

## 政策法规

### Policies&Regulations

#### 中央应对新型冠状病毒感染肺炎疫情防控工作领导小组《关于在有效防控疫情的同时积极有序推进复工复产的指导意见》

国发明电〔2020〕13号

各省、自治区、直辖市党委和人民政府，新疆生产建设兵团，中央和国家机关各部门：

按照党中央、国务院决策部署，为贯彻“外防输入、内防反弹”的总体防控策略，现就统筹疫情防控和经济社会发展、在防控常态化条件下加快恢复生产生活秩序、积极有序推进复工复产提出以下意见。

##### 一、做好复工复产相关疫情防控

（一）压实地方和单位疫情防控主体责任。严格落实《全国不同风险地区企事业单位复工复产疫情防控措施指南》等要求，做好园区、工厂、楼宇、食堂、宿舍等场所空气流通、清洁消毒相关防疫管理，加强健康监测和出入登记管理，及时掌握员工流动情况，落实员工个人防护要求，尽量减少人员聚集和集体活动。各地区要建立口罩等防疫物资供应保障机制，努力满足企事业单位相关需求。

（二）常态化防控与应急处置相结合。保留发热门诊和预检、分诊等制度，规范疫情应急处置流程，发现员工出现

发热、呼吸道症状，立即安排到定点医院就医，一旦发生疫情立即启动实施应对预案并实行精准管控，做到无症状感染者、疑似和确诊病例早发现、早报告、早隔离、早治疗，防范聚集性疫情。公开透明发布疫情信息，不得瞒报漏报迟报。

##### 二、积极有序推进复工复产

（三）分区分级恢复生产秩序。低风险地区要从应急性超常规防控向常态化防控转变，及时取消与正常生产生活秩序不相适应的防控措施，因时因势调整工作着力点和应对举措，不得采取审批、备案等方式延缓企业复工。湖北省、北京市及其他存在中、高风险县域的省份，佩戴口罩等要根据本地区疫情防控形势，采取差异化措施，安全有序复工复产。

（四）推动全产业链复工复产。加大要素保障力度，及时帮助解决企业用工、资金、原材料供应和重大项目开复工等问题，支持供应链核心企业带动上下游特别是配套中小企业复工复产，保障在全球产业链中有重要影响的企业和关键产品生产出口。抓好农业生产和重要副食品稳产保供，全面恢复农贸市场经营。

（五）推动服务业复工复产。低风险地区由经营者自主决定复工复产时间，对文化旅游、餐饮及空间密闭且人员集中的场所，通过预约、分流限流等控制人员密度。在防控措施到位的前提下，有序推动各类商场、市场复工复产。

全国性文体活动及跨省跨境旅游等暂不恢复。完善物流快递业相关防控措施，允许快递人员进入社区（村）配送。

### 三、确保人员流动有序畅通

（六）做好客运恢复和返岗服务。低风险地区之间的人员流动（入境人员除外），不得再设置障碍。在有效防控前提下，全面恢复城乡道路、公共交通运输服务；低风险地区人员可不实施上岗前隔离，企事业单位应确保空气流通、清洁消毒等防控工作到位；合理安排公共交通线路、班次，取消出租汽车（含巡游车、网约车）停运政策，确保火车站、机场、公路客运站、水路客运站等枢纽的接驳班线正常运营。

（七）加强交通秩序保障。北京市省际道路客运恢复、人员进返京等按照进京管理有关要求执行。做好离鄂离汉通道管控措施解除后交通秩序保障，密切省际沟通协作配合，规范人员车辆查控，在防控措施到位的前提下，按照有关要求有序恢复进出湖北省和武汉市道路、水路、航空、铁路旅客运输，加强交通运输防疫与安全管理。严格入境人员车辆管理，统筹做好外防输入和畅通国际物流通道工作。

各地区各部门要真抓实干，力戒形式主义、官僚主义，坚决纠正防控措施“一刀切”、防控要求“层层加码”，杜绝复工复产下指标、虚报数据等行为，大力整合各类报表，严控督查数量、频次。建立健全激励机制和容错纠错机制，强化主动作为、责任担当，切实帮助基

层解决困难、减轻负担。

中央应对新型冠状病毒感染肺炎疫情工作领导小组

2020年4月7日

（文章来源：中华人民共和国中央人民政府网）

## 国务院办公厅《关于应对新冠肺炎疫情影响强化稳就业举措的实施意见》

国办发〔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：

为深入贯彻习近平总书记关于统筹推进新冠肺炎疫情防控和经济社会发展工作的重要指示精神，加快恢复和稳定就业，经国务院同意，现提出如下意见：

### 一、更好实施就业优先政策

（一）推动企业复工复产。坚持分区分级精准防控，提高复工复产服务便利度，取消不合理审批，坚决纠正限制劳动者返岗的不合理规定。加快重大工程项目、出口重点企业开复工，以制造业、建筑业、物流业、公共服务和农业生产等为突破口，全力以赴推动重点行业和低风险地区就业，循序渐进带动其他行业和地区就业。协调解决复工复

产企业日常防护物资需求，督促其落实工作场所、食堂宿舍等防控措施。（发展改革委、工业和信息化部、交通运输部、卫生健康委按职责分工负责）

（二）加大减负稳岗力度。加快实施阶段性、有针对性的减税降费政策。加大失业保险稳岗返还，对不裁员或少裁员的中小微企业，返还标准最高可提至企业及其职工上年度缴纳失业保险费的100%，湖北省可放宽到所有企业；对暂时生产经营困难且恢复有望、坚持不裁员或少裁员的参保企业，适当放宽其稳岗返还政策认定标准，重点向受疫情影响企业倾斜，返还标准可按不超过6个月的当地月人均失业保险金和参保职工人数确定，或按不超过3个月的企业及其职工应缴纳社会保险费确定。2020年6月底前，允许工程建设项目暂缓缴存农民工工资保证金，支付记录良好的企业可免缴。切实落实企业吸纳重点群体就业的定额税收减免、担保贷款及贴息、就业补贴等政策。加快实施阶段性减免、缓缴社会保险费政策，减免期间企业吸纳就业困难人员的社会保险补贴期限可顺延。（财政部、人力资源社会保障部、住房城乡建设部、交通运输部、水利部、人民银行、税务总局按职责分工负责）

（三）提升投资和产业带动就业能力。实施重大产业就业影响评估，明确重要产业规划带动就业目标，优先投资就业带动能力强、有利于农村劳动力就地就近就业和高校毕业生就业的产业。

加快制定和完善引导相关产业向中西部地区转移的政策措施。对部分带动就业能力强、环境影响可控的项目，制定环评审批正面清单，加大环评“放管服”改革力度，审慎采取查封扣押、限产停产等措施。（发展改革委、人力资源社会保障部、生态环境部、商务部按职责分工负责）

（四）优化自主创业环境。深化“证照分离”改革，推进“照后减证”和简化审批，简化住所（经营场所）登记手续，申请人提交场所合法使用证明即可登记。充分发挥创业投资促进“双创”和增加就业的独特作用，对带动就业能力强的创业投资企业予以引导基金扶持、政府项目对接等政策支持。加大创业担保贷款支持力度，扩大政策覆盖范围，优先支持受疫情影响的重点群体，对优质创业项目免除反担保要求。政府投资开发的孵化基地等创业载体应安排一定比例场地，免费向高校毕业生、农民工等重点群体提供。各类城市创优评先项目应将带动就业能力强的“小店经济”、步行街发展状况作为重要条件。

（发展改革委、工业和信息化部、财政部、人力资源社会保障部、商务部、人民银行、市场监管总局、银保监会、全国妇联按职责分工负责）

（五）支持多渠道灵活就业。合理设定无固定经营场所摊贩管理模式，预留自由市场、摊点群等经营网点。支持劳动者依托平台就业，平台就业人员购置生产经营必需工具的，可申请创业担

保贷款及贴息；引导平台企业放宽入驻条件、降低管理服务费，与平台就业人员就劳动报酬、工作时间、劳动保护等建立制度化、常态化沟通协调机制。取消灵活就业人员参加企业职工基本养老保险的省内城乡户籍限制，对就业困难人员、离校2年内未就业高校毕业生灵活就业后缴纳社会保险费的，按规定给予一定的社会保险补贴。（财政部、人力资源社会保障部、自然资源部、人民银行、市场监管总局按职责分工负责）

## 二、引导农民工安全有序转移就业

（六）引导有序外出就业。强化重点企业用工调度保障、农民工“点对点、一站式”返岗复工服务，推广健康信息互认等机制，提升对成规模集中返岗劳动者的输送保障能力。引导劳动者有序求职就业，及时收集发布用工信息，加强输出地和输入地信息对接，鼓励低风险地区农民工尽快返岗复工。对组织集中返岗、劳务输出涉及的交通运输、卫生防疫等给予支持。对人力资源服务机构、劳务经纪人开展跨区域有组织劳务输出的，给予就业创业服务补助。（公安部、财政部、人力资源社会保障部、交通运输部、卫生健康委按职责分工负责）

（七）支持就地就近就业。抓好春季农业生产，大力发展新型农业经营主体，组织暂时无法外出的农民工投入春耕备耕，从事特色养殖、精深加工、生态旅游等行业。在县城和中心镇建设一批城镇基础设施、公共服务设施，加强

农业基础设施建设，实施农村人居环境改善工程，开展以工代赈工程建设，优先吸纳农村贫困劳动力和低收入群体就业。（发展改革委、人力资源社会保障部、交通运输部、农业农村部、卫生健康委按职责分工负责）

（八）优先支持贫困劳动力就业。企业复工复产、重大项目开工、物流体系建设等优先组织和使用的贫困劳动力，鼓励企业更多招用贫困劳动力。支持扶贫龙头企业、扶贫车间尽快复工。利用公益性岗位提供更多就地就近就业机会，优先对贫困劳动力托底安置。加大对“三区三州”等深度贫困地区、52个未摘帽贫困县、易地扶贫搬迁大型安置区的支持力度。对吸纳贫困劳动力就业规模大的，各地可通过财政专项扶贫资金给予一次性奖励。（发展改革委、财政部、人力资源社会保障部、农业农村部、扶贫办按职责分工负责）

## 三、拓宽高校毕业生就业渠道

（九）扩大企业吸纳规模。对中小微企业招用毕业年度高校毕业生并签订1年以上劳动合同的，给予一次性吸纳就业补贴。国有企业今明两年连续扩大高校毕业生招聘规模，不得随意毁约，不得将本单位实习期限作为招聘入职的前提条件。（财政部、人力资源社会保障部、国资委、烟草局、邮政局等部门和企业按职责分工负责）

（十）扩大基层就业规模。各级事业单位空缺岗位今明两年提高专项招聘高校毕业生的比例。开发城乡社区等基

层公共管理和社会服务岗位。扩大“三支一扶”计划等基层服务项目招募规模。出台改革措施，允许部分专业高校毕业生免试取得相关职业资格证书。畅通民营企业专业技术职称评审渠道。（教育部、民政部、财政部、人力资源社会保障部、农业农村部按职责分工负责）

（十一）扩大招生入伍规模。扩大2020年硕士研究生招生和普通高校专升本招生规模。扩大大学生应征入伍规模，健全参军入伍激励政策，大力提高应届毕业生征集比例。（发展改革委、教育部、财政部、退役军人部、中央军委政治工作部、中央军委国防动员部按职责分工负责）

（十二）扩大就业见习规模。支持企业、政府投资项目、科研项目设立见习岗位。对因疫情影响见习暂时中断的，相应延长见习单位补贴期限。对见习期未满与高校毕业生签订劳动合同的，给予见习单位剩余期限见习补贴。（财政部、人力资源社会保障部、商务部、国资委、共青团中央按职责分工负责）

（十三）适当延迟录用接收。引导用人单位推迟面试体检和签约录取时间。对延迟离校的应届毕业生，相应延长报到接收、档案转递、落户办理时限。离校未就业毕业生可根据本人意愿，将户口、档案在学校保留2年或转入生源地公共就业人才服务机构，以应届毕业生身份参加用人单位考试、录用，落实工作单位后参照应届毕业生办理相关手续。（教育部、人力资源社会保障部、

国资委按职责分工负责）

#### 四、加强困难人员兜底保障

（十四）保障失业人员基本生活。畅通失业保险金申领渠道，放宽失业保险申领期限，2020年4月底前实现线上申领失业保险金。对领取失业保险金期满仍未就业的失业人员、不符合领取失业保险金条件的参保失业人员，发放6个月的失业补助金，标准不高于当地失业保险金的80%。对生活困难的失业人员及家庭，按规定及时纳入最低生活保障、临时救助等社会救助范围。（民政部、财政部、人力资源社会保障部按职责分工负责）

（十五）强化困难人员就业援助。动态调整就业困难人员认定标准，及时将受疫情影响人员纳入就业援助范围，确保零就业家庭动态清零。对通过市场渠道确实难以就业的，利用公益性岗位托底安置。开发一批消杀防疫、保洁环卫等临时性公益岗位，根据工作任务和工作时间，给予一定的岗位补贴和社会保险补贴，补贴期限最长不超过6个月，所需资金可从就业补助资金中列支。（财政部、人力资源社会保障部、中国残联按职责分工负责）

（十六）加大对湖北等疫情严重地区就业支持。建立农资点对点保障运输绿色通道，支持湖北省组织农业生产。对湖北高校及湖北籍2020届高校毕业生给予一次性求职创业补贴，湖北省各级事业单位可面向湖北高校及湖北籍高校毕业生开展专项招聘，高校毕业生基

层服务项目向湖北省倾斜。做好湖北省疫情解除后的就业工作，加大资金、政策、项目倾斜，开展专场招聘和专项帮扶。维护就业公平，坚决纠正针对疫情严重地区劳动者的就业歧视。（发展改革委、教育部、工业和信息化部、财政部、人力资源社会保障部、农业农村部按职责分工负责）

### 五、完善职业培训和就业服务

（十七）大规模开展职业技能培训。加大失业人员、农民工等职业技能培训力度，实施农民工等重点群体专项培训，适当延长培训时间。对企业组织职工参加线上线下培训，组织新招用农民工、高校毕业生参加岗前培训的，给予职业培训补贴。动态发布新职业，组织制定急需紧缺职业技能标准。（财政部、人力资源社会保障部按职责分工负责）

（十八）优化就业服务。2020年3月底前开放线上失业登记。推进在线办理就业服务和补贴申领。持续开展线上招聘服务，发挥公共就业服务机构、高校就业指导机构、经营性人力资源服务机构作用，加大岗位信息、职业指导、网上面试等服务供给。对大龄和低技能劳动者，通过电话、短信等方式推送岗位信息，提供求职、应聘等专门服务。低风险地区可有序开展小型专项供需对接活动。优化用工指导服务，鼓励困难企业与职工协商采取调整薪酬、轮岗轮休、灵活安排工作时间等方式稳定岗位，依法规范裁员行为。（教育部、财政部、人力资源社会保障部、全国总工会、全

国工商联按职责分工负责）

### 六、压实就业工作责任

（十九）强化组织领导。各地区各有关部门要在确保疫情防控到位的前提下，毫不放松抓紧抓实抓细稳就业各项工作。县级以上地方政府要加快建立由政府负责人牵头的就业工作领导机制，压实工作责任，细化实化扶持政策。各有关部门要同向发力，围绕稳就业需要，落实完善政策措施，形成工作合力。要健全公共就业服务体系，加强基层公共就业服务能力建设，提升基本公共就业服务水平。（各有关部门和单位、各省级人民政府按职责分工负责）

（二十）加强资金保障。加大就业补助资金和稳岗补贴投入力度。支持市县根据稳就业工作推进和政策实施需要，统筹用好就业创业、职业培训、风险储备等方面资金。失业保险基金结余大的地区，要加速稳岗返还、保生活政策落地见效。（财政部、人力资源社会保障部、各省级人民政府按职责分工负责）

（二十一）强化表扬激励。持续开展就业工作表扬激励，完善激励办法，对落实稳就业政策措施工作力度大、促进重点群体就业创业等任务完成较好的地方，及时予以资金支持等方面的表扬激励。（人力资源社会保障部、财政部牵头，各有关部门和单位、各省级人民政府按职责分工负责）

（二十二）加强督促落实。细化分解目标任务，在相关督查工作中将稳就

业作为重要内容，重点督促政策服务落地及重点群体就业、资金保障落实等。对不履行促进就业职责，产生严重后果或造成恶劣社会影响的，依法依规严肃问责。完善劳动力调查，研究建立省级调查失业率按月统计发布制度，启动就业岗位调查，做好化解失业风险的政策储备和应对预案。（人力资源社会保障部、统计局牵头，各有关部门和单位、各省级人民政府按职责分工负责）

上述新增补贴政策，受理截止期限为2020年12月31日。各地区各有关部门要抓紧政策实施，发挥政策最大效应，工作中遇到的重要情况和重大问题及时报告国务院。

国务院办公厅

2020年3月18日

（文章来源：中华人民共和国中央人民政府网）

## 财政部 税务总局《关于二手车经销有关增值税政策的公告》

财政部 税务总局公告2020年第17号

为促进汽车消费，现就二手车经销有关增值税政策公告如下：

自2020年5月1日至2023年12月31日，从事二手车经销的纳税人销售

其收购的二手车，由原按照简易办法依3%征收率减按2%征收增值税，改为减按0.5%征收增值税。

本公告所称二手车，是指从办理完注册登记手续至达到国家强制报废标准之前进行交易并转移所有权的车辆，具体范围按照国务院商务主管部门出台的二手车流通管理办法执行。

特此公告。

财政部 税务总局

2020年4月8日

（文章来源：国家税务总局）

## 国家发展改革委 司法部印发 《关于加快建立绿色生产和 消费法规政策体系的意见》 的通知

发改环资〔2020〕379号

各省、自治区、直辖市人民政府，新疆生产建设兵团，中央和国家机关有关部门：

《关于加快建立绿色生产和消费法规政策体系的意见》已经中央全面深化改革委员会审议通过，现印发给你们，请结合实际认真贯彻落实。

国家发展改革委

司法部

2020年3月11日

## 关于加快建立绿色生产和消费法规政策体系的意见

推行绿色生产和消费是建设生态文明、实现高质量发展的重要内容，党中央、国务院对此高度重视。改革开放特别是党的十八大以来，我国在绿色生产、消费领域出台了一系列法规和政策举措，大力推动绿色、循环、低碳发展，加快形成节约资源、保护环境的生产生活方式，取得了积极成效。但也要看到，绿色生产和消费领域法规政策仍不健全，还存在激励约束不足、操作性不强等问题。为加快建立绿色生产和消费法规政策体系，提出以下意见。

### 一、总体要求

(一) 指导思想。以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中全会精神，深入践行习近平生态文明思想，坚持以人民为中心，落实新发展理念，按照问题导向、突出重点、系统协同、适用可行、循序渐进的原则，加快建立绿色生产和消费相关的法规、标准、政策体系，促进源头减量、清洁生产、资源循环、末端治理，扩大绿色产品消费，在全社会推动形成绿色生产和消费方式。(二) 主要目标。到 2025 年，绿色生产和消费相关的法规、标准、政策进一步健全，激励约束到位的制度框架基本建立，绿色生产和消费方式在重点领域、重点行业、重点环节全面推行，我国绿色发展水平实现总体提升。

### 二、主要任务

(三) 推行绿色设计。健全推行绿色设计的政策机制。建立再生资源分级质控和标识制度，推广资源再生产品和原料。完善优先控制化学品名录，引导企业在生产过程中使用无毒无害、低毒低害和环境友好型原料。强化标准制定统筹规划，加强绿色标准体系建设，扩大标准覆盖范围，加快重点领域相关标准制修订工作，根据实际提高标准和设计规范。(国家发展改革委、工业和信息化部、生态环境部、市场监管总局等按职责分工负责)

(四) 强化工业清洁生产。严格实施清洁生产审核办法、清洁生产审核评估与验收指南，进一步规范清洁生产审核行为，保障清洁生产审核质量。出台在重点行业深入推进强制性清洁生产审核的政策措施。完善重点行业清洁生产评价指标体系，实行动态调整机制。完善基于能耗、污染物排放水平的差别化电价政策，支持重点行业企业实施清洁生产技术改造。制定支持重点行业清洁生产装备研发、制造的鼓励政策。(国家发展改革委、生态环境部、工业和信息化部等按职责分工负责)

(五) 发展工业循环经济。健全相关支持政策，推动现有产业园区循环化改造和新建园区循环化建设。完善共生矿、尾矿、工业“三废”、余热余压综合利用的支持政策。以电器电子产品、汽车产品、动力蓄电池、铅酸蓄电池、饮料纸基复合包装物为重点，加快落实生产者责任延伸制度，适时将实施范围



拓展至轮胎等品种，强化生产者废弃产品回收处理责任。支持建立发动机、变速箱等汽车旧件回收、再制造加工体系，完善机动车报废更新政策。建立完善绿色勘查、绿色矿山标准和政策支持体系。建立健全高耗水行业节水增效政策机制。（国家发展改革委、工业和信息化部、自然资源部、生态环境部、水利部、商务部、市场监管总局等按职责分工负责）

（六）加强工业污染治理。全面推行污染物排放许可制度，强化工业企业污染防治法定责任。加快制定污染防治可行技术指南，按照稳定连贯、可控可达的原则制修订污染物排放标准，严格环境保护执法监督，实现工业污染源全面达标排放，鼓励达标企业实施深度治理。完善危险废物集中处置设施、场所作为环境保护公共设施的配套政策。建立健全责任清晰、程序合理、科学规范的生态环境突发事件预警和应急机制，建立生态环境突发事件后评估机制。健全工业污染环境损害司法鉴定工作制度，建立完善行政管理机关、行政执法机关与监察机关、司法机关的衔接配合机制，促进工业污染治理领域处罚信息和监测信息共享，充分发挥检察机关公益职能作用，形成工业污染治理多元化格局。（最高人民法院、最高人民检察院、公安部、司法部、生态环境部、工业和信息化部、国家发展改革委、财政部等按职责分工负责）

（七）促进能源清洁发展。建立完善与可再生能源规模化发展相适应的法规、政策，按照简化、普惠、稳定、渐变的原则，在规划统筹、并网消纳、价格机制等方面作出相应规定和政策调整，建

立健全可再生能源电力消纳保障机制。加大对分布式能源、智能电网、储能技术、多能互补的政策支持力度，研究制定氢能、海洋能等新能源发展的标准规范和支持政策。建立健全煤炭清洁开发利用政策机制，从全生命周期、全产业链条加快推进煤炭清洁开发利用。建立对能源开发生产、贸易运输、设备制造、转化利用等环节能耗、排放、成本全生命周期评价机制。（能源局、国家发展改革委、科技部、工业和信息化部、司法部、财政部、自然资源部、生态环境部、交通运输部、市场监管总局等按职责分工负责）

（七）推进农业绿色发展。以绿色生态为导向，创新农业绿色发展体制机制，开展农业绿色发展支撑体系建设，创新技术体系、健全标准体系、延伸产业体系、强化经营体系、完善政策体系，为农业绿色发展提供保障。大力推进科学施肥，建立有机肥替代化肥推广政策机制。实施化学农药减量替代计划，建立生物防治替代化学防治推广政策机制，支持研发推广农作物病虫害绿色防控技术产品。制定农用薄膜管理办法，建立全程监管体系，支持推广使用生物可降解农膜。加快制定农药包装废弃物回收处理管理办法。完善农作物秸秆综合利用制度，以县为单位整体推进秸秆全量化综合利用。以肥料化和能源化为主要利用方向，落实畜禽粪污资源化利用制度。完善落实水产养殖业绿色发展政策，依法加强养殖水域滩涂统一规划。建立饲料添加剂和兽药使用规范，健全病死畜禽无害化处理机制。稳步推进耕地轮作休耕制度试点。健全农业循环经济推广制度，建立农业绿色生产技术推广机制。落实农业绿色发展税收支

持政策。建立健全农业绿色发展相关标准,加快清理、废止与农业绿色发展不适应的标准和行业规范。(农业农村部、国家发展改革委、工业和信息化部、财政部、自然资源部、生态环境部、水利部、税务总局、市场监管总局等按职责分工负责)

(八)促进服务业绿色发展。在市政公用工程设施和城乡公共生活服务设施的规划、建设、运营、管理有关标准和规范制修订中,全面贯彻绿色发展理念,提升绿色化水平。完善绿色物流建设支持政策。加快建立健全快递、电子商务、外卖等领域绿色包装的法律、标准、政策体系,减少过度包装和一次性用品使用,鼓励使用可降解、可循环利用的包装材料、物流器具。健全再生资源分类回收利用等环节管理和技术规范。(住房城乡建设部、自然资源部、国家发展改革委、工业和信息化部、司法部、生态环境部、交通运输部、商务部、市场监管总局、铁路局、民航局、邮政局等按职责分工负责)

(九)扩大绿色产品消费。完善绿色产品认证与标识制度。建立健全固体废物综合利用产品质量标准体系。落实好支持节能、节水、环保、资源综合利用产业的税收优惠政策。积极推行绿色产品政府采购制度,结合实施产品品目清单管理,加大绿色产品相关标准在政府采购中的运用。国有企业率先执行企业绿色采购指南,建立健全绿色采购管理制度。建立完善节能家电、高效照明产品、节水器具、绿色建材等绿色产品和新能源汽车推广机制,有条件的地方对消费者购置节能型家电产品、节能新能源汽车、节水器具等给予适当支持。鼓励公交、环卫、出租、通勤、城市邮

政快递作业、城市物流等领域新增和更新车辆采用新能源和清洁能源汽车。(国家发展改革委、工业和信息化部、财政部、生态环境部、住房城乡建设部、交通运输部、商务部、国资委、税务总局、市场监管总局、铁路局、民航局、邮政局等按职责分工负责)

(十)推行绿色生活方式。完善居民用电、用水、用气阶梯价格政策。落实污水处理收费制度,将污水处理费标准调整至补偿污水处理和污泥处置设施运营成本并合理盈利水平。加快推行城乡居民生活垃圾分类和资源化利用制度。制定进一步加强塑料污染治理的政策措施。研究制定餐厨废弃物管理与资源化利用法规。推广绿色农房建设方法和技术,逐步建立健全使用绿色建材、建设绿色农房的农村住房建设机制。

(国家发展改革委、生态环境部、住房城乡建设部、财政部等按职责分工负责)

### 三、组织实施

根据党中央、国务院决策部署和改革需要,统筹推动绿色生产和消费领域法律法规的立改废释工作。各有关部门要按照职责分工,加快推进相关法律法规、标准、政策的制修订工作。各地区要根据本意见的要求,结合实际出台促进本地区绿色生产和消费的法规、标准、政策,鼓励先行先试,做好经验总结和推广。各级财政、税收、金融等部门要持续完善绿色生产和消费领域的支持政策。各级宣传部门要组织媒体通过多种渠道和方式,大力宣传推广绿色生产和消费理念,加大相关法律法规、政策措施宣传力度,凝聚社会共识,营造良好氛围。

附件:重点任务清单

市场监管总局 发展改革委  
 财政部 人力资源社会保障部  
 商务部 人民银行  
**《关于应对疫情影响 加大对个体工商户扶持力度的指导意见》**

附件

重点任务清单

重点任务	负责部门	
一、推行绿色设计	1.建立再生资源分拣质控和标识制度，推广资源再生产品和原料（2020年完成）	国家发展改革委、市场监管总局
	2.完善优先控制化学品名录（2020年完成）	生态环境部
	3.加强绿色标准体系建设，加快重点领域相关标准制修订工作（持续推进）	国家发展改革委、市场监管总局
二、强化工业清洁生产	4.出台在重点行业深入推进强制性清洁生产审核的政策措施（2020年完成）	生态环境部、国家发展改革委
	5.建立完善绿色基金、绿色矿山标准和政策支持体系（2021年完成）	自然资源部、市场监管总局
三、发展工业循环经济	6.建立健全高耗水行业节水增效政策机制（2022年完成）	工业和信息化部、国家发展改革委、水利部

- 10 -

重点任务	负责部门	
四、加强工业污染治理	7.加快制定污染防治可行技术指南（2020年完成）	生态环境部
	8.按照稳定总量、可控可达的原则制修订污染物排放标准（持续推进）	生态环境部
	9.完善危险废物集中处置设施、场所作为环境保护公共设施的配套政策（持续推进）	生态环境部
	10.健全工业污染损害赔偿司法鉴定工作制度（2020年完成）	司法部、最高人民法院、公安部、生态环境部
五、促进能源清洁发展	11.研究制定氢能、海洋能等新能源发展的标准规范和支持政策（2021年完成）	能源局、国家发展改革委、科技部、工业和信息化部、自然资源部、市场监管总局
	12.建立健全清洁开发利用政策机制（持续推进）	能源局、国家发展改革委
六、推进农业绿色发展	13.建立健全有机肥替代化肥推广政策机制（2020年完成）	农业农村部
	14.实施化学农药减量替代计划，建立生物防治替代化学防治推广政策机制（2020年完成）	农业农村部

- 11 -

重点任务	负责部门	
六、推进农业绿色发展	15.制定农用薄膜管理办法（2020年完成）	农业农村部、工业和信息化部、生态环境部、市场监管总局
	16.加快制定农药包装废弃物回收处理管理办法（2020年完成）	农业农村部、生态环境部
	17.落实畜禽粪污资源化利用制度（2020年完成）	农业农村部、国家发展改革委
	18.完善落实水产养殖业绿色发展政策（持续推进）	农业农村部、生态环境部、自然资源部、国家发展改革委、财政部
	19.建立农业绿色生产技术推广机制（持续推进）	农业农村部
七、促进服务业绿色发展	20.建立健全农业绿色发展相关标准（2022年完成）	农业农村部、市场监管总局
	21.加快建立健全快递、电子商务、外卖等领域绿色包装的法律、标准、政策体系（持续推进）	国家发展改革委、工业和信息化部、司法部、生态环境部、住房和城乡建设部、交通运输部、商务部、市场监管总局、邮政局

- 12 -

重点任务	负责部门	
八、扩大绿色产品消费	22.健全再生资源分类回收利用等环境管理和技术规范（2020年完成）	商务部、工业和信息化部、市场监管总局
	23.积极推行绿色产品政府采购制度（持续推进）	财政部、国家发展改革委、工业和信息化部、生态环境部、市场监管总局
	24.国有企业率先执行企业绿色采购指南（2020年完成）	国资委
九、推行绿色生活方式	25.完善实施居民用电、用水、用气阶梯价格政策（持续推进）	国家发展改革委
	26.制定进一步加强对塑料污染治理的政策措施（2020年完成）	国家发展改革委、生态环境部
	27.研究制定餐厨废弃物管理与资源化利用法规（2022年完成）	国家发展改革委

- 13 -

（文章来源：中华人民共和国国家发展和改革委员会）

国市监注〔2020〕38号

各省、自治区、直辖市人民政府，新疆生产建设兵团：

个体工商户在繁荣市场经济、扩大社会就业、方便群众生活、维护社会和谐稳定等方面发挥着重要作用。为认真贯彻落实习近平总书记关于统筹推进新冠肺炎疫情防控和经济社会发展工作的重要指示精神，按照党中央、国务院决策部署，帮助个体工商户应对疫情影响、尽快有序复工复产、稳定扩大就业，经国务院同意，现提出如下指导意见：

**一、帮助个体工商户尽快有序复工复产**

（一）分类有序推动复工复产。各地要严格落实分区分级精准复工复产要求，分业态分形式有序推动个体工商户复工复产。对于实体批发零售类、餐饮类、居民服务类、交通运输类等涉及群众基本生活保障行业的个体工商户，要结合本地疫情防控实际，有序解除复工复产禁止性规定。涉及人员聚集的休闲娱乐、教育培训等行业，应结合实际，适时明确复工复产时间。符合各地复工

复产规定的个体工商户，无需批准即可依法依规开展经营活动。

(二) 保障用工和物流需求。各地要认真落实国务院应对新型冠状病毒感染肺炎疫情联防联控机制印发的《企事业单位复工复产疫情防控措施指南》，保证符合复工复产防疫安全标准规定的人员及时上岗。要采取措施，尽快完善灵活就业政策，促进快递等行业尽快复工复产，稳定快递末端网点，保障物流畅通。要发挥电子商务类平台企业作用，为线上线下个体工商户特别是生鲜类经营者提供供需对接信息资源服务。

## 二、降低个体工商户经营成本

(三) 加大资金支持力度。各地要加强与金融机构的对接，对受疫情影响严重、到期还款困难以及暂时失去收入来源的个体工商户，灵活调整还款安排，合理延长贷款期限，不得盲目抽贷、断贷、压贷。引导金融机构增加 3000 亿元低息贷款，定向支持个体工商户。

(四) 减免社保费用。有雇工的个体工商户以单位方式参加企业职工养老保险、失业保险、工伤保险的，参照《人力资源社会保障部 财政部 税务总局关于阶段性减免企业社会保险费的通知》(人社部发〔2020〕11 号)中的企业办法享受单位缴费减免和缓缴政策。个体工商户以个人身份自愿参加企业职工基本养老保险或居民养老保险的，可在年内按规定自主选择缴费基数(档次)和

缴费时间。对受疫情影响无法按时办理参保登记的个体工商户，允许其在疫情结束后补办登记，不影响参保人员待遇。

(五) 实行税费减免。在继续执行公共交通运输服务、生活服务以及为居民提供必需生活物资快递收派服务收入免征增值税政策的同时，自 2020 年 3 月 1 日至 5 月 31 日，免征湖北省境内增值税小规模纳税人(含个体工商户和小微企业，下同)增值税，其他地区小规模纳税人征收率由 3% 降为 1%。对疫情期间为个体工商户减免租金的大型商务楼宇、商场、市场和产业园区等出租方，当年缴纳房产税、城镇土地使用税确有困难的，可申请困难减免。政府机关所属事业单位、国有企业法人性质的产品质量检验检测机构、认证认可机构，减免个体工商户疫情期间的相关检验检测和认证认可费用。

(六) 减免个体工商户房租。对承租行政事业单位房屋资产、政府创办创业园、孵化园、商品交易市场、创业基地和国有企业出租的经营用房的个体工商户，鼓励各地结合实际情况进行租金减免。承租其他经营用房或摊位的，各地可以结合实际出台相关优惠、奖励和补贴政策，鼓励业主为租户减免租金。

## 三、方便个体工商户进入市场

(七) 为个体工商户提供便捷高效的服务。全面推广个体工商户全程网上办理登记服务，简化登记流程。对于从

事餐饮、零售等行业的个体工商户，要做好营业执照登记与许可审批的衔接，帮助经营者尽快开展经营活动。个体工商户可将年报时间延长至2020年年底前。

(八)进一步释放经营场所资源。各地要统筹考虑城乡综合管理需要和个体工商户创业就业的现实需求，尽快建立完善个体工商户经营场所负面清单管理制度，及时向社会公布本地区禁止登记的场所区域和限制性条件清单。

(九)依法对个体经营者豁免登记。对销售农副产品、日常生活用品或者个人利用自己的技能从事依法无须取得许可的便民劳务活动的个体经营者，特别是在疫情期间从事群众基本生活保障的零售业个体经营者，各地要进一步拓宽其活动的场所和时间，依法予以豁免登记。

#### 四、加大对个体工商户的服务力度

(十)保障个体工商户电气供应。2020年上半年，对受疫情影响无力足额缴纳电、气费用的个体工商户，实行“欠费不停供”措施。商贸流通、餐饮食品、旅游住宿、交通运输等行业个体工商户用电、用气价格按照相关部门出台的阶段性降低用电、用气成本的政策执行。

(十一)发挥工商联以及个体劳动者协会等社团组织作用。充分发挥工商联以及个体劳动者协会等各类社团组织的桥梁纽带作用，通过开展维权保障、宣传教育、培训学习、经贸交流、困难

帮扶、公益活动等举措为个体工商户提供服务、排忧解难。

(十二)鼓励互联网平台发挥作用。鼓励互联网平台对个体工商户放宽入驻条件、降低平台服务费、支持线上经营。帮助个体工商户运用移动支付、应用软件等服务，拓展运营新模式。发挥平台机构信用信息优势作用，联合互联网银行、中小银行，帮助个体工商户拓展融资渠道，提供定期免息或低息贷款。地方政府可对帮扶效果好的电子商务类平台企业予以财政资金支持。

市场监管总局 发展改革委 财政部  
人力资源社会保障部 商务部 人民银行  
2020年2月28日

(文章来源：中华人民共和国中央人民政府网)

## 工业和信息化部办公厅 民政部办公厅《关于开展志愿服务促进中小企业发展的指导意见》

工信厅联企业〔2020〕12号

各省、自治区、直辖市及计划单列市、新疆生产建设兵团中小企业主管部门、民政部门：

为深入贯彻习近平总书记关于统筹推进新冠肺炎疫情防控和经济社会发展的重要讲话精神，按照党中央、国务院关于支持复工复产和推动中小企业健康

发展的决策部署，充分调动社会力量服务中小企业，现就开展志愿服务促进中小企业发展，提出如下意见。

### 一、总体要求

统筹推进新冠肺炎疫情防控和社会经济发展工作，立足当前，着眼长远，充分发挥社会力量作用，按照自愿、无偿、平等、诚信、合法的原则，构建一支熟政策、精法律、懂技术、会管理、肯奉献、乐助企的高水平专家志愿服务队伍，为中小企业无偿提供政策、法律、金融、管理、技术、创新创业等方面的咨询和个性化解决方案，推动中小企业加快复工复产和转型升级，实现高质量发展。

### 二、工作方法步骤

(一) 依托专门机构开展工作。结合本地区实际，指定中小企业公共服务机构（以下简称专门服务机构）负责组织和管理工作。专门服务机构主要承担志愿者的遴选、培训、管理与考评，组织、指导开展促进中小企业发展的各类志愿服务活动，推动中小企业对接各类公共服务资源，并接受中小企业主管部门的指导、监督与考核。

(二) 建立专家志愿服务团。专门服务机构可在中小企业公共服务平台网络和全国志愿服务信息系统发布中小企业志愿服务项目，通过公开招募、定向邀请等方式招募志愿者，招募范围涵盖政策专家、行业发展专家、科技创新专家、法律专家、优秀企业家、企业高管、

园区高级管理人员、高校及科研院所学者等，包括在职和退休人员。专门服务机构应向受聘志愿者发放聘书，并与受聘志愿者签订服务协议，明确服务形式、服务时间等内容，受聘志愿者按照服务协议参加专门服务机构组织的志愿服务活动，逐步形成规模稳定、人员相对固定的专家队伍。

(三) 认定志愿服务工作站。在中小企业园区、特色产业集群、小微企业创新创业基地等遴选一批具有场地、人员、服务条件的载体，认定为“志愿服务工作站”。“志愿服务工作站”应安排专人对接志愿服务工作，定期搜集中小企业志愿服务需求，组织开展志愿服务活动，并为志愿服务提供服务场地、设备等软硬件支持。

(四) 探索创新服务模式。支持专门服务机构充分利用互联网、大数据、云计算、人工智能等新一代信息技术，结合志愿服务团专家特点及当地中小企业发展实际，大胆探索服务方式和方法，积极对接各类社会服务资源，逐步形成特色鲜明、规范高效的服务模式。鼓励专门服务机构对服务范围、服务方式、服务特点等进行系统梳理，编制体系规范、内容全面的服务手册、服务清单、服务指南等，提升志愿服务的效率与水平。鼓励支持具有专业资源的志愿服务组织主动协助专门服务机构开展促进中小企业发展的志愿服务。

### 三、服务内容和方式

(一) 帮助企业应对疫情复工复产。

及时向中小企业宣传党中央、国务院关于复工复产的方针政策，特别是习近平总书记关于统筹抓好疫情防控和经济社会发展的指示精神。对受新冠肺炎疫情、自然灾害等重大突发事件影响的中小企业，重点提供应急管理、复工复产、政策对接等方面的指导与帮助；鼓励专门服务机构结合企业当前疫情防控和复工复产需求，探索形成重大突发事件应对机制，及时提供协调指导和专业化服务，稳定中小企业发展信心。

（二）突出重点开展精准服务。对不同群体、不同行业的中小企业提供差异化服务和个性化解决方案。深入了解大学毕业生、退役军人、女性、残疾人等重点创业群体的实际需求，建立重点群体专项服务模块，提供“一对一”个性化、可跟踪服务。跟踪重点行业发展态势，及时了解重点行业企业面临的难题，加强对“专精特新”中小企业的服务。

（三）开展志愿者线上服务。结合各地实际建立“中小企业线上志愿服务中心”，由志愿专家通过开设微视频课程等方式，针对创办企业、融资、市场开拓等共性问题进行专题辅导，为企业提供一站式、综合性学习平台；开辟专家在线“义诊专栏”，提供专家清单、服务菜单等信息，由企业自主选择意向专家，“一对一”在线服务，为中小企业提供个性化、互动性的诊断服务；利用视频会议软件定期组织召开志愿者和企业家视频会议，及时研讨中小企业发

展面临的共性问题，解疑释惑，服务企业发展。

（四）开展志愿者线下服务。结合各地实际组织线下特色活动，构建企业与志愿专家“面对面”交流咨询渠道。组织技术志愿专家为中小企业技术改造与创新、科技成果转化提供“一对一”的顾问、咨询与指导服务；在各“志愿服务工作站”定点举办沙龙讲座、商业研讨等线下活动，由志愿专家现场答疑解惑、提供协助方案，为企业集中解决关切的问题；定期组织范围较大的分主题、分行业志愿服务专场活动，组织相关领域志愿专家开展辅导和咨询服务，扩大志愿服务覆盖面，提升社会影响力。

#### 四、组织保障措施

（一）加强协调指导。各地中小企业主管部门要会同民政部门按照《志愿服务条例》及相关政策要求，加强中小企业志愿服务的统筹指导和规范管理，建立健全中小企业志愿服务工作机制，引导专门服务机构完善志愿者招募、注册、培训、管理、考核、激励等制度，研究制订服务标准，加强专家志愿服务团的组织管理，确保正确发展方向；加强对服务效果的跟踪监测，切实掌握志愿服务活动的开展情况，及时查处以中小企业志愿服务名义进行营利性活动的行为；指导专门服务机构加强过程管理，为志愿者提供必要防护物品，做好志愿者人身安全保险工作，切实维护志愿者合法权益，依法做好志愿服务记录并出具志愿服务证明。

## 行业资讯

### Industry News

## 商务部、财政部再发声，强化二手车利好政策！



4月9日下午，国务院联防联控机制在京召开新闻发布会，介绍应对疫情影响稳定和扩大汽车消费工作情况，国家发展改革委、财政部、生态环境部和商务部有关司局负责人回答了媒体提问。

针对国务院常务会议提出的对二手车经销企业销售旧车从5月1日至2023年底减按销售额0.5%征收增值税，商务部消费促进司负责人王斌表示，这对二手车行业的发展具有里程碑的意义，有助于推动二手车企业规模化、专业化、品牌化发展，有助于加快市场释放二手车消费潜力，为新车消费创造更大的市场空间。

王斌表示，下一步将加快修订《二手车流通管理办法》，会同相关部门开展几个方面工作：

- 1、进一步推动落实取消二手车限迁政策，促进二手车自由流通；
- 2、落实好二手车经销增值税优惠政

(二) 强化政策扶持。各地根据实际发展情况，制定促进中小企业志愿服务发展的政策和措施，合理安排志愿服务所需资金；按照政府采购相关要求，通过购买服务等方式，支持志愿服务运营管理，并对专门服务机构开展中小企业志愿服务的方式、频次等方面提出要求，定期实施考核；鼓励专门服务机构通过承接公共服务项目、接受社会捐赠等多种途径，补充志愿服务运营资金。

(三) 推动交流宣传。及时总结中小企业志愿服务的成功经验，加强工作交流，提升志愿服务能力与水平，培育志愿服务品牌，加强对本地区中小企业志愿服务的宣传与报道，形成有利于中小企业志愿服务快速发展的舆论氛围。

中小企业志愿服务是一项全新的工作，也是当前帮助中小企业应对疫情复工复产的一项有力举措。各地要结合本地实际抓紧研究部署，明确目标、任务和保障措施，逐步形成一套健全完善的志愿服务体系、一种规范成熟的志愿服务模式、一支相对稳定的志愿服务队伍，为广大中小企业提供公益性、规范高效的志愿服务。

工业和信息化部办公厅

民政部办公厅

2020年3月27日

(文章来源：中华人民共和国中央人民政府网)



策，促进行业规范健康发展；

3、扩大二手车出口业务，拓展市场发展空间；

4、便利车辆异地交易登记，进一步繁荣二手车市场。

在较早前的3月28日，国务院联防联控机制在介绍恢复商品流通和商业秩序工作情况时，王斌曾表示，疫情在短期内也对汽车消费产生了较大的影响，1-2月，在社零总额中汽车销售下降了37%，促进汽车消费需要从汽车全生命周期着眼，要在生产、流通、消费三端发力。稳定和扩大汽车消费，促进消费升级，有利于加快形成强大国内市场。

在随后3月31日的国务院常务会议上，为促进汽车消费，会议确定：

1、将新能源汽车购置补贴和免征购置税政策延长2年；

2、中央财政采取以奖代补，支持京津冀等重点地区淘汰国三及以下排放标准柴油货车；

3、对二手车经销企业销售旧车，从5月1日至2023年底减按销售额0.5%征收增值税。

在今天的发布会上，财政部经济建设司司长孙光奇还介绍，二手车行业针对的是众多个人客户，同时也很难取得增值税专用发票进行抵扣。针对这一现实问题，为减轻行业税收负担，此前对二手车经销企业销售二手车，已经出台了增值税的简易征收政策。

考虑到二手车可满足不同层次的消费需求，消费市场也蕴含着巨大的潜力，为拉动汽车消费，推动汽车产业转型升级，进一步加大政策支持力度。在减轻负担的同时，也要简化操作。按照二手车减税政策，二手车经销企业的税收降幅可达到75%。

生态环境部大气司副司长吴险峰在今天的会上表示，考虑在全国尚未实施国VI排放标准的地区，适当延长汽车生产企业的过渡期、适当延长国V库存车的销售期。

（文章来源：SG Auto SG Auto 汽车经营与服务）



## 生态环境部：尚未实行国六排放标准的地区考虑适当延后



新华网北京4月9日电 今日，生态环境部大气司副司长吴险峰在国务院联防联控机制召开的新闻发布会上表示，受到疫情影响，生态环境部考虑，在全国尚未实施国六标准的地区适当延后实施。

当日，国务院联防联控机制就稳定和扩大汽车消费工作情况举行新闻发布会，请国家发展改革委、财政部、生态环境部和商务部有关司局负责人回答媒体提问。会上，吴险峰透露，目前，北京、上海等16个省市已提前实行国六排放标准，生态环境部正在考虑在全国尚未实施国六排放标准的地区适当延后实施。具体来讲，适当延长汽车生产企业过渡期，延长国五库存车的销售期。吴险峰表示，政策意见出来后，将第一时间向社会公布。

（文章来源：新华网）

## 商务部：全国淘汰黄标车和老旧车 2000 多万辆



国务院联防联控机制今日举行新闻发布会，商务部消费促进司负责人王斌表示，2019年全国回收报废车辆229.5万辆，同比增长15.3%。

党的十八大以来，全国累计淘汰黄标车和老旧车2000多万辆，带动新车消费3.5万亿元。王斌介绍，按照目前我国汽车保有量和国际汽车报废水平测算，未来我国汽车报废更新规模巨大。

报废汽车回收是汽车流通的最终环节和末端“出口”，畅通汽车报废回收渠道，对置换新车消费空间，加强环境保护和资源循环利用，保障道路交通安全具有重要意义。

商务部会同有关部门通过放开回收拆解企业的总量控制，放开报废机动车再制造、再利用，以及放开报废金属回收价格等措施推进报废机动车回收拆解。为推动新能源汽车的报废回收管理，商务部还在北京、山西等17个地区开展新能源车动力蓄电池回收利用试点工作，明确回收利用行为规范和拆解要求，指导企业安全、环保拆解。

（文章来源：中国网 全国报废车）

## 直播卖车那么热闹，二手车的线上运营要怎么做？

自疫情发生以来的这一个多月中，二手车行业线下实体经营几乎处于停滞状态，与线下交易直接关联的各大互联网平台也是裁员降薪消息频频。与此同时以直播为代表的线上营销却热闹非凡，甚至很多经销商宣称最近的成交大部分都是通过线上渠道实现。

不管后续如何变化，2020年对于行业从业企业而言，如何做好线上营销已经是无法绕开的话题了。



不知道大家有没有注意到一个很有趣的现象：今天我们讨论的二手车线上营销并非几年前我们所熟知的线上模式，两者之间几乎发生了颠覆式的变化。然而今天我们所推崇的网红经济、抖音卖车似乎更加符合二手车个性化的行业基因，也是最近大家玩得不亦乐乎、风生水起的原因所在。

不管我们听过多少线上运营的课程，这个年轻的职业一直处于快速的变化中，经验可以分享不能固守。一线的

商家对于目标群体的感受是最为直接和准确的，因而线上运营的升级关键仍在于我们自身的思考和实践。

外在营销手段的变化其本质还是受线上交易的逻辑改变影响，对于接下来二手车线上运营如何做，归根结底需要从客群习惯的变化去探讨。



### 线上流量的迭代

提到线上运营就无法绕过一个重要的概念——流量，可以说流量是线上运营的基础。做生意无非是做好客流、物流、现金流的管理，零售模式线下开店选址我们第一步会考虑目标位置热不热闹、单位时间内会有多少客户经过等，同样线上运营最为重要的就是做好流量的分析和管理的。

2003年非典之后电商平台迅速崛起，大量的线下需求转向线上，快速成就了电商平台的辉煌。第一代互联网创业者们在这一时期看到了巨大的流量红利，于是纷纷加入，2012年前后二手车创业者开始进入互联网产业，在之后的七八年线上运营仍一直处于快速的迭代变化之中：

阶段	流量特点	客群诉求	流量运营 典型模式	行业线上玩家
-2015前	平台	获取信息	SEM	头部二手车电商平台
2016-2017	社群	参与感	社群运营	中大型品牌商家
2018年后	粉丝	个性价值	直播	绝大部分经销商

2015年之前，由于第一波流量红利仍旧存在，流量成本处于一个相对比较合理的水平，但随着竞争的加剧，一夜暴富神话的刺激，导致所有的人都不顾商业逻辑地加入了哄抬线上流量价格的过程中，最终不可思议的结果是如此低频消费的一个产业每个点击的成本竟然抬高至10元之上，这个结果除了成就各个流量平台外自身的巨额亏损也成为了必然。

2016年之后，行业线上平台几乎一地鸡毛，存活下来的各个模式在流量的投放上慎之又慎，以微信为代表的社群运营模式迅速普及，专业的线上运营人员也在这个时期快速成长，使线上运营逐步精细化、专业化，并成为各线上平台中协同多岗位的重要职位。

2018年之后，流量的逻辑似乎又发生了新的改变，出现了公域流量快速向私域流量变化的趋势，其重要的特色就是网红经济的出现。各个超级传播者掌握了大量的流量，甚至一个人就可以超过一家几十上百人的平台。“饭圈经济”的很多现象是我们很难理解但又不得不承认的。

### 线上流量的升级特点

在被新玩家称为“传统电商”的人看来，与之前的线上运营相比改变来自

于一下几个方面：

**去中心化：**追求个性化促进了流量的分散趋势，成熟和细分的环境和技术使每个节点都有可能成为流量中心；

**平民化：**便宜、低门槛、方便的工具快速打通了线上线下的壁垒，“免费才是最贵的”再次被创业者推崇；

**利他性：**分工更加精细，一个作品的呈现可能是N个人共同努力的成果，合作共赢比任何时候重要，“利他才能利己”真正体现价值；

**精准性：**大数据挖掘到了人性中最真实的东西，比如非常可怕的是快手抖音在鼓吹利用我们碎片时间的同时已占据了我们的整块的时间。原先我们需要不断试错才能得到的答案在现在可能非常简单就能获得。

总体上看这种变化肯定是好事，因为我们可以更便宜更简单更快捷地完成线上运营过程。对于普通的行业从业企业来说，二手车因其突出的个体商品特征更加适合于做一些“小而美”的事情。



### 二手车线上运营的思考逻辑

#### ◇ 目标客群的心理需求

线上运营的所有设计首要考虑的肯定是目标客户的需求，当然这种需求不是直接上来就是买车这么简单，跟车相关的通道太多了，营运的价值更多需要挖掘客群的深层次需求。

线上客群的动机——求名、求实、求新、求利、求同

求名：虚拟世界使普通人也能获得足够的荣誉感和受人追捧的感受；不必过于放大这种需求，很多时候就是非常小的一些成就感。比如猜中某一款二手车的成交价格；

求实：带来看得到的实际价值或者便捷性，比如各类查询工具就属于此类；

求新：以新鲜感驱动，比如拍车尾照片认车型软件就让很多小白准车主非常新奇并经常可以实现二次传播；

求利：好处当然是必要的而且是最为直接的，但好处也未必都是简单的金钱方式，最常见的可能是以流量互换来挖掘价值；

求同：有些莫名其妙的网红，看起来就是身边的普通人，玩的内容也是每天大家都能遇到的事情，但就是这样还有非常多的点击和围观，究其原因大概在于迎合了宅经济下普通网民的心理，就想看着与自己一样的人的状态。在买车这件事情上可能表现得更加明显，毕竟对于个体家庭来说汽车是个大件，大部分人会非常关注其他用户的体验和评论。

#### ◇ 线上运营的方法改进

1、内容运营：有人说C端运营其本质就是内容的运营。线上营销不管采用哪种方式都需要围绕目标客群的心理诉求设计内容，哪怕看起来很假很不精致，只要潜客认可了就是最好的。二手车由于每个商品都是独立的，太好讲故事了，千万不能把这个先天的优势资源浪费掉。

2、活动运营：对于现有的受众来说活动的参与感非常重要，在活动设计时我们往往容易犯两个错误：一销售目的太突出，二完全从自身角度考虑。所以在活动运营中必须注重客户视角，始终关注他们的感受，并使之参与全过程。

3、品牌运营：顾客在可选择的余地极大时很少会考虑与其自身需求不太相关的东西。对于二手车消费者而言，他一般最关注的不会是你的行业排名而会更多关注在商品本身上，你把金光闪闪的铭牌一一展示给他看未必会比商品的详细展示更有效。因此二手车经销商的品牌运营需要始终围绕商品定位及延伸价值的开发来进行。

#### 普通经销商线上运营

缺乏流量的精准投放和极强的线索转化能力已经不再是制约普通二手车经销商们转向线上运营的因素，因为从推广和转化的逻辑不一样了。2020年的这一场疫情也许会成为二手车营销模式转型的撬动点。

基于普通行业经销企业的特点，我们需要考虑几点：

1、引流重质不重量：流量的免费和低成本尽管使中小企业转向线上成为可能，但必须减少无效劳动，毕竟人力成本在总成本结构中的占比会越来越大，目标群体的个性化、精准性挖掘始终是关键，因为我们只能吃一碗饭，不能也不需要去考虑一锅饭怎么做。

2、传播追求裂变性：传播的最好方式是有成千上万人不遗余力地帮你一起在吆喝，在粉丝经济时代这种现象变得十分普遍。当然我们很小有可能去自己成为网红或培养一个网红，但可以在传播内容的设计、传播路径的选择上不断尝试让别人站台的方式。

3、转化链条轻量化：从集客到成交转化可以细分成很多节点，比如有效、意向、邀约、到店、签约等等，但中小规模的经销商一定不能照搬大交易平台的套路，不经济也不高效。成交是最终的目的，单从个体成交上看，线下主体已经积累了丰富的经验，是一般做线上转化的平台望尘莫及的。另外千万别死抠各种转化率，因为条件不一样目标不一样，没有太大的意义。

4、客户价值长期性：我们都知道二手车交易的低频性，线上模式其实不太适合太低频并大额的商品交易。但这个时代的流量细分使二手车线上运营成为现实，个性化和粉丝经济使汽车本身品

牌之外的长期认同成为可能。叠加在汽车本身实用功能之外的各种附加价值对于客户的吸引力正在逐步加大。打造汽车私域流量的时代已经到来了。

疫情只是一个偶然事件，无论怎么变化行业的发展趋势不会有逆转的可能。只要自身准备充足应对准确，管他黑天鹅灰犀牛，在这个万亿级的行业空间里找到自身的一席之地总不至于很难。

（文章来源：二手车老兵 桔子汽贸）

## 二手车市场前线视角 | 抓住机会 做好准备 迎接行业复苏

危机，催生变化，变化蕴含机会，是否拥有正确辨识机会的能力，从根本上决定了是否能抓住成长的机会，并活得更好。面对机会，在实践方面，车商需要在危机中抓住机会实现自我变革，全力提升核心竞争力，而核心竞争力，就是拥有稳定的车源和健康的资金链。

近期，二手车行业受到众多关注，毕竟这个严重依赖线下交易的传统行业，在这次疫情里受到了很大的影响。并非线上无法进行交易，而是在于，汽车这样的大宗商品，还需要一系列的线下工作来配合才能完成，买卖双方需要线下验车，办理过户、迁出等手续。疫

情期间，绝大部分二手车商只能在线上发布车源信息，储备意向客户，等全面复工后才能正式开展工作。

在过去一周，优车库与来自上海、南京、江苏、福建、广东、辽宁、内蒙古、山东、山西、陕西、甘肃、湖南等地二手车加盟商进行访谈，从疫情期间的真实经营情况、变革与探索、行情判断等方面进行深入沟通，只为展示这些普通二手车人对行业态势的真实看法。

**【疫情压制消费 卖车难收车更难】**

从交易量上看，2月份交易绝对数值远低于往年同期，主要受疫情影响，人们无法出门，或较少出门，到店客流量非常小。上海靖豪二手车表示：“疫情期间交易量直线下滑，与往年同期相比区别很大，我感觉人们不出门了，毕竟疫情直接影响消费者的收入。原计划卖车的，也选择暂时不卖。”

根据中国汽车流通协会的统计数据 displays, 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%。

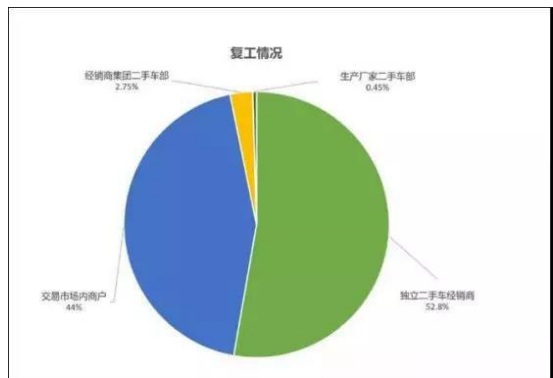
佛山乐佰兴万达精品名车张握森：“疫情期间很多车管所都限号，每天只办个几单或者几十单，严重影响到了过户和提车，尤其是分期。”

车商歇业、没人收车、无人卖车、车管所放假、办不了手续、过不了户……导致整个二手车行业都停顿了。

人们无法出门，不愿意去人多的地

方，客流量也断崖式下跌，经销商复工率、车务手续办理接待量等双双下滑。

**【持币待购现象普遍 锁定疫后增长趋势】**



从2月底开始，得益于疫情被逐步控制，各地进入复工潮，销量已开始逐步上升。据中汽协调查显示，截至3月9日，二手车市场复工率已达9成，而到店客流量平均达50.7%，市场已开始明显回暖。

根据复工后这段时间的经营来看，什么样的车型销量比较高呢？

从品牌上看，南方地区销量较大的倾向于日系家用车，北方地区依然是大众系列的，比如朗逸这类家用代步车。

从目的类型看，代步车更容易完成交易。山东临沂骏达相国龙：“这段时间，客户的需求基本上就是买辆车，以代步车为主，能保护家人健康，还省油。”

从车价上看，中低价位依然是走量的主力。内蒙古包头鑫子二手车：“现在主要交易的车型，从车价上看，比较两极化，五六万的和大几十万的。家用代步车价格低，多数家庭都能承受，而

购买高价位车的，由于资金充裕反而不太影响。”

增长的趋势大概率已锁定，暂时的低谷，是为更高跃起，沈阳泮润达于远洋认为：“刚需的客户依然会买车，但是对于一些可换可不换车的客户来说，持币待购的现象比较多，但四五月份应该会有个小爆发。”

【明晰行业发展大势 洞察危机中的机会】

我们需要清晰认知到，行业大势没问题，未来的总体走向是持续向上的。即便很多商家今年的日子不太好过，还面临着洗牌，但这都是行业向前发展的必要变革，大浪淘沙、产业链重组等。这种基本面的认知，是非常重要的。

在疫情中，产业链的各环节有着新的表现，商家需要用新的思考维度来看待异于平常的事，在经营中探索、发现。疫情虽然延缓了整个市场运营的脚步，但商家似乎也获得了思考如果进一步发展的契机。

客流少反而意向更高。沈阳泮润达于远洋：“受疫情期间的影 响，到店看车的客户少了很多，但目的性很强，转化率高很多。也就是说意向客户的纯度比平时要高一些，成交也会变得更加高效。”

“虽然消费者短期内购买力下降了，但是购买意愿却增强了，所以我们需要做好包括车源在内的准备，迎接即

将到来的小爆发。”

大客流后延并集中出现，长沙云富百罗先生：“现在无法出来购买的，也会集中在疫后出手。”



汽车金融业务是发展的好时机。沈阳泮润达于远洋：“近期买车的大部分付款方式都选择贷款，这与近期消费者的收入下降，以及今年金融机构的政策扶持力度的增强有关。这段时间可能是个大力发展汽车金融业务的好时机，部分经销商的金融渗透率在60%左右，成交率40%，非常高。金融的利率不是重点，便利性和时效性更被看重。”

程序化让门店形象进一步提升。南京百诚百董事长黄武：“我们刚复工的时候摸不着头脑，怎么去收车，怎么去卖车，我告诉同事，要放好心态，配合好、控制好疫情方面的每项工作，逐步进入正常状态。在我们南京，百诚百有三家店面，在我们总店展厅刚复工的时候，同事工作量增加了，到店后每天要测量体温三次，场地消毒两次，客户进店也都要测量体温并登记后才能进店。突然感觉我们这个行业，我们这个店，在形象上提升太多了。”



【提升核心竞争力一定要围绕车源稳定和资金链健康】

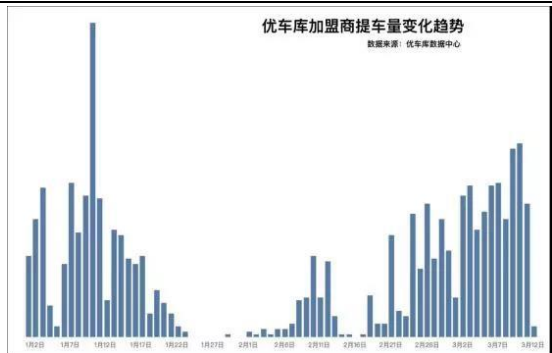
现在,车源的稳定性变得更加重要,浙江优欣汽车李展证实:“小爆发不远了,备货是否充足是就大家的起跑线。现在很多同行手里都没什么车,只有车源稳定、资金链健康的商家,才有可能活下去,在疫后成长得更好。”

佛山乐佰兴万达精品名车张握森:“加盟商3成提车,优车库为我们解决了资金链的问题。另外,优车库的车型越来越丰富,数量上也比较稳定,解决了我收车的问题。”

山西优宝精品车行郭进强:“我认识的一些同行,不愿意去太远的地方收车,但是当地的车源也有限,同行竞争也比较严重。而我自己对车源不太担心,优车库有稳定供车,而且在车辆消毒和检测方面都符合标准。”

疫情下的二手车市场,车辆销售周期拉长,无论是消费者还是商家,资金都相对比较紧张。优车库独有的“加盟商3成提车,45天可退换,优好车App下单,全国物流到店”的模式,解决了车源供应和资金链紧张问题,以及外出收车的健康风险问题,这一点也得到了加盟商的一致认可。

【数据显示车商提车量与节前持平终端市场需求回升】



从优车库的部分数据来看,市场已提前复苏,市场稳步增长,中低价位提车量与节前持平。

近期加盟商提车量,从2月10日开始,提车量在稳步增长,已与春节前基本持平,证明市场的需求在回升。一方面说明,整个市场已提前复苏,车商对整个行业都充满了信心。另一方面,也说明优车库的这种加盟合作模式,正面解决了加盟车商在这期间的车源问题、资金问题。

能解决客户的问题,就是优车库最大的价值。优车库推出在线看车平台优好车App,车商不用全国跑,在线就能查到海量车源,在线下单,物流到店,既解决了疫情下车商收车的健康风险问题,也解决了收车难的问题。

此次受访的车商分布在全国多个省市,从沿海到内地,从一线大都会到内地小城,从批发商到零售商,从连锁经营集团到独门小店,力求真实反映市场的基本面。



根据中国汽车流通协会预测，随着疫情得到有效控制，3月份各市场车商逐渐全面复工，同时2月份挤压的消费需求会集中得以释放。

无论行情如何变化，车源的稳定、资金链的健康，才是车商心中的定海神针！优车库用通过自有的供应链体系，持续为加盟车商提供车源、资金方案、交易服务，为加盟车商的进一步发展保驾护航！

这两年二手车行业发展太快了，有时，停下脚步想一想，再出发，从骨子里变革自己，或许会走得更远！

（文章来源：二手车加）

## 汽车消费再迎利好：新能源车税收优惠延长，二手车增值税减免过半！

汽车电子传媒获悉《新闻联播》报道，国务院总理李克强3月31日主持召开国务院常务会议，确定再提前下达一批地方政府专项债额度，带动扩大有效投资；部署强化对中小微企业的金融支持；要求加大对困难群体相关补助政策

力度。

新能源汽车购置补贴和免征购置税政策延长2年，从5月1日至2023年底减按销售额0.5%征收增值税。



乘用车方面主要涉及新能源汽车和二手车，前者延长了税收优惠政策，后者则启动了业内呼吁多年的增值税改革。

汽车消费再次迎来利好。3月31日举行的国务院常务会议确定，为促进汽车消费，将在新能源汽车购置、货车以旧换新、二手车销售三个方面进行政策支持及财政奖励。

具体而言，在新能源汽车方面，将购置补贴和免征购置税政策延长2年，在货车以旧换新方面，中央财政将采取以奖代补，支持京津冀等重点地区淘汰国三及以下排放标准柴油货车，在二手车方面，对经销企业销售旧车，从5月1日至2023年底减按销售额0.5%征收增值税。

其中，乘用车方面主要涉及新能源汽车和二手车，前者延长了税收优惠政策，后者则启动了业内呼吁多年的增值税改革。

免征购置税是新能源汽车一直以来

的优惠政策之一，在很大程度上促进了新能源汽车在国内市场的发展。与逐年退坡的补贴不同，此前政策层面并未明确新能源汽车购置税免征会实施到什么时候，但根据财政部税务总局去年6月底发布的车辆购置税优惠政策公告，对购置新能源汽车免征车辆购置税的时间节点是“自2018年1月1日至2020年12月31日”。



此次新能源汽车购置税免征延长2年时间，将进一步促进新能源汽车消费。汽车购置税占车辆费用的10%，这一部分税收优惠将进一步提升新能源汽车的价格优势，也为尚未实现盈利的新能源汽车产业争取了更长的成长空间。

二手车增值税改革则是行业一直呼吁的方向。按照相关政策规定，单位和个体工商户销售自己使用过的二手车，应按实际交易价格的2%缴纳增值税，其他个人销售自己使用过的二手车，免征增值税，但经营性使用的应按规定缴纳增值税。

二手车行业实施2%的增值税已有接近二十年。据介绍，现行的二手车增值税政策由2002年制定，对二手车进行4%减半征收，一直执行到现在。

早在十年前，中国汽车流通协会就曾向相关部委建议“二手车增值税再减半至1%”，彼时汽车燃油税、购置税政策调整，作为又一汽车交易和消费税种，二手车增值税调整的呼声很高。

流通协会副秘书长罗磊当时对媒体表示，二手车增值税是一种流转税，一般不会完全减免，但他们建议尽量减少，以刺激二手车市场。他还表示，协会进行了一些测算，对于旧车经营公司来说，增值税为2%，绝大部分利润都缴税了，如果减至1%，将会为他们提供更大的发展空间。

流通协会多年来一直持续呼吁为二手车行业降低税费。此次国务院会议确定，二手车增值税减按销售额0.5%，比流通协会之前建议的水平还要低，有望促进二手车消费的增长。



在商用车方面，国务院重点支持了京津冀等重点地区淘汰国三及以下排放标准柴油货车。

作为“打赢蓝天保卫战”的攻坚年，2020年会是国三及以下排放标准的柴油货车加速淘汰的关键一年。实际上，为了加快国三车型淘汰进程，不少省市此前已经下发了国三淘汰补贴政策，同

时也通过限行、停止年检等方式控制国三车型运营。

早在 2018 年,交通运输部便在例行新闻发布会上表明,在蓝天保卫战行动当中,交通部将加强车辆结构升级部署,到 2020 年底,京津冀及周边地区、汾渭平原将淘汰国三及以下排放标准营运中型和重型柴油货车 100 万辆以上。

(文章来源:稀饭杨 汽车电子传媒)

## 美国二手车沦陷, CarMax 一半门店被迫关闭



现在轮到美国二手车公司陷入疫情旋涡了。

来源: FinX 科技

FinX 科技注意到,受新冠肺炎疫情影响,美国最大二手车零售商 CarMax 正在关闭美国各地的多家分店。据其最新财报显示,CarMax 大约有一半的门店关闭或在有限的运营下运营。而且 CarMax 还在财报中表示,即便是那些仍

在营业的商店,"消费者需求也在逐步恶化。"

作为全美最大的二手车零售商,CarMax 一直是国内二手车零售公司的标杆企业之一。在过去的 2019 年,CarMax 在全美范围内拥有 200 多家商店,拥有超过 25000 名员工,其门店拍卖销售了 83 万辆二手车和 46 万辆批发车。



据悉,2019 年 CarMax 的净销售额和营业收入增长 12%,达到 203.2 亿美元,净收益增长了 5.5%,达到 8.884 亿美元。

另一方面 CarMax 旗下金融板块 CAF 在 2019 年总收入 4.56 亿美元,但由于其主要面向零售市场,未来萎缩也在预料之中。

不仅如此,CarMax 表示,如果疫情持续相当长的一段时间,对于公司的流动性可能会产生不利影响,可能需要公司寻求更多的融资来源以获得营运资金,维持适当的库存水平,支持应收汽车贷款的产生并满足公司的要求。

作为一家二手车零售公司,CarMax 拥有庞大的债权结构。截至 3 月 31 日,其拥有大约 7 亿美元的现金和现金等价

物，超过 3 亿美元的循环信贷额度未使用，以及超过 25 亿美元的长期债务。

其中 CarMax 的长期债务包括约 11 亿美元的循环信贷额度，8 亿美元的优先票据和定期贷款，以及约 5.35 亿美元的与销售相关的融资义务，精选商店的房租。

值得一提的是，随着国内金融开放，CarMax 背后的金融合作伙伴值得国内二手车企业重点关注。

据 FinX 科技不完全统计，CarMax 的资金方包括 AllyFinancial（联合汽车金融公司），American Credit Acceptance（美国信用证承兑），Capital One Auto Finance（第一资本汽车金融公司），Chase Auto Finance（大通汽车金融），Exeter Finance Corp.（埃克塞特金融公司），Santander Consumer USA（桑坦德消费金融），Wells Fargo Dealer Services（富国银行汽车金融）和 Westlake Financial Services（西湖金融）。

（文章来源：二手车大智慧潘潘）

## 注意！危废行业政策正“悄然” 变天 事关每家处置企业……

生态环境部去年 10 月发布的《关于提升危险废物环境监管能力、利用处置能力和环境风险防范能力的指导意见》（简称《指导意见》）提出，生产企业应

采取清洁生产等措施，从源头减少危险废物的产生量和危害性，优先实行企业内部资源化利用危险废物；鼓励有条件的地区结合本地实际情况制定危险废物资源化利用污染控制标准或技术规范；鼓励省级生态环境部门在环境风险可控前提下，探索开展危险废物“点对点”定向利用的危险废物经营许可证豁免管理试点。

《指导意见》还针对专业性较强的危废提出明确要求：多氯联苯废物等需要特殊处置的危险废物和含汞废物等具有地域分布特征的危险废物，实行全国统筹和相对集中布局，打造专业化利用处置基地；适度发展水泥窑协同处置危险废物项目，将其作为危险废物利用处置能力的有益补充；加强废酸、废盐、生活垃圾焚烧飞灰等危险废物利用处置能力建设；鼓励石油开采、石化、化工、有色等产业基地、大型企业集团根据需要自行配套建设高标准危险废物利用处置设施。鼓励化工等工业园区配套建设危险废物集中贮存、预处理和处置设施。

《指导意见》还要求完善危废处理全生命周期监管，严审发放危废许可证，抓好危废处理设施建设内容和环境“三同时”工作，确保危废项目环评和危废许可证高效衔接；抓好新建工业项目环评工作质量，严查环评固废管理内容，严查运行企业危废管理数据和环评固废篇章有效衔接；实施固废排污许可证，加强日常监管抽查；优化转移联单管理，

实施电子联单，限时审批，鼓励跨省转移；鼓励有条件的地区在重点单位的重点环节和关键节点推行应用视频监控、电子标签等集成智能监控手段，实现对危险废物全过程跟踪管理；各地应充分利用“互联网++监管”系统，加强事中事后环境监管，归集共享各类相关数据，及时发现和防范苗头性风险。

2019年新修订并广泛征求意见的《固体废物污染环境防治法(修订草案)》，强化减量化和资源化的约束性规定，提出有关部门在制定规划时，应最大限度降低填埋处置量，倒逼源头减量和资源化。

生态环境部去年修订、发布了5项危险废物技术标准、指南。《危险废物鉴别标准通则》和《危险废物鉴别技术规范》发布实施，进一步完善了危险废物鉴别程序、检测技术要求，有利于加快实现源头减量和资源化目标。

生态环境部发布的《危险废物填埋污染控制标准》(CB18598-2019)要求，从2020年6月1日起废盐的填埋场所应执行更高的标准，必须建刚性填埋场，废盐的填埋成本大幅上升，在此背景下，废盐的非法处置案件可能会有所增加，如何加强废盐监管，统一管理标准，统一执法尺度成为必要，否则会发生劣币驱良币现象。

《国家危险废物名录(修订稿)》(征求意见稿)于2019年9月印发。近日，根据反馈意见，生态环境部进一步修改完善，形成了《国家危险废物名录(修

稿)》(二次征求意见稿)。本次修订内容主要包括：一是删除2016年版《名录》正文第四条，正文内容由9条修改为8条。二是修订了附表《国家危险废物名录》。《名录(修订稿)》(二次征求意见稿)的附表共计470种废物，与2016年版《名录》相比增加6种(其中由于2016年版《名录》中废物拆分导致种类增加3种)，删减15种(其中由于2016年版《名录》中废物合并导致种类减少4种)。此外，修改了69种危险废物的文字表述或危险特性表述。三是修订了附录《危险废物豁免管理清单》。《名录(修订稿)》(二次征求意见稿)的附录新增14种危险废物，共计30种危险废物。

(文章来源：全国报废车)

## 中国废钢铁应用协会：正在起草新的进口废钢标准，以争取相关政策

据《中国冶金报》3月24日报道，中国废钢铁应用协会(下称废钢协会)常务副会长李树斌、秘书长孙建生、副秘书长冯鹤林、副秘书长王方杰日前接受了该记者的共同采访。

李树斌表示，自去年下半年以来，废钢协会一直呼吁开放废钢进口渠道、放开废钢进口政策。无论是从经济角度还是从环保角度出发，都应该这样做。

据了解，废钢协会已经与冶金标准

院一起着手起草新的进口废钢标准，以争取相关政策。

当然，放开废钢进口政策的过程中，废钢协会主张吸取经验，认真思考，“不能把什么废钢都进口进来”。废钢协会认为，在政策上应鼓励进口对环保无影响的优质废钢，这一点与生态环境部的观点一致。同时，进口废钢应制订详细、严格、可对接的新标准。具体来说，一是“废钢”一词虽是业内术语，但不便于全社会理解，也不够准确。新标准中，拟将“废钢”改为“再生钢铁料”（recycling steel materials），以避免劣质废钢进口。二是“再生钢铁料”进口不完全采用国内的废钢标准，建议分为优质结构废钢、普通结构废钢、铁路废钢、打包料（分涂镀和非涂镀）、粉碎料，以更好地对接国际上的废钢标准。

据了解，近年来，我国废钢进口最多时，年进口量约达1400万吨，占我国废钢消耗量（约2.4亿吨）的比重不大。孙建生表示：“但是，废钢进口是国际国内两个市场的重要平衡点。这十分类似于，尽管我国每年生产40亿吨煤炭，但每年进口焦煤量仍然超过1亿吨。这是一个市场的调配问题。”

2019年7月1日起，国家将废钢铁、铜废碎料、铝废碎料等8个品种的固体废物从《非限制进口类可用作原料的固体废物目录》调入《限制进口类可用作原料的固体废物目录》。2019年下半年，

我国废钢进口量为2.86万吨，相比上半年减少81.62%。

尽管国内每年会产生大量废钢资源，但是，来自不同市场、不同运输距离、不同成本的企业产品会产生价格差。废钢进口的受限加剧了国内废钢供需的矛盾，废钢价格持续高位运行，用废钢生产的企业成本较高；放开废钢进口政策有利于降低钢厂原料成本，对市场有巨大的调配作用。

王方杰同时表示，受疫情影响，目前国内很多钢铁企业都出现了废钢短缺的现象，尤其是国家鼓励的短流程电炉钢企业，由于废钢需求量大，很多独立电炉钢厂至今仍然停工。然而，从制订新标准到最终实现废钢进口的时间周期会非常长：进出口产品标准需采用国标，一般制订周期为2.5年以上（最快也要1.5年）；标准发布后，还需要与海关等部门沟通协调税则编码相关事宜。如果按这个进度恢复废钢进口，周期将长达3年-5年。

近几年，国外的废钢价格长期低于国内，同时铁矿石价格高企，特别是在当前国内的废钢产生量、资源回收量、废钢加工量均不足的情况下，放开废钢进口的进程如果能加快，将大大有利于我国钢铁企业的成本降低、利润增加和话语权提升，“能解我国钢铁企业的燃眉之急”，也能够提升我国废钢市场的全球定价权。关键是，允许废钢进口，能够使国内、国际铁矿石市场和国内外废钢市场之间达到更好的平衡。“现状

却是，国内铁矿山竞争力不足，国内废钢贵、国外便宜的废钢进不来，国内钢企也因此十分受制于国外铁矿山。”王方杰强调。

孙建生表示，对大部分废钢企业来说，现阶段就是做得越多、亏损越多。疫情对废钢行业的影响是多方面的。如员工返岗受阻、收料困难、库存价格下跌风险大、气候原因导致北方省份复工率偏低、回款周期延长、企业投资收益锐减等，都直接或者间接地影响了废钢的供应。同时，废钢企业大多规模小、话语权小、利润微薄，近年来少有资金储备，其复工率受上下游企业影响比较大。废钢协会呼吁，钢铁企业与废钢企业的互利互惠对两个行业的健康运转十分有利。

据废钢协会估计，第一季度，废钢消耗量下降将成为必然，预计2020年全年废钢消耗量将比去年下降10%~15%，废钢比也将出现回落。

（文章来源：中国冶金报 资源再生杂志社）

## 特别关注

### Spacial Focus

## 商务部：禁止和严处非法修改车辆的里程表车辆识别代码和发动机号等造假的问题

4月9日下午，国务院联防联控机制在京召开新闻发布会，介绍应对疫情影响稳定和扩大汽车消费工作情况，国家发展改革委、财政部、生态环境部和商务部有关司局负责人回答了媒体提问。



针对当前的二手车限迁问题，商务部消费促进司负责人王斌表示，二手车流通是汽车全生命周期承上启下的重要环节，繁荣二手车市场是盘活汽车存量、拉动新车增量、带动市场发展、促进汽车消费的重要举措。

随着我国汽车保有量的持续增长，二手车快速发展，2019年全国二手车交易1492.3万辆，同比增长8%，交易额近万亿元。但是，受多种因素的影响，我国二手车市场发展还相对滞后，和发达国家相比，我国二手车交易量占保有量比重相对偏低，占新车销量比重相当于发达国家的1/3左右。据此测算，我国二手车交易量理论上应该接近4000万辆，发展空间巨大。



党中央、国务院高度重视二手车市场的发展，2016年以来多次部署取消二手车限迁的政策，要求除京津冀、长三角、珠三角等大气污染防治重点领域以外，各地区应允许符合标准的二手车迁入，大气污染防治重点地区，允许符合标准的二手车在本省市内交易流通。

目前，大气污染防治重点区域外的25个省市均已经明确取消限迁，有关地区也取消了省内限迁。受益于取消限迁政策，二手车市场活跃度明显提升。2019年，二手车跨区转籍的比例比2015年提升了8.7个百分点。

此次国务院出台二手车经销企业减按销售额0.5%征收增值税政策，对二手车行业发展具有里程碑意义，有助于推动二手车企业规模化、专业化、品牌化发展，有助于加快市场释放二手车消费潜力，为新车消费创造更大的市场空间。

下一步，我们将认真贯彻党中央、国务院部署要求，加快修订《二手车流通管理办法》，会同相关部门开展以下几个方面工作：

一是进一步推动落实取消二手车限迁政策，促进二手车自由流通；

二是落实好二手车经销增值税优惠政策，促进行业规范健康发展；

三是扩大二手车出口业务，拓展市场发展空间；

四是便利车辆异地交易登记，进一步繁荣二手车市场。



针对媒体提问的有关二手车市场混

乱、消费者权益难以保障等问题，王斌表示，近两年二手车市场快速发展，成为汽车消费新的增长点，但二手车交易过程中确实还存在经营行为不规范、车况信息不透明、质量难保障等问题，这些问题制约着二手车市场健康发展壮大。

商务部高度重视二手车市场的发展，认真贯彻落实党中央、国务院部署，从2017年开始就修订《二手车流通管理办法》（以下简称《办法》），总的原则是突出市场配置资源的作用，激发市场活力，加强消费者权益保护，强化监管服务，便利二手车交易。

修订过程中，商务部会同有关部门多次调研，座谈征求意见，《办法》的修订稿已经形成，即将向社会公开征求意见，争取推动，《办法》早日出台。针对当前市场存在的问题，商务部将会同相关部门，主要采取五项措施：



一是强化车辆的信息透明。推动经销企业检测，核实车辆的技术状况，制作车辆状况表，并在醒目的位置向消费者展示；

二是强化服务信息公开。推动二手车交易市场和经销企业公开服务项目、服务流程、服务内容、收费标准、监督电话等基本信息；

三是强化信息查询服务。鼓励数据

服务企业提供保险、维修、保养、召回、历史车况信息的查询服务；

四是强化突出问题的治理。禁止和严处非法修改车辆的里程表车辆识别代码和发动机号等造假的问题；

五是强化售前售后监管。加强部门的信息共享，压实地方和部门的主体责任，规范经营行为，保障消费者权益。

（文章来源：车客阿亮）

## 速看！国家发展改革委回应汽车市场走势、消费潜力、充电基础设施建设等热点问题

4月9日，国家发展改革委产业发展司副司长蔡荣华出席国务院联防联控机制新闻发布会，介绍稳定和扩大汽车消费工作有关情况，并答记者问。

答记者问

汽车消费市场还有没有潜力？如何看待未来汽车产业市场走势？

我国汽车产业已进入由数量扩张向质量提升的转型时期，长期稳定向好的发展态势没有改变，未来市场空间依然非常广阔。我国汽车从上世纪九十年代初开始进入家庭，汽车年产量和销量从不足一百万辆增长到近年的2800万辆左右，连续多年位居世界第一。目前，全国汽车保有量大约在2.6亿辆左右，千人汽车保有量从原来不到10辆快速增长到180多辆，达到全球平均水平。

目前发达国家千人汽车保有量总体在500-800辆的水平，考虑到人口规模、区域结构和资源环境的国别差异，未来

我国随着居民收入不断提高，消费不断升级，城镇化逐步推进，千人汽车保有量仍然还有较大的增长空间。一方面，随着保有量的不断增加，每年更新消费量就有可能从现在的900万辆左右逐步增加到2000万辆以上。另一方面，三线以及三线以下城市汽车消费潜力比较大，这将成为未来我们国家汽车消费新的增长动力。

面对产业发展形势变化，国家一方面出台稳定汽车消费的政策，重点完善汽车消费环境，充分释放汽车消费潜力，平稳汽车市场增速变化对产业带来的冲击。另一方面，积极引导产业向高质量发展迈进，推动产业加速向电动化、智能化转型升级。虽然最近疫情在短时间内对汽车产业确实带来较大的冲击和下行压力，但是我们认为这个情况是暂时的，不会影响到我国汽车产业长期向好的趋势。经过调整优化以后，中国的汽车市场将逐步恢复，并在较长一段时间内保持稳定。

为什么对汽车产业这样重视？

汽车产业在经济和社会发展中占有举足轻重的地位。

从供给的角度来看，汽车产业链比较长，关联度比较高，涉及面更广，汽车制造业增加值要占到整个工业增加值的7%左右。2019年，我国工业增加值大体上是32万亿，汽车制造业占了2万多亿。

从消费的角度来看，汽车是关系国计民生的重要消费品。汽车消费在社会消费品零售总额中占到10%左右。2019年，我国社会消费品零售总额大体上是41万亿，汽车就占了接近4万亿。

我国的产业门类比较齐全，产业之间首尾相连，互为供需，如果汽车产销量持续下滑，不仅影响到它自身，而且也会影响到其他行业的复工复产，甚至最后能影响到整个经济的平稳运行。

党中央、国务院高度重视汽车等重点产业的发展，要求各有关部门把复工复产与扩大内需结合在一起，抓紧研究制定拉动消费、扩大有效内需的政策措施。国家发改委会同财政部、商务部、生态环保部等单位，研究提出了稳定和扩大汽车消费的政策建议。这些政策实施落地以后，将进一步巩固我国新能源汽车的发展成果和优势，加快老旧汽车报废更新，畅通二手车流通交易，有效应对疫情的影响，稳定和扩大汽车消费。

目前汽车产业复工复产和市场销售情况如何？

汽车产业复工复产已经有效展开，初步预测，产业有望早日恢复正常，这是个总体的判断。

根据行业协会统计，1—2月份，我们汽车的产量和销量同比都下降了40%多。如果把2月份数据单拿出来看，影响就更大了，2月份产销量同比下降幅度达到80%。

随着全国疫情防控形势持续向好，生产生活秩序不断恢复，汽车产销正在逐步回升。根据监测数据，目前主要的汽车企业已经全面复工，日产量也逐步恢复到去年同期水平的75%以上。从经销商来看，经销商订单已恢复到正常水平的65%以上。总体看，汽车复工复产已经全面展开了，市场销售也正在恢复。

我国不仅是汽车生产大国，也是汽车零部件的生产和出口大国，绝大部分

零部件都可以在国内采购配套，也有极少部分的零部件可能还需要进口。根据行业协会组织的调研情况看，目前国内企业进口零部件库存相对比较充裕。此前也增加了一部分订单，目前这些订单也正在运输途中，目前整车企业的生产还没有因为进口零部件受到明显影响，后续情况我们将持续关注。

随着稳定和促进汽车消费政策效果的不断显现，居民生产生活逐步恢复到正常轨道，由于疫情抑制的购车需求将逐步释放出来，汽车生产和消费循环得以畅通，产业将很快恢复到正常轨道。

我国充电基础设施发展现状如何？下一步如何促进新能源汽车消费？

新能源汽车的发展确实离不开充电设施的支撑。我国现在应该说已经建成了全球最大的充电设施网络。到去年底，全国的充电桩总数已经达到了122万个，这里面公共桩有52万个，私人桩有70万个，目前充电设施已经覆盖了全国404个城市，并且形成了“十纵十横两环”的充电网络，基本满足了公共交通、物流运输、私人出行等领域的充电需要。去年全年，新能源汽车充电量大体上是在80亿度。

在这次新冠肺炎疫情防控期间，充电基础设施行业继续加强了充电服务保障，特别是在武汉地区，为医务、政务和物流运输系统的新能源汽车提供了强有力的支撑，并实行了免充电服务费的优惠政策。目前行业复工复产情况也比较好，已经达到了百分之百，充电的运维保障基本上也恢复了正常。

下一步，将继续加大充电设施建设力度，一是结合老旧小区改造等工作，

引导相关方联合起来开展充电基础设施的建设运营，支持居民区里多车一桩，即几辆车合用一桩，临近车位共享等模式，解决居民区里建桩比较难的问题。二是在高速公路、城市和乡村加快形成适度超前、快充为主、慢充为辅的公共充电网络，鼓励开展换电模式应用示范。三是加强新型充电技术研发，提高充电服务的数字化和智能化水平。

目前，一些充电设施建设项目已经陆续开工建设，从行业协会摸底调查的情况来看，预计今年全年能够完成投资100亿元左右，新增公共桩大概在20万个左右，新增私人桩大概能超过40万个，公共充电站达到4.8万座。

（文章来源：国家发展改革委）

## 商务部：畅通汽车报废回收渠道 需从四方面发力



在4月9日举行的国务院联防联控机制新闻发布会上，商务部消费促进司负责人王斌表示，报废汽车回收是汽车流通的最终环节和末端“出口”，畅通汽车报废回收渠道，对置换新车消费空间，加强环境保护和资源循环利用，保障道路交通安全具有重要意义。

王斌介绍，2019年全国回收报废车辆229.5万辆，同比增长15.3%。党的十八大以来，全国累计淘汰黄标车和老旧车2000多万辆，带动新车消费3.5万亿元。按照目前我国汽车保有量和国际汽车报废水平测算，未来我国汽车报废更新的规模相当巨大。

王斌表示，商务部认真贯彻落实党中央、国务院部署，会同有关部门主要采取了四项措施。

首先是积极推进“放管服”改革。重点实现“三放开”，即放开回收拆解企业的总量控制；放开报废机动车“五大总成”再制造、再利用；放开报废金属回收价格，引导形成老旧汽车报废更新的长效机制。

其次是加强管理优化服务，细化企业资质认定条件和流程，规范回收拆解行为，推进网上办理，提高便利化水平。

再次是指导企业升级改造，修订实施《报废机动车回收拆解企业技术规范》，明确回收拆解企业的场地、设施、设备、人员要求以及操作规范。

最后是推动新能源汽车的报废回收管理。在北京、山西等17个地区开展新能源车动力蓄电池回收利用试点工作。明确回收利用行为规范和拆解要求，指导企业安全、环保拆解。

（文章来源：全国报废车）

## 商务部：进一步推进取消二手车限迁，加快修订《二手车流通管理办法》

4月9日下午，国务院联防联控机制在京召开新闻发布会，介绍应对疫情影响稳定和扩大汽车消费工作情况，国家发展改革委、财政部、生态环境部和商务部有关司局负责人回答了媒体提问。



针对当前的二手车限迁问题，商务部消费促进司负责人王斌表示，二手车流通是汽车全生命周期承上启下的重要环节，繁荣二手车市场是盘活汽车存量、拉动新车增量、带动市场发展、促进汽车消费的重要举措。



随着我国汽车保有量的持续增长，二手车快速发展，2019年全国二手车交易1492.3万辆，同比增长8%，交易额近万亿元。但是，受多种因素的影响，我国二手车市场发展还相对滞后，和发

达国家相比，我国二手车交易量占保有量比重相对偏低，占新车销量比重相当于发达国家的1/3左右。据此测算，我国二手车交易量理论上应该接近4000万辆，发展空间巨大。

党中央、国务院高度重视二手车市场的发展，2016年以来多次部署取消二手车限迁的政策，要求除京津冀、长三角、珠三角等大气污染防治重点领域以外，各地区应允许符合标准的二手车迁入，大气污染防治重点地区，允许符合标准的二手车在本省市内交易流通。

目前，大气污染防治重点区域外的25个省市均已经明确取消限迁，有关地区也取消了省内限迁。受益于取消限迁政策，二手车市场活跃度明显提升。2019年，二手车跨区转籍的比例比2015年提升了8.7个百分点。

此次国务院出台二手车经销企业减按销售额0.5%征收增值税政策，对二手车行业发展具有里程碑意义，有助于推动二手车企业规模化、专业化、品牌化发展，有助于加快市场释放二手车消费潜力，为新车消费创造更大的市场空间。

下一步，我们将认真贯彻党中央、国务院部署要求，加快修订《二手车流通管理办法》，会同相关部门开展以下几个方面工作：

一是进一步推动落实取消二手车限迁政策，促进二手车自由流通；

二是落实好二手车经销增值税优惠政策，促进行业规范健康发展；

三是扩大二手车出口业务，拓展市场发展空间；

四是便利车辆异地交易登记，进一步繁荣二手车市场。



针对媒体提问的有关二手车市场混乱、消费者权益难以保障等问题，王斌表示，近两年二手车市场快速发展，成为汽车消费新的增长点，但二手车交易过程中确实还存在经营行为不规范、车况信息不透明、质量难保障等问题，这些问题制约着二手车市场健康发展壮大。

商务部高度重视二手车市场的发展，认真贯彻落实党中央、国务院部署，从2017年开始就修订《二手车流通管理办法》（以下简称《办法》），总的原则是突出市场配置资源的作用，激发市场活力，加强消费者权益保护，强化监管服务，便利二手车交易。

修订过程中，商务部会同有关部门多次调研，座谈征求意见，《办法》的修订稿已经形成，即将向社会公开征求意见，争取推动，《办法》早日出台。针对当前市场存在的问题，商务部将会同相关部门，主要采取五项措施：

一是强化车辆的信息透明。推动经销企业检测，核实车辆的技术状况，制作车辆状况表，并在醒目的位置向消费者展示；

二是强化服务信息公开。推动二手车交易市场和经销企业公开服务项目、

服务流程、服务内容、收费标准、监督电话等基本信息；

三是强化信息查询服务。鼓励数据服务企业提供保险、维修、保养、召回、历史车况信息的查询服务；

四是强化突出问题的治理。禁止和严处非法修改车辆的里程表车辆识别代码和发动机号等造假的问题；

五是强化售中售后监管。加强部门的信息共享，压实地方和部门的主体责任，规范经营行为，保障消费者权益。

（文章来源：易车群英汇 秒秒车）

## 关于我省报废机动车回收拆解企业基本情况摸底调查的通报

为积极贯彻落实好《报废机动车回收管理办法》（国务院令 第715号）和《报废机动车回收拆解企业技术规范》（GB22128-2019）有关精神和要求，及时掌握了解我省报废机动车回收拆解行业现状，帮助企业做好升级改造各项准备工作。协会于2020年3月25日至26日对全省38家报废机动车回收拆解企业进行了摸底调查，企业结合自身实际，就目前现有场地建设、设施设备、环保要求等相关情况是否达到《报废机动车回收拆解企业技术规范》（以下简称“技术规范”）有关强制性标准进行了自评，现将全省报废企业摸底调查情况通报如下：

### 一、企业基本情况

调查结果显示，目前全省有 2 家企业完全达标，占企业总数的 5%；有 9 家企业基本达标（不含电动汽车拆解），占 24%，下步如需开展新能源汽车回收拆解业务，还需加大改造升级力度；有 27 家企业需完善相关场地、环保、拆解设备等生产条件，占 71%。其中：

（一）场地建设需升级改造的企业有 12 家；

（二）设施设备需升级改造的企业有 10 家；

（三）技术人员需完善的有 18 家；

（四）安全管理方面需完善的有 13 家；

（五）环保技术方面需完善的有 17 家。

### 二、存在的困难与问题

经调查了解，目前全省报废机动车回收拆解企业存在的困难与问题主要有以下几方面：

1、项目用地紧缺。部分企业由于成立时间较早，现有场地已不符合当地城市总体规划或国土空间规划，企业将面临重新选址建设。2、企业资金困难。由于新的《技术规范》对企业在现有场地建设、设施设备以及环保管理等方面都有更高的标准及要求。但受行业报废回收率较低、税负重、竞争压力大以及今年疫情等因素影响，部分企业升级改造资金困难。3、技术人员紧缺。目前我省

报废企业均以回收拆解传统燃料汽车为主，缺乏电动汽车拆解方面的专业技术人才。

针对上述情况，协会将积极为企业提供场地和环保升级改造等方面指导与咨询，适时开展行业各类人才培养，帮助企业按时完成升级改造达标，促进行业健康稳定发展。

（文章来源：云南省资源再生二手车行业协会）

## 二手车增值税下调：如何撬动万亿汽车存量市场？

继 3 月 31 日国务院常务会议上确定为促进汽车消费，将在新能源汽车购置、货车以旧换新、二手车销售三个方面进行政策支持及财政奖励后，4 月 9 日，财政部、税务总局正式联合发布《关于二手车经销有关增值税政策的公告》（以下简称《公告》）。



《公告》称，自 2020 年 5 月 1 日至 2023 年 12 月 31 日，从事二手车经销的

纳税人销售其收购的二手车，由原按照简易办法依 3%征收率减按 2% 征收增值税，改为减按 0.5%征收增值税。

据了解，现行的二手车增值税政策于 2002 年制定，单位和二手车经销企业处置或销售二手车，应按实际交易价格的 2%缴纳增值税，其他个人销售自己使用过的二手车，免征增值税。

**关于二手车经销有关增值税政策的公告**

财政部 税务总局公告2020年第17号

为促进汽车消费，现就二手车经销有关增值税政策公告如下。

自2020年5月1日至2023年12月31日，从事二手车经销的纳税人销售其收购的二手车，由原按照简易办法依3%征收率减按2%征收增值税，改为减按0.5%征收增值税。

本公告所称二手车，是指从办理完注册登记手续至达到国家强制报废标准之前进行交易并转移所有权的车辆。具体范围按照国务院商务主管部门出台的二手车流通管理办法执行。

特此公告。

财政部 税务总局

2020年4月8日

据相关机构测算，此次增值税下调将为二手车市场减税接近百亿元，在给二手车的规模化、标准化经营铺平了道路、二手车经销企业迎来了大的发展机会的同时，还将给国内汽车消费带来极大的拉动作用。

“二手车增值税下调的目的并不是刺激消费者来买二手车，而是给二手车的经营企业减负，激发二手车经营主体的活力，从而带动整个汽车市场的发展。所以它不是简单的刺激政策，而是针对中国汽车市场未来发展结构性调整的措施。”4月11日，中国汽车流通协会会长沈进军在接受 21 世纪经济报道记者采访时表示。

在沈进军看来，我国的汽车保有量已经达到 2.6 亿，是仅次于美国的第二大保有量国家，如何盘活存量、拉动增量、保持汽车市场可持续发展至关重要。

但长期以来，由于二手车交易税负偏重，造成了中国二手车市场交易量不够大、经营主体“散小弱”的局面。



“一旦税收政策执行，经销商就可以在店里开展置换业务。一方面能通过置换促进新车销售，另一方面也能开展二手车零售，这是很大的变化，也是厂家非常盼望的一件事情。”沈进军告诉记者。

**撬动汽车存量市场**

4月10日，中国汽车工业协会在汽车月度产销分析会上预计，疫情影响下，下半年汽车行业应该可以恢复到去年同期水平，但仍然难以弥补一季度和上半年的损失，未来中国汽车市场仍面临较大的下行压力。

而据中国汽车流通协会统计的二手车市场数据显示，今年3月份，全国二手车市场交易量为 94.97 万辆，交易量同比下降 24.06%，交易金额为 587.85 亿元。一季度全国累计完成交易二手车 200.56 万辆，累计同比下降 38.4%，交易金额为 1221.53 亿元，累计交易额同比下降 41.22%。

此刻，中国汽车市场亟需一剂政策“强心剂”。

“考虑到二手车可以满足不同城市的消费需求，消费市场蕴含着巨大的潜力，为拉动汽车消费，推动汽车产业转型升级，进一步加大政策支持力度，在减轻负担的同时，还要简化操作。”4



月9日，在国务院联防联控机制就应对疫情影响、稳定和扩大汽车消费工作情况举行的发布会上，财政部经济建设司司长孙光奇在回答记者提问时表示。



据介绍，受多种因素的影响，我国二手车市场发展还相对滞后，和发达国家相比，我国二手车交易量占保有量比重相对偏低，占新车销量比重相当于发达国家的1/3左右，未来发展空间巨大。

“以美国的汽车市场为例，它每年的新车最高峰销售就是1750万辆，二手车市场平均都在4000万辆左右。换句话说，1700万辆的新车销售是靠着4000万辆二手车交易来拉动的。现在中国汽车保有量有2.6亿辆，假设有10%换购，就将带动2600万辆的汽车消费。”沈进军表示。

“对行业而言，这是一个比较大的利好消息，同时对于消费者来说也是非常好的事情。”4月9日，一位熟知二手车经销业务的业内专家在接受21世纪经济报道记者采访时表示，“应该说二手车税收问题是二手车行业发展最关键的问题之一，所以对于此次减税政策带来的积极影响，我们非常期待。”

在上述业内专家看来，二手车的减税政策有可能作为一个重要的政策支点，激活和撬动全国超过2亿辆的汽车

存量市场，惠及国民经济。

“企业一旦把二手车买卖纳入正式主营业务之一，不仅为社会创造更多的税收收入，同时也降低了企业的管理成本，从而逐步激活国内巨量机动车存量市场的置换、回购、转售等业务，当然这也需要持续的相关政策的配合。”

上述业内专家指出，一旦二手车的经销模式主流化、规模化以后，二手车作为流通商品合并到财务报表中，有完备的买入和卖出记录，对于上市的汽车销售企业来说，营业收入会有比较大的提升，在传统新车业务增长趋于平缓的形势下，二手车业务将成为企业新的业务增长点。

同时，二手车增值税的降低不仅利好二手车业务本身，也会带来更多的关联业务的发展。例如，二手车零售金融、二手车库存融资，甚至可以作为二手车业务上游的新车融资租赁业务。



“而对于二手车消费者来说，伴随二手车增值税减税政策的落地将会出现更多规模化二手车经销主体，给消费者提供高质量的二手车产品，可靠的服务，更多的产品选择，消费者自己也比较容易发现和识别明确的服务主体去获得标准化的服务，消费者权益更有保障。”上述业内专家告诉记者。

## 行业热盼政策细则落地

“我们殷切期望这个政策细则能尽早落地，比如指导经销商如何按照过户要求开具相关发票、如何报税、异地过户政策中二手车发票相关指导政策等等，越早落地，越能给这个行业带来更多的发展动力。”一家品牌认证二手车负责人告诉 21 世纪经济报道记者。

行业热盼政策快速落地的同时，前述业内专家也指出了目前经销商在实际交易中面临的困难。

“二手车行业还有很多问题需要解决，例如异地交易的便利和过户转籍效率的提高，临时产权确认，个人之间交易次数的合理约束，部分地区的二手车经销资格的放开，以及大家关心的行业诚信建设等。”前述业内专家表示。

而其中最为重要的是二手车临时产权的确认。

目前，我国二手车的基本交易流程是先收后卖，即卖家先将二手车卖给二手车商，二手车商再将二手车转卖给买家。

在实际业务中，为避免卖家要等到二手车过户给买家后才能买新车，二手车商通常会将二手车先过户到“自己”名下；而为避免指标占用和缴纳较高增值税，二手车商通常将二手车“过户”到有指标的关联个人名下；而在北京等限购城市的二手车商在收购时还面临“指标”限制。



由于临时产权登记的悬空，影响二手车正常的交易流程效率，直接影响到二手车市场的发展壮大。

以临时产权确认为例，中国汽车流通协会郎学红副秘书长给出很好的建议，“在汽车登记证上对临时产权进行脚注，并在当地的车管部门或者交管局做备案。对于经销商来说，这样就有了明确的法律依托，表示这是一个在售商品，记账也更加容易。当二手车交易环节出现了相关责任纠纷，在售二手车的责任主体界定就有更明确的方向。”

此外，前述业内专家还指出，在行业迎来利好消息的同时，汽车经销商更要把相关的资料收集、产权确认、抵押解除、保险违章处理落实到管理细节中去，为消费者提供一个可靠的二手车产品，解决客户的后顾之忧。

事实上，在 4 月 9 日国务院联防联控机制就应对疫情影响、稳定和扩大汽车消费工作情况举行的发布会上，商务部消费促进司负责人王斌也表示，下一步将加快修订《二手车流通管理办法》，会同相关部门开展几个方面工作：进一步推动落实取消二手车限迁政策，促进二手车自由流通；落实好二手车经销增值税优惠政策，促进行业规范健康发展；扩大二手车出口业务，拓展市场发展空间；便利车辆异地交易登记，进一步繁

荣二手车市场。

“减少低开二手车发票、手续费过高、个别城市二手车交易市场的特殊利益等问题,让二手车交易更加公平公正,给客户一个更好的消费环境,最终才能获得客户的认可,更能为行业的长远健康发展打下坚实的基础。”上述业内专家最后表示。

(文章来源:二手车加)

## 全国机动车排放标准切换倒计时 警惕二手车限迁死灰复燃

最近比疫情更让二手车人悲观的是,多年努力取得的解除限迁成果,很可能随着国六排放标准的实施付之东流。新一轮的二手车限迁已在一些省市“死灰复燃”。



限制二手车流通有失公平

去年7月,被喻为史上最严格的国家第六阶段机动车排放标准,率先在京津冀、长三角、珠三角等地区实施。这些地区的经销商不得不赶在排放标准切换前疯狂甩货,不仅导致自身的利润受

损,也波及到二手车市场,大量二手车商只得亏本出售国五二手车。然而,排放切换带来的影响远不止于此,在国六排放实施后,国五及以下排放标准的车辆已无法迁入上述地区。业内人士预测,今年7月1日将实施国六的地区恐将步其后尘,二手车限迁“加强版”初露端倪。



“二手车限迁‘死灰复燃’给车商造成了很大打击。”一位浙江省二手车经销商告诉记者,“国六实施以后,省外国五二手车无法迁入省内,只能在省内城市之间可以互迁,造成国五二手车车源紧张。本省的二手车商少了省外的进车渠道,就只能在省内争夺车源,因此国五二手车的价格明显走高,而消费者则对高价的国五二手车不太买账,在进销价格两端的挤压下,车商的经营利润受到很大影响。同样对当地消费者而言也有失公平,买同样的车却要花比别人更多的钱。”

2019年5月《浙江省关于实施国家第六阶段机动车排放标准的通告》(以下简称《通告》)显示,自2019年7月1日起,在浙江省行政区域内销售、注册登记和省外转入的轻型汽车(包括汽油车、柴油车、燃气车和混合动力车),须符合或严于《轻型汽车污染物排放限

值及测量方法中国第六阶段》(GB18352.6-2016) 6a 阶段标准要求。也就是说,《通告》将新车销售注册登记标准与二手车迁入标准等同视之,二手车转籍排放标准一下子提高到了国六。实际上,当时市场上国六标准排放的新车还没有投放市场,所以更没有国六排放标准的二手车车源。这个政策等于切断了当地二手车车商的省外进货渠道,形成了地区商品流通的壁垒。

业内人士指出,对外地迁入二手车和本地转籍二手车的注册登记标准采取区别对待,已经构成滥用行政权力排除、限制竞争的垄断行为。而2016年3月国家发改委发布的《关于汽车业的反垄断指南(征求意见稿)》中提出,禁止汽车交易中的滥用行政权力排除、限制竞争行为,阻碍汽车市场健康发展,损害消费者利益。比如,二手车交易中的滥用行政权利排除、限制竞争行为,不利于绿色循环经济和汽车市场可持续发展,还限制了汽车所有人的物权处置权益,延长了消费者的换车周期,还间接影响了新车销售市场。



扰乱二手车市场正常秩序

记者了解到,除浙江外,江苏、广东也变相出台了二手车限迁政策。2019

年6月,《广东省人民政府关于实施轻型汽车国六排放标准的通告》(粤府函〔2019〕147号)(以下简称《通告》)宣布,广东将实施《轻型汽车污染物排放限值及测量方法(中国第六阶段)》,并明确迁入珠江三角洲区域各地级以上市的在用轻型汽车,应当符合国六排放标准要求;迁入非珠江三角洲区域各地级市的在用轻型汽车,经迁入地排放检验,符合迁入地在用车排放标准要求的,可以办理变更登记或转移登记。国家要求淘汰或鼓励淘汰的相关车辆不得跨省或跨地级以上市迁入;2023年6月30日前,珠江三角洲区域内在用国五排放标准轻型汽车可以互迁。

据澳康达名车广场董事长陈祥发介绍,深圳从去年执行国六排放以来,二手车迁入也与新车销售执行同样的标准,国五二手车无法在深圳落户,导致买卖两端的消费者心态都发生了变化,这是变相限制二手车自由流通,严重影响了当地二手车交易和车商经营。



去年,国六排放升级给二手车市场造成沉重打击,当时国五排放新车库存高企,经销商为赶在国六排放实施前清库,疯狂打折促销,新车价格大跌不仅扰乱了二手车市场的价格体系,还扰乱了供求平衡。一方面二手车卖家因为自

已收的车市场价格被压低，而不愿意出售，另一方面国五二手车的市场价值不被消费者认可，消费者持币观望心态浓厚，缺乏购买动力。同样，国五二手车价格也因上述原因而大幅贬值，国五车主置换新车积极性受到影响，特别是限购城市，由于国五车辆更难出手，导致车主无法腾出指标置换新车，最终影响了国六新车的销售。

一位来自南京的二手车商介绍，江苏也于去年开始限制省外国五二手车迁入，省内除南京市外，国五及以下排放标准的二手车可以互迁。由于限迁重新实施，当地车商车源长期处于紧张状态，给二手车商的经营增加了难度。

就在记者发稿日当天，该位南京二手车商致电记者，告知南京限迁放开的消息。据其介绍，江苏省内其他城市经检测达到国四及以上排放标准的车辆，可正常转籍落户南京。

以环保为名让车商很受伤

“因为疫情影响，2月18日浙江台州二手车市场才正式开工，当地政府对中小企业出台了优惠政策，但真正落地的少之又少。”当地二手车商感慨道。

据了解，2月5日，台州市出台了《关于应对新型冠状病毒感染的肺炎疫情支持民营企业渡过难关的意见》（以下简称《意见》），共20条措施，主要包括要素成本支持、金融支持、税费支持、外贸出口等四大方面。记者发现《意见》中具体包括降低小微企业用电用水用气成本、鼓励经营性业主减免租户租金，降低企业融资成本，提升金融服务便利性，减免税费，降低企业财务负担

等。

上述车商表示，这次政府出台的措施很好，但是相关单位和交易市场并没有给商户金融、租金等方面给予支持，就像此前当地车商和消费者呼吁解除二手车限迁，但是始终没有得到相关部门回应。如其所言，记者发现在人民网的领导留言板栏目中，有网友在去年6月询问浙江省委书记车俊杭州市何时取消二手车限迁，但半年多过去，这条问询仍是待回复状态。



另一位江苏车商告诉记者，各地如此热衷于“复辟”二手车限迁，是出于环保考虑。“地方商务部门普遍对二手车迁入的排放标准没有限制，就是环保部门出于防治污染角度考虑，不希望二手车进入。”他说。

在陈祥发看来，限迁阻碍了汽车置换消费，反而加大了地区的环保压力。在国五车迁入受限之前，以上地区原国三、国四车主本可选择置换国五车或者购买国六新车，但受限迁政策影响，市场上可供选择的国五二手车大幅减少，上述车主选择范围受到挤压。大部分车主无奈继续使用国三、国四排放的老车，这不仅使消费者的置换需求得不到满足，也导致了国三、国四排放标准的车辆无法尽快被国五车所替换，最终加重

了所在区域的环保压力。同时，由于国五二手车只能依靠本区域内供给，也导致所在区域的二手车商无车可售，行业困境更加凸显。

二手车流通“堵”不如“疏”

今年更多城市将面临国五国六排放切换问题，破除二手车限迁已经显得尤为紧迫。为此，澳康达近日提出全面取消重点区域国五车限迁政策的建议。在陈祥发看来，二手车流通“堵”不如“疏”，无论对于车商还是消费者而言更加公平合理。比如参照私家车6年内免检制度，取消注册登记6年内的国五车限迁限制。即对于注册登记时间在6年内的车辆，不论排放标准是否达到国六，均允许在京津冀、长三角、珠三角等重点地区流通。

陈祥发认为，这一做法首先可以稳定消费预期、提振消费信心。全面取消重点区域国五车限迁政策，允许其在注册登记时间6年内自由流通，一方面可大大降低国五车未来贬值率，稳定消费预期，消除消费者持币观望情绪，提高其消费积极性，另一方面对于限购城市来说，可以提高国五车主置换国六新车的积极性，从而带动新车消费，为整个汽车市场注入发展动能。

其次，可以减缓政策波动，保障汽车厂商、4S店的利益。该项举措的落地将彻底改变每逢新的排放标准出台后，低一级排放标准车辆立即大幅贬值的现状，减少因政策变化导致的汽车市场价格波动给汽车厂家、4S店、二手车商造

成的诸多负面影响，稳定市场价格，活跃新车、二手车市场，提高汽车厂商、4S店、二手车商盈利水平。

第三，可以促进汽车置换，减轻环保压力。取消重点区域国五车限迁政策能够为国三、国四车主的置换消费提供更多选择，更好地满足其置换消费需求，提高置换效率，从而实现国三、国四标准车辆的加速退出，同时也能激发国五车主置换国六新车的积极性。从整体来看，此举有利于上述地区存量车辆排放标准整体提升，进而减轻当地环保压力。

（文章来源：二手车加）

## 疫情让 1/4 计划购车者时间提前，二手车也将雨露均沾

近日，J.D. Power（君迪）通过社交媒体发起了“新冠肺炎疫情对消费者购车意愿影响”的小调查。经过一周的样本收集和数据处理，调查结果正式出炉。

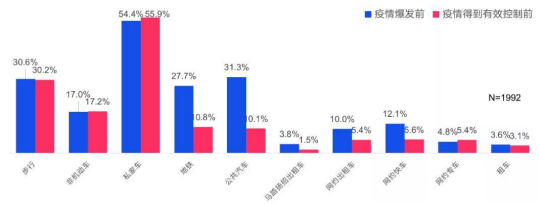
调查发现，消费者出于健康考虑，购车热情一定程度上被激发。但大多数消费者对购车这件事还是相对理性，不会因为疫情爆发而盲目决策或仓促购车。可见，短期内寄希望于消费者需求反弹迎来车市回暖并不现实。

其次，疫情影响下，消费者的购车行为以及对产品及服务的需求也呈现出一些新变化。在关注质量和性能的同时，车内空气安全和健康成为意向购车者又一考量重点；用户对线上购车的兴趣逐渐浓厚，VR看车、网络直播卖车都跻身为用户青睐的在线购车方式，车主对线上车辆问题诊断和远程技术支持等线上服务的需求增加；车载空气净化系统、车内空气质量监测装置、APP远程控制车内空气循环等与健康息息相关的功能配置，在未来一段时间内都将是意向车主和拥车车主关注的热门。准确把握消费者的购车心理和需求变化，有助于提高销售成功率和服务满意度。

最后，虽然疫情爆发使原本就不乐观的汽车行业更加雪上加霜，但特殊时期正是汽车厂商苦练内功之时，抓住机遇提升和完善线上销售和服务能力以及其他数字化运营能力，成为汽车厂商刻不容缓的任务之一。

一、受疫情影响，公共交通出行意愿明显降低，私家车出行比例基本不变

在疫情影响下，受访者选择公共交通工具出行的意愿明显降低；网约车出行也受到一定程度影响；选择私家车出行的意愿与疫情爆发前的使用情况较为一致，未出现明显波动。



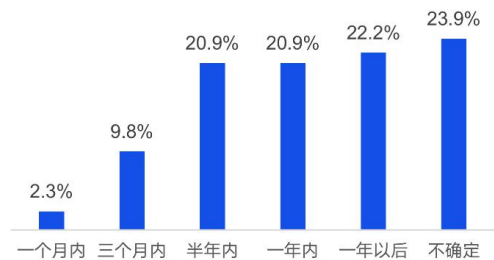
## 二、近半数无计划购车者考虑购车，1/4 计划购车者购车时间提前

受疫情影响，原本无购车计划的受访者中，近半数（48.8%）表示“可能会”或“一定会”购车；在原本就有购车计划的受访者中，1/4 明确表示将提前购车，四成（42.1%）表示不会提前，另有 1/5 原本有购车计划的群体因为疫情取消了购车计划。



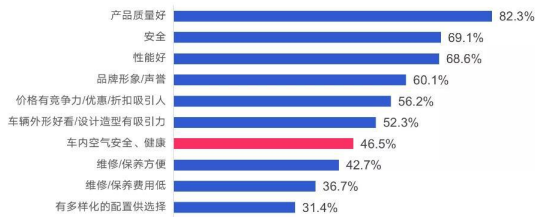
## 三、消费者考虑购车，但不会仓促购车

有购车计划的受访者中，仅三成（33%）计划在未来半年内购车。两成（22.2%）受访者将购车时间定在一年以后，另有 23.9% 表示不确定购车时间。可见，短期内汽车行业难以依靠消费需求反弹迎来车市转机。



## 四、质量和安全仍是关键购车考虑因素，车内空气安全成又一考量重点

中国消费者的前三大购车考虑因素是质量（82.3%）、安全（69.1%）和性能（68.6%），但疫情使车内空气安全和健康上升成为购车时的又一考量重点（46.5%）。厂商以车内空气健康、安全为产品卖点有助于抓住消费者心理。



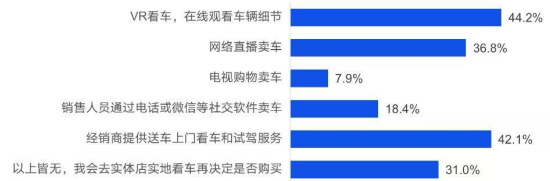
### 五、意向购车者期待各种类型的健康类功能和配置

有消毒和杀菌功能的车载空气净化系统（71.9%）、APP远程控制车内空气循环（65.6%）和车内空气质量监测装置（61.3%）是意向购车者最关注的健康类功能和配置。



### 六、VR看车和网络直播卖车等线上销售方式受追捧

受疫情影响，各类在线购车方式成为消费者的必然之选。原本只是作为辅助购车方式的VR看车（44.2%）受到青睐，网络直播卖车（36.8%）一炮而红。在线看车与送车上门提供试驾服务相结合的方式，为厂商提供了新的销售思路。但也应注意，依然有三成意向购车者高度依赖实体店看车。



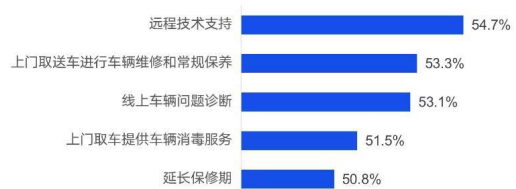
### 七、有车一族希望车内增加空气净化类和健康类配置

受访的有车一族也希望在车内增加空气净化和空气质量监测装置。除此以外，人体健康监测功能和在线医生等与健康相关的功能和配置也愈发受到车主重视。



### 八、厂商线上服务能力和数字化能力重要性凸显

特殊时期，车主希望汽车品牌 and 经销商提供远程技术支持（54.7%）和线上车辆问题诊断服务（53.1%），以尽量减少进店频次。线上服务需求对厂商的数字化能力提出了更高的要求。此外，五成车主希望经销商提供上门取送车保养或消毒服务，经销商应把握上门服务机会，创造新的服务需求。



（文章来源：二手车加）



## 2020 年汽车年检发生重要调整 费用上涨

据公安部交通管理局发布的 2019 年全国机动车数据，截止到 2019 年年底，全国机动车保有量达到 3.48 亿辆，其中汽车保有量达到 2.6 亿辆，14 个省机动车保有量超过 1000 万辆，66 个城市汽车保有量超 100 万辆。为了确保全部车辆符合安全行驶与环保排放的基础标准，车辆年检的环节必不可少。

2020 年，我国汽车年检在政策方面发生轻微变化，且由于受到疫情影响，交通运输部决定将道路运输车辆年审周期延长 45 天。



2 月 12 日，交通运输部印发《关于做好疫情期间道路运输车辆技术保障工作的通知》指出：疫情期间，各地交通运输部门可结合当地疫情防控工作和道路运输保障需要，对道路运输车辆年审时间到期，但因疫情原因暂时无法进行车辆审验或不具备相关审验条件的，允许其年审周期自动向后延续至疫情结束之后 45 天；各地交通运输部门不对未开

展技术等级评定、车辆年审逾期或逾期未审验的道路运输车辆进行处罚。



通过年检之后，车主通常可以获得机动车检验合格标志，依照《道路交通安全法实施条例》第 13 条规定，机动车检验合格标志、保险标志，应当粘贴在机动车前窗右上角，违者将被记分，并处罚款 20 元-200 元。但纸质标签不仅影响美观、遮挡视线，并且难以清除，因此公安部提出要推进“机动车检验标志电子化”。

自 2020 年 3 月 1 日起，南京、杭州、宁波、济南、株洲、深圳、海口、成都、贵阳、玉溪、乌鲁木齐、北京、天津、上海、重庆、哈尔滨等 16 个城市先行试行机动车检验合格标志电子化。车主在检验合格之后，可以在网上下载电子凭证。

随着国六排放标准的实施，2019 年 11 月 1 日起，以私家车为主的车辆增加了新的 OBD（车载诊断系统）检测项目，柴油车增加了 NOx 排放检验等项目，这些个项目主要是针对尾气排放标准的检测。OBD 检查范围为 2011 年 7 月 1 日以

后生产的轻型汽油车；2013年7月1日以后生产的中重型汽油车；2018年1月1日以后生产的柴油车。

鉴于以上检测项目的增加，根据国家发展改革委（2019）798号文件《国家发展改革委关于进一步清理规范政府定价经营服务性收费的通知》精神，结合各地实际情况，机动车年检费用有所增加。其中，小型轿车费用由140元/次调整为290元/次，目前年检费用上涨主要针对私家车。

（文章来源：汽车之家 报废车回收拆解与再利用分会）

## 财经资讯

### Financial information

## 2020年3月中国汽车保值率： 疫情之下供应骤减 二手车价 稳步回升

2020年4月1日，中国汽车流通协会和精真估联合发布了《2020年3月中国汽车保值率研究报告》。通过保值率研究旨在反应该品牌下产品力、认知度、美誉度等综合实力，并对开展回购、置换、租赁、金融、新车定价参考等相关业务提供重要数据参考，从而降低业务风险，提高经营效率。



所谓保值率，就是指某款车型在使用一段时期后，将其卖出的交易价格与新车指导价格的比值。它受车龄、里程、车况、品牌知名度、市场占有率、保养费用、季节、区域以及市场环境等诸多因素影响，是衡量车辆价值衰减快慢的重要指标。本报告基于精真估海量真实数据源、智能模型算法、及市场行情校对等多重因素分析得出。对整个汽车行业的健康发

展具有指导及参考意义。

政策方向：促进消费多项举措，自上而下发布

自新冠疫情发生以来，以刺激汽车消费为目的已出台了相关政策，同时也释放了诸多利好信息。政策方面：三月中旬发改委、商务部等 23 个部门联合印发《关于促进消费扩容提质加快形成强大国内市场的实施意见》提到优化市场供给，为消费再加把火；各地方政府针对汽车产业的补贴方案逐步落地，这一系列举措自上而下的快速得到落实。9 地已经出台刺激汽车消费的举措，在限购城市当中，广州、深圳、杭州已经增加购车指标。非限购城市当中，已经提出购车补贴的地区有南京、长沙、南昌、宁波、长春等。从另一个角度来看，广州、杭州等消费能力较强的地区恢复活力，与湖北、四川等主要汽车产地的复工同步，在供给和需求两方面同时开足马力，有望使国内汽车市场达到一个新的健康的平衡状态。企业方面，整车厂商和产业链中的供应商同样积极自救。目前已经有厂商先于政策打出“汽车下乡”的口号。多方统筹、多地齐发，在“稳定汽车消费”的基调下，落地措施可期，疫情影响或将对冲。

政策方向



促进消费多项举措，自上而下发布

多方统筹，多地齐发：

- 多方统筹：发改委、商务部等 23 个部门印发《关于促进消费扩容提质加快形成强大国内市场的实施意见》、地方政府、企业快速落实；
- 多地齐发：消费市场和产地同步恢复；限购城市和非限购城市同时激活。

精真估 大数据

热点事件：“直播卖车”难阻市场下滑

自疫情发生以来，厂商、经销商首先是开展自救。汽车产业是很难“线上办公”的，即便我们的销售顾问都开始“直播”了，但完成订单仍需客户到店。虽然“玩”出了一些花样，结果仍杯水车薪。从 1 月至 2 月已经公开发表的数字来看，多个指标全面下降。对消费者来说，购车是一个长周期的决策，如果我们寄希望于销量在二季度恢复，须有宏观政策介入。直播效果尚待观察。

热点事件



“直播卖车”难阻市场下滑

扭转大局，仍需“放宽限行限购”、“购置税减半”等宏观措施

- 经销商积极复工，各种线上的创新销售方式已经开展，但模式创新难阻大环境的巨变；
- 1-2月新车批发量同比下降43.6%；零售同比下降41.0%；二手车交易量同比下降47.34%
- 扭转大局，仍需宏观政策。商务部将发布八项措施促进汽车消费。

精真估 大数据

线上车源量：线上车源恢复至三成

二手车市场迎来巨变，从疫情发生以来，二手车过户曾经一度停滞，供需双降。虽然 3 月环比 2 月涨了数

倍，但2月份的基数过低，可以称为冰点，所以说环比数倍的涨幅并没有实际意义。新车市场从3月前三周的情况来观察，恢复至同期的五成以上，二手车复原力度稍弱一些，从车源来看仅有同期的三成。

型的保值率上浮，整体品牌涨幅较大，同时排名也有所提升。作为合资厂商，如果供应链主要在国内，将很快复产。疫情之下，进口零配件不再是宣传亮点，反倒成为劣势。

线上车源量变化

中国汽车流通协会 | 精真估

线上车源恢复至三成

- 3月线上车源量环比上月有所恢复，较去年同期仅为三成；
- 复产复工大局之下，二手车市场复原的力度弱于新车市场。



精真估 大数据

各级别保值率：供应不足，二手车价格稳步回升

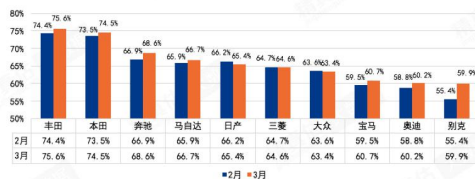
无论是疫情因素还是春节因素，或是产能因素，最终反映在价格上都是供需关系导致价格变动。由于二手车源供应减少，各个级别的车型价格都有上涨，且涨幅较大。保值率逐年下滑的趋势，有望在2020年得到扭转。长期来看，价格上升有利于渠道健康，也有利于提高服务质量。

合资品牌保值率 - Top10

中国汽车流通协会 | 精真估

合资品牌保值率普遍上涨

- 全球疫情扩散的情况下，国产化程度决定了合资厂商抗风险能力。
- 奔驰品牌、别克品牌排名上升。



精真估 大数据

注：本报告中的保值率数字均为3年车龄的保值率。

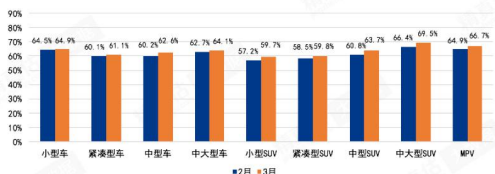
自主品牌：高端化得到初步认可  
自主高端品牌是否得到消费者认可，往往从新车销量上看不出来，而二手车是经过用户长期使用验证的，二手车受到营销手段的影响更小，价格更接近消费者的真实认知。目前来看魏派和领克这两个品牌脱颖而出，得到了积极的反馈。名爵品牌保值率回升，进入自主品牌前十名。产品更新换代是有效的手段，从2017款名爵6车型开始，相比之前的动力有很大改进，二手车市场表现凸显。

各级别保值率

中国汽车流通协会 | 精真估

供应不足，二手车价格稳步回升

- 保值率环比显著回升，SUV涨幅领先。
- 二手车降价趋势有望扭转，利于渠道健康。



精真估 大数据

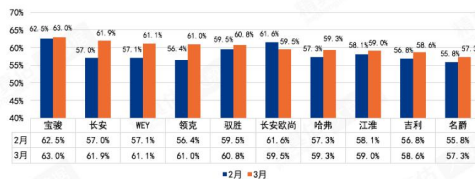
注：本报告中的保值率数字均为3年车龄的保值率。

自主品牌保值率 - Top10

中国汽车流通协会 | 精真估

高端化得到初步认可

- 魏派、领克等高端品牌进入二手车市场，保值率名列前茅。
- 名爵品牌保值率提升，产品换代的效果逐渐体现。



精真估 大数据

注：本报告中的保值率数字均为3年车龄的保值率。

合资品牌：合资品牌保值率普遍上涨  
别克由于其广告效应和部分车

新能源车错位需求

作为“促消费”的直接手段，新能源汽车的地方补贴变相重启，主要面向“首次购车”用户，而这类用户对首台车的需求较强，不需刺激也有购车意愿；另一类用户是“增购/换购”用户，需求较低，却尚未出现任何有效的刺激政策。新能源车的首购用户仍然面临“限购”的门槛，现行措施并没有找准症结。以北京地区为例，指标持有者成为非常精准的目标客户，很多2020年刚刚上市的电动车型，立刻面临降价促销，这对于厂商整体的品牌建设和定价工作非常不利。

**新能源车市场变化** | 中国汽车流通协会 | 精真估

**新能源车需求错位**

限购为“首购”用户设置了门槛；  
“增购/换购”用户对新能源车需求较低，二者并不匹配。  
新能源车指标配置完毕，立刻引发经销商“抢人大战”。

限购尚未放开 → 价格战率先打响

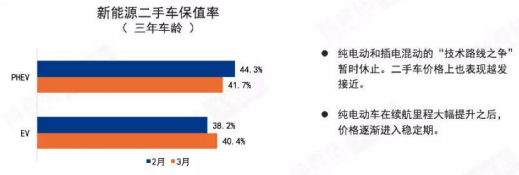
精真估 大数据

不同类型：纯电与混动表现接近  
新能源二手车的价格虽然进入稳定期，但实际成交仍然较少。同品牌置换，以及延长质保等一系列服务升级，使得新能源车用户迁移到其他品牌的成本较高，间接“锁定”用户。这一锁定状态或许将成为新能源市场的新常态。

不同类型新能源车保值率

中国汽车流通协会 | 精真估

纯电与混动表现接近



精真估 大数据

新能源主要车型保值率：品牌集中度继续提高

特斯拉、比亚迪、荣威、宝马占据了本月top10的全部车型。荣威在新能源市场的竞争中展现出了一定优势，以eRX5车型为例，上市较早，保有量稳步提升，上汽和阿里合作出品的“斑马”车机系统，也帮助这款车型长时间保持在“最新潮”的行列之中。

新能源主要车型保值率

中国汽车流通协会 | 精真估

品牌集中度继续提高



精真估 大数据

月度小结

扭转大局还需宏观政策。近期陆续出台的各种刺激汽车消费政策，无论从开放购车到购车补贴，到刚刚颁布的二手车销售企业征收0.5%的增值税，都是一系列利好措施，同时也急需“放宽限行限购”、“购置税减半”等来多方筹措；从3月数据来看，二手车源供应不足，市场反弹乏力，

产销双降带来的车源供给不足，成为制约流通的关键因素；针对“首次购”的相关政策不能直接有效的拉动需求，“增购/换购”的刺激并不明朗。受车源量整体不足的影响，保值率上浮，二手车价值归位有利于渠道健康和提升服务质量。

(文章来源：精真估 二手车大智慧潘潘)

## 2020年3月二手车市场简析

导读：2020年3月，全国二手车市场交易量94.97万辆，交易量同比下降24.06%。交易金额为587.85亿元。一季度全国累计完成交易二手车200.56万辆，累计同比下降38.40%，交易金额为1221.53亿元，累计交易额同比下降41.22%



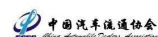
2020年3月二手车市场简析



1、2020年3月二手车市场整体表现

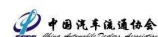
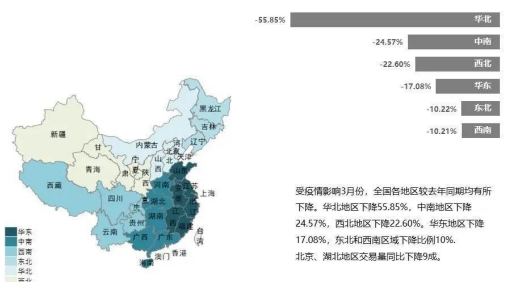
2020年3月，全国二手车市场交易量94.97万辆，交易量同比下降24.06%。交易金额为587.85亿元。

2020年3月，全国二手车市场交易量94.97万辆，交易量同比下降24.06%，交易金额为587.85亿元。



2、2020年3月华北地区降幅最大

疫情影响3月份，全国各地地区较去年同期均有所下降。华北地区下降55.85%，中南地区下降24.57%，西北地区下降22.60%。华东地区下降17.08%，东北和西南区域下降比例10%。北京、湖北地区交易量同比下降9成。

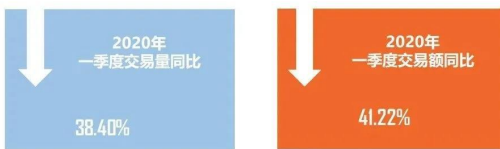


3、一季度二手车市场整体表现  
一季度全国累计完成交易二手车200.56万辆，累计同比下降38.40%，交易金额为1221.53亿元，累计交易额同比下降41.22%。

从二手车市场的主要交易车型来看，一季度基本型乘用车共交易

117.43 万辆，同比下降 39.95%；客车 16.62 万辆，同比下降 49.79%；载货车 16.37 万辆，同比下降 49.18%；SUV 共交易 21.73 万辆，同比下降 14.16%；MPV 共交易 12.28 万辆，同比下降 38.11%

一季度全国累计完成交易二手车200.56万辆，累计同比下降38.40%，交易金额为1221.53亿元，累计交易额同比下降41.22%。



中国汽车流通协会  
CAACI China Automobile Dealers Association

### 2020年一季度二手车市场整体表现

从二手车市场的主要交易车型来看，一季度基本型乘用车共交易**117.43**万辆，同比下降**39.95%**；客车**16.62**万辆，同比下降**49.79%**；载货车**16.37**万辆，同比下降**49.18%**；SUV 共交易**21.73**万辆，同比下降**14.16%**；MPV 共交易**12.28**万辆，同比下降**38.11%**；交叉型乘用车共交易**5.51**万辆，同比下降**26.42%**。受疫情影响一季度所有车型较去年同期均有明显下降。



中国汽车流通协会  
CAACI China Automobile Dealers Association

## 4、2020 年一季度二手车市场表现

随着疫情得到有效控制 3 月份各市场、车商复工率达到 97% 以上，同时 2 月份积压的部分消费需求集中得以释放，3 月份交易量为 94.97 万辆，一季度交易量相比去年同期恢复 60% 以上。

2019-2020年全国二手车月度交易量变化趋势(单位:万辆,%)

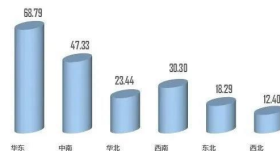


随着疫情得到有效控制3月份各市场、车商复工率达到97%以上，同时2月份积压的部分消费需求集中得以释放，3月份交易量为94.97万辆，一季度交易量相比去年同期恢复60%以上。

中国汽车流通协会  
CAACI China Automobile Dealers Association

## 5、2020 年一季度二手车六大区域分布

其中华东地区占比超过三分之一，共交易 68.79 万辆，占全国交易量的 34.30%。其次是中南和西南地区，分别为 47.33 万辆和 30.30 万辆，占全国交易量的 23.60%和 15.11%。三大区合计占比 73.01%。华北、东北、西北分别交易了 23.44 万辆、18.29 万辆、和 12.40 万辆，占全国交易量的 11.69%、9.12%和 6.18%。



2020年一季度各大区域分布

其中华东地区占比超过三分之一，共交易68.79万辆，占全国交易量的34.30%。其次是中南和西南地区，分别为47.33万辆和30.30万辆，占全国交易量的23.60%和15.11%。三大区合计占比73.01%。华北、东北、西北分别交易了23.44万辆、18.29万辆、和12.40万辆，占全国交易量的11.69%、9.12%和6.18%。

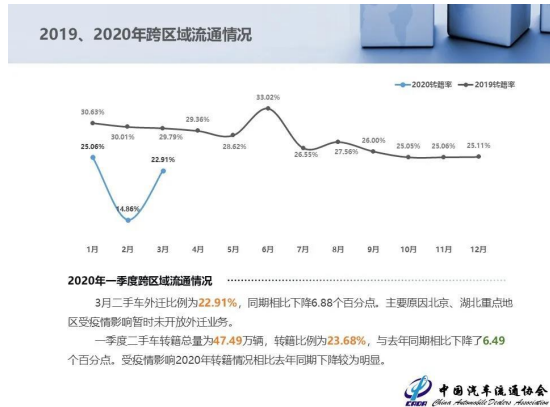
中国汽车流通协会  
CAACI China Automobile Dealers Association

## 6、2019、2020 年跨区域流通情况

3 月二手车外迁比例为 22.91%，同期相比下降 6.88 个百分点。主要原因北京、湖北重点地区受疫情影响暂时未开放外迁业务。

一季度二手车转籍总量为 47.49 万辆，转籍比例为 23.68%，与去年同

期相比下降了 6.49 个百分点。受疫情影响 2020 年转籍情况相比去年同期下降较为明显。



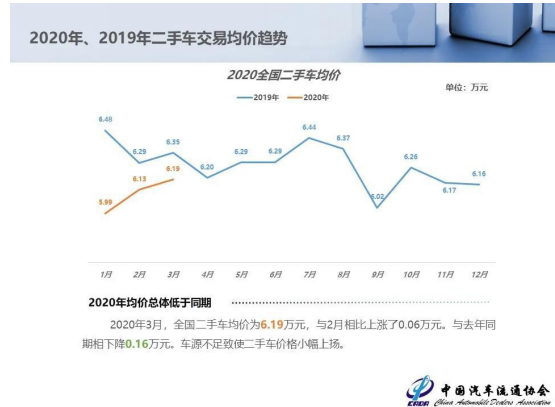
### 7、历年二手车车龄分布

从车龄分布状况看，2020 年一季度车龄在 3 年以内的车型交易了 45.86 万辆，占总交易量的 22.87%，与去年同期下降了 0.88 个百分点。车龄在 3-6 年车型共交易了 74.20 万辆，占总交易量的 37%，与去年同期下降了 6.13 个百分点。车龄在 7-10 年的车型相比去年占比增长了 2.77 个百分点，共实现了 50.75 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 4.24 个百分点，共实现了 29.75 万辆的交易。



### 8、2019、2020 年二手车交易均

### 价趋势



2020 年 3 月，全国二手车均价为 6.19 万元，与 2 月相比上涨了 0.06 万元。与去年同期相下降 0.16 万元。车源不足致使二手车价格小幅上扬。

（文章来源：中国汽车流通协会）

## 2020 年 2 月全国报废机动车回收情况

2 月份，全国机动车回收数量 2.3 万辆，同比减少 75.9%，其中汽车 1.6 万辆，同比减少 78.1%；摩托车 0.7 万辆，同比减少 68.1%。按照车辆类型分，客车 1.3 万辆，同比减少 77.0%；货车 0.2 万辆，同比减少 81.3%；挂车 331 辆，同比减少 78.5%；专项作业车 99 辆，同比减少 85.8%。

1-2 月份，全国机动车回收数量 14.2 万辆，同比下降 49.2%，其中汽车 11.6 万辆，同比下降 49.9%；摩托车 2.6 万辆，同比下降 45.9%。按照车辆类型分，客车 8.9 万辆，同比下降 48.3%；货车 2.1 万辆，同比下降



56.4%；挂车 0.4 万辆，同比下降 25.1%；专项作业车 0.1 万辆，同比下降 53.0%。

（文章来源：商务部市场体系建设司）

## 废旧金属现货市场综述 2020 年 4 月 8 日(铜铝锌不锈钢)

■铜：今日佛山市场再生铜价格表现平稳。尽管新冠肺炎疫情在欧洲似乎进入平台期令市场抱有希望，但投资者依旧惴惴不安。据最新数据显示，全球累计确诊突破 143 万，其中美国累计确诊超 40 万。若近期疫情数据继续攀升，铜价上涨阻力将会增大。受各国救市政策提振，国内铜价从 3 月 23 日低位起振荡反弹至今，累积涨幅已超过 5000 元/吨，存在获利压力。另外，国内再生铜供应紧缺，促使电解铜消费加速，但出于对全球疫情蔓延态势的担忧以及对金属需求的忧虑，用铜厂家及贸易商购货仍然谨慎。

■铝：今日佛山市场铝价小幅下跌。国内充足供应叠加全球疫情影响出口订单等压力打压下，期铝在反弹后受短线获利压力打压回落并在 11500 关口位波动，而此位被视为近期的波动中间点位，再向下的空间则受成本支撑收窄，厂企抄底补货促使库存下降。

■锌：今日佛山市场锌价全面下跌。锌价近期升多跌少，下游厂家大

多低仓位运作，逢低采购增强市场买气，今日市场交易增多，加上再生锌货源偏紧，增加了市场锌锭采购量，需求恢复缓慢，在一定程度制约了交易量。

■不锈钢：今日佛山市场废不锈钢价格表现平稳。大型钢厂盘价下调的消息，削弱不锈钢市场交易气氛，厂商收货策略重新调整。短期市场成交主要由钢厂的刚需采购支撑，而且废料货源流通偏紧，普遍要价惜售，因此，总体行情还处于底部调整。

（文章来源：全球金属网）