经济日报 ECONOMIC DAILY

美联储打开流动性“水龙头”，专家认为——

我国货币政策更应具备定力

经济日报·中国经济网记者 陈果静

继实行“零利率”后，美联储打开了流动性“水龙头”。3月23日，美联储宣布将实施不限量、开放式量化宽松。这已是美联储在1个月之内第三次推出超常规货币政策。

“从美联储推出的一系列政策措施看，核心在于提供信贷可用性，防止短期冲击演变为长期衰退。”上海市人民政府参事、中欧国际工商学院教授盛松成说。

盛松成认为，尽管美联储前期货币宽松行动在预期管理上存在失误，但行动本身有其自身逻辑。疫情冲击愈演愈烈，对经济的影响很大，美股估值原本也已处于高位，最近资产价格暴跌根本上还是由经济和金融形势决定的，呈现典型的流动性踩踏，因而美联储的行动宜早不宜迟。美联储为维持充分就业和经济稳定，为企业和金融市场提供流动性支持，从而防范疫情对经济从短期冲击演变为长期衰退。

“美国金融市场和实体经济关联度非常高，金融冲击会反向再冲击居民和企业，形成‘螺旋反应’。因此，美联储扩张行动可以适度减轻经济与金融相互冲击的负反馈循环。”盛松成表示，降息和量化宽松未必能阻止经济衰退，但可以避免流动性恐慌。

“虽然3月23日美联储推出开放式量化宽松政策，但本质上仍是央行货币政策的‘单兵突进’，如果未能得到其他政策的积极配合，其作用仍将有限。”工银国际首席经济学家程实说。

程实认为，市场显然受到政策的“惊吓”而非“惊喜”。基于2008年国际金融危机治理经验，美联储首先应当通过坦诚清晰的前瞻指引预警风险，在缺少政策沟通的情况下，意外地超常规行动加剧了金融市场的恐慌和波动。从政策接力来看，提前打完政策“弹药”之后，却未能平息市场波动，这使得美联储自身陷入困境。展望未来，无论是实行负利率，还是入市购买股票等，短期内都难以为市场提供可信的政策支持。

“美联储能做的仅仅是‘以时间换空间’。”粤开证券首席经济学家李奇霖认为，推出该政策是为了延缓企业和居民部门因经济骤停、内外部流动性收缩导致的集中出清风险。虽然货币宽松可以解决金融市场的流动性风险，但货币传导机制被疫情切断，仍然无法化解衰退风险。要真正恢复企业和居民部门资产负债表，其核心仍然是抗“疫”。因为只有化解了疫情，才能让总需求真正恢复。毕竟无论货币多么宽松，在疫情肆虐阶段，是无法做到让消费者出门消费、让企业加快投资的。

“在美国政府丧失政策定力的时刻，中国货币政策更应该具备定力。”中国社科院世界经济与政治研究所国际投资研究室主任张明认为，货币政策操作应该从国内经济发展需要出发，不应跟着美联储亦步亦趋。在一个普遍负利率的全球环境下，能够维持正利率的中国经济与中国市场将会具备更大的吸引力。

盛松成认为，美联储此轮宽松行动和我国央行“以我为主”的货币政策均有其内在合理逻辑，不同操作源于疫情防控形势、货币政策传导机制及国情不同。中国目前政策措施是建立在经济运行实际情况基础上的；从美联储采取的一系列措施来看，基本是围绕信贷可用性，防止短期冲击演变为长期衰退，同样目标明确。

程实认为，中国率先实现对新冠肺炎疫情的有效控制，复工复产提速，经济循环修复有望继续加快。考虑到未来托底政策的进一步加码及消费内需陆续回补，我国经济有望从二季度开始逐步企稳反弹。

同时，我国市场的相对韧性也有望进一步夯实。程实表示，年初至今，我国股市累计下跌幅度远小于欧、美、日、韩等主要市场。更为重要的是，对于市场而言，投资是“买未来”，而非“买过去”，在战“疫”下半场的全球金融震荡中，人民币资产有望成为新型避险资产——虽然不是绝对意义上毫无波动的“避风港”，但凭借相对韧性和成长性，能够成为全球长线资金在风浪中的“压舱石”。

从实体经济和金融角度来说，程实认为，一方面要加强对市场流动性的呵护，平抑信用风险溢价；另一方面则需要稳定实体经济循环，稳固企业资金链。两者需要平衡推进，要警惕因为短期压力，一味向金融市场提供刺激，却忽视了实体经济纾困的需求。从长远来看，实体经济的稳健最终将引导金融市场信心反弹，并为战“疫”提供支撑。

汽车产销环比和同比均大幅下降——

车市雪上加霜怎么办

经济日报·中国经济网记者 黄 鑫

视点 中国新闻奖名专栏

近年来，汽车产业链持续深度低迷，受新冠肺炎疫情影响，汽车业面临更大冲击。专家认为，我国购车需求体量大、弹性大，刺激汽车消费是改善制造业的机会，应进一步落实刺激汽车消费政策。同时，新能源补贴政策不退坡，并加快新能源补贴拨付速度，简化流程，为企业减轻资金压力。

受新冠肺炎疫情影响，汽车业面临更大冲击。数据显示，疫情对汽车行业一季度运行影响巨大。相关专家预计一季度产销将下滑45%左右，上半年产销将下滑25%左右。

为推动汽车产业稳增长，工信部近日宣布，推出多项举措助力汽车企业复工复产。具体包括对于新申报产品，允许企业在自我承诺基础上，使用研发验证测试结果替代第三方检测机构检测报告；对已许可产品参数的扩展变更，允许企业备案时暂不报送相关检测报告，可容缺受理、先办后补等。

业界专家认为，这些政策对于汽车行业的复苏还不够，呼吁相关部门积极行动，刺激车市，拉动内需。

汽车消费空前低迷

汽车产业是我国国民经济支柱产业之一，其中汽车零售总额占全社会零售总额、相关税收占税收总额、相关从业人数占城镇就业总人数的比例均在10%左右。

全国乘用车联合会秘书长崔东树坦言，近年来汽车产业链持续深度低迷，2019年轿车生产增速偏低，弱于汽车平均增速。

今年以来，新冠肺炎疫情的暴发，更是让汽车行业“雪上加霜”。中国汽车工业协会专家分析认为，2月份汽车产销规模大幅下滑，企业生产复工时间明显滞后，从而带来消费市场和企业生产经营诸多问题。

数据显示，今年2月份汽车产销环比和同比均大幅下降。当月汽车产销分别完成28.5万辆和31万辆，环比均下降83.9%，同比分别下降79.8%和79.1%。

即使一直表现亮眼的新能源汽车也“难逃厄运”。2月份，新能源汽车产销分别完成9951辆和12908辆，比上年同期分别下降82.9%和75.2%。

中国汽车工业协会预计，如果疫情在3月底得到有效控制，一季度我国汽车产销下滑将在45%左右。疫情结束后，受到抑制的消费需求会在短期内得到释放，但受到部分居民收入下降影响，全年汽车市场发展形势仍不容乐观。

刺激消费势在必行

崔东树认为，我国购车需求体量大、弹性大，刺激汽车消费是改善制造业的机会，应进一步落实刺激汽车消费政策。

根据2019年国家统计局发布的中国统计年鉴，中国居民家庭消费品普及率总体水平较高。比如，空调、电视机等产品已达到百户家庭100台以上水平，洗衣机、电冰箱等产品也达到百户家庭95台左右的水平。但是，全国仅有三分之一家庭拥有汽车。

“在当下主流家用消费品基本普及、住房普及率也达到较高水平情况下，应该采取有效措施促进汽车消费。”崔东树说。

受疫情影响，今年消费稳增长整体受到阻碍。数据显示，往年受春节因素影响，1月份至2月份衣食两种消费占比一般较高，但今年受疫情影响，汽车前两个月消费额相当于餐饮收入总额。

“今年，经济增长和消费稳定的目标非常明确。在衣食住行中，‘行’可能成为主要的增长点。目前来看，刺激汽车消费是最可行的。”崔东树说。

亟待配套政策支持

那么，应该如何刺激汽车消费？

“首先，要鼓励汽车限购地区适当增加汽车号牌配额，带动汽车及相关产品消费。”崔东树说。

中国汽车工业协会总工程师、副秘书长叶盛基也表示，限购地区应适当增加汽车号牌配额，建议北京、上海、天津、杭州等地应取消限购政策，包括有条件解禁新能源汽车限购。

从2019年汽车保有量具体数据看，北京汽车保有量连续5年在500万辆水平徘徊，成都汽车保有量增长相对较快。重庆、苏州也已超越上海。

叶盛基建议，应将个人购车支出纳入个人所得税专项附加扣除，尤其是对个人购买节能环保或新能源汽车，允许其将购车支出分年度扣除，促进汽车消费。

“车辆购置税可以暂时减半征收。从历次购置税减半政策看，虽然会损失一些购置税，但将获得更多的综合税收，对经济也将产生有利影响。”崔东树说。

崔东树还建议，新能源补贴政策不退坡，并加快新能源补贴拨付速度。

叶盛基认为，要结合近期汽车下乡政策，促进农用车转购轻型乘用车，以现金补贴、减免车辆购置税、纳入个税抵扣等多种形式，促进汽车市场消费增长。

3月18日，在长城汽车股份有限公司重庆分公司，焊装车间车调线员工在工作线上忙碌。 黄 伟摄（新华社发）

访谈

人流不畅 消费不旺

——访中国汽车工业协会总工程师叶盛基

本报记者 刘 瑾

2月份，我国汽车产销规模大幅下滑。围绕企业生产复工时间、消费市场变化和企业生产经营等诸多问题，记者专访了中国汽车工业协会总工程师、副秘书长叶盛基。

记者：汽车产业复工复产进展如何？

叶盛基：当前，汽车企业有序推动复工复产工作，取得了一定成效。但疫情带来的物流、人流不畅，尤其是汽车市场需求不足、消费不旺等问题依然存在，严重影响企业生产进一步恢复。疫情严重影响汽车生产企业上半年整车生产、销售和新车型投产计划，导致企业无法按照相关标准如期切换产品。

中汽协建议，加快推进包括湖北地区企业复工复产，同时加大对企业防疫物资供应保障的力度，降低费用支出，为企业减负，并且适当调整和延缓政策法规实施。

记者：新能源汽车发展情况如何？

叶盛基：形势不乐观。建议继续加大新能源基础设施建设。可出台疫情期间专项运营补贴政策指导意见，引导银行等金融机构提供贴息信贷支持充电基础设施企业，加大居民区充电基础设施配建推进力度，打通个人充电设施安装管理障碍，明确充电运营企业同等享受5%电价优惠政策等。

记者：汽车消费市场有哪些新增长点？

叶盛基：现在皮卡车消费势头很好。目前，已有多个省份解禁皮卡车进城。从这些省份实施情况看，效果良好。建议全面解禁皮卡车进城限制，积极鼓励皮卡车消费，科学推动皮卡车发展。

此外，建议积极创造条件，培育旅居车（房车）市场发展，推动房车消费，鼓励相关特色车型发展，将为我国新车市场培育新的增长点。

热搜

国产手机 纷纷发力高端市场

本报记者 黄 鑫

尽管受到新冠肺炎疫情冲击，近来国产手机新品上市的脚步却没有停歇，并且纷纷涨价了，有些产品售价甚至逾万元。

国产手机突然纷纷提价，如此高昂的价格合理吗？对此，记者采访了相关专家。

赛诺资深分析师李刚认为，当前手机物料成本越来越高，今年半导体材料器件涨价幅度不小，同时手机市场容量有限，在换机周期拉长的前提下，用户的价格承受能力也适当提高了一些，手机厂商想要提升利润，必须得提高售价。此外，这些国产手机新品全部都是5G手机，成本较4G手机更高。

当前，5G手机正在加速推进。中国信通院发布的数据显示，2020年2月份，国内手机市场总体出货量638.4万部，同比下降56%，其中5G手机238万部，占比37%。

vivo副总裁、中国市场总裁刘宏说，vivo5G手机日产量已超过10万部。从市场看，5G版虽然售价更高，但很多消费者仍愿意“一步到位”，目前消费者选择5G手机的比例超过了70%。从行业看，5G手机销售占比约为20%，3000元至6000元价位大部分都是5G手机。

国产手机新品配置和价格也较为匹配，基本都配备了高通骁龙865芯片、LPDDR5内存等当前手机供应链中最先进的技术。此外，各厂商也有“独门绝活”。例如，小米10 Pro拥有1亿像素摄像头，vivo NEX 3S采用了“瀑布屏”等技术。

全球移动通信系统协会（GSMA）信息组织研究主管蒂姆·哈特认为，中国制造商此前在欧美市场曾一直奉行薄利多销策略，但这一趋势正在改变。有数据显示，国产手机在单机售价400美元以上的高端市场中，已经占据中国市场80%的份额。

众诚智库高级分析师王彬分析说，现阶段国产手机纷纷发力高端市场，主要基于以下原因。

首先，今年前两个月，国内手机市场总体出货量2719.7万部，同比下降44%，手机销量大幅下滑。其中，国产手机出货量为2417.7万部，同比下降46.5%。在这些情况下，各手机厂商都希望通过进军高端市场来弥补销量下滑带来的销售额缺口。

其次，专利数量增加为手机厂商涉足高端市场提供了基础。随着手机厂商在手机知识产权方面广泛布局，积累了大量高价值专利，也为手机厂商涉足高端市场打下了坚实基础。

再次，手机厂商对品牌溢价能力提升的需求日益强烈。以往，同等配置的旗舰机，中国品牌要比欧美高端品牌手机便宜1000元至2000元，这部分价格就是品牌溢价能力的体现。近年来，国产手机在成本、内控、流程IT、供应链等方面能力及资源投入逐渐加强，管理和精细化运营能力也相继大幅提升。“减少机型做精品”已成为国产手机厂商的共识，随着国产手机在品质、口碑等方面显著提升，如今国产手机厂商将深度布局高端市场的需求逐渐变为行动。

多家企业发布2月份业绩显示——

快递行业保障物资运输大显身手

本报记者 吉蕾蕾

在新冠肺炎疫情影响下，快递行业2月份业绩备受关注。根据国家邮政局公布的数据，2月份全国快递服务企业业务量完成27.7亿件，同比增长0.2%，业务收入完成364.4亿元，同比增长4.1%。在全行业全力复工复产下，业务量仍然实现了小幅上涨。

近日，顺丰控股、圆通速递、韵达股份和申通快递4家快递企业也相继发布了2月份业绩简报。数据显示，顺丰控股依然实现了业务量和业务收入大幅上涨，其他3家快递企业则出现了不同程度下降。

其中，顺丰控股数据异常亮眼。数据显示，2月份顺丰控股业务量达4.75亿件，增幅达到118.89%，市场占有率达到了17.15%，创下历史新高。同时，营业收入（含供应链业务）达90.09亿元，同比增长82.11%；供应链业务收入3.69亿元，同比增长398.65%。

在新冠肺炎疫情影响下，快递企业为何还能取得如此成绩？业内专家分析称，顺丰业务量同比大幅增长，首先与2020年和2019年春节不在同一个月份有关，2019年春节是在2月上旬，2020年则是在1月下旬。此外，顺丰业务量高速增长，更多的还来自于其多元化业务、产品等带来的业务增量。比如，2019年顺丰时效件和经济件共同发力，推出特惠专配，又承接了唯品会配送业务，带动市占率持续提升。

更重要的是，在特殊时期，包括顺丰在内的邮政企业、主要快递企业仍保持正常运营，全力保障对湖北武汉等疫情重点地区的应急救援物资和人民群众日常基本生活物资运输和寄递服务。截至3月18日，邮政企业、快递企业承运、寄递疫情防控物资累计13.63万吨、包裹2亿件，发运车辆3.26万辆次，货运航班422架次。

自疫情暴发以来，无人配送也大显身手。在武汉市、十堰市、赣州市、温州市、哈尔滨市多个地区重点区域，顺丰无人机团队构建了疫区非接触式空中应急运输生命通道，缓解了疫区物资运输保障压力，开展了特定场景下无人机物流运输作业。截至3月15日，顺丰无人机疫情期间共运营32天，飞行超3000架次，飞行里程近13000公里，运送物资超11吨，其中包括防护服、手套、食品、药品等。

随着复工复产有序推进，一系列针对邮政快递业的支持政策为行业复工复产也注入了新动力。连日来，多地邮政管理部门积极争取防疫物资，出台帮扶政策，解除企业后顾之忧。北京局联合市交通委明确，各高速公路经营单位要全面落实邮政快递车辆疫情防控期间免收车辆通行费政策；推动各区街道、社区、乡镇、行政村为投递人员提供便利条件。江苏局为解决人员到岗、末端配送等困难，其中无锡、常州等地采取政府包车、免费护送方式确保人员“点对点”输入；苏州、南京等地为快递员进入小区投递办理了通行证……

截至目前，除湖北地区以外，邮政快递行业产能已基本恢复正常。随着湖北疫情形势好转，湖北邮政快递业复工复产也在积极稳妥推进，计划到3月底服务能力恢复到正常产能五成水平。

本版编辑 郭存举 温宝臣 胡达闻