

中关村电子城转型“最后一棒”：

大卖场时代终结 鼎好大厦小业主面临去留抉择

■本报记者 李春莲

新冠肺炎疫情突袭，中关村电子城的转型也不得不推迟。

3月28日下午，《证券日报》记者来到中关村电子城，鼎好大厦的大门紧闭并未营业，从玻璃望进去，一层基本已经清空。

“疫情以来一直没开门，有头脑的商户早就搬到其他地方了。”鼎好大厦附近的保安向《证券日报》记者表示，现在只有二层、三层和四层还有一些商户，估计等不到今年年底就全部清空了，那些不愿意走的商户早晚也得走。

近年间，由于互联网电商的崛起，曾经熙熙攘攘的中关村电子城每况愈下，不得不变型。2015年，中关村e世界宣布关闭；2016年，海龙电子城停业转型；2019年初，作为中关村大卖场最后的留守者，鼎好大厦也易主，此举被称为中关村电子城转型的“最后一棒”。

但一年过去了，鼎好大厦的改造尚未启动。受疫情影响，大厦工程改造、小业主分散式产权收购等相关行动更是不得不放缓。

“受疫情影响，鼎好大厦所有工作均放缓了进度。3月中旬复工后，与小业主的洽商工作已经恢复。”鼎好大厦总经理王剑峰在接受《证券日报》记者采访时表示，“我们将不再执行公司2019年既定的小业主分散式产权收购计划，会根据疫情形势及与小业主的沟通情况有所取舍，适时结束收购，重新调整投资策略，合理控制成本，尽快启动大厦A座工程改造，推动项目整体进展”。

工程改造面临挑战

2019年3月份，鼎好大厦完成股权收购，投资方主要为境外基金机构，股权交易价格为57.2亿元。这一收购因为涉及中关村电子城转型，备受市场关注。

但目前从项目现场来看，股权收购一年后鼎好大厦的改造工程尚未启动。

监管层多举措引中长期资金入市 上市公司年报剧透险资“答卷”

■本报见习记者 吴晓璐

近日，银保监会副主席周亮表示，下一步将允许符合一定条件的保险公司适度提高权益类资产配置比重，可以超过30%上限。3月25日，银保监会发布《保险资产管理产品管理暂行办法》。业内人士认为，此举将进一步支持保险资金对接实体经济、引导长期资本参与资本市场。

实际上，去年以来，监管层已经多次表态，要吸引中长期资金入市，提高保险公司权益类资产比例，也实施了多种改革举措，打造适合中长期资金入市的投资环境。

从2019年上市公司年报来看，险资也确实不负众望，不断出手“买买买”。

专家预判未来三个月制造业PMI将围绕荣枯线小幅波动

■本报记者 朱宝琛

52%，这是中国物流与采购联合会、国家统计局服务业调查中心最新发布的2020年3月份中国制造业采购经理指数(PMI)的数据。这一数据，在2月份经济活动受到疫情明显影响的的基础上大幅上升了16.3个百分点。

对于未来三个月的制造业PMI走势，接受《证券日报》记者采访的多位专家普遍判断，或许会出现一定幅度回调，但显著下行风险不大，大概率会围绕50%的荣枯线小幅波动震荡上升。

前三个月呈“V型”走势的背后

根据《制造业采购经理调查说明》，采购经理指数(PMI)是国际上通用的监测宏观经济走势的先行性指数之一，具有较强的预测、预警作用。PMI通常以50%作为经济强弱的分界点，高于50%时，反映制造业经济扩张；低于50%，则反映制造业经济收缩。

《证券日报》记者梳理发现，今年以来，制造业PMI呈现出“V型”走势：1月份为50%；2月份受新冠肺炎疫情影响，仅为35.7%；3月份上升至52%，并创下两年半来的新高。

出现“V型”走势的背后，缘于PMI是一个环比指数，反映的是本月比上

“鼎好大厦是体量很大的城市更新改造项目，具有较大的创新性和挑战性，目前受疫情的影响，工程改造进度有所滞后，成本控制压力攀升、投资预算有失控风险。”王剑峰在接受《证券日报》记者采访时表示，有些问题经过努力和采取多方面措施是可以控制和解决的，但也有些问题，特别是分散式产权商铺的整合工作，面临的挑战很大。

实际上，小业主分散式产权商铺收购是中关村电子城很多卖场在改造过程中遇到的普遍性难题。

据了解，分散式产权商铺始于2000年前后，开发商将店铺切分卖给不同的小业主，因店铺面积较小，运营成本较低，众多店铺聚集在一起，一开始具有较大的活力。但随着时代的发展，分散式产权的缺陷已经暴露出来，由于产权过于分散导致无法统一规划经营和管理提升，卖场品质越来越差，已无法跟上时代发展的步伐。

业内认为，如今，中关村电子大卖场辉煌已过，分散式产权商铺的高额盈利性不复存在，若能适时退出，不一定是最好的选择，但将是最理性的选择。

2019年12月初，鼎好大厦启动了卖场分散式产权铺位收购行动，截至2020年3月20日，已经完成80多户签约过户及100%付款。目前，还有约340户商户仍在经营中，相关洽谈工作正在持续进行。

王剑峰表示：“这次分散式产权商铺收购的原则就是能收则收、能租则租、尊重物权、共同发展。收购的价格会是恒定不变的，从始至终贯穿下去。此外，收购不会是无限期的，我们将根据公司今年的战略调整适时结束收购行动。”

有已经搬离的商户向《证券日报》记者表示，因为店铺面积太小，再守下去也无法获得高价收购，还不如速战速决，实现现金为王。但也有商户还在观望和纠结，表示鼎好大厦的统一收购价格让他们有些不甘。而受此次疫情影响出现的资金短缺、资金链断



裂等问题，也让一些小业主面临越来越大的经营压力。

中关村大卖场时代终结

曾经到过中关村电子城的人都很难忘记，当时每个大楼都熙熙攘攘，早期在这里做生意的人也赚得盆满钵满。

1999年，鼎好、海龙等几家大型卖场开门营业，一时间让中关村西区“电子一条街”声名远扬。接下来的十年，是中关村电子大卖场的鼎盛时期，市场份额一度占据全国70%以上。

但是，电商的发展给传统销售方式带来巨大冲击，线下大卖场的效益越来越差，内部经营管理也愈发混乱，不时还被曝出欺诈骗消费者的负面新闻。

数据显示，2011年中关村IT卖场电子产品销售额下滑至176亿元，而京东商城2011年的净销售额为210亿元。彼时，电子商务的强劲增长势头，已开始将传统电子卖场甩在了身后。一个尽显疲态，一个风头正劲。

从中关村一个4平方米摊位起步的刘强东，通过创办京东商城这种电子商务的方式，开始逐渐抢占原本属于中关村电子城的蛋糕。

除了京东，抢占这一市场的还有天猫、淘宝以及原先在传统家电卖场深耕多年的苏宁、国美等，与此同时，消费者开始愈发信赖线上平台的购买

长5145亿元，提升1.44个百分点。

新时代证券首席经济学家潘向东对《证券日报》记者表示，从险资增配的上市公司特征可以看出，险资对于分红比例比较高，估值水平比较低，盈利能力比较强，流动性比较好的大盘股比较偏爱，其中银行板块是险资配置的重点。此外，险资也开始增配基建、建材、消费类个股，目前从险资的重仓股来看，布局较为稳健，采取步步为营的策略，主要是结构上的调整，投资比重实现了稳中逐步回升的态势。

“受益于监管层多次指出鼓励保险资金增持上市公司股票，保险公司权益类资产监管比例有望进一步提高。”某券商分析师对《证券日报》记者表示，主要基于四点考虑：一是，资本市场改革深入推进的背景下，保险资金权益类投资比

例等放宽在即；二是，刚性兑付逐步打破，险资权益类资产配置的追求在增强；三是，在IFRS9新会计准则下，险资资产配置思路有望逐步转变，或将更注重中长期股权投资；四是，保险业对外开放加速，壁垒打破，竞争加剧，行业格局将重塑，资产负债两端压力将加大，险资将更加注重对权益类资产的配置。

潘向东表示，作为长线资金，险资进入A股市场将会产生深刻影响：首先，有助于推动投资者结构持续优化，倡导价值投资；其次，有助于平复资本市场短期波动，促进证券市场稳健、规范、高效地运行；最后，有助于改善上市公司杠杆率，可以重点支持有市场、有前景、有技术优势的高新技术产业，推动经济转型，使资本市场更好地服务实体经济，促进实体经济高质量发展。

份制造业PMI能否达到50%或以上，要看4月份制造业情况是否好于3月份，5月份和6月份情况以此类推。

从PMI指标的构成看，制造业PMI是由5个扩散指数加权计算而成。展望未来三个月，这些指标将整体趋稳向好，但新订单指数、生产指数和原材料库存指数仍存在围绕50%荣枯线波动反复的可能，尤其是原材料库存指数大概率继续在50%的荣枯线下运行。新订单指数和生产指数的不确定性，主要是受海外疫情扩散、经济停滞、需求大幅下降的影响，因此难言趋势性好转，需要继续观察。

王青表示，展望未来三个月，国内疫情稳定会推动内需进一步走强，但海外疫情会在一段时间内处于高发期，我国出口将面临显著下行风险。由此，制造业PMI或难持续保持在扩张区间。

“4月份开始新出口订单指数或存在大幅下滑可能，需要密切关注。另外，出口下滑也会对制造业整体需求和生产形成拖累。这样来看，4月份制造业PMI或许会出现一定幅度回调，但显著下行风险不大。”王青说，而5月份和6月份制造业PMI走势将主要取决于国内逆周期政策发力与海外疫情演化之间的消长作用，或将围绕荣枯线小幅波动。



今日话题

新能源汽车补贴再延长 专家预计二季度销量有望抬头

■本报见习记者 昌校宇

为促进汽车消费，3月31日举行的国务院常务会议提出以下举措，一是将新能源汽车购置补贴和免征购置税政策延长2年；二是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；三是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。

4月1日，《证券日报》记者走访并致电多家汽车4S店、多位消费者及行业专家，了解他们对上述优惠政策

4S店加大优惠力度

在北京市朝阳区的北京盛世路骐比亚迪4S店，工作人员向记者透露，店内所展示的汽车品类中，宋Pro新能源车型销量较高。

“一方面，北京小客车指标调控管理办公室2月7日发布《关于2020年小客车指标总量和配置比例的通告》指出，2020年小客车新能源指标额度共6万个。其中，个人指标额度为5.42万个(较2019年同期的5.4万个增加200个)、单位指标额度为3000个、营运小客车指标额度为2800个。另一方面，店内除了给购买新能源汽车的车主现金优惠外，还将给予装饰、售后等其他优惠。”上述工作人员介绍。

宝马品牌某河南经销商马先生则在电话中告诉《证券日报》记者，其4S店内的宝马新能源汽车优惠从平时的1万元至2万元，调整为现在的最高优惠5万元至6万元。如果按店内售价为49.99万元的宝马530Le计算，优惠后的最终价格为44万元至45万元左右。

“目前，店里有宝马530Le、宝马X1及宝马i8、i3这4款车型的新能源汽车。为了刺激消费，我们除了加大优惠力度，还赠送车主价值1万多元的充电桩。不过，河南省整体的新能源汽车销量基本都弱于传统燃油车的销量，我们也正在努力寻找突破口。”马先生坦言。

潜在新能源汽车车主、家住上海市的王先生认为，新能源汽车免征购置税和购置补贴等政策挺有吸引力，这也将是他未来购车的重要考量因素。

王先生进一步向《证券日报》记者

解释，“以价格为10万元的新能源汽车为例，正常购置税为8.547%，也就是10万元的汽车购置购置税就能省下8547元。再加上上海地区的政策是新能源汽车不用摇号、竞标，购买后还可免去高额的车牌费，这些对于车主来说都是利好。除优惠政策外，充电桩、汽车性能、电池寿命以及汽车品牌也都是我买车的考虑因素。”

已经购买过新能源汽车的北京市房山区郭先生则比较关心配套的基础设施能否及时跟上。“买车时免了购置税，确实减轻了负担。但新能源汽车折旧贬值快，公共充电不方便等问题也需各级政府酌情解决。”

政策出台恰逢其时

德邦基金新能源汽车资深研究员王立晟在接受《证券日报》记者采访时表示，政府加码补贴政策主要基于两点考虑。第一，汽车业是经济逆周期调节的重要抓手，而新能源汽车又是汽车业内部结构调整的主要方向。通过适度延长补贴年限，可使国内新能源汽车业的发展更稳健。

第二，全球疫情发酵前，海外各国对于新能源汽车产业的扶持力度就明显加强。以欧洲为例，其1月份至2月份燃油车销量下滑7%，但新能源汽车销量接近翻倍。而中国在前几年的补贴政策支持下，已经坐稳了全球第一新能源汽车市场的地位，尤其是在2019年，国内很多上市公司都开始在欧洲建造电池厂和配套的零部件工厂。所以，在目前全球加码新能源汽车的背景下，我国更积极的补贴政策也更有利于长期提升我国新能源汽车产业链的全球竞争力。

苏宁金融研究院消费金融研究中心高级研究员付一夫则用“恰逢其时”4个字为政策点赞。他告诉《证券日报》记者，1月份至2月份，我国新能源汽车销量较2019年同期有所下滑，此时出台各项优惠政策对提振新能源汽车消费、促进市场回暖有重要作用。

考虑到国内疫情逐渐得到控制，加上自主与合资品牌很多新能源车在二季度陆续推出，王立晟预计从二季度开始，国内新能源汽车的产销量就能看到逐步抬头的趋势，下半年会恢复到同比较快增长的阶段。

汽车销量预期普遍调降 转型新能源需更多政策支持

■本报记者 龚梦泽

近来，新冠肺炎疫情对汽车行业的冲击逐渐显现，国际知名评级机构穆迪再次大幅下调对2020年全球汽车市场销量的预期。

《证券日报》记者注意到，按照穆迪新的预测，2020年全球汽车销量将下降14%，比此前下降2.5%的预测提升了11.5个百分点。同时，预计中国汽车市场2020年整体销量将下降10%，比此前下降2.9%的预测提升了7.1个百分点。

3月31日，国务院总理李克强主持召开国务院常务会议。会议确定，将新能源汽车购置补贴和免征购置税政策延长2年。业内普遍认为，此举将极大地促进新能源汽车消费，为新能源汽车行业带来实质性利好。

疫情或致全球汽车销量锐减千万辆

据相关统计数据显示，2019年全球汽车销量(含乘用车和商用车等)为9032万辆。按照穆迪方面的说法，整体来看，今年全球汽车销量或将下降14%、锐减1200万辆，跌破8000万辆关口。这一数字甚至超过了全球最大汽车生产制造商大众集团全年的销售业绩。

同时，作为全球最大的汽车单一市场，资料显示，2019年，中国汽车市场(含乘用车和商用车等)的销量规模达到2576.9万辆。按照穆迪方面的最新预测，10%的降幅意味着我国汽车市场2020年销量将减少258万辆左右。

记者查阅国内自主品牌车企产销数据发现，2019年，长城汽车全年销量为106万辆，吉利汽车全年销量为136万辆，两家车企全年累计销量约为242万辆。也就是说，按照穆迪方面的预测，2020年中国汽车市场的总体销量表现相当于减去长城汽车和吉利汽车两家头部自主品牌车企的销量之和。

事实上，除了穆迪之外，知名市场研究机构IHS Markit也认为2020年的全球汽车市场不容乐观。按照IHS

Markit的预测，2020年全球汽车发货量同比降幅将达到12%以上，而中国汽车市场的同比降幅将达到10%。

以此来看，两家机构的预测数据都在表明一个观点，2020年或成为全球及中国汽车市场最为艰难的一年。这一说法也在吉利汽车处得到印证。

3月30日，吉利汽车发布2019年业绩报告，吉利控股集团总裁安聪慧表示，新冠肺炎疫情已严重影响公司供应链及产量水平，对2020年营业表现及盈利能力构成额外压力。其表示，2020年可能是历史上最艰难的一年。

补贴延长 力促国内车市平稳运行

在此背景下，3月31日，国务院常务会议确定，将新能源汽车购置补贴和免征购置税政策延长2年。业界普遍认为，这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更大的成长空间。

乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示，“今年1月份-2月份新能源汽车生产5万台，同比下降63%，其中新能源车乘用车累计下降58%，我国新能源车市场严重低迷。而欧洲新能源车市场表现较强，1月份同比增长122%。因此国内需要增加补贴支持。”

“除了补贴政策延长，建议鼓励政策从制造端延伸到对购买者的补贴，在使用环节有更多的政策支持，比如新能源汽车高速公路通行优惠、在一线城市给新能源汽车更多的路权等，多重的支持会对新能源汽车有更好的促进作用。”中国汽车流通协会副秘书长郎学红表示。

对此，崔东树也强调，补贴的持续会拉动新能源车市场销量的增长，但国内也必须跟上国际步伐。“尤其是欧洲，新能源汽车已经在高速发展，转型很快。国内的车企应该坚定新能源转型的路线，努力推动传统车向新能源转型。”