建等方式,最大限度发挥生产潜能,优先保障疫情防控物资供应。开辟员工返岗绿色通道,优先保障复工企业核心员工、技术骨干及时到岗,鼓励采取“点对点”

包车方式。各级人力资源和社会保障部门牵头收集各行业重点企业、重点项目用工需求,对当地难以满足企业用工需求的,在符合疫情防控要求的前提下,协助企业开展定向跨区域招聘工作。对提供职业介绍的人力资源服务机构,按规定给予就业创业服务补助。[责任单位:各县(市)区人民政府,各国家级、省级开发(度假)园区管委会,市发展改革委、市工业和信息化局、市商务局、市住房城乡建设局、市农业农村局、市交通运输局、市文化和旅游局、市人力资源社会保障局,市教育体育局,市卫生健康委]

(十七)强化要素保障。对因满足疫情防控需要扩大产能的企业,原选择按合同最大需量方式缴纳容(需)量电费的,实际最大用电量可不受原合同最大需量限制,超过部分按实计取。对参与生活物资保供的商贸流通和防疫药品、防护用品等疫情防控生产企业,由各县(市)区人民政府,各国家级、省级开发(度假)园区管委会按不超过销售目录电价、气价的20%给予电费和气费补贴。实行“一企一策”精准帮扶,帮助企业协调解决防控物资保障、原材料供应、物流运输等问题。[责任单位:各县(市)区人民政府,各国家级、省级开发(度假)园区管委会,市发展改革委、市工业和信息化局、市住房城乡建设局、市财政局]

(十八)加快重点项目复工建设。推动全市涉及疫情防控、国计民生、重点

产业等领域的重大项目建设,及早组织招标投标活动,尽快推动项目复工开工。对正在实施的重点建设项目,实行市级领导一对一挂钩联系制度,加快前期手续办理,及时协调解决项目建设难题。

[责任单位:市发展改革委、市工业和信息化局、市住房城乡建设局、市交通运输局、市商务局、市文化和旅游局、市自然资源规划局、市生态环境局,各县(市)区人民政府,各国家级、省级开发(度假)园区管委会]

(十九)补短板扶重点。密切跟踪国家和省投资政策导向,提前谋划启动一批医疗卫生、应急救援、物资储备、冷链物流、智慧城市、大数据、新兴产业等补短板项目,争取更多项目进入国家和省规划盘子,争取中央预算内投资、专项债券和省预算资金支持。市级各类专项产业发展引导资金优先投向防疫药品、医疗设备、物资器材、研发平台、科技攻关和应急医疗救治设施、隔离设施等疫情防控急需的项目和有关企业,将“事后奖补”改为“事前扶持”。对受疫情影响严重的批发零售、住宿餐饮、客货运、文化旅游、会展等行业给予重点扶持。[责任单位:市发展改革委、市工业和信息化局、市商务局、市农业农村局、市交通运输局、市住房城乡建设局、市文化和旅游局、市科技局、市自然资源局、市应急管理局、市财政局,各县(市)区人民政府,各国家级、省级开

发(度假)园区管委会]

(二十)完善企业服务机制。依托“政商直通车”平台,及时发布疫情防控期间惠企政策措施,搭建企业诉求响应平台,及时解决企业生产经营过程中面临的困难。对企业因疫情面临的国际贸易合同违约风险,积极帮助向中国贸促会申请办理《不可抗力事实性证明》。强化疫情防控法治保障,对企业因受疫情影响,导致不能履约或不能完全履约所带来的合同、劳资等纠纷,积极提供法律服务或法律援助服务。行政机关、事业单位和国有企业及时付清民营企业、中小企业款项,不得因疫情新增民营企业、中小企业欠款。[责任单位:市工商联、市商务局、市司法局、市工业和信息化局,各县(市)区人民政府,各国家级、省级开发(度假)园区管委会]

以上政策措施按从优不重复的原则执行,执行期限为2020年2月1日起至2020年6月30日止。国家、省出台有关支持政策的,从其规定。各单位要根据本措施制定具体实施细则,确保各项政策措施落实到位。

(文章来源:昆明市人民政府网)

行业资讯

Industry News

商务部市场运行司副司长王斌: 要进一步稳定汽车消费

在12月30日举行的商务工作会议媒体吹风会上,商务部市场运行司副司长王斌表示,要进一步稳定汽车消费,进一步推动传统汽车向新能源汽车方向转变,进一步改善汽车的用车环境,增加停车设施,合理规划道路等其他与汽车相配套的设施建设。他说,未来中国汽车市场仍然有非常大的发展前景。



回顾2018年、2019年中国汽车市场遭遇“寒流”,汽车销量连续两年下降。根据数据统计,今年1~11月份,我国汽车工业销售汽车2311万辆,同比下降9.1%;其中,乘用车销售1923.1万辆,同比下降10.5%。预计全年汽车销量将比去年下降8%。

2020年是否还会继续下降,成为全行业关注的热点。

根据中国汽车流通协会预测,2020年中国汽车销量会较2019年同比下降

10%，预计 2020 年中国汽车销量为 2250 万辆。从目前的汽车市场情况来看，2020 年将会延续“稳定汽车消费”的基调。回顾 2019 年，各政府部门都在着力稳定汽车消费，促进汽车消费优化升级。

在日前举办的 2019 中国汽车流通行业年会暨博览会上，商务部曾提出，共同努力携手 促进汽车流通行业高质量发展。其中就提出“稳定汽车消费，促进汽车消费优化升级”的举措。2019 年以来，商务部协同发展改革委等部门出台了《推动重点消费品更新升级畅通资源循环利用实施方案》等多个促消费政策，促进新车消费，繁荣二手车市场。

2019 年 8 月，国务院办公厅印发《关于加快发展流通促进商业消费的意见》，提出释放汽车消费潜力，探索推行逐步放宽或取消限购的具体措施，有条件的地方对购置新能源汽车给予积极支持，进一步落实全面取消二手车限迁政策，大气污染防治重点区域应允许符合在用车排放标准的二手车在本省内交易流通，促进二手车流通。

而就进一步激发国内消费潜力，国家发改委新闻发言人孟玮曾表示，我国具有超大规模市场优势，再加上新技术手段的不断应用，充分发挥消费对经济发展的基础性作用，仍然具有很大的潜力和空间可以挖掘。未来将会同有关部门，认真落实好已出台的政策措施，进

一步激发国内消费潜力。在切实稳住传统领域消费的相关举措中，将汽车消费限制，探索推行逐步放宽或取消限购的具体措施，推动汽车限购政策向引导使用政策转变。

（文章来源：中国经营网 中国汽车流通协会）

关于疫情期间云南省二手车流通 报废机动车回收拆解行业经营服务指引

云南省资源再生二手车行业协会文件

云资再协〔2020〕3号

关于疫情期间云南省二手车流通 报废机动车回收拆解行业经营服务指引

全省各二手车交易市场、报废机动车回收拆解企业、网点（分公司）：

为深入贯彻落实党中央、国务院关于新型冠状病毒感染的肺炎疫情防控工作部署和省委、省政府关于疫情防控的决策部署。为进一步防止疫情传播和扩散，促进我省二手车交易市场、报废机动车回收拆解企业、网点（分公司）经营正常平稳有序运行，保障行业从业人员的健康，维持正常的社会和经营秩序，云南省资源再生二手车行业协会特制定本经营服务指引，供各会员单位参考。

一、落实企业主体责任

各会员单位应严格落实国家、省关于疫情防控工作的相

中国调整对美加征关税 汽车及零部件继续暂停加征

关要求，强化企业主体责任，合理、有序安排好企业复工复产时间。企业复工前应积极制定本企业疫情防控和经营保障工作方案，统筹安排好企业疫情防控和生产经营各项工作。

已复工的企业要着力做好疫情防控物资和生活必需品保障工作，要求复工的员工按照有关要求填写《个人健康信息承诺书》《复工人员健康申报表》，通过微信搜索下载“云南抗疫情”扫码程序，生成并打印二维码，张贴于企业入口和出口的显著位置，并委派专人引导和监督出入人员扫码。

二、落实防控工作要求

目前，正值行业淡季和疫情防控特殊时期，各会员单位要根据国家、省“避免出现人员大规模聚集”的统一部署，结合企业经营服务特点，在确保做好防疫工作的前提下，逐步开展各项经营服务。

二手车交易市场应严格做好市场内公共区域消毒和防疫工作，及时了解市场内商户及二手车交易双方身体状况和近期往返地等情况。采取有效措施掌握和了解交易车辆行驶记录，对进出市场的人员及车辆进行有效防控管理。建议各二手车市场对市场内交易车辆进行全面消毒或引导商户对其展销车辆进行消毒。

报废机动车回收拆解企业应严格做好拆解场地管理和防疫工作，对进出拆解场地的人员及回收的报废机动车进行有效防控管理。回收的报废机动车如果在疫情重点地区、中高风险地区使用过或途经上述区域的，应采取有效防控措施。

开展回收及拆解活动。希望各企业、网点（分公司）在报废机动车拆解前对其进行消毒，以防疫情传播和扩散。

三、做好企业内部管理

各会员单位要认真做好企业复工复产前的检测筛查，通勤保障以及个人防护等防控措施，对本企业员工做好提醒提示工作。坚持每天对员工体温进行检测，密切关注员工是否出现发热、干咳等症状，对出现异常情况的员工，应督促其及时就医。

企业设有党组织的，要积极发挥党组织战斗堡垒和党员先锋模范作用，组织学习疫情防控政策措施和防护知识，引导党员、职工不信谣、不传谣、不造谣，引导党员带头落实各项防控措施，带头少外出、不聚会、不聚餐、戴口罩、勤洗手，在疫情防控中践行初心使命。

四、坚定信心，做好复工各项保障

各会员单位要积极与当地职能部门及省行业协会保持密切沟通，参与问卷调查，及时反馈疫情期间复工复产中遇到的困难与需求，协会将向有关政府职能部门反映，帮助企业把疫情带来的损失降到最低。会员企业要坚定发展信心，创新经营模式，化危机为契机，做好经营服务各项保障，我们一定能战胜疫情，行业定会迎来春暖花开。

云南省资源再生二手车行业协会
2020年2月21日

2月6日，国务院关税税则委员会发布《关于调整对原产于美国的部分进口商品加征关税措施的公告》，调整对原产于美国的约750亿美元进口商品的加征关税措施。

《通告》指出，自2020年2月14日13时01分起，2019年9月1日起已加征10%关税的商品，加征税率调整为5%；已加征5%关税的商品，加征税率调整为2.5%。除上述措施外，其他对美加征关税措施继续按规定执行，对美加征关税商品排除工作继续开展。

税委会办公室相关负责人表示，2019年8月23日，中国对美实施第三轮关税反制，对美约750亿美元商品分两批加征10%、5%关税，对此前暂停加征关税的美汽车及零部件恢复加征25%、5%关税。而在2019年12月15日，税委会公告对原定于当日加征关税的750亿美元清单二商品，暂不征收10%、5%关税，对美汽车及零部件继续暂停加征关税。

2020年1月16日美方发布公告称，自2020年2月14日起，对已于2019年9月1日起加征15%关税的1200亿美元商品，其加征关税由15%调整为7.5%，下调比例1/2。而为了缓解经贸摩擦，扩大经贸合作，我方同步调整了有关措施。下一步调整，主要取决于中美经贸

（文章来源：云南省资源再生二手车行业协会秘书处）

形势发展变化。我们希望，与美方一道朝着最终取消全部加征关税的方向努力。

(文章来源：新浪汽车 报废车回收拆解与再利用分会)

2020年1月全省报废机动车回收情况

1月份，全省机动车回收数量10137辆，同比减少13.18%，其中汽车5749辆，同比减少10.45%，摩托车4388辆，同比减少16.51%。

按照车辆类型分，1月份，载重车回收数量为1107辆，同比增长0.73%，客车回收数量为2444辆，同比减少13.82%。小轿车2090辆，同比减少4.04%。其他车辆108辆，同比减少64.82%。

(文章来源：云南省资源再生二手车行业协会)

2020年1月全省二手车交易情况

据不完全统计，1月份，全省二手车交易数量18584辆，同比增长37.12%，交易金额为10.15亿元，同比增长32.44%。

按照车辆类型分：

载重车交易数量为1427辆，同比增长54.77%，交易金额为0.54亿元，同比增长82.76%。

客车交易数量为182辆，同比减少68.89%，交易金额为0.098亿元，同比减少55.89%。

轿车14661辆，同比增长37.17%，交易金额为7.65亿元，同比增长36.33%。

运动型(SUV)922辆，同比增长33.24%，交易金额为1.66亿元，同比增长18.17%。

(文章来源：云南省资源再生二手车行业协会)

每年几十万交通事故，事故车都流向市场？究竟谁才是素质教育的漏网之鱼？

改革春风吹满地，中国人民很争气。根据中国汽车流通协会最新发布的数据，2019年全国二手车交易量达到

1492.28 万量，累计同比增长 7.96%，在
新车市场一地鸡毛的大背景下逆势上
扬，险些冲破 1500 万大关，全年新车与
二手车的交易比也来到了 1.7:1，可谓
喜大普奔。



随着中国汽车消费市场日益成熟，
国民的汽车消费观念也逐渐理性，不再
“求好听、好面子”，性价比高的二手
车逐渐成为更多年轻消费者的选择。毕
竟从务实的角度来说，花同样的钱弄个
档次更高的车，开去酒吧都更拉风，谁
也不知道你这是不是二手的



消费推动产业升级，每年近 1500
万量级的二手车产业也告别了过去简单
的收车-卖车的模式，车贩子黄牛被正规
市场及平台所取代，各经销商开始重视

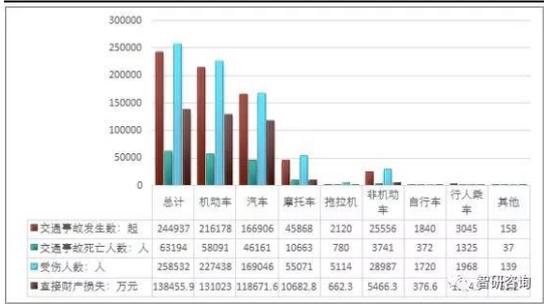
服务、标榜诚信、精于鉴定，二手车行
业有着翻天覆地的变化。



你以为社会主义一片祥和了？那不
能，还是有很多网友对于二手车嗤之以
鼻。“水深”、“事故车”、“不诚信”
等等标签贴的不亦乐乎，什么大平台车
子质量有保障，事故车在二手车市场还
不依旧所处可见？

有一种论调甚嚣尘上：每年交通事
故几十万起，事故产生的事故车都去哪
了？总不能都报废了吧，大多还不是都
流向二手车市场被傻乎乎的消费者买到
了。

要不是我读书多，差点就要被这波
铁逻辑盘进去了。百度一下，我们知道
2018 年全国发生交通事故 244937 起，
死亡人数为 63194 人。乍一听挺吓人，
但是交通事故里面还包括自行车、拖拉
机、非机动车、行人上下车以及行人掉
沟里等等情况，仅汽车交通事故一项的
事故为 166906 起，一下子少了三分之
一，看着舒坦多了。



那么是不是所有的交通事故都会制造出事故车来呢？显然也不是，尽管交通事故和事故车长得比较像孪生哥俩、海尔兄弟，但是细细想来大相径庭。你开车突然后面被人“爆菊”，下车一看车身后又有划痕又刮掉了漆，你怒气冲冲的报了案，形成了交通事故，但是你好意思管自己的车叫事故车吗？显然还不够“事故”。



既然小剐小蹭不算事故车，那要咋样才算事故车呢？给大家整理了一下事故车的定义，有以下情景，如符任何一条，即属事故车：

- 1、经过撞击，损伤到发动机舱和驾驶舱的车辆。
- 2、车身后翼子板撞击损伤超过其三分之一的车辆。
- 3、纵梁有焊接、切割、整形、变形的车辆。
- 4、减振器座有焊接、切割、整形、变形的车辆。

5、ABC柱有焊接、切割、整形、变形的车辆。

6、因撞击造成汽车安全气囊弹出的车辆。

7、其它不可拆卸部分有严重的焊接、切割、整形、变形的车辆。

8、车身经水浸泡超过车身二分之一，或积水进入驾驶舱的车辆。

9、车身经火焚烧超过 0.5 平方米，经修复仍存在安全隐患的车辆。



所以即便交通事故千千万，事故车的产出量也不是十分可观。那么事故车产生后究竟将何去何从呢？大概分为自留、报废和卖出三种，自留和报废跟二手车市场没有关系，不做讨论。而卖出往往分为卖给私人或卖给车商，卖给私人即便事故车车主不诚信了，也怪不到二手车市场水太深吧？因为压根儿没经过二手车市场啊，所以我们只讨论卖给车商，也就是大众口头上的车贩子。

车商收车卖车挣得是个差价，必然在收车时对于车子进行系统而准确的评估，事故车的情况自然一目了然。那么哪些车商会收事故车来卖呢？

显而易见有正规门面的大贩子或者

大平台不会卖事故车，即便收了少部分事故车也会转手卖给二道贩子而不是消费者，毕竟做的不是一锤子买卖，口碑还要门店还在，卖事故车出去无异于搬起石头砸自己吊，哦不好意思，砸自己脚。



二道贩子就不同了，他们没有固定门面，打一枪就跑。通常二道贩子们把车停在路边，或者自己在各汽车市场附近晃悠，向路过的你招招罪恶的手。一旦交易达成，就此人间蒸发，你压根都找不到。等发现了自己买的是事故车之后犹豫哑巴吃了屎，想擦还没纸，太惨了。



所以说，很多时候不是二手车市场水太深，而是你没有去选择真正正规的平台和卖家！想要以低廉的价格买到无敌的车，自己又对汽车一无所知，除了想占点便宜就只剩下了听人忽悠，人家

不骗你骗谁呢？被骗之后满世界宣扬二手车不要买如何如何，那你吃路边摊吃坏了肚子还要告诉别人都不要吃饭了吗？究竟谁才是素质教育的漏网之鱼呢？难搞哦。



随着二手车行业越来越注重车辆的鉴定评估，近年来由中国汽车流通协会主办的全国二手车鉴定评估师技能大赛如火如荼的开展，来自全国各地的二手车鉴定评估师们汇聚一堂、切磋交流，在不断的取长补短中加强了自身的鉴定水准，并丰富了团队的检测经验。在这样的背景之下，大事故车很难逃出正规二手车商旗下评估师们的法眼。将事故车赶出市场，消除消费者对于二手车行业的刻板印象已经成为了全行业的共识。



就算商家疏忽了，没有检测出事故车卖给了你，但只要你从正规渠道购买，还不会找他麻烦吗？消费者维权成功退一赔三的案例层出不穷，国家的公信与法制永远偏袒占理的一方。

诚然，二手车行业鱼龙混杂，部分缺德的车商存在不诚信的交易行为，弄得行业口碑低下、乌烟瘴气。但是我们要清楚，这种车商无法在光天化日之下横行于是，只能在路边巷尾躲躲藏藏，所谓没有买卖就没有杀害，如果我们都选择在正规大平台、交易市场以及有实体门面的正规渠道购车，那些二道贩子注定将不复存在，行业注定将清明澄澈。



2020，二手车行业又将谱写新的篇章，曾经一首《二手车的兄弟》让多少人红了眼眶，真正在这个圈子里的人都深爱着行业，容不得任何东西玷污它，甚至可以付出一切来推动行业的发展与口碑的建设。相信有朝一日，二手车在中国一定会取得它应得的认可与尊重。

二手车兄弟们，加油！

（文章来源：刘神奇 二手车加）

符合废钢铁、废塑料、建筑垃圾综合利用行业准入或规范条件企业名单及撤销已公告企业名单公示



按照《废钢铁加工行业准入条件》《废塑料综合利用行业规范条件》《建筑垃圾资源化利用行业规范条件》及相关公告管理办法的要求，经企业自愿申报、省级工业和信息化主管部门审核、专家评审等程序，现将符合废钢铁加工行业准入条件、废塑料综合利用、建筑垃圾资源化利用行业规范条件的企业名单予以公示。

秦皇岛兴首炉料有限公司等 21 家废钢铁加工准入企业，因搬迁、停产、破产重组等原因撤销公告，现一并予以公示。

如有异议，请于 2020 年 1 月 24 日前将书面意见反馈我部（节能与综合利用司）。

电 话：010-68205365

传 真：010-68205337

电子邮箱：zyzhly@miit.gov.cn

附件：

1. 符合《废钢铁加工行业准入条

件》企业名单（第七批）

附件 1

符合《废钢铁加工行业准入条件》企业名单
(第七批)

序号	所属地区	企业名称(普碳钢铁)
1	天津	天津富华泰金属制品有限公司
2		天津静通再生资源有限公司
3		天津神州再生资源回收有限公司
4		天津新能再生资源有限公司
5		天津子牙亚飞再生资源回收有限公司
6		万绿达(天津)再生资源利用有限公司
7	河北	东光县聚鑫物资回收有限公司
8		河北聚亿再生资源利用有限责任公司
9		河北利德源再生资源利用有限公司
10		河北联坤再生资源回收有限公司
11		涉县弘远再生资源回收有限公司
12		迁安市泓承瑞再生资源利用有限公司
13		鼎业再生资源回收利用有限公司
14		滦县力行再生资源回收有限公司
15		唐山鸿拓再生资源回收利用有限公司
16		唐山盛浩物资有限公司

3 报废车回收拆解与再利用分会

17	天津德邦(唐山)再生资源利用有限公司	
18	天津德邦(邢台县)再生资源利用有限公司	
19	武安市永鑫再生资源利用有限公司	
20	中联铁运物流(井陉)有限公司	
21	介休市永发废弃资源综合利用有限公司	
22	山西	山西晋邦废旧物资回收有限公司
23		山西利昇原废旧金属回收有限公司
24		黎城永恒物资有限公司
25		山西瑞赛格废弃资源综合利用有限公司
26		山西中钢再生资源回收利用有限公司
27		内蒙古
28	辽宁	鞍钢废钢资源(鞍山)有限公司
29		鞍山和四利科技有限公司
30		鞍山迈威再生资源有限公司
31		鞍山民利物资回收有限公司
32		辽宁吉和源再生资源有限公司
33		辽宁建发物资有限公司
34		凌源瑞盛废钢收购加工有限公司
35		凌源市鑫联再生资源有限公司
36		抚顺星环实业有限公司
37		辽宁鑫业再生资源有限公司

3 报废车回收拆解与再利用分会

38	辽宁	辽宁省金园资源再生有限公司
39		辽宁鹏渤再生资源有限公司
40		辽宁新源辉钢铁有限公司
41		辽宁鑫通再生资源回收有限公司
42		辽宁符鑫再生资源有限公司
43		辽宁元坤再生资源有限公司
44		辽阳县辽盛再生资源回收有限公司
45		辽阳县刘二堡长宇再生资源回收有限公司
46	辽宁永祺再生资源有限公司	
47	沈阳仁泰再生资源有限公司	
48	中融泰嘉能源有限公司	
49	吉林	长春市欣鼎再生资源物资回收有限公司
50		吉林盛祥再生资源利用有限公司
51	黑龙江	黑龙江泰能环保科技有限公司
52		哈尔滨展晨再生资源回收有限公司
53		哈尔滨松润金属制品有限公司
54		黑龙江华清再生资源利用有限公司
55		黑龙江建龙废旧物资回收利用有限公司
56		黑龙江新时代再生资源科技有限公司
57		七台河市隆达报废汽车回收拆解有限公司
58		黑龙江建龙北满再生资源利用有限公司

3 报废车回收拆解与再利用分会

59	江苏	常州市从江再生资源利用有限公司
60		常州同正再生资源有限公司
61		常州源通再生资源有限公司
62		灌南圣瑞再生资源回收有限公司
63		连云港市领钰再生资源有限公司
64		无锡合盛城市矿产有限公司
65		沛县长胜物资贸易有限公司
66		徐州佳禾再生资源有限公司
67		扬州源胜达物资回收有限公司
68	张家港华仁再生资源有限公司	
69	江苏辰龙再生资源股份有限公司	
70	浙江	杭州抱团科技有限公司
71		杭州富阳汇丰废旧物资回收有限公司
72		德清泰鑫金属制品有限公司
73		浙江新程再生资源有限公司
74		宁波昊阳再生资源有限公司
75	舟山市宝舟钢铁加工有限公司	
76	安徽	安徽省胜德再生资源有限公司
77		安徽润业再生资源利用有限公司
78		马钢诚兴金属资源有限公司
79	芜湖市荣建再生资源科技有限公司	

4 报废车回收拆解与再利用分会

80	福建	福建盛湖再生资源有限公司
81		福州盛鑫再生资源利用有限公司
82		国投(福建南平)城市资源循环利用有限公司
83		福建青拓再生资源开发有限公司
84		国投闽光(三明)城市资源有限公司
85	三明市八闽废旧物资回收有限公司	
86	江西	江西百盛达金属有限公司
87		新余市联翔物资有限公司
88	山东	山东惠民蓝星炉料有限公司
89		山东方达再生资源利用有限公司
90		山东金脉再生资源有限公司
91		山东玖源再生资源有限公司
92		山东同源再生资源有限公司
93		莱芜钢铁集团泰东实业有限公司
94		梁山鑫泰再生资源有限公司
95		莘县德玛新材料有限公司
96		青岛光岭钢铁有限公司
97		烟台市双辰再生资源有限公司
98		淄博博达再生资源有限公司
99		淄博大亚再生资源有限公司

♻️ 报废车回收拆解与再利用分会

6

121	广西	广西欣贸再生资源回收有限公司
122		广西贵港钢铁集团新源废旧金属回收有限公司
123		广西贺州市桂都废旧金属回收有限公司
124		广西鑫之源再生资源回收有限公司
125		柳州市钢裕科技有限公司
126	广西梧州永达废旧金属回收有限公司	
127	重庆	重庆汇集再生资源有限公司
128		重庆佳航废旧金属回收有限公司
129		重庆净景环保科技有限公司
130		重庆市蓝森再生资源回收有限公司
131		重庆市鑫联鑫再生资源有限公司
132	四川	四川省绵竹圣泰废旧金属收购有限公司
133		四川中鑫再生资源回收有限公司
134	贵州	贵阳市顺荣鑫再生资源回收有限公司
135		贵州博宏实业有限责任公司
136		贵州汇智成再生资源回收有限公司
137		贵州天惠再生资源利用有限公司
138	云南	宣威市源恒金属贸易有限公司
139		云南大棕再生资源利用有限公司
140	陕西	龙钢集团宝鸡轧钢有限公司韩城分公司

♻️ 报废车回收拆解与再利用分会

7

100	河南	河南高延轨道网络科技有限公司
101		河南金亿融实业有限公司
102		巩义市晟泽废旧物资回收有限公司
103		中明泰再生资源有限公司
104		南阳钰龙再生资源回收有限公司
105		沁阳市鸿发金属废品回收有限公司
106		郑州市宏翔废旧金属购销有限责任公司
107		长葛市长津再生资源有限公司
108	扶沟中钢再生资源有限公司	
109	湖北	湖北国丰再生资源有限公司
110		十堰市郧阳区荣顺废旧物资回收有限公司
111		大冶聚安再生资源回收有限公司
112		十堰市再生资源有限公司
113	武汉风神冲压件有限公司	
114	宜昌宜英城市矿产资源循环利用有限公司	
115	湖南	娄底市聚宏环保科技有限公司
116		娄底市森泰再生资源有限公司
117	中冶京诚(湘潭)重工设备有限公司	
118	广东	佛山市三水泰利来金属制品有限公司
119		广东合润再生资源有限公司
120		吴川凯庆废钢铁配送中心有限公司

♻️ 报废车回收拆解与再利用分会

6

141		龙钢集团宝鸡轧钢有限公司汉中分公司
142		西安聚实废旧金属再生利用有限公司
143	甘肃	甘肃亨润德金属循环科技有限公司
144		皋兰杰林废钢集散有限公司
145	青海	青海泓悦再生资源开发有限公司
146	宁夏	宁夏江河再生资源有限责任公司
序号	省份	企业名称(废不锈钢或特种钢)
147	江苏	常州仟可宏废炉料有限公司
148	湖南	湖南博宏达再生资源有限公司

♻️ 报废车回收拆解与再利用分会

6

2. 符合《废塑料综合利用行业规范条件》企业名单(第三批)

3. 符合《建筑垃圾资源化利用行业规范条件》企业名单(第三批)

4. 撤销《废钢铁加工行业准入条件》公告的企业名单

工业和信息化部节能与综合利用司

2020年1月3日

(文章来源:工信部 报废车回收拆解与再利用分会)

首批 504 辆出口非洲二手车 顺利抵达,开启中国二手车出口 新篇章

贝宁当地时间1月15日,经过一个多月的漫长旅程,504辆外观亮丽、性能卓越的中国二手车顺利抵达贝宁科特努港,这批车是中国首批出口非洲的二手车,也是中国迄今为止最大规模的二手车出口,具有历史性意义,同时开启了非洲营商出行新时代。据悉,这批车将从科特努港口转运至当地FIFA保税区,并交由当地经销商销售。



这批总数504台的中国二手车由广东好车运营在去年11月20日通过“广

州新沙港-非洲”国际滚装船直航定期航线正式出发前往非洲,主要车型包括丰田花冠、现代名驭、重汽豪运、宇通大巴等,单价从4000美元到23000美元不等,总值约300万美金。为了保证车辆质量,广东好车引进了国际先进技术与设备,通过完善的车辆整备工艺,对这批车进行维修、翻新、漆面养护、机械养护、无菌处理等五大工序,力求为国外消费者提供高品质官方认证的中国好车。



非洲作为世界经济发展最活跃地区之一,目前已开发的非洲汽车市场相对较小,机动化率和新车销售量较低,平均千人汽车拥有量仅为28,但长期前景看好,发展潜力巨大。据统计,2015年非洲年销售汽车量155万辆,进口汽车总值约500亿美元,其中二手车销售占比超80%,二手车主要来自美国、日本、欧洲等发达二手车市场国家。此次504辆中国好车出口非洲将直接打破美日等国家对于非洲二手车市场的垄断,开启非洲经商出行的新时代,为非洲人民展示中国制造的实力,让世界进一步刷新对中国制造水平的认知。

广东好车自 2016 年起通过大量的实地调研，了解非洲二手车市场的政策法规、准入标准、市场情况等，迅速选定非洲为二手车出口的主要市场之一，并在非洲设立了海外分公司。去年 4 月，商务部、公安部、海关总署三部门发文正式启动二手车出口工作后，广东好车成为首批二手车出口试点企业。10 月 29 日，三部门再次联合下发通知，简化异地过户、许可证申领、海关通关流程，彻底打通国内通道。通知于 11 月 20 日正式实施，广东好车当日出口二手车 504 辆，创单日二手车出口记录。

（文章来源：广东好车 二手车加）

我国新能源汽车动力蓄电池回收利用现状、问题及建议

摘要：当前，我国新能源汽车产业呈现持续快速发展态势，随之而来的废旧动力蓄电池若不能被妥善回收利用，会给社会带来较大的安全环保风险，且会造成钴、锂等战略资源浪费，势必会严重影响我国新能源汽车产业的健康可持续发展。我国在新能源汽车动力蓄电池回收利用行业的探索已走在了世界前列，国外也无成熟的经验可借鉴。本文在认真梳理我国动力蓄电池回收利用行业发展现状的基础上，深入分析当前行

业存在的主要问题，并最终提出了具体的措施建议，供相关部门参考。

01 引言

随着我国新能源汽车产业的快速发展，我国已成为全球最大的能源汽车消费市场和动力蓄电池的生产和消费国。2018 年，我国新能源汽车产销分别完成 127.0 万辆和 125.6 万辆，同比分别增长 59.9% 和 61.7%，全国新能源汽车保有量达 261 万辆。2018 年，我国动力蓄电池配套量达 56.9GWh，同比增长 56.3%。根据我们的预测，2020 年我国新能源汽车动力蓄电池即开始进入规模退役期，退役量达到 11.25GWh/年（14.09 万吨/年）的规模，从 2026 年开始进入爆发期，达到 75.43GWh/年（66.28 万吨/年）的规模，2026 年之后每年的退役量都有较大幅度增长。

近年来，我国新能源汽车起火等事故频发，与动力蓄电池相关的不在少数 [1-2]，废旧动力蓄电池状态更加复杂，存在较大的起火等安全风险。其内所含的重金属、稀有金属、电解液、电解质和有机溶剂等物质，若不能被妥善回收利用会造成严重的环境污染 [3]。随着动力蓄电池消费量的继续增加，钴、锂等有色金属的对外依存度将持续偏高，资源安全形势日趋严峻 [4]。因此，构建健康可持续发展的新能源汽车动力蓄电池回收利用体系具有重要意义。

当前，动力蓄电池资源化再生利用

的回收工艺主要为归纳为物理法、化学法和生物法三大类[5-7],我国多数再生利用企业采用以化学法中湿法冶金工艺为主的技术路线,且已具有成熟的产业化经验。当前研究的重点是如何构建规范高效的回收利用体系,包括基于EPR制度并借鉴欧美等发达国家废旧电池回收经验,探索研究EPR制度下动力蓄电池回收模式和制度体系的建设[8-10];从加强对产排污关键节点精准管理以及制定污染防治标准等角度提出环境管理建议[11]。

02 发展现状

目前,欧美日发达国家在便携式电池和汽车启动用电池(铅蓄电池)等方面已经构建了完整的回收网络[12],但在新能源汽车动力蓄电池回收利用方面尚未出台专门的法规政策,在动力蓄电池回收利用体系建设方面也尚无成熟的经验可以借鉴。我国是世界最大的新能源汽车市场,动力蓄电池回收利用行业发展和相关政策标准制定方面也都走到了世界前列。

2.1 政策标准现状

动力蓄电池回收利用问题已引起国家和社会的高度重视,为构建合理高效的动力蓄电池回收利用体系,国家相关部门已开始制定和逐步完善动力蓄电池回收利用的相关政策和技术标准。

2.1.1 政策现状

我国已初步搭建了以生产者责任延

伸制度为基本原则的新能源汽车动力蓄电池回收利用政策体系框架,并持续完善,我们可以把这几年政策发展历程分为三个阶段,具体如下。

第一阶段是2016年以前,这一阶段特点是动力蓄电池回收利用的规定在新能源汽车政策中以个别条款的形式出现。2012年,国务院印发《节能与新能源汽车产业发展规划(2012—2020年)》,明确提出加强动力蓄电池梯级利用和回收管理,之后国家在多项新能源汽车推广政策中,均对动力蓄电池回收利用作出了规定。

第二阶段是2016年至2018年,主要特点是政府开始出台动力蓄电池回收利用专项政策。2016年,全球首个动力蓄电池回收利用专项政策《电动汽车动力蓄电池回收利用技术政策(2015年版)》印发,明确了生产企业是动力蓄电池回收的责任主体。随后工业和信息化部会同各相关部门相继出台了多项动力蓄电池回收利用专项政策,均坚持落实生产者责任延伸制度。

第三阶段是政策持续完善和全面试点阶段。2018年以后,工信部等印发了《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》《关于组织开展新能源汽车动力蓄电池回收利用试点工作的通知》《新能源汽车动力蓄电池回收利用溯源管理暂行规定》等多个文件,在不断完善管理政策的同时,积极推动地方政府

和企业开展废旧动力蓄电池回收利用试点示范工作。

2.1.2 标准现状

我国在动力蓄电池回收利用标准体系建设方面已走在世界前列，在全生命周期各环节均有布局国家标准。目前，动力蓄电池编码规则、产品规格尺寸、余能检测和拆解规范 4 项国家标准已发布实施；梯次利用要求、拆卸要求、包装运输规范、材料回收要求 4 项国家标准通过审查待发布；梯次利用产品标识、放电规范等标准已立项；可拆解性设计、可回收性设计、存储规范、可梯次利用设计指南、回收服务网点等国家标准也已开展前期研究。

2.2 产业发展现状

当前，我国新能源汽车动力蓄电池回收利用产业可较为清晰的分为“回收体系、梯级利用和再生利用”三个环节。

2.2.1 回收体系

回收体系是指将各相关主体产生的废旧动力蓄电池回收、收集、运输等的统称。规范高效的动力蓄电池回收体系是保障我国废旧动力蓄电池安全、环保、有序回收利用的基础，我国废旧动力蓄电池回收体系虽已开始构建，但十分不完善，构建责任主体是汽车生产企业，当前主要采用“企业自建+ 合作共建”的方式，其他相关主体也在积极探索建立废旧动力蓄电池回收网络，已构建的回收服务网点主要集中在京津冀、长三

角、珠三角及中部等新能源汽车保有量较高的地区。

企业自建。大多数汽车生产企业采用该方式，指的是汽车生产企业利用自身签约的 4S 店等销售和售后维修商网络来拆卸和暂存废旧动力蓄电池，回收的动力蓄电池交售给综合利用企业处理或自身开展相关探索研究（如开展梯级利用）等。当前，工业和信息化部网站公布的新能源汽车动力蓄电池回收服务网点信息中，98% 以上的回收服务网点均是采用依托销售和售后服务网点的方式。汽车生产企业通常会对 4S 店等在人员安全、场地要求、危险材料存储和处理等方面提出相应的要求、提供防爆箱和给予技术培训等。

合作共建。汽车生产企业与第三方（动力蓄电池综合利用企业、其他类型的资源回收利用企业等）合作，利用第三方已经建好的回收服务网点（含回收拆解和再生利用基地），或者与第三方共建回收服务网点，集中回收新能源汽车退役动力蓄电池。

其他模式。例如利用废旧家电、报废汽车和环保及再生资源等领域已有的回收体系改扩建后作为废旧动力蓄电池回收体系，并同步开展线上和线下相结合的方式，增加废旧动力蓄电池回收业务，建立移动回收服务站等。

2.2.2 梯级利用

梯级利用是指将新能源汽车退役下

来的废旧动力蓄电池（蓄电池包/ 蓄电池模块/ 单体蓄电池）应用到其他领域的过程，能够延长动力蓄电池生命周期，降低成本。开展梯级利用工作的主体包括动力蓄电池生产企业、汽车生产企业、第三方梯级利用企业和梯级利用用户企业等在内的产业链上下游各相关方。当前，受限于退役动力蓄电池规模，梯级利用处于产业化前期，相关企业主要在通信基站备用电源、电力系统储能、低速电动车以及其他小型储能领域积极开展相关技术研究、示范工程建设和商业模式探索等。

通信基站备用电源领域，我国目前主要是中国铁塔股份有限公司在开展相关的研究探索和试点示范，铁塔从2015年10月即开始组织行业内多家企业开展研究，陆续在12省市3000多个基站开展梯级的动力蓄电池替换现有的铅酸蓄电池的试验，试点运行超过2年，状态良好，动力蓄电池可良好应用于通信基站备用电源的各种工况。铁塔公司已公布从2018年开始，在备用电源应用时原则上停止采购铅酸电池。

电力系统储能领域，各相关企业在电网备电、调频、削峰填谷等多种应用形式上均有探索和研究示范，在技术研发方面已经积累可支撑项目稳定运行的实践经验[13]，部分项目情况详见下表1。

低速电动车领域1的显著特点是

社会保有量大。按照当前我国相关主管部门对四轮低速电动车的管理思路来看，四轮低速电动车动力蓄电池的技术条件要求与新能源汽车用动力蓄电池相关标准来设置，且新能源车用动力蓄电池相关技术要求和试验方法基本覆盖电动自行车锂离子电池相关标准。因此车用退役动力蓄电池在该领域的适应性较高，但需要注意的是，退役动力蓄电池实际应用时，应注意满足低速电动车对系统能量密度的要求，并在标称电压、外形尺寸等方面进行调整。行业内目前也有相关企业在开展相关的应用探索，无锡格林美与顺丰公司探索将梯次利用电池用于城市物流车辆，中天鸿锂等通过“以租代售”模式推动梯次利用电池在环卫、观光等车辆应用[14]。

此外，在小型分布式家庭储能、风光互补路灯等其他小型储能领域也有相关企业在开展动力蓄电池梯级利用研究和应用。

2.2.3 再生利用

再生利用是指对废旧动力蓄电池进行拆解、破碎、冶炼等处理，以回收其中有价元素为目的的资源化利用过程。目前，我国在动力蓄电池再生利用领域已有一定的产业基础，以工信部公布的《新能源汽车废旧动力蓄电池综合利用行业规范条件》第一批5家企业（衢州华友钴新材料有限公司、赣州市豪鹏科技有限公司、荆门市格林美新材料有限

公司、湖南邦普循环科技有限公司、广州光华科技股份有限公司)为代表,普遍采用湿法回收工艺为主,技术成熟、元素回收率高,且能满足有关安全环保要求。

从不同的电池类型看,磷酸铁锂电池中所含有价金属主要为锂,当前退役规模较小的情况下,回收其中的材料较难实现盈利。三元电池中含有钴,镍等稀贵金属,可与回收到的3C消费类锂电池一同处理,相比处理磷酸铁锂电池有较高的产品丰富性和盈利空间。

03 存在问题

3.1 缺少专项法律法规

当前我国动力蓄电池回收利用领域出台的政策均是法律位阶较低的部门规章及一些技术规范 and 标准等,虽有针对性的细则,且涵盖了废旧动力蓄电池回收的较多方面,但缺乏强制性管理措施,对企业约束力不足,生产者、使用者和管理者的责任权利无法在法律上得到确认和保障;若部门规章之间、部门规章与地方政府规章之间发生冲突,由于没有一部处于统领地位的法律来协调各规章之间的关系,则会影响政策的最终执行效果。此外,对回收利用体系建设起决定性作用的两个主体,集团客户和私人消费者,目前还没有相关措施约束其行为。

3.2 回收体系仍未有效建立

已出台的技术政策和管理暂行办

法,虽已明确汽车生产企业承担动力蓄电池回收主体责任,应建立回收渠道和回收服务网点,相关企业在动力蓄电池回收利用各环节履行相应责任。但由于目前我国实际退役动力蓄电池规模相对较小,且没有强有力的惩罚措施和手段,各主体的责任并未有效落实,再加上贸易商和非正规回收企业采用不合理价格进行回收等原因,导致大部分退役动力蓄电池流入非法渠道。

3.3 技术标准体系亟待完善

我国虽已在动力蓄电池回收利用领域发布了一系列的国家推荐性标准,但仍无法满足行业快速发展需求,亟待进一步完善。一是动力蓄电池生产制造领域相关标准缺失,在外观、叠片、绕组形式、集成形式以及电池包形式等方面都不相同,增加了拆解难度和回收利用成本。二是迫切需要的存储、回收服务网点建设、可回收设计、梯级利用等环节的国家标准制定进展比较缓慢。三是已出台相关标准仍需适时修订完善,如动力电池产品规格尺寸仍太多。四是与国家配套的落地的相关行业标准、团体标准、企业标准等制定进程缓慢。

3.4 梯级利用行业缺少引导和规范

当前,我国梯次利用行业在行业管理和市场推广等方面,亟待国家相关政策给予引导和规范。一是针对梯级利用企业缺乏明确的准入条件,在国家没有明确准入条件的情况下,市场上必然出

现缺乏安全环保处理能力的梯次利用企业，打着“梯级利用”的名义，高价回收废旧动力电池进行非法经营，不仅扰乱了市场，还会给社会带来安全和环保风险。二是缺乏成熟的商业模式。当前退役的动力蓄电池状态不一，回收、拆解、检测、评估和重组等梯级利用各环节投入成本高，导致梯级利用的成本优势不明显，在电力系统储能等大规模应用领域尚无成熟可市场化推广的商业模式。三是新能源汽车用动力蓄电池的相关标准与拟应用领域和场景的相关标准的协调和对接滞后。

3.5 短期内再生利用行业难以盈利

当前，我国实际退役动力蓄电池规模较小，前期退役以磷酸铁锂电池为主，由于其贵重金属含量较少，再生利用经济性不高。工信部公布的第一批符合《规范条件》的5家企业2018年实际回收的废旧动力蓄电池仅约5500吨，主要是汽车生产企业的研发电池。对于再生利用企业而言，只有满足一定的产能利用率时，企业才能盈利，根据各企业公开数据的不完全统计，截止2018年，我国已形成的动力蓄电池再生利用产能已达46万吨，行业的产能扩充规划已达约195万吨，已呈现产能过剩的趋势，数量有限的退役动力蓄电池分散到各家企业后，再生利用企业的产能利用率均非常低，整个行业在近期内难以实现盈利。

3.6 相关技术亟待进一步突破

当前，我国在动力蓄电池拆解相关技术方面与国际先进水平差别不大，并且在湿法回收工艺方面已能够实际产业化运营。但是由于动力锂电池回收利用过程包括物理、化学、材料、工程等多个交叉学科，步骤和技术复杂冗长，涉及循环利用性设计、寿命评估、电池拆卸/拆解、梯级利用、资源化利用等多领域的技术仍待进一步突破。此外，新能源汽车与传统燃料汽车在核心总成和结构布局等方面均存在较大差异，且不同型号新能源汽车的车身结构、动力蓄电池形状、嵌入方式、安装位置等均不同，导致现有报废汽车回收拆解企业的技术已不能满足报废新能源汽车拆解的要求，亟待技术升级。

04 措施建议

4.1 研究制定具有强制力的专项法规

国家应抓紧研究制定动力蓄电池回收利用领域的专项法律法规，明确各相关部委的管理职能，按照动力蓄电池全生命周期过程中产权转移流程研究和设计各环节参与主体的责任和义务以及相关的惩罚措施，并与其他相关法律法规的衔接和协调，为动力蓄电池回收利用管理提供法律保证和依据。若出台动力蓄电池回收利用专项法律存在困难，亦可推动将所有电池产品(含铅酸蓄电池、消费类锂离子电池等)统一考虑，并在

法律中明确消费者（使用者）的责任和义务。

4.2 持续完善配套管理制度

一是加快引导和规范动力蓄电池梯级利用。明确梯级利用企业的准入条件要求、梯级利用产品的技术要求、安全责任划分、应用领域范围、梯级利用后废旧电池的回收责任等内容，并适时制定强制性法规。二是进一步加严资源化再生利用企业的安全和环保准入条件。三是加强再生利用产能布局调控。按照新能源汽车保有量、汽车产业集群等条件，加强对新建回收处理产能的布局调控。

4.3 健全回收利用技术标准体系

坚持“标准先行”，持续健全和完善动力蓄电池设计生产、拆卸、包装运输、存储、余能检测、拆解、梯级利用和再生利用等各环节技术标准，为行业发展提供技术指导，保障公共安全和减少环境隐患。针对现阶段行业发展面临的突出问题，优先制定废旧动力蓄电池存储、回收利用网点建设、梯级利用等环节标准。并加快车用动力蓄电池标准与梯级利用应用领域已有相关标准的协调和对接。

4.4 加大对废旧动力蓄电池回收利用技术和装

备研发的支持认真研究动力蓄电池回收利用涉及的关键技术、工艺和装备清单，通过国家科技计划（专项、基金

等）统筹资金，加大科研支持力度，攻克一批动力蓄电池回收利用关键技术与成套装备，将有助于推动我国在动力蓄电池回收利用技术形成国际引领。支持新能源汽车及动力蓄电池生产企业、动力蓄电池回收利用企业与科研院所、高等院校等加强产学研合作，组建产学研技术创新联盟，加强技术研发。

4.5 规范报废新能源汽车回收拆解管理

随着我国新能源汽车市场的逐步成熟，报废环节将成为废旧动力蓄电池的主要来源，需严格规范报废环节的相关管理制度，防止废旧动力蓄电池的非法流失。一是明确新能源汽车报废制度和拆解管理要求，保障报废新能源汽车和动力蓄电池流向资质拆解企业。二是加强相关技术标准的制修订，明确从事报废新能源汽车回收拆解企业应满足的技术条件。三是对报废汽车上拆卸下来的废旧动力蓄电池进行追溯管理。

4.6 完善相关财税支持政策

调整新能源汽车财政补贴方向，从提升规范回收利用渠道竞争力的角度给予各相关参与主体相应的财政补贴（奖励），包括汽车生产企业、私人消费者、综合利用企业等。充分利用各部委已有的政府专项资金，加强对动力蓄电池综合利用企业的支持。充分利用已有相关税收优惠政策，例如，可通过修订《资源综合利用产品和劳务增值税优惠目

录》(财税[2015]78号)相关内容,将废旧动力蓄电池再生利用纳入税收优惠政策范围。

4.7 加强行业监管和执法

一是强化对非法回收、倒卖和拆解动力蓄电池“小商贩”的打击力度,营造公平竞争市场环境。

二是对非法现象保持“零容忍”,发现一起、查处一起、严惩一起。三是出台对动力蓄电池产权所有人违规处置电池的惩罚措施。

注:1 本文所称的低速电动车领域是一个宽泛概念,既包括了四轮低速车,也包含了电动三轮车和电动二轮车等在内。

(文章来源: 全国报废车)

特别关注

Spacial Focus

商务部市场建设司负责人解读 修订国家标准《报废机动车回收 拆解企业技术规范》

近日,市场监管总局、国家标准委批准发布强制性国家标准《报废机动车回收拆解企业技术规范》(GB 22128—2019),自2019年12月17日起实施。为了让公众更好地了解相关内容,商务部市场建设司负责人介绍了标准修订有关情况。

一、标准修订的背景

完善机动车产品回收利用相关标准法规是促进我国报废机动车回收拆解业健康发展的重要保障,也是推动企业技术进步的重要手段。2008年,原质检总局、国家标准委发布《报废汽车回收拆解企业技术规范》(GB 22128—2008),自2009年开始实施,对引导和规范报废汽车回收拆解行业发展、促进企业技术和安全环保水平提升发挥了积极作用。

随着经济社会发展,我国机动车保有量从十年前的1.86亿辆增加到3.4亿辆,报废机动车回收拆解行业发展发生了巨大变化。2019年5月,国务院发布《报废机动车回收管理办法》(国务院令 第715号,以下简称715号令),自2019年6月1日起施行。715号令落实绿色发展理念,强化报废回收行业环境保护要求,明确国家对报废机动车回收企业实行资格认定制度;取得报废机动车回收资质认定,应具备符合环境保护等有关法律、法规和强制性标准要求

的存储、拆解场地，拆解设备、设施以及拆解操作规范等条件。

为贯彻落实 715 号令，适应报废机动车回收拆解行业发展形势需要，根据国家标准委下达的标准修订计划，商务部组织中国汽车技术研究中心有限公司等单位开展标准 2008 年版的修订工作。标准 2019 年版的发布实施不仅有利于促进行业拆解技术和安全环保水平提升，也有利于规范企业回收拆解经营行为，促进行业健康发展。

二、标准修订遵循的主要原则

一是突出科学性。根据我国地区差异较大的国情，将回收拆解企业分成 6 个档位进行管理，在回收拆解企业拆解产能设计、经营面积以及设施设备要求等方面，提出符合不同档位企业实际状况的、可操作性强的技术要求。

二是强化针对性。对报废机动车回收拆解过程中产生多种固体、液体废物，存在安全环保隐患等问题，增加了安全环保相关要求；针对电动汽车动力蓄电池易燃易爆的特性，在电动汽车及动力蓄电池拆卸、贮存等方面提出了严格的技术要求等。

三是体现前瞻性。多方面考虑行业发展需求，保证标准对行业的长期指导作用。在回收拆解企业产能方面，指导地区及企业根据当地机动车保有量来规划拆解能力；考虑到电动汽车即将批量进入报废期，增加电动汽车拆解要求，以促进电动汽车安全环保拆解，促进行业技术水平提高等。

四是注重协调性。依据 715 号令的改革要求及 GB 18597、GB 18599、GB 50016、GB 50037、GB/T 19515 等国家

标准的制修订情况，修改调整标准主要技术内容，保证与相关标准要求协调一致。

三、标准修订的主要变化

一是增加企业建设和拆解技术要求等内容。重点增加地区年总拆解产能和单个回收拆解企业最低年拆解产能、建设项目选址、分档经营面积和设施设备、拆解电动汽车等相关技术要求。

二是调整原标准技术要求较低或不完善的有关内容。补充完善部分术语定义、标准的适用范围、信息化管理、技术人员、场地建设、设施设备、安全环保管理、回收贮存及传统燃料汽车拆解技术等内容。为使标准对回收拆解企业的指导更具条理性和系统性，将原标准以作业流程顺序依次布置的章节结构调整调整为按照同一管理要素进行规范的章节结构。

三是删除原标准不适合行业发展的部分内容。删除了 715 号令等法律法规中已经明确的或与之相冲突的管理要求，以及不适应行业发展需要的管理要求，包括：删除专业技术人员不少于 5 人的要求；删除对回收的报废机动车应在 3 个月内拆解完毕的时间限制要求；删除各种废物的贮存时间不得超过一年的要求，依据现行国家对固体废物管理法律法规执行等。

四、标准新增的主要内容

一是新增企业建设项目选址及产能要求。明确项目选址应符合所在地城市总体规划或国土空间规划，不得建在城市居民区、商业区、饮用水水源保护区及其他环境敏感区内，且避开受环境威

胁的地带、地段和地区；宜建设在工业园区或再生利用园区内。新增地区年拆解总产能、单个企业最低年拆解产能、分档经营面积等要求，指导企业审慎理性进入回收拆解行业。

二是新增企业设施设备要求。将设施设备分为一般类、安全环保类、高效拆解类及拆解电动汽车类，明确各类别下应具备的设施设备。例如，新增气动、简易拆解工具等一般类设施设备，新增解体机、拆解线等高效拆解设施设备，新增吊具、夹臂、机械手和升降工装等电动汽车拆解设施设备等。新增附录 A（企业设备名称）和附录 C（拆解程序中相关设备使用示例），便于企业直观的进行对照，配备相应的设施设备，并明确对应作业流程下应使用的设备类别和功用。

三是新增拆解电动汽车相关要求。明确规定拆解电动汽车应设有不同功能类别的场地，建有防腐防渗紧急收集池，对拆解场地、贮存场地提出特殊要求；应具备专门设施设备，包括绝缘检测设备、动力蓄电池绝缘处理材料等；应具备专业人员，包括具备 2 名以上持电工特种作业操作证人员；明确对回收的报废电动汽车动力蓄电池漏液（电）检查处理相关要求等。

四是强化场地建设和设施设备环境保护要求。明确场地建设应满足 HJ 348 中回收拆解企业建设环境保护相关要求；拆解和贮存场地防渗漏的处理应满足 GB 50037 要求；固体废物贮存场地中应具有危险废物贮存设施，选址、设计、标识应满足 GB 18597 要求等；应具备 HJ 348 要求的安全环保类设施设备，符

合环境保护和污染控制的相关要求；调整和增加对危险废物和固体废物的贮存、处理要求，企业应妥善处置固体废物，严禁非法转移、倾倒、利用和处置，拆解产生的固体废物贮存应满足 HJ 2025 的要求；扩大附录 B 中典型固体废物种类和对应处理方法，明确危险废物管理要求。

五、标准的实施时间

标准所提出的场地、设备、人员、安全环保等方面强制性要求，是企业开展报废机动车回收拆解所需要满足的必要和基础条件，因此，对未取得报废机动车回收拆解资质认定的企业，自本标准实施之日起执行。考虑到已取得资质认定的回收拆解企业需要通过升级改造来达到本标准的相关要求，对这些企业，自本标准实施之日起第 13 个月开始执行。

（文章来源：商务部网站）

商务部：鼓励各地因地制宜出台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

商务部：鼓励各地因地制宜出台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

【中国物资再生协会报废汽车专业委员会讯】在 2 月 20 日下午商务部召开的网上新闻发布会上，当有记者问到“新冠肺炎疫情下，国内 1 月乘用车销量创下 15 年来最大跌幅。我们留意到广东佛

山率先推出以旧换新补助 3000 元的鼓励措施，推动汽车消费。未来会有城市陆续跟进吗？在促消费上，近期还将出台什么具体举措？”时，商务部市场运行司主持工作的副司长王斌表示：商务部将会同相关部门研究出台进一步稳定汽车消费的政策措施。

王斌表示：1 月份汽车销量同比下降 18%，我们分析认为这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元月，有效工作日比去年少 5 天，往年春节期间也并非汽车消费的旺季；三是新冠肺炎疫情对消费者购车产生了滞后影响。

王斌认为：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迟缓，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。疫情对汽车行业的影响是阶段性的，随着疫情控制，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。

王斌介绍：下一步，商务部将深入贯彻落实中央关于“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。

（文章来源：CRRR 报废汽车专业委员会）

国务院常务会：阶段性减免企业社保费、实施企业缓缴住房公积金政策

国务院总理李克强 2 月 18 日主持召开国务院常务会议，决定阶段性减免企业社保费和实施企业缓缴住房公积金政策，多措并举稳企业稳就业。

会议强调，当前统筹做好疫情防控和经济社会发展工作，一项迫切任务是稳就业。稳就业就必须稳企业。

会议确定：

1. 阶段性减免企业养老、失业、工伤保险单位缴费，以减轻疫情对企业特别是中小微企业的影响，使企业恢复生产后有一个缓冲期。除湖北外各省份，从 2 月到 6 月可对中小微企业免征上述三项费用，从 2 月到 4 月可对大型企业减半征收；湖北省从 2 月到 6 月可对各类参保企业实行免征。同时，6 月底前，企业可申请缓缴住房公积金，在此期间对职工因受疫情影响未能正常还款的公积金贷款，不作逾期处理。实施上述政策，充分考虑了社会保险基金结余等情况，可以确保养老金等各项社保待遇按时足额发放。

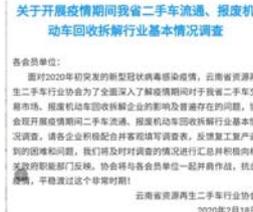
2. 突出抓好稳就业这一“六稳”的首要任务。抓紧出台科学分类、切合实际的复工复产防疫指南，指导各地合理确定复工复产条件，取消不必要的保证金。加快落实已出台的财税、金融等支持政策。有针对性做好重点群体就业工作。通过跨区域点对点劳务协作等有序组织农民工返岗，除疫情严重和扩散风险高的地区外，对限制劳动者返岗的不合理规定要坚决纠正。结合脱贫攻坚和

当地建设等支持农民工就地就近就业。抓紧制定高校毕业生延期录用报到方案，加大网上招聘力度。支持企业适应群众线上消费需求增加灵活就业岗位。个体工商户是重要就业主体，要抓紧研究出台支持政策。

3. 保障失业人员基本生活。及时将受疫情影响的就业困难人员纳入就业援助范围，确保失业保险待遇按时足额发放。支持疫情严重地区开发临时公益性岗位，运用失业保险基金向失业人员发放失业补助金。

(文章来源:中国政府网 报废车回收拆解与再利用分会)

与问题。在协会党支部的带领下，组织学习疫情防控政策措施和防护知识，引导党员、专职工作人员带头落实各项措施，协会秘书处2名党员积极主动的进行捐款，更好的体现了模范带头作用，充分发挥了党组织战斗堡垒和党员先锋模范作用。



同时，协会积极在行业内发出倡议，众志成城抗疫情，号召会员单位开展“抗击疫情 众志成城”系列活动。在此期

抗击疫情 众志成城

抗击疫情 众志成城

面对2020年突发的新冠肺炎疫情，云南省资源再生二手车行业协会积极响应省商务厅、工信厅、民政厅等政府职能部门号召，全面贯彻落实党中央国务院、省委省政府决策部署，把疫情防控工作作为当前最重要的工作重心。

协会严格按照有关要求，于2020年2月10日正式复工，强化协会责任，统筹安排做好协会疫情防控和各项日常工作。通过协会微信公众号、微信群及QQ群等网络渠道及时向行业企业发布《关于疫情期间云南省二手车流通 报废机动车回收拆解行业经营服务指引》。

云南省资源再生二手车行业协会文件

会协函字〔2020〕3号

关于疫情期间云南省二手车流通 报废机动车回收拆解行业经营服务指引

全省二手车交易市场、报废机动车回收拆解企业、网点(分公司)：

为深入贯彻落实党中央、国务院关于新型冠状病毒肺炎疫情防控工作部署和省委、省政府关于疫情防控工作决策部署，为统一并防止疫情传播和扩散，现就我省二手车流通、报废机动车回收拆解行业，提出以下指引：(一)经营服务指引：1.经营场所：经营场所应设置疫情防控检查站，配备体温检测设备、消毒用品、口罩和手套等物资。2.经营场所：经营场所应设置疫情防控检查站，配备体温检测设备、消毒用品、口罩和手套等物资。3.经营场所：经营场所应设置疫情防控检查站，配备体温检测设备、消毒用品、口罩和手套等物资。

针对疫情期间对行业的影响，在行业内开展了《疫情期间我省二手车流通 报废机动车回收拆解行业基本情况问卷调查》，积极协调和帮助企业在复工复产过程中遇到的困难

间，协会会长单位昆明嘉泰物资有限公司积极响应号召，以公司名义于2020年2月28日向昆明市晋宁区红十字会捐款50000元，同时组织公司72名员工向昆明市晋宁区红十字会捐款13332元。



副会长单位大理二手车交易中心，于2020年2月25日向大理市人民政府捐赠25万个口罩（价值人民币1015000元），慷慨解囊，雪中送炭，代表行业做出积极贡献。



云南省资源再生二手车行业协会
2020年3月2日

- 4 -

（文章来源：云南省资源再生二手车行业协会秘书处）

云南省出台十条措施！加强产业就业扶贫

为全力确保上半年剩余贫困人口全部达到脱贫标准，未出列贫困村全部达到退出标准，未摘帽县全部达到摘帽条件，全面消除绝对贫困，坚决打赢疫情防控阻击战和脱贫攻坚战，按照《国务院扶贫开发领导小组关于做好新冠肺炎疫情防控期间脱贫攻坚工作的通知》和省委、省政府的决策部署，2月24日，

省扶贫开发工作领导小组出台10项措施，积极应对新冠肺炎疫情挑战，加强产业扶贫、就业扶贫。

1 科学分县推进

坚持一手抓疫情防控、一手抓脱贫攻坚，以县为单位，按照《云南省农村新冠肺炎疫情防控工作方案》风险等级评估结果和有关要求，不放松、不停顿、不懈怠，科学统筹谋划，精准推进各项工作落实落细、落地见效。高风险和较高风险的县（市、区）在符合疫情防控要求基础上，转变工作方式，充分利用信息化手段，积极稳妥推进脱贫攻坚工作。其他县（市、区）把脱贫攻坚作为重要工作任务，在做好疫情防控前提下，抓紧推进继续攻坚、巩固成果、防止返贫工作。

2 精准摸排监测

针对新冠肺炎疫情对脱贫攻坚特别是产业、就业扶贫带来的严峻挑战，充分发挥驻村扶贫工作队、村组干部“调查员”作用和扶贫信息平台“大数据”作用，全面进行摸排评估，持续加强分析研判。

3 促进农业生产

用足用好“保通畅”政策措施，因地制宜做好贫困地区生产资料保障、春耕备耕、种苗农资供应等工作，千方百计解决贫困群众生产难的问题。积极发动贫困群众开展生产自救，谋划发展一批周期短、见效快的产业项目，最大程

度促生产、稳增长。

4 强化产销对接

坚持贫困地区群众发展生产增收脱贫与解决城市“菜篮子”、“米袋子”问题相结合,强化贫困地区农产品线上、线下产销对接,与各类市场主体、大型商超、电商平台和广东、上海等地精准对接,推动贫困地区农产品进市场、进商超、进学校、进社区、进食堂等,全面拓宽销售渠道,建立健全稳定供销机制,切实防止农产品积压。

5 有序转移就业

充分利用“互联网+就业”渠道,实现劳动力“供给”与“需求”精准对接,确保贫困劳动力至少获得3个以上有针对性的岗位信息和1个职业培训信息。全面加强和长三角、珠三角等地区的对接协调,按照“分批有序错峰”的要求,优先组织贫困劳动力返程返岗和外出务工,做到“点对点”、“一站式”直达运输服务和旅客联程运输,确保劳动力始发地和目的地无缝对接。

6 挖掘就业潜力

利用“一事一议”、“以工代赈”方式实施财政投入项目,利用扶贫车间、光伏扶贫项目千方百计扩大贫困劳动力就近就业。大力开发临时特岗,提高岗位补助标准,在农产品采摘、分拣、装卸、运输等环节优先使用本地贫困劳动力,乡村防疫消杀、社区巡查、卡点值守、环境整治、生态管护、乡村建设等

临时公益岗位,优先选聘受疫情影响的贫困家庭劳动力,对无法消化的不能外出务工贫困劳动力,可考虑给予临时兜底安置,多措并举确保贫困家庭劳动力稳岗不丢岗、转业不失业。

7 加强投入支持

以县为单位,简化程序、提高效率,优化财政专项扶贫资金、东西部扶贫协作资金、财政涉农整合资金、集团帮扶资金等的投入使用,同步做好项目库动态管理等工作。扶贫资金优先保障产业、就业扶贫需要,重点支持集中养殖、农产品加工、冷链物流、就业培训、转移输出、临时特岗,以及为疏堵点、解难点、攻重点的扶贫措施。具体奖补办法由县确定。

8 加强产业补贴

因地制宜制定生产、销售临时性补贴措施,全力调动生产销售积极性。对带贫主体调运出省、出州(市)农产品,可按实际运费的一定比例给予补贴。对收购建档立卡贫困村农产品的新型经营主体,可按收购价的一定比例实行价格补贴。对建档立卡贫困户春耕备耕、发展农业生产的,可按耕地地力保护补贴的一定比例给予累加补贴。

9 加强就业奖补

在认真执行现有就业扶贫奖补政策基础上,进一步提高标准、加大力度,形成激励和示范效应。对稳定转移就业3个月以上的建档立卡贫困劳动力,提

高交通费补贴标准。对统一组织到省外就业 3 个月以上的贫困劳动力，给予一次性途中生活补助。结合实际提高乡村公共服务岗位、临时特岗聘用贫困人口的岗位补助标准。各类市场主体、扶贫车间等吸纳 5 人以上（含 5 人）贫困劳动力就业，并形成 6 个月以上（含 6 个月）事实劳动关系的，加大奖补力度。对农村劳动力经纪人等，依据有组织输出贫困劳动力的数量，区分省外就业、县外就业，分类增加一定额度的补助。

10 做实小额信贷

保持扶贫小额信贷政策稳定，保持利率、期限不变，简化流程，加快审批，切实做好发放工作，保障贫困群众发展生产需要。对受疫情影响还款困难的贫困户，给予 6 个月的延期。疫情期间发生逾期的，不纳入征信失信记录。对有产业发展需求的脱贫户、未脱贫户要做到应贷尽贷，3 年期满后有困难的可以延期。

（文章来源：云南省人民政府网）

关于疫情期间我省二手车流通 报废机动车回收拆解行业问卷 调查的通报

云南省资源再生二手车行业协会文件

云资再协〔2020〕5号

关于疫情期间我省二手车流通 报废机动车回收拆解行业问卷调查的通报

各会员单位：

自 2020 年初突发的新型冠状病毒肺炎疫情以来，我省二手车流通及报废机动车回收拆解行业各项经营服务受到了不同程度的影响与冲击，遇到了许多困难与问题，部分企业至今仍然不能恢复正常经营。

为全面深入了解疫情期间对我省二手车交易市场、报废机动车回收拆解企业造成的影响及存在的问题，积极协助和帮助企业共渡难关，为政府决策和出台相关政策提供有效依据。云南省资源再生二手车行业协会自 2020 年 2 月 19 日至 26 日在行业内广泛开展问卷调查，截止目前，共收到全省会员单位反馈的问卷调查表 105 份，现将有关情况通报如下：

调查内容一：企业类型

序号	企业类型	企业数量	占比
1	二手车交易市场	51 家	48.5%
2	报废回收企业及网点	54 家	51.5%

调查内容二：企业是否已经复工

1. 企业复工率

复工情况	企业数量	占比
已复工	56 家	53.33%
半复工	32 家	30.48%
未复工	17 家	16.19%

2. 复工企业地区分布情况

序号	地区	复工数量
1	昆明市	18 家
2	曲靖市	9 家
3	保山市	7 家
4	红河州	5 家
5	昭通市	5 家
6	临沧市	3 家
7	丽江市	2 家
8	大理州	2 家
9	玉溪市	2 家
10	楚雄州	1 家

11	文山州	1家
12	普洱市	1家

调查内容三：企业现有员工多少人

序号	员工人数	企业数量	占比
1	1-10人	43家	40.95%
2	10-30人	43家	40.95%
3	30-50人	11家	10.5%
4	50人以上	8家	7.6%

调查内容四：企业场地使用情况

序号	场地使用性质	企业数量	占比
1	租用	61家	58.10%
2	自有	44家	41.9%

调查内容五：受疫情影响预计损失金额

序号	预计损失金额	企业数量	占比
1	0-5万元	22家	20.95%
2	5-10万元	19家	18.10%
3	10-50万元	44家	41.90%
4	50万元以上	16家	15.24%
5	无法估计	4家	3.81%

调查内容六：受疫情影响程度，预计2月营收情况

序号	影响程度	企业数量	占比
1	稍有影响，营收下滑20%以下	9家	8.57%
2	严重影响，营收下滑20%-50%	23家	21.90%
3	非常严重，营收下滑50%-80%	25家	23.81%
4	极度影响，营收下滑80%以上	45家	42.86%
5	基本无影响	3家	2.86%

调查内容七：受疫情影响，企业在资金方面是否存在困难

序号	企业在资金方面是否存在困难	企业数量	占比
1	存在困难	48家	45.71%
2	不存在困难	57家	54.29%

调查内容八：疫情导致企业目前面临的主要困难

序号	疫情导致的主要困难	企业数量	占比
1	经营业务受到严重影响	92家	87.62%
2	经营成本增大	59家	56.19%
3	无法正常开展生产经营	62家	59.05%
4	资金周转困难	39家	37.14%
5	员工无法及时到岗工作	42家	40.00%
6	防护物资紧缺	60家	54.14%

调查内容九：需要政府或协会协调解决问题的建议或意见

序号	需要协调解决问题的建议和意见	数量	占比
1	希望政府出台相关政策减免疫情期间企业场地租金或给予财政补贴	3	2.86%
2	针对企业适当提供贷款支持	10	9.52%
3	希望政府和协会加强行业监管及自律	4	3.81%
4	希望政府出台相关企业税收减免政策	12	11.43%
5	希望政府提供平价的防控物资平台	12	11.43%
6	希望政府出台报废汽车更新补贴政策	4	3.81%

针对会员单位反馈的问卷调查情况，协会正在积极帮助解决有关困难及问题。同时，协会将把本次问卷调查的情况及时向相关政府职能部门进行汇报，与各会员单位共同抗击疫情，共渡难关。

云南省资源再生二手车行业协会
2020年2月28日

(文章来源：云南省资源再生二手车行业协会秘书处)

2020车市开年遇冷，“报复性消费”会再次上演吗？

2020年初以来，新冠肺炎疫情持续，给汽车行业带来巨大冲击。有观点认为，此次疫情和2003年的SARS非常相似，疫情结束后汽车市场将出现“报复性消费”，因此对2020年的车市充满信心。2020年车市的机会在哪里，“报复性消费”会再次上演吗？

疫情突袭，1月份汽车销量降幅扩大

在经历了连续两年的销量下跌后，受新冠肺炎疫情影响，车市下行态势变得更加明显。

乘用车市场信息联席会（简称“乘联会”）数据显示，2020年1月全国乘用车市场零售169.9万台，同比2019年1月下降21.5%，这是自2005年乘联会零售统计以来最低增速。1月零售数据环比2019年12月下降20.8%，降幅为历年最大。

大环境遇冷，车企几乎难以幸免。从发布的数据来看，日产、长城、比亚迪、北汽新能源等主要车企1月业绩相比去年同期均出现了超过10%的下滑。

新能源车影响尤其显著。乘联会数据显示，1月新能源乘用车批发销量4.3万台，同比下降53.6%，环比12月下降69%。其中插电混动销量1.0万台，同比下降38%；纯电动车批发销量3.5万台，同比下降52%。



作为国内新能源车企代表的比亚迪，1月新能源车销量仅为7133辆，同比大跌75.12%；北汽新能源1月销量为2006辆，同比大跌55.54%；造车新势力蔚来公布的数据显示，其1月共交付1598辆，销量同比下降11.5%。

对车市影响将超过非典，全年销量不容乐观？

中国汽车工业协会预计，2月汽车产销降幅将比1月更为显著。

目前，有观点认为，汽车消费不但会在疫情结束后走高，甚至会重现2003年非典疫情结束后汽车消费“报复性增长”的情况。

“如果4月底可以完全控制疫情，按照惯例五一黄金周汽车销量会迎来一个小高峰”，工信部人才交流中心汽车专家张翔表示，但像2003年非典过后的销量爆发，基本不太可能出现。

张翔认为有三点原因：一是2003年时中国经济高速发展，汽车保有量低，汽车消费基本供不应求，而近两年汽车行业情况是产能过剩；二是现在人们出行方式更加多元，不一定依靠私家车；三是人们的消费趋于理性，不会那么冲动购买。



上汽依维柯红岩商用车有限公司逐步复工复产

数据显示，2002年末中国千人汽车保有量不到20辆。2003年虽然遭遇非典，但中国汽车销量439.08万辆，同比增长34.21%。经过十几年的增长期后，2017年中国汽车销量仅增长3%，2018年和2019年连续两年负增长，降幅分别为2.8%、8.2%。

“业内此前的估计是今年销量会减少 2%左右，考虑到疫情影响，幅度还会扩大，我认为会在 7%-10%左右。”张翔表示。

中汽协称，疫情对汽车行业第一季度的运行情况影响巨大，汽车产销量将会出现较大幅度下降。在疫情结束后，伴随部分车企的全线复工，会迎来一波消费高峰，但汽车行业的全年的发展形势仍不容乐观。

产业链受损，促汽车消费政策酝酿出台

汽车行业分析师钟师称，整车厂有一级、二级、三级等多个级别供应商，只要一个环节出现问题，就会影响整车生产节奏。疫情比较严重的湖北、广东、浙江等省份，恰恰是零部件配套企业众多，这造成汽车行业全产业链都受到了一定程度的冲击。

“从抗风险的角度来说，中国汽车零部件企业比整车企业要脆弱一些，特别是一些中小型传统零部件企业可能受影响会比较大。”国务院发展研究中心市场经济研究所副所长、研究员王青表示。

除了产业链受阻，疫情还导致企业延迟开工。中汽协对超过 300 家整车、零部件企业的调查统计表明，延迟复工导致企业较往年平均少开工 7-11 天。



2月10日，特斯拉在上海的超级工厂正式复工复产

为减少损失，不少车企积极应对，面向经销商制定了线上直播卖车、不设月度销量目标、提升购车优惠力度等政策，面向生产端采取了先期复工部分生产线的方式，但销售数据下滑幅度仍非常明显。

中国汽车流通协会调研显示，全国 82 家汽车经销商集团共 4950 家 4S 店，截至 2 月 25 日 16 时，员工复工率 48.9%，销售效率 15.3%，售后效率 18.5%，综合复工效率仅为 23.28%。

“为减轻疫情对汽车消费的影响，将会同相关部门研究出台进一步稳定汽车消费的政策措施。”2月20日，商务部市场运行司副司长王斌在发布会中表示，同时，鼓励各地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等举措。

佛山率先成为 2020 年首个推出汽车消费鼓励政策的城市。2月17日，佛山市发布相关通知明确，佛山号牌车主凭旧车售卖发票或汽车报废注销证明购买新车，每辆给予 3000 元补助；消费者购买新车，每辆给予 2000 元补助。该政策 3 月 1 日起正式实施。

随后，广东发布的《广东省进一步稳定和促进就业若干政策措施》中提出，推动有条件的地市出台老旧汽车报废更新补贴政策，鼓励广州、深圳进一步放宽汽车摇号和竞拍指标。

汽车行业协会组织也在推动更多提振汽车消费的措施出台。为缓解汽车厂商压力，进一步释放终端购车需求，中汽协表示，向相关部门提交了推迟全国范围实施国六排放标准的建议。

乘联会秘书长崔东树表示，促进汽车消费可以采取多种措施，包括购置税减半、电动车下乡、限购城市多放号等。

他认为，“虽然疫情冲击当下车市，但危中有机，中国家庭的私家车消费基数低，推动首购群体购车的热情进一步提升，进而推动汽车销量在2020年出现前低后高的走势，还是有机会的。”

（文章来源：二手车加）

二手车市场：数据亮眼 生意难做

近年来，新车市场交易量下滑，二手车交易越来越受到汽车企业和经销商集团的重视，同时电商平台的加入推动了行业透明化，为消费者提供了更丰富的车源选择和更多的服务。

数据显示，去年全年二手车累计交易1492.28万辆，累计同比增长7.96%，交易金额为9356.86亿元，累计同比增长8.76%。

截至去年，我国二手车交易量已经连续第19年持续增长，全国交易量从37万辆增长至1492万辆，增长近40倍。

■ 厂家、商家销售渠道各有千秋

相比其他二手车企业，厂家二手车给出的价格不占优势，但却胜在品质保障。一般厂家二手车都会对收购车辆的车龄、里程数、维修记录等条件设置比较严格的门槛，同时在检测和整备水平也难以企及。厂家开展二手车业务既可以培养忠实用户，宣传品牌，又能够通过置换带动新车销售。

经销商二手车业务近年来不断增长。最新数据显示，百强集团对于二手车业务重视度显著提升，集团专属二手车部门管理模式已成主流，已经达到75%。但只有32%的4S店开展了二手车的零售业务并且设立独立的展厅。

相对于新车业务，二手车业务目前的盈利趋势明显，二手车的发展有利于新车销售的促进、衍生业务的联动、装饰售后的基盘扩大等，二手车部门整体盈利和对于集团的贡献在未来也越来越重要。如永达汽车2019上半年经营业绩显示，二手车销量为19784辆，较2018年同期的19251辆增长了2.8%。

目前已在全国建立了126家二手车零售网点。未来，永达还将持续深化精益管理，积极打造二手车“新零售”商业模式，初步实现“二手车+互联网+连锁网点+金融”的全新业务格局。

从统计数据看，二手车行业发展势头良好，但对于传统业态的二手车交易市场及市场内的经营主体来说，实际情况并不如预期的“美好”，原有市场默

契被打破、跨界资本迅猛涌入、新模式新业态层出不穷、线上平台争夺线下资源、收售车辆难度加大、管理成本上升、利润微薄，经营压力与日俱增，二手车经销商发展遭遇瓶颈、甚至关乎生死。

根据中国汽车流通协会近期统计，2019年近50%的二手车经营者亏损，30%持平，20%略有盈利，相比十年前简直就是天壤之别。市场价格趋向透明，消费者在平台上很容易货比三家，新车降价与二手车形成竞争，僧多粥少……二手车交易总量的持续增长没有让二手车经销商的压力得到缓解，谨慎收车、加快库存流转成为更多车商的选择。

■交易市场艰难转型

二手车市场如今面临着环保压力、城市规划拆迁压力、非正规市场冲击压力、营销及运维压力、系统升级压力等，二手车交易市场迎来了变革重塑的关键时期。经销商销售和盈利状况变化以及新的营销方式对交易市场运维产生了潜移默化的影响。

传统二手车的营销正在发生深刻地变化，互联网平台的运营向线下渗透，帮卖营销方式对商家和市场的冲击较大，小视频、移动端的传播，丰富了营销模式，给有形市场带来深度思考。

目前交易市场开始重视ERP管理系统和建立逐步升级的SaaS系统应用模式的开发，智慧型市场的雏形正在孕育和生长，但是因为交易数据和市场独立的信息会融入技术服务商后台，所以相当一部分市场对技术服务商解决方案的权威性、影响力心存顾虑。

二手车电商的出现给整个行业带来

的变化明显，电商在二手车交易C2B、B2B、B2C、C2C几种模式中均有涉及，他们依靠大数据、人工智能等技术手段促进了二手车定价更加合理，交易效率在一些环节中也有所提升。

同时，电商不断完善在二手车金融、延保、售后、仓储物流等方面的能力，逐渐形成了线上线下一体化的产业布局，一方面模式越做越重，另一方面也建立起了自己的护城河。根据艾瑞市场规模预测模型，未来三年二手车电商交易量将保持25%左右的年复合增速。

与线下二手车企业相似，交易量的增长仍难以快速带来经营利润的上升，在进行大笔技术投入及门店、仓储、物流投入之后，二手车电商盈利压力显而易见，但同时2019年二手车电商领域融资消息相比前两年又大幅减少。因此，几家头部二手车电商不约而同地选择了收缩战线，企业相继传出高管离职、撤并线下店、大幅裁员的消息。在经历的初期快速扩张之后，二手车电商进入降本增效，提升精细化管理能力的阶段。

去年，二手车出口率先破冰。中国汽车工业协会秘书长助理许海东表示，二手车出口给存量市场添了一个新出口，有助于减轻国内汽车保有量和国内市场的压力，同时盘活二手车流通，提升车辆更新换代速度，从而扩大新车消费市场，刺激国内市场相关需求。

■全国流通仍有阻碍

去年1月，国家发改委等十部门印发了《进一步优化供给推动消费平稳增长促进形成强大国内市场的实施方案（2019年）》，要求进一步落实全面取

消二手车限迁政策，严防限迁政策出现回潮。而取消二手车限制迁入，可以有效提高二手车流通率，提高二手车交易量，推动二手车行业的蓬勃发展。

同年8月，国务院办公厅印发《关于加快发展流通促进商业消费的意见》，为促进汽车消费，要求进一步落实全面取消二手车限迁政策，希望实现二手车在全国范围的自由流通。感受到政策利好，二手车电商适时推出了二手车全国购业务。

根据中国汽车流通协会数据，2019年二手车跨区域异地流通比例进一步提高，已经接近30%，并且增长率高于二手车其他细分交易数据，从车源结构到成交价格都有明显的变化。伴随全国解除二手车限迁政策的推进，从月度转籍比例的走势来看，2019年上半年的转籍比例明显高于历史同期，但从7月份开始，由于部分地区提前实施国五国六切换政策，限迁政策再次抬头，转籍比例呈现下降趋势，并低于历史同期。

除了限迁“抬头”的影响，在一些业内人士看来，部分企业推出的二手车全国购，开展起来还有不小的难度。原因是二手车作为非标品，消费者在没有见到实车的情况下很难做出抉择。现阶段，二手车增值税政策规定与二手车市场发展并不匹配，关于二手车经销企业经营二手车的增值税政策规定严重不合理。

去年6月14日，中国汽车流通协会向财政部递交了《关于调整二手车交易增值税政策的建议函》，有望为二手车经营企业带来新的“春天”。《建议》

指出：尽快调整二手车交易增值税政策，将现有的全额征收改为差额征收增值税，或先行给予二手车经销商在2023年前减免增值税政策。

市场不断繁荣，交易量不断攀升，然而二手车企业却并未感受到二手车“春天”带来的温暖。尤其在当前整体车市的“寒冬”期，二手车经营企业显得更为艰难。中国汽车流通协会副会长兼秘书长肖政三认为，现行的二手车增值税政策，导致二手车经销企业难以大规模发展，直接影响着二手车行业乃至整个汽车市场的健康发展。

（文章来源：二手车加）

内容概述：报废汽车不按规定处理要承担的后果

报废汽车违规处理：可以确定的是车辆登记业务一定会受到影响，这是标准规定——全国通行。简而言之为车辆达到报废标准但没有按照规定流程处理，该车辆所有人名下后续不得为其他机动车办理登记上牌业务，车辆涵盖新车二手车，汽车摩托车以及后续需要登记上牌的“电摩”。一台报废汽车信息在个人记录中的存在，等于取消了此人机动车的使用权利了。

关于报废车对后续用车的影响是没有争议的，而关于驾驶证却有不同的处理标准。曾经有少部分试点城市将报废汽车与驾驶证信息关联，指车辆所有人

名下有报废汽车信息，则此人驾驶证到期不予更换、一个记分周期内扣满 12 分不予处理，这是为什么呢？原因其实很简单，汽车年检的目的并不是单纯为检查车辆的工况，更重要的一点是“威慑”不守交规的驾驶员。

众所周知汽车年检之前要对车辆违章信息进行处理，否则即使车辆年检通过也不予更换新标志。如果不这样规定的话汽车用户则不会有“敬畏之心”，交规也就会成为摆设，道路交通秩序也会乱成一锅粥。所以年检之前需要车辆处理好违章信息，那么如果报废机动车就不要对违章信息进行处理的话，后果又会如何呢？

车龄 10-15 万的诸多二手车价格只需要 5K 左右。

营转非的汽车大多数只要 3-5K。

这些汽车的价格仅仅相当于一台“电动踏板车”。但是这些车还是可以遮风挡雨的，同时也仍有“杀伤力”。

如果报废车不需要处理违章信息，可想而知对车辆品质要求不高，对交法漠视如常的人，选择这些车代步则会肆意的违章且最终一扔了之。毫无疑问这些车在公路上会成为“定时炸弹”，所以想要加以约束则必须对驾驶证信息进行捆绑，于是也才有了很多城市将报废汽车与驾驶证信息关联。驾驶证有 6 年期、10 年期、永久期限三个标准，期限内如果扣满 12 分则会提前面对这一问题了。

综上所述，报废汽车与车辆登记业务和驾驶证业务的关联在逐渐推广，用车地是否有此要求需要咨询车辆管理

所。其次还有部分试点城市将车辆信息与个人征信关联，指某人名下有报废汽车的信息，其征信关联的所有信贷业务与福利服务等等都会受到影响——甚至包括房。汽车的管理越来越全面，为了约束驾驶员，为了防止报废汽车重新组装成为某些“特殊车辆”，管理的严格也是无可厚非的；只是报废汽车的补贴标准还是低了些，至少能持平几 K 的评估价才算合理。

说明：私自处理报废机动车并不是“说服教育”就算结束了，参考《报废汽车回收管理办法》22 条之规定，将报废汽车出售、赠予、自行拆解，或以其他方式转让给非报废汽车回收企业的单位或个人的行为，将有【公安机关】没收非法所得，并处以 2000 元以上 2 万元以下的罚款哦。

总结：报废汽车只有一种处理方式，那就是申请到指定的机动车报废回收厂会处理，这是无可奈何的方式。建议不要尝试自行处理，也别期望将车辆过户到不驾驶车辆人的名下，一旦关联征信则等于毁掉了一个人的信誉，问题可大可小。

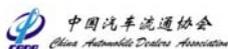
（文章来源：全国报废车）

财经资讯

Financial information

2020年1-2月二手车市场分析

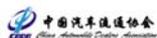
2020年2月，全国二手车市场交易量7.11万辆，交易量环比下降92.78%，月度同比下降91.19%。交易金额为43.58亿元。从二手车市场的主要交易车型来看，1-2月份，基本型乘用车共交易61.80万辆，同比下降50.39%；客车9.03万辆，同比下降54.30%；载货车8.19万辆，同比下降55.68%；SUV共交易11.87万辆，同比下降21.30%；MPV共交易6.45万辆，同比下降44.21%。



2020年1-2月二手车市场简析

目录

- 第一部分：2020年1-2月市场概况
- 第二部分：市场下降成因
- 第三部分：2020年一季度预测



一、2020年2月二手车交易下降九成

2020年2月，全国二手车市场交易量7.11万辆，交易量环比下降92.78%，月度同比下降91.19%，交易金额为43.58亿元。

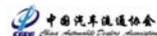
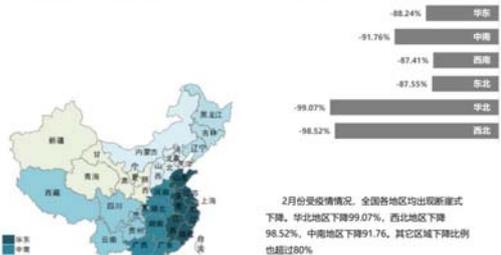


乘用车情况：基本型乘用车共交易4.28万辆，同比下降91.29%；SUV共交易0.70万辆，同比下降87.74%；MPV共交易0.49万辆，同比下降89.40%；交叉型乘用车共交易0.20万辆，同比下降90.83%。

商用车情况：客车0.57万辆，同比下降92.73%；载货车0.48万辆，同比下降94.18%。



2020年2月华北、西北地区降幅最大



2020年1-2月二手车市场整体表现

1-2月全国累计完成交易二手车105.59万辆，累计同比下降47.34%，交易金额为633.67亿元，累计同比下降50.65%。

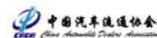


注：因疫情，受春节长假影响，1、2月二手车交易数据明显回落，整个月份的市场活跃度较往年同期二手车行业实际运行状况。同时，因国家统计局调整，2020年不再发布1月份的二手车数据，改为1、2月份合并发布。



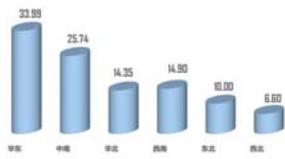
2020年1-2月二手车市场整体表现

从二手车市场的主要交易车型来看，1-2月份，基本型乘用车共交易61.80万辆，同比下降50.39%；客车9.03万辆，同比下降54.30%；载货车8.19万辆，同比下降55.68%；SUV共交易11.87万辆，同比下降21.30%；MPV共交易6.45万辆，同比下降44.21%；交叉型乘用车共交易2.89万辆，同比下降36.02%。受疫情影响1-2月份所有车型较去年同期均有明显下降。



云南资源再生 Yunnan Renewable Resources

2020年1-2月二手车六大区域分布情况



2020年1-2月各大区域分布

其中华东地区占全国总交易量近三分之一，共交易33.99万辆，占全国交易量的32.19%，其次是中南和华北地区，分别为25.74万辆和14.35万辆，占全国交易量的24.38%和13.59%。三大区合计占比70.16%，西南、东北、西北分别交易了14.90万辆、10.00万辆、和6.60万辆，占全国交易量的14.11%、9.47%和6.26%。



2020年、2019年二手车交易均价趋势



2020年均价总体低于同期

2020年1月，全国二手车均价为5.99万元，2月为6.13万元，与去年同期相比下降0.16万元。2月受疫情影响交易量大幅度下滑，均价却小幅上升但总体仍低于同期值。主要原因为高端车商清库存致使均价小幅上涨。



历年二手车车龄分布



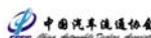
车龄向两极化发展

从车龄分布状况看，2020年1-2月份车龄在3年以内的车型交易了24.83万辆，占总交易量的23.51%，与去年同期下降了0.05个百分点。车龄在3-6年车型共交易了39.05万辆，占总交易量的36.99%，与去年同期下降了5.56个百分点。车龄在7-10年的车型相比去年占比增长了1.07个百分点，共实现了25.72万辆的交易。车龄在10年以上的车型比例与去年同期相比增长了4.54个百分点，共实现了15.99万辆的交易。



目录

- 第一部分：2020年1-2月市场概况
- 第二部分：市场下降成因
- 第三部分：2020年一季度预测



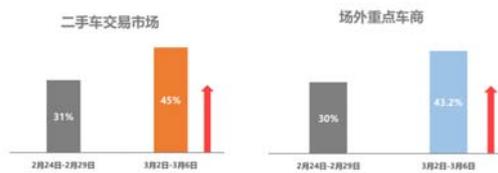
原因一：2月份市场整体复工率只占5成



据不完全统计，截至3月2日有24个省市、自治区二手车交易市场共706家交易市场复工，复工率为55.55%，较上周复工率41.04%增长14个百分点，其中场内车商复工率仅为47%，场外大车商2月份复工情况也仅有40%。



原因二：客流量明显不足导致无法支撑交易



从数据上看二月第四周客流量平均在同期30%左右，进入三月以来有所好转，同时购车价位基本集中在10万及以下车型，反映消费者目前需求以代步刚需为主。

注：数据为与去年同期客流量占比



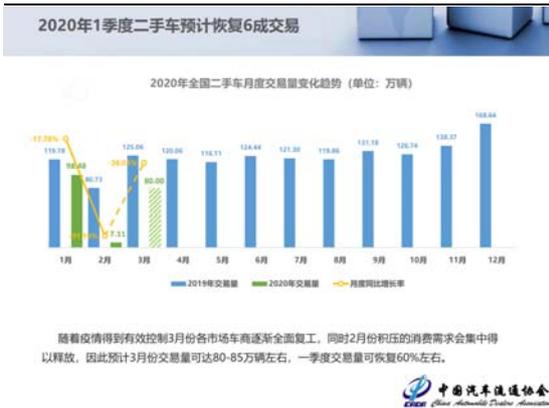
原因三：2月份已复工市场日均交易下降7成



目录

- 第一部分：2020年1-2月市场概况
- 第二部分：市场下降成因
- 第三部分：2020年一季度预测





(文章来源: 中国汽车流通协会)

2020年1月全国报废机动车回收情况

中华人民共和国商务部市场体系建设司
Ministry of Commerce of the People's Republic of China
Department of Market System Development

2020年1月全国报废机动车回收情况

文章来源: 商务部市场体系建设司 2020-02-13 11:58 文章类型: 原创 内容分类: 其它

1月份, 全国机动车回收数量12.0万辆, 同比减少35.7%, 其中汽车10.0万辆, 同比减少36.8%, 摩托车2.0万辆, 同比减少29.4%。

按照车辆类型分, 1月份, 客车回收数量为7.6万辆, 同比减少34.1%。货车1.8万辆, 同比减少46.7%。挂车0.3万辆, 同比减少1.0%。专项作业车0.1万辆, 同比减少43.4%。

微信号: sinoelv

1月份, 全国机动车回收数量12.0万辆, 同比减少35.7%, 其中汽车10.0万辆, 同比减少36.8%, 摩托车2.0万辆, 同比减少29.4%。

按照车辆类型分, 1月份, 客车回收数量为7.6万辆, 同比减少34.1%。货车1.8万辆, 同比减少46.7%。挂车0.3万辆, 同比减少1.0%。专项作业车0.1万辆, 同比减少43.4%。

(文章来源: 全国报废车)

2019年度中国汽车保值率发布

中国汽车流通协会和精真估联合发布了2019年度中国汽车保值率报告, 旨在通过保值率的数据表现帮助商业决策和应用于新车定价、融资租赁、车辆置换等场景中, 同时辅助C端消费者作为重要的购车参考。

品质决定品牌, 品牌决定定价, 未来保值率将成为车辆交易的晴雨表。精真估结合了全年的大数据, 通过获取二手车全量数据标签包括: 车辆基础数据 / 车况数据 / 交易数据 / 渠道数据 / 车辆历史记录相关 / 车辆维保 / 车辆金融数据, 并基于此, 得出影响保值率高低依次顺序是(权重从高到底): 车系、品牌、使用车龄、上市时间、行驶里程、区域季节曲线、厂商指导价、排量、变速箱等。

各级别车型整体保值率

表1 各级别车型整体保值率

级别	1年	2年	3年	4年	5年
小型车	76.0%	70.2%	63.2%	56.9%	54.4%
紧凑型车	72.8%	66.1%	60.2%	54.2%	53.1%
中型车	75.2%	68.0%	64.0%	58.0%	55.2%
中大型车	76.2%	69.7%	64.1%	57.8%	54.7%
小型SUV	76.2%	67.5%	60.5%	54.8%	50.8%
紧凑型SUV	74.2%	68.1%	61.4%	54.7%	54.6%
中型SUV	78.0%	70.1%	64.8%	58.0%	53.5%
中大型SUV	81.3%	76.2%	68.7%	61.1%	58.1%
MPV	77.1%	70.7%	62.8%	58.0%	57.2%

2019 年各国别品牌保值率

表 2 2019 年各国别品牌保值率 (3 年车龄)

德系	日系	美系	韩系	法系	自主
品牌 保值率	品牌 保值率	品牌 保值率	品牌 保值率	品牌 保值率	品牌 保值率
保时捷 73.7%	雷克萨斯 76.9%	特斯拉 63.1%	起亚 59.9%	标致 52.6%	五菱 66.7%
奔驰 69.3%	丰田 74.0%	Jeep 60.6%	现代 59.1%	雷诺 52.1%	宝骏 64.5%
MINI 65.2%	本田 73.5%	福特 59.9%	双龙 46.8%	雷诺 52.0%	长安 59.5%
大众 62.8%	马自达 66.0%	道奇 57.1%		DS 47.7%	哈弗 59.1%
宝马 61.7%	日产 65.5%	别克 56.4%			广汽传祺 58.2%
smart 60.8%	铃木 65.4%	林肯 55.7%			吉利 57.7%
奥迪 60.6%	斯巴鲁 64.5%	雪佛兰 55.2%			江淮 56.7%
	三菱 61.9%	凯迪拉克 52.9%			中华 55.9%
	英菲尼迪 56.2%				奇瑞 55.5%
	五十铃 54.9%				荣威 55.4%
	讴歌 54.1%				众泰 54.7%
					奔腾 53.6%
					比亚迪 52.5%
					金杯 50.8%
					名爵 50.4%

各国别轿车分车型保值率

表 3 各国别轿车分车型保值率 (3 年车龄)

小型车		紧凑型车		中型车		中大型车	
国别 保值率							
日系 69.7%	日系 66.6%	日系 70.0%	日系 75.3%	德系 63.5%	德系 62.7%	德系 65.2%	德系 64.5%
美系 58.4%	韩系 57.6%	韩系 59.8%	韩系 59.5%	韩系 58.0%	美系 54.9%	美系 59.0%	美系 56.9%
自主 54.3%	自主 54.7%	自主 55.3%	自主 48.2%	法系 51.4%	法系 53.2%		

各国别 SUV 分车型保值率

表 4 各国别 SUV 分车型保值率 (3 年车龄)

小型 SUV		紧凑型 SUV		中型 SUV		中大型 SUV	
国别 保值率							
日系 71.9%	日系 71.9%	日系 81.1%	日系 81.8%	韩系 59.7%	韩系 63.3%	德系 69.2%	德系 64.5%
自主 57.0%	德系 62.3%	美系 60.6%	自主 59.3%	法系 56.5%	自主 57.8%	韩系 59.2%	美系 57.3%
美系 56.2%	美系 56.0%	自主 56.3%		法系 53.3%	法系 55.1%		

各国别 MPV 保值率

表 5 各国别 MPV 保值率 (3 年车龄)

MPV	
国别 保值率	保值率
日系	78.0%
韩系	68.7%
德系	64.5%
美系	62.1%
法系	61.4%
自主	61.1%

小型车保值率排名

表 6 小型车保值率排名

排名	车系	保值率/成交均价 (%/万元)	1 年	2 年	3 年	4 年	5 年
NO.1	飞度	保值率	85.4%	82.0%	76.4%	71.1%	67.6%
		成交均价	7.22	6.93	6.38	5.93	5.82
NO.2	长安 CX20	保值率	82.6%	65.6%	57.4%	50.3%	48.4%
		成交均价	5.15	3.90	3.38	2.99	2.87
NO.3	雨燕	保值率	80.6%	71.9%	65.1%	56.7%	54.3%
		成交均价	6.28	5.30	4.62	3.95	3.86
NO.4	瑞纳	保值率	80.0%	64.3%	55.8%	50.9%	48.5%
		成交均价	5.25	5.14	4.62	4.22	4.00
NO.5	MINI	保值率	79.9%	71.9%	66.1%	58.9%	54.7%
		成交均价	18.91	16.87	16.03	14.42	14.34
NO.6	嘉年华两厢	保值率	77.3%	78.4%	66.1%	55.5%	52.5%
		成交均价	9.50	7.25	6.41	5.27	4.93
NO.7	YARIS L 致炫	保值率	75.9%	70.2%	65.7%	60.1%	57.9%
		成交均价	6.62	6.16	5.74	5.20	5.04
NO.8	威驰	保值率	75.5%	70.6%	68.2%	60.7%	59.7%
		成交均价	6.55	6.03	5.75	5.03	4.97
NO.9	POLO	保值率	74.9%	69.7%	63.7%	58.4%	55.7%
		成交均价	6.82	6.31	5.88	5.54	5.61
NO.10	名爵 3	保值率	74.4%	62.8%	54.9%	48.9%	47.0%
		成交均价	5.91	4.64	4.09	3.78	3.62

紧凑型车保值率排名

表 7 紧凑型车保值率排名

排名	车系	保值率/成交均价 (%/万元)	1 年	2 年	3 年	4 年	5 年
NO.1	思域	保值率	92.0%	84.7%	76.1%	62.8%	59.7%
		成交均价	13.07	12.08	10.99	8.49	8.32
NO.2	奔驰 CLA 级	保值率	84.5%	78.2%	72.5%	64.0%	59.3%
		成交均价	23.82	22.84	22.03	21.49	22.42
NO.3	杰德	保值率	83.2%	75.5%	66.8%	62.3%	62.1%
		成交均价	12.19	11.50	10.50	9.82	9.63
NO.4	卡罗拉	保值率	80.6%	73.2%	70.3%	66.5%	63.7%
		成交均价	10.40	9.20	8.64	8.20	7.91
NO.5	凌派	保值率	79.5%	72.0%	66.4%	61.6%	61.2%
		成交均价	10.13	9.46	8.76	8.11	8.09
NO.6	朗逸	保值率	79.4%	71.9%	66.4%	59.7%	56.0%
		成交均价	10.26	9.20	8.53	7.67	7.22
NO.7	马自达 3 昂克赛拉	保值率	78.3%	71.7%	65.7%	61.1%	58.4%
		成交均价	10.74	9.76	8.78	8.31	8.17
NO.8	锋范	保值率	78.0%	72.0%	70.7%	62.9%	56.0%
		成交均价	7.44	6.72	6.49	6.32	6.15
NO.9	逸动 XT	保值率	78.0%	69.1%	58.2%	49.5%	41.9%
		成交均价	6.83	5.62	4.94	4.37	3.87
NO.10	骐达	保值率	77.8%	72.7%	66.2%	61.3%	60.7%
		成交均价	9.40	8.75	8.07	7.40	7.55

中型车保值率排名

表 8 中型车保值率排名

排名	车系名称	保值率/成交均价 (%/万元)					
		1年	2年	3年	4年	5年	
NO.1	凯美瑞	保值率	87.6%	73.5%	71.6%	67.3%	61.6%
		成交均价	19.58	14.80	14.29	13.21	12.20
NO.2	奔驰 C 级(进口)	保值率	86.6%	78.2%	72.7%	58.6%	55.9%
		成交均价	33.26	31.42	28.94	22.37	20.84
NO.3	奥迪 S5	保值率	85.9%	64.9%	53.7%	52.7%	47.8%
		成交均价	54.35	44.40	37.64	38.08	34.83
NO.4	雅阁	保值率	84.7%	79.8%	74.6%	68.2%	64.4%
		成交均价	16.65	15.72	14.34	13.41	13.60
NO.5	锐志	保值率	83.7%	76.8%	68.8%	64.2%	62.1%
		成交均价	19.74	17.92	16.03	15.15	14.77
NO.6	宝马 4 系	保值率	82.8%	70.4%	61.0%	53.5%	53.3%
		成交均价	37.73	34.58	32.49	30.40	30.61
NO.7	奔驰 C 级	保值率	79.6%	75.1%	72.4%	65.6%	56.1%
		成交均价	27.15	25.74	25.24	23.09	19.45
NO.8	奥迪 A5	保值率	79.3%	68.0%	55.3%	48.2%	46.3%
		成交均价	33.35	30.07	26.51	25.05	24.24
NO.9	阿特兹	保值率	78.1%	71.7%	66.5%	61.4%	58.0%
		成交均价	15.74	14.20	13.12	11.97	11.63
NO.10	奥迪 A4(进口)	保值率	78.1%	70.8%	56.7%	49.9%	46.4%
		成交均价	32.66	29.93	26.37	23.41	21.96

中大型车保值率排名

表 9 中大型车保值率排名

排名	车系	保值率/成交均价 (%/万元)					
		1年	2年	3年	4年	5年	
NO.1	雷克萨斯 ES	保值率	91.7%	85.9%	80.1%	72.2%	62.1%
		成交均价	27.93	26.20	24.38	22.97	23.00
NO.2	宝马 5 系(进口)	保值率	84.1%	72.3%	65.2%	57.7%	54.9%
		成交均价	39.35	36.32	30.93	27.02	25.34
NO.3	Model S	保值率	83.8%	70.0%	62.3%	52.7%	51.7%
		成交均价	64.26	52.72	48.46	41.10	40.28
NO.4	E 级	保值率	83.5%	80.2%	70.8%	59.0%	56.5%
		成交均价	39.39	37.95	33.05	26.95	25.66
NO.5	奔驰 E 级(进口)	保值率	81.2%	69.4%	58.8%	54.1%	50.6%
		成交均价	44.61	37.99	32.89	29.66	28.27
NO.6	宝马 5 系	保值率	80.1%	68.1%	65.6%	60.0%	57.2%
		成交均价	38.43	32.64	31.39	28.80	27.20
NO.7	Ghibli	保值率	75.8%	69.0%	63.0%	56.0%	52.8%
		成交均价	69.61	65.46	58.75	54.44	52.55
NO.8	宝马 M5	保值率	72.4%	59.9%	49.4%	41.4%	39.5%
		成交均价	109.79	97.56	86.07	69.25	65.72
NO.9	奥迪 A6L	保值率	72.2%	64.9%	62.5%	58.5%	56.2%
		成交均价	31.26	29.43	27.85	25.19	24.52
NO.10	凯迪拉克 XTS	保值率	70.2%	56.2%	51.3%	48.6%	47.1%
		成交均价	22.00	20.19	18.71	17.37	17.35

小型 SUV 保值率排名

表 10 小型 SUV 保值率排名

排名	车系	保值率/成交均价 (%/万元)					
		1年	2年	3年	4年	5年	
NO.1	吉姆尼	保值率	95.1%	90.7%	82.9%	74.5%	69.5%
		成交均价	14.64	13.95	12.63	11.37	10.58
NO.2	本田 XR-V	保值率	82.2%	76.3%	74.1%	67.5%	59.7%
		成交均价	12.15	11.21	11.01	10.39	9.22
NO.3	哈弗 H1	保值率	81.4%	70.0%	61.6%	53.2%	50.3%
		成交均价	5.43	4.81	4.37	4.00	3.75
NO.4	缤智	保值率	79.8%	74.5%	71.3%	65.2%	59.2%
		成交均价	11.57	10.78	10.39	9.93	9.55
NO.5	长安 CS35	保值率	78.6%	67.1%	57.6%	52.1%	50.8%
		成交均价	5.91	5.44	5.09	4.56	4.71
NO.6	瑞风 S3	保值率	77.2%	67.3%	57.3%	50.1%	48.7%
		成交均价	5.56	4.93	4.45	4.00	4.12
NO.7	瑞虎 3	保值率	77.1%	67.5%	58.6%	53.3%	50.0%
		成交均价	5.70	5.30	4.65	4.30	4.08
NO.8	哈弗 H2	保值率	76.0%	63.9%	55.8%	52.8%	51.9%
		成交均价	7.77	6.75	6.19	5.75	5.39
NO.9	标致 2008	保值率	73.9%	68.6%	58.0%	48.9%	47.5%
		成交均价	8.20	7.97	6.81	5.71	5.62
NO.10	锋锐	保值率	73.9%	65.5%	58.7%	53.7%	49.8%
		成交均价	8.55	8.20	7.63	6.86	6.56

紧凑型 SUV 保值率排名

表 11 紧凑型 SUV 保值率排名

排名	车系	保值率/成交均价 (%/万元)					
		1年	2年	3年	4年	5年	
NO.1	奔驰 GLA 级(进口)	保值率	94.2%	75.9%	67.7%	58.5%	54.2%
		成交均价	27.31	23.16	20.51	19.51	16.28
NO.2	本田 CR-V	保值率	85.0%	82.2%	76.0%	69.6%	67.4%
		成交均价	17.38	16.24	15.23	14.49	14.17
NO.3	马自达 CX-5	保值率	84.2%	73.5%	65.4%	59.0%	53.8%
		成交均价	17.55	14.82	13.15	11.96	12.34
NO.4	RAV4 荣放	保值率	83.8%	78.5%	72.4%	66.4%	62.4%
		成交均价	17.20	16.22	14.92	13.67	13.11
NO.5	MINI COUNTRYMAN	保值率	81.5%	71.4%	61.1%	55.9%	53.3%
		成交均价	25.09	22.07	19.05	16.67	15.73
NO.6	长安 CS75	保值率	79.9%	70.9%	62.0%	53.7%	50.7%
		成交均价	8.55	7.58	7.15	6.89	6.48
NO.7	哈弗 H5	保值率	78.8%	72.8%	63.0%	54.2%	54.9%
		成交均价	9.43	8.85	7.56	6.17	6.36
NO.8	逍客	保值率	78.6%	73.7%	68.6%	58.8%	51.4%
		成交均价	12.69	11.72	10.91	10.08	9.29
NO.9	奇骏	保值率	78.2%	76.7%	73.9%	66.9%	64.0%
		成交均价	16.24	15.57	15.18	13.90	13.77
NO.10	途观	保值率	77.2%	66.5%	60.8%	56.0%	52.0%
		成交均价	16.55	15.24	14.87	14.03	13.20

中型 SUV 保值率排名

表 12 中型 SUV 保值率排名

排名	车系	保值率/成交价 (%/万元)					
		1年	2年	3年	4年	5年	
NO.1	汉兰达	保值率	94.6%	92.5%	89.7%	81.8%	73.1%
		成交价	27.79	27.09	26.17	23.84	19.21
NO.2	保时捷 Macan	保值率	94.0%	82.2%	75.0%	74.2%	73.1%
		成交价	53.62	47.03	43.90	42.95	42.82
NO.3	宝马 X4	保值率	93.0%	84.0%	71.9%	65.4%	62.4%
		成交价	45.82	41.91	36.42	33.06	31.59
NO.4	宝马 X3(进口)	保值率	87.3%	74.5%	66.0%	58.9%	53.5%
		成交价	42.14	33.73	31.58	29.52	27.13
NO.5	牧马人	保值率	86.2%	83.0%	76.2%	68.3%	61.9%
		成交价	40.53	39.13	35.73	30.97	27.92
NO.6	雷克萨斯 NX	保值率	84.6%	80.6%	72.3%	64.8%	61.4%
		成交价	30.19	30.72	27.08	25.33	30.29
NO.7	驭胜 S350	保值率	76.1%	67.2%	57.4%	56.4%	51.3%
		成交价	11.30	9.78	8.38	9.27	8.32
NO.8	科帕奇	保值率	75.2%	64.9%	60.2%	52.9%	50.3%
		成交价	15.12	12.99	11.97	10.50	9.44
NO.9	奥迪 Q5	保值率	71.2%	63.3%	60.3%	56.0%	53.3%
		成交价	29.92	27.11	25.67	23.93	22.83
NO.10	自由光(进口)	保值率	70.5%	54.4%	46.5%	41.0%	40.2%
		成交价	30.55	24.02	19.92	16.47	16.07

中大型 SUV 保值率排名

表 13 中大型 SUV 保值率排名

排名	车系	保值率/成交价 (%/万元)					
		1年	2年	3年	4年	5年	
NO.1	普拉多(进口)	保值率	98.5%	95.4%	84.6%	75.3%	74.3%
		成交价	45.84	44.66	40.41	35.88	35.37
NO.2	保时捷 Cayenne	保值率	97.1%	86.7%	74.3%	63.9%	61.9%
		成交价	91.73	85.47	75.05	66.70	59.67
NO.3	雷克萨斯 RX	保值率	96.3%	89.5%	82.3%	59.5%	55.5%
		成交价	46.84	44.82	41.65	28.25	26.53
NO.4	普拉多	保值率	95.6%	94.2%	87.1%	80.2%	75.5%
		成交价	47.16	41.00	38.21	36.13	43.98
NO.5	雷克萨斯 GX	保值率	92.2%	83.1%	74.2%	66.1%	61.9%
		成交价	79.71	74.55	66.29	58.76	56.53
NO.6	奔驰 G 级	保值率	87.3%	77.1%	72.9%	69.7%	64.4%
		成交价	131.80	112.72	117.22	120.78	109.69
NO.7	兰德酷路泽(进口)	保值率	85.8%	76.5%	70.0%	64.3%	63.6%
		成交价	70.83	62.76	57.78	50.81	50.28
NO.8	兰德酷路泽	保值率	85.6%	76.3%	67.6%	62.8%	56.2%
		成交价	65.26	58.76	53.33	50.95	45.01
NO.9	哈弗 H9	保值率	83.2%	72.3%	62.3%	53.8%	45.0%
		成交价	20.90	17.64	15.12	13.59	11.31
NO.10	揽胜运动	保值率	77.3%	68.1%	63.5%	56.6%	55.9%
		成交价	79.62	70.55	66.43	60.37	57.83

MPV 保值率排名

表 14 MPV 保值率排名

排名	车系	保值率/成交价 (€/万元)					
		1年	2年	3年	4年	5年	
NO.1	埃尔法	保值率	122.90%	115.50%	104.00%	91.50%	73.20%
		成交价	100.68	91.96	81.39	70.98	55.56
NO.2	威震	保值率	100.30%	90.00%	76.50%	64.10%	60.00%
		成交价	31.28	29.59	27.96	23.76	22.22
NO.3	贵士	保值率	100.10%	86.80%	75.90%	65.70%	50.70%
		成交价	48.12	40.64	35.88	31.09	29.15
NO.4	Sienna	保值率	99.20%	78.90%	68.40%	59.60%	57.40%
		成交价	50.54	39.53	34.55	29.39	30.79
NO.5	艾力绅	保值率	92.50%	82.20%	72.70%	63.40%	54.50%
		成交价	26.77	23.90	21.43	18.86	16.18
NO.6	别克 GL8	保值率	91.20%	78.20%	62.60%	54.30%	51.90%
		成交价	29.26	24.82	17.37	14.75	13.72
NO.7	奥德赛	保值率	90.20%	85.00%	77.60%	68.50%	61.30%
		成交价	23.94	22.4	20.53	18.35	16.25
NO.8	途安	保值率	90.10%	72.10%	63.50%	54.00%	50.60%
		成交价	16.4	12.32	9.87	8.35	8.86
NO.9	凯路威	保值率	90.10%	83.10%	72.80%	61.20%	52.80%
		成交价	34.25	32.38	28.07	23.53	19.86
NO.10	五菱宏光 S1	保值率	85.90%	67.30%	59.80%	58.30%	56.50%
		成交价	5.11	4.48	3.89	3.37	2.64

小型车分动力保值率排名

表 15 小型车分动力保值率排名 (3 年车龄)

排名	车系	排量	变速箱	保值率
TOP1	飞度	1.5L	CVT	77.78%
TOP2	飞度	1.5L	手动	75.17%
TOP3	威驰	1.5L	自动	73.19%
TOP4	威驰	1.3L	自动	72.55%
TOP5	MINI	1.2T	自动	70.95%
TOP6	雨燕	1.5L	自动	69.56%
TOP7	MINI CLUBMAN	2.0T	自动	69.01%
TOP8	奇瑞	1.5L	CVT	68.87%
TOP9	骐威	1.6L	CVT	68.74%
TOP10	MINI	1.5T	自动	68.32%

紧凑型车分动力保值率排名

表 16 紧凑型车分动力保值率排名 (3 年车龄)

排名	车系	排量	变速器	保值率
TOP1	思域	1.5T	CVT	80.29%
TOP2	朗逸	1.6L	自动	76.69%
TOP3	朗逸	1.6L	手动	75.20%
TOP4	卡罗拉双擎	1.8L	CVT	73.13%
TOP5	雷凌双擎	1.8L	CVT	71.56%
TOP6	比亚迪 F3	1.5L	手动	68.35%
TOP7	凌派	1.8L	CVT	68.30%
TOP8	高尔夫	1.4T	双离合	67.25%
TOP9	高尔夫	1.6L	自动	66.60%
TOP10	骊达	1.6L	CVT	66.15%

中型车分动力保值率排名

表 17 中型车分动力保值率排名 (3 年车龄)

排名	车系	排量	变速箱	保值率
TOP1	雅阁	2.0L	CVT	76.45%
TOP2	奔驰 C 级	2.0T	自动	73.86%
TOP3	起亚 K5	2.0L	自动	68.53%
TOP4	锐志	2.5L	自动	67.15%
TOP5	帕萨特	1.8T	自动	63.71%
TOP6	宝马 M4	3.0T	双离合	63.63%
TOP7	帕萨特	1.8T	双离合	63.53%
TOP8	AMG C 级	4.0T	双离合	63.04%
TOP9	帕萨特	2.0T	双离合	62.57%
TOP10	名图	1.8T	自动	62.34%

中型 SUV 分动力保值率排名

表 21 中型 SUV 分动力保值率排名 (3 年车龄)

排名	车系	排量	变速箱	保值率
TOP1	汉兰达	2.0T	自动	89.58%
TOP2	保时捷 Macan	2.0T	双离合	85.94%
TOP3	FJ 酷路泽	4.0L	自动	85.63%
TOP4	牧马人	2.8T	自动	77.84%
TOP5	牧马人	3.0L	自动	77.62%
TOP6	牧马人	3.6L	自动	75.75%
TOP7	奔驰 GLC 级	2.0T	自动	75.48%
TOP8	冠道	2.0T	自动	73.88%
TOP9	宝马 X4	2.0T	双离合	72.13%
TOP10	保时捷 Macan	3.0T	双离合	68.83%

中大型车分动力保值率排名

表 18 中大型车分动力保值率排名 (3 年车龄)

排名	车系	排量	变速箱	保值率
TOP1	雷克萨斯 ES	2.0L	自动	81.98%
TOP2	雷克萨斯 ES	2.5L	自动	80.47%
TOP3	雷克萨斯 ES	2.5L	CVT	77.40%
TOP4	E 级	2.0T	自动	75.83%
TOP5	皇冠	2.5L	自动	74.60%
TOP6	雷克萨斯 GS	2.5L	CVT	74.48%
TOP7	皇冠	2.0T	自动	72.54%
TOP8	雷克萨斯 GS	2.0T	自动	69.11%
TOP9	君越	1.5T	双离合	62.51%
TOP10	Ghibli	3.0T	自动	60.18%

中大型 SUV 分动力保值率排名

表 22 中大型 SUV 分动力保值率排名 (3 年车龄)

排名	车系	排量	变速箱	保值率
TOP1	普拉多	2.7L	自动	88.91%
TOP2	普拉多	4.0L	自动	87.09%
TOP3	普拉多	3.5L	自动	85.06%
TOP4	雷克萨斯 RX	2.0T	自动	81.60%
TOP5	AMG G 级	5.5T	自动	79.48%
TOP6	保时捷 Cayenne	3.0T	自动	76.11%
TOP7	雷克萨斯 GX	4.0L	自动	74.56%
TOP8	兰德酷路泽	4.0L	自动	72.22%
TOP9	奔驰 G 级	4.0T	自动	68.83%
TOP10	Levante	3.0T	自动	68.49%

小型 SUV 分动力保值率排名

表 19 小型 SUV 分动力保值率排名 (3 年车龄)

排名	车系	排量	变速箱	保值率
TOP1	吉姆尼	1.3L	自动	81.62%
TOP2	吉姆尼	1.3L	手动	81.43%
TOP3	本田 XR-V	1.5L	CVT	74.79%
TOP4	缤智	1.5L	CVT	72.82%
TOP5	本田 XR-V	1.8L	CVT	68.51%
TOP6	缤智	1.8L	CVT	67.24%
TOP7	维特拉	1.4T	自动	65.80%
TOP8	维特拉	1.6L	手动	65.03%
TOP9	长安 CS15	1.5L	手动	63.11%
TOP10	现代 ix25	1.6L	自动	62.53%

MPV 分动力保值率排名

表 23 MPV 分动力保值率排名 (3 年车龄)

排名	车系	排量	变速箱	保值率
TOP1	埃尔法	3.5L	自动	101.32%
TOP2	艾力绅	2.4L	CVT	80.92%
TOP3	威震	2.0T	自动	80.43%
TOP4	五菱宏光 S	1.5L	手动	78.97%
TOP5	奥德赛	2.4L	CVT	77.73%
TOP6	贵士	3.5L	CVT	76.01%
TOP7	Sienna	3.5L	自动	74.82%
TOP8	别克 GL8	2.0T	自动	71.54%
TOP9	奔驰 V 级	2.0T	自动	69.07%
TOP10	宝骏 730	1.8L	自动	64.84%

紧凑型 SUV 分动力保值率排名

表 20 紧凑型 SUV 分动力保值率排名 (3 年车龄)

排名	车系	排量	变速箱	保值率
TOP1	本田 CR-V	2.0L	CVT	77.54%
TOP2	奇骏	2.0L	CVT	75.42%
TOP3	奔驰 GLA 级(进口)	1.6T	双离合	68.15%
TOP4	逍客	2.0L	CVT	67.65%
TOP5	马自达 CX-5	2.0L	自动	66.58%
TOP6	奔驰 GLA 级	1.6T	双离合	66.57%
TOP7	传祺 GS4	1.3T	双离合	63.95%
TOP8	宝骏 560	1.8L	手动	63.50%
TOP9	哈弗 H5	2.0T	手动	63.42%
TOP10	智趣	2.0L	自动	62.63%

小型车保值率排名 TOP20

表 24 小型车保值率排名 TOP20

排名	车系	1年	2年	3年	4年	5年
NO.1	飞度	85.4%	82.0%	76.4%	71.1%	67.6%
NO.2	长安 CX20	82.6%	65.6%	57.4%	50.3%	48.4%
NO.3	雨燕	80.6%	71.9%	65.1%	56.7%	54.3%
NO.4	瑞纳	80.0%	64.3%	55.8%	50.9%	48.5%
NO.5	MINI	79.9%	71.9%	66.1%	58.9%	54.7%
NO.6	嘉年华两厢	77.3%	78.4%	66.1%	55.5%	52.5%
NO.7	YARIS L 致炫	75.9%	70.2%	65.7%	60.1%	57.9%
NO.8	威驰	75.5%	70.6%	68.2%	60.7%	59.7%
NO.9	POLO	74.9%	69.7%	63.7%	58.4%	55.7%
NO.10	名爵3	74.4%	62.8%	54.9%	48.9%	47.0%
NO.11	绅威	74.4%	68.0%	64.9%	58.6%	58.1%
NO.12	奇瑞 E3	74.4%	65.7%	55.5%	53.9%	48.0%
NO.13	奥迪 A1	74.2%	66.0%	59.0%	48.5%	44.3%
NO.14	金刚	72.8%	63.2%	55.7%	45.4%	42.5%
NO.15	晨锐	70.5%	65.5%	63.3%	57.2%	50.0%
NO.16	赛欧3	69.2%	65.7%	57.6%	51.7%	45.2%
NO.17	夏利 N5	68.2%	60.5%	50.7%	46.9%	45.5%
NO.18	K2	67.1%	62.8%	59.6%	53.6%	55.3%
NO.19	凯翼 C3	64.5%	57.7%	50.4%	43.3%	63.9%
NO.20	瑞奕	64.5%	60.5%	55.8%	51.6%	50.0%

紧凑型车保值率排名 TOP20

表 25 紧凑型车保值率排名 TOP20

排名	车系名称	1年	2年	3年	4年	5年
NO.1	思域	92.0%	84.7%	76.1%	62.8%	59.7%
NO.2	奔驰 CLA 级	84.5%	78.2%	72.5%	64.0%	59.3%
NO.3	杰德	83.2%	75.5%	66.8%	62.3%	62.1%
NO.4	卡罗拉	80.6%	73.2%	70.3%	66.5%	63.7%
NO.5	凌派	79.5%	72.0%	66.4%	61.6%	61.2%
NO.6	朗逸	79.4%	71.9%	66.4%	59.7%	56.0%
NO.7	马自达3 昂克赛拉	78.3%	71.7%	65.7%	61.1%	58.4%
NO.8	锋范	78.0%	72.0%	70.7%	62.9%	56.0%
NO.9	逸动 XT	78.0%	69.1%	58.2%	49.5%	41.9%
NO.10	福达	77.8%	72.7%	66.2%	61.3%	60.7%
NO.11	雷凌	76.7%	69.7%	66.4%	63.4%	61.7%
NO.12	高尔夫	74.3%	69.5%	64.4%	58.9%	58.4%
NO.13	逸动	74.1%	68.9%	58.8%	50.2%	50.1%
NO.14	名爵6	72.8%	63.0%	49.5%	42.5%	40.5%
NO.15	比亚迪 F3	72.5%	66.5%	55.3%	48.5%	47.6%
NO.16	悦动	71.9%	64.1%	55.9%	48.8%	47.5%
NO.17	桑塔纳	71.7%	62.2%	56.3%	51.2%	50.1%
NO.18	凌渡	71.4%	66.1%	64.0%	58.1%	51.9%
NO.19	速腾	71.3%	63.8%	62.1%	55.5%	53.9%
NO.20	起亚 K3	70.6%	65.4%	58.8%	51.5%	50.6%

中型车保值率排名 TOP20

表 26 中型车保值率排名 TOP20

排名	车系名称	1年	2年	3年	4年	5年
NO.1	凯美瑞	87.6%	73.5%	71.6%	67.3%	61.6%
NO.2	奔驰 C 级(进口)	86.6%	78.2%	72.7%	58.6%	55.9%
NO.3	奥迪 S5	85.9%	64.9%	53.7%	52.7%	47.8%
NO.4	雅阁	84.7%	79.8%	74.6%	68.2%	64.4%
NO.5	锐志	83.7%	76.8%	68.8%	64.2%	62.1%
NO.6	宝马 4 系	82.8%	70.4%	61.0%	53.5%	53.3%
NO.7	奔驰 C 级	79.6%	75.1%	72.4%	65.6%	56.1%
NO.8	奥迪 A5	79.3%	68.0%	55.3%	48.2%	46.3%
NO.9	阿特兹	78.1%	71.7%	66.5%	61.4%	58.0%
NO.10	奥迪 A4(进口)	78.1%	70.8%	56.7%	49.9%	46.4%
NO.11	迈腾	77.2%	71.6%	64.9%	58.9%	58.1%
NO.12	天籁	76.6%	72.8%	71.6%	66.5%	63.4%
NO.13	帕萨特	75.8%	70.3%	64.6%	57.5%	55.5%
NO.14	君威	75.6%	64.5%	55.5%	48.8%	46.8%
NO.15	思铂睿	75.2%	69.9%	67.9%	61.9%	49.2%
NO.16	荣威 950	74.7%	66.6%	53.9%	45.9%	42.5%
NO.17	起亚 K5	74.6%	67.3%	60.6%	53.6%	51.8%
NO.18	大众 CC	74.1%	67.6%	61.3%	57.1%	56.7%
NO.19	奔腾 B70	73.8%	59.8%	53.8%	49.4%	42.0%
NO.20	宝马 3 系 GT	72.9%	65.5%	61.4%	55.5%	55.2%

中大型车保值率排名 TOP20

表 27 中大型车保值率排名 TOP20

排名	车系名称	1年	2年	3年	4年	5年
NO.1	雷克萨斯 ES	91.7%	85.9%	80.1%	72.2%	62.1%
NO.2	宝马 5 系(进口)	84.1%	72.3%	65.2%	57.7%	54.9%
NO.3	Model S	83.8%	70.0%	62.3%	52.7%	51.7%
NO.4	E 级	83.5%	80.2%	70.8%	59.0%	56.5%
NO.5	奔驰 E 级(进口)	81.2%	69.4%	58.8%	54.1%	50.6%
NO.6	宝马 5 系	80.1%	68.1%	65.6%	60.0%	57.2%
NO.7	Ghibli	75.8%	69.0%	63.0%	56.0%	52.8%
NO.8	宝马 M5	72.4%	59.9%	49.4%	41.4%	39.5%
NO.9	奥迪 A6L	72.2%	64.9%	62.5%	58.5%	56.2%
NO.10	凯迪拉克 XTS	70.2%	56.2%	51.3%	48.6%	47.1%
NO.11	奥迪 A7	69.6%	60.4%	55.5%	48.9%	45.3%
NO.12	宝马 5 系 GT	68.4%	62.0%	55.8%	50.0%	47.3%
NO.13	君越	67.8%	66.8%	60.9%	56.0%	51.9%
NO.14	克莱斯勒 300C(进口)	67.5%	59.7%	51.5%	47.2%	45.4%
NO.15	奥迪 R5 7	67.4%	58.4%	51.4%	46.0%	40.9%
NO.16	英菲尼迪 Q70L	65.9%	61.6%	56.1%	50.2%	48.2%
NO.17	宝马 6 系	65.9%	62.5%	55.2%	50.4%	47.0%
NO.18	总裁	64.9%	57.8%	51.6%	46.2%	43.8%
NO.19	红旗 H7	64.4%	54.9%	48.8%	42.4%	36.9%
NO.20	捷豹 XF	63.9%	50.7%	46.8%	40.9%	40.2%

小型 SUV 保值率排名 TOP20

表 28 小型 SUV 保值率排名 TOP20

排名	车系	1年	2年	3年	4年	5年
NO.1	吉利尼	95.1%	90.7%	82.9%	74.5%	69.5%
NO.2	本田 XR-V	82.2%	76.3%	74.1%	67.5%	59.7%
NO.3	哈弗 H1	81.4%	70.0%	61.6%	53.2%	50.3%
NO.4	缤智	79.8%	74.5%	71.3%	65.2%	59.2%
NO.5	长安 CS35	78.6%	67.1%	57.6%	52.1%	50.8%
NO.6	瑞风 S3	77.2%	67.3%	57.3%	50.1%	48.7%
NO.7	瑞虎 3	77.1%	67.5%	58.6%	53.3%	50.0%
NO.8	哈弗 H2	76.0%	63.9%	55.8%	52.8%	51.9%
NO.9	标致 2008	73.9%	68.6%	58.0%	48.9%	47.5%
NO.10	锋驭	73.9%	65.5%	58.7%	53.7%	49.8%
NO.11	现代 ix25	73.2%	69.6%	60.6%	52.5%	49.8%
NO.12	智尚 S30	72.6%	56.9%	49.4%	43.1%	35.6%
NO.13	翼搏	71.5%	58.7%	59.7%	55.5%	53.2%
NO.14	骏派 D60	69.8%	63.1%	57.8%	47.7%	39.6%
NO.15	力帆 X50	69.3%	62.9%	54.3%	45.1%	39.1%
NO.16	创酷	67.1%	60.5%	55.3%	50.6%	51.8%
NO.17	英菲尼迪 ESQ	64.9%	59.7%	55.3%	46.6%	41.6%
NO.18	力帆 X60	64.6%	55.3%	44.7%	39.2%	34.5%
NO.19	雷铁龙 C3-XR	61.1%	57.6%	54.8%	46.7%	42.7%
NO.20	昂科拉	60.9%	58.0%	54.5%	47.7%	45.4%

中型 SUV 保值率排名 TOP20

表 30 中型 SUV 保值率排名 TOP20

排名	车系	1年	2年	3年	4年	5年
NO.1	汉兰达	94.6%	92.5%	89.7%	81.8%	73.1%
NO.2	保时捷 Macan	94.0%	82.2%	75.0%	74.2%	73.1%
NO.3	宝马 X4	93.0%	84.0%	71.9%	65.4%	62.4%
NO.4	宝马 X3(进口)	87.3%	74.5%	66.0%	58.9%	53.5%
NO.5	牧马人	86.2%	83.0%	76.2%	68.3%	61.9%
NO.6	雷克萨斯 NX	84.6%	80.6%	72.3%	64.8%	61.4%
NO.7	欧胜 S350	76.1%	67.2%	57.4%	56.4%	51.3%
NO.8	科帕奇	75.2%	64.9%	60.2%	52.9%	50.3%
NO.9	奥迪 Q5	71.2%	63.3%	60.3%	56.0%	53.3%
NO.10	自由光(进口)	70.5%	54.4%	46.5%	41.0%	40.2%
NO.11	比亚迪 S7	70.5%	60.2%	53.8%	46.9%	40.5%
NO.12	马自达 CX-7	70.0%	61.9%	58.4%	53.4%	52.8%
NO.13	XC60	69.0%	59.1%	52.3%	47.5%	42.5%
NO.14	众泰 T600	68.4%	62.1%	54.7%	48.5%	42.9%
NO.15	酷威	68.1%	62.5%	57.1%	49.3%	48.8%
NO.16	昂科威	68.1%	61.5%	58.4%	53.6%	50.3%
NO.17	胜达	67.7%	60.6%	58.9%	51.2%	48.1%
NO.18	奥迪 SQ5	66.7%	62.6%	52.7%	47.1%	41.2%
NO.19	揽胜极光(进口)	63.3%	59.8%	47.1%	41.5%	40.6%
NO.20	揽胜极光	63.1%	58.4%	45.8%	40.9%	40.8%

紧凑型 SUV 保值率排名 TOP20

表 29 紧凑型 SUV 保值率排名 TOP20

排名	车系	1年	2年	3年	4年	5年
NO.1	奔驰 GLA 级(进口)	94.2%	75.9%	67.7%	58.5%	54.2%
NO.2	本田 CR-V	85.0%	82.2%	76.0%	69.6%	67.4%
NO.3	马自达 CX-5	84.2%	73.5%	65.4%	59.0%	53.8%
NO.4	RAV4 荣放	83.8%	78.5%	72.4%	66.4%	62.4%
NO.5	MINI COUNTRYMAN	81.5%	71.4%	61.1%	55.9%	53.3%
NO.6	智跑	80.3%	67.2%	59.9%	52.1%	50.1%
NO.7	长安 CS75	79.9%	70.9%	62.0%	53.7%	50.7%
NO.8	哈弗 H5	78.8%	72.8%	63.0%	54.2%	54.9%
NO.9	逍客	78.6%	73.7%	68.6%	58.8%	51.4%
NO.10	奇骏	78.2%	76.7%	73.9%	66.9%	64.0%
NO.11	途观	77.2%	66.5%	60.8%	56.0%	52.0%
NO.12	现代 ix35	75.9%	65.6%	58.3%	51.6%	50.1%
NO.13	途胜	75.2%	72.5%	65.9%	53.7%	40.1%
NO.14	景逸 X3	74.6%	65.6%	56.1%	49.7%	48.7%
NO.15	传祺 GS5	74.5%	62.7%	51.4%	43.5%	42.5%
NO.16	北京 BJ40	73.7%	70.0%	60.8%	50.1%	49.2%
NO.17	哈弗 H6	72.4%	65.8%	58.4%	51.2%	50.0%
NO.18	景逸 X5	71.3%	61.5%	52.1%	44.0%	40.5%
NO.19	幻速 S3	70.9%	61.3%	55.1%	48.2%	45.6%
NO.20	海马 S5	70.8%	64.8%	56.5%	49.7%	44.9%

中大型 SUV 保值率排名 TOP20

表 31 中大型 SUV 保值率排名 TOP20

排名	车系	1年	2年	3年	4年	5年
NO.1	普拉多(进口)	98.5%	95.4%	84.6%	75.3%	74.3%
NO.2	保时捷 Cayenne	97.1%	86.7%	74.3%	63.9%	61.9%
NO.3	雷克萨斯 RX	96.3%	89.5%	82.3%	59.5%	55.5%
NO.4	普拉多	95.6%	94.2%	87.1%	80.2%	75.5%
NO.5	雷克萨斯 GX	92.2%	83.1%	74.2%	66.1%	61.9%
NO.6	奔驰 G 级	87.3%	77.1%	72.9%	69.7%	64.4%
NO.7	兰德酷路泽(进口)	85.8%	76.5%	70.0%	64.3%	63.6%
NO.8	兰德酷路泽	85.6%	76.3%	67.6%	62.8%	56.2%
NO.9	哈弗 H9	83.2%	72.3%	62.3%	53.8%	54.0%
NO.10	揽胜运动	77.3%	68.1%	63.5%	56.6%	55.9%
NO.11	探险者	76.9%	65.6%	57.5%	52.7%	54.0%
NO.12	宝马 X5	76.4%	67.1%	63.5%	54.1%	49.4%
NO.13	路虎揽胜	75.8%	66.0%	58.8%	51.4%	50.4%
NO.14	途锐	74.5%	64.0%	55.2%	55.0%	54.6%
NO.15	昂科威	74.3%	66.0%	46.3%	43.9%	38.0%
NO.16	奥迪 Q7	74.1%	66.3%	58.3%	44.7%	44.7%
NO.17	帕杰罗(进口)	73.7%	70.6%	65.0%	57.0%	60.5%
NO.18	大切诺基	73.2%	64.5%	56.3%	49.2%	49.2%
NO.19	英菲尼迪 QX60	72.6%	63.9%	50.9%	44.9%	41.9%
NO.20	宝马 X6	72.5%	64.8%	59.9%	50.0%	44.9%

MPV 保值率排名

表 32 MPV 保值率排名 TOP20

排名	车系	1年	2年	3年	4年	5年
NO.1	埃尔法	122.90%	115.50%	104.00%	91.50%	73.20%
NO.2	威震	100.30%	90.00%	76.50%	64.10%	60.00%
NO.3	贵士	100.10%	86.80%	75.90%	65.70%	50.70%
NO.4	Sienna	99.20%	78.90%	68.40%	59.60%	57.40%
NO.5	艾力绅	92.50%	82.20%	72.70%	63.40%	54.50%
NO.6	别克 GL8	91.20%	78.20%	62.60%	54.30%	51.90%
NO.7	奥德赛	90.20%	85.00%	77.60%	68.50%	61.30%
NO.8	途安	90.10%	75.10%	59.50%	51.00%	50.60%
NO.9	凯路威	90.10%	83.10%	72.80%	61.20%	52.80%
NO.10	五菱宏光 S1	85.90%	67.30%	59.80%	58.30%	56.50%
NO.11	五菱宏光 S	84.70%	78.50%	71.90%	61.40%	55.00%
NO.12	唯雅诺	84.60%	80.20%	62.10%	53.50%	51.00%
NO.13	征程	84.40%	75.00%	65.40%	57.30%	50.40%
NO.14	宝骏 730	84.40%	73.40%	65.70%	62.40%	51.60%
NO.15	迈特威	83.90%	73.70%	67.40%	58.10%	52.20%
NO.16	瑞风 M3	82.90%	71.70%	62.90%	56.80%	47.00%
NO.17	大捷龙(进口)	81.60%	63.80%	52.50%	43.80%	41.00%
NO.18	日产 NV200	79.90%	74.30%	65.00%	62.20%	60.30%
NO.19	奔驰 R 级	78.50%	68.20%	58.50%	51.10%	49.10%
NO.20	菱智	76.30%	65.80%	57.10%	47.70%	44.90%

新能源保值率排名 TOP20

表 33 新能源保值率排名 TOP20 (1 年车龄)

排名	品牌	车系名称	保值率
NO.1	特斯拉	Model 3 (进口)	93.8%
NO.2	欧拉	欧拉 R1	90.3%
NO.3	比亚迪	元 EV	87.1%
NO.4	保时捷	保时捷 Cayenne 混动	84.9%
NO.5	保时捷	Cayenne 插电混动	83.5%
NO.6	奔驰	奔驰 C 级 C350eL	82.7%
NO.7	比亚迪	宋 MAX 插电混动	82.5%
NO.8	宝马	宝马 5 系 插电混动	82.3%
NO.9	吉利	嘉际 PHEV	80.9%
NO.10	比亚迪	唐 EV	80.2%
NO.11	大众	途观 L 插电混动	77.5%
NO.12	保时捷	保时捷 Panamera	77.4%
NO.13	丰田	卡罗拉双擎 E+	76.6%
NO.14	奥迪	奥迪 Q7 插电混动	75.2%
NO.15	沃尔沃	XC60 插电混动	74.3%
NO.16	丰田	雷凌双擎 E+	73.6%
NO.17	路虎	揽胜运动 插电混动	72.5%
NO.18	奥迪	奥迪 e-tron	72.4%
NO.19	大众	帕萨特 插电混动	72.0%
NO.20	宝马	宝马 X1 插电混动	71.5%
NO.21	大众	高尔夫(纯电)	68.6%
NO.22	起亚	K5 PHEV	67.9%
NO.23	别克	微蓝	65.1%
NO.24	比亚迪	宋 DM	63.0%
NO.25	小鹏汽车	G3	61.7%
NO.26	三菱	祺智 PHEV	59.8%
NO.27	广汽新能源	传祺 GS4 PHEV	58.6%
NO.28	比亚迪	宋 EV	57.2%
NO.29	荣威	荣威 E15	53.7%
NO.30	宝马	宝马 i3	53.6%
NO.31	广汽新能源	传祺 GE3	47.7%

北京精真估信息技术有限公司

成立于 2014 年 3 月，专业提供汽车数据服务、云评估服务和二手车检测服务的科技公司。精真估以推动二手车诚信化、智慧化发展为目标，致力于打造具有公信力的汽车数据服务平台。在二手车估值和残值分析方面，精真估与国际顶尖估值团队合作，借鉴美国 COX 集团旗下具有百年历史的美国汽车估值服务机构 KBB 的估值模型，结合中国本地化数据因素精细打磨，建立更能反映中国本土市场的估值模型和残值预测分析。目前与多家主机厂商在二手车估值、残值分析等方面有着紧密的合作关系。

(文章来源：中国汽车流通协会)

废旧金属现货市场综述 2020 年 3 月 9 日(铜铝锌不锈钢)

■铜：今日佛山市场再生铜价格大幅下跌，市场交投淡静。油价暴跌叠加全球疫情风险加大，资金纷纷避险并做空金融市场，伦铜一度跌破 5500 美元关口，沪铜承压大跌过千元。根据目前现货铜市的供需情况来看，价格将呈现一定的抗跌性。目前随着企业复工进程的拉开，铜市需求逐渐复苏，目前广东市场电解铜库存开始回落，贴水也随之收窄。再生铜

方面供应依然紧缺，尤其是在铜价下跌的情况下，惜售心态更加浓厚，要价坚挺。铜价下跌也吸引不少用铜厂家及贸易商入市询价问货，消费预期持续改善。

■铝：今日佛山市场铝价大幅下跌，市场交易信心受打压。虽然目前厂企陆续开工，需求逐步回暖，但由于生产率仍然不足，铝市累库现象仍在持续，目前广东市场现铝库存量仍呈递增态势，现已接近40万吨，给铝价带来压力。预计短期铝价震荡偏弱。

■锌：今日佛山市场锌价承压大跌，部分商家趁势抄底采购，不过大多数用锌厂家及贸易商仍是谨慎观望居多，对采购数量有所限制，因为他们担心在当前偏空的氛围下，锌价仍有进一步下跌的空间。整体上看，锌市总体交易量仍然偏少。

■不锈钢：今日佛山市场废不锈钢价格下跌，主要是受镍价大幅下跌拖累。受目前各种利空因素打压，废料市场悲观情绪迅速蔓延，业内普遍立即采取避险操作，买家纷纷跟进连续下调收货价，尽量压低当前持货成本。市场整体交易冷清。

（文章来源：全球金属网）