武汉市计划投放23亿元消费券 首轮消费券9分钟抢光

本报记者 刘 琪

“今天，你抢消费券了吗？”近来，这句话已成为武汉市民近日最新的问候语。继4月15日银联云闪付在武汉投放消费券后，武汉市官方消费券也在4月19日重磅落地。据悉，此次武汉市投放的消费券总价值达23亿元，其中武汉市政府出资5亿元，相关网络平台同时匹配18亿元，消费券将发放至7月31日。

据微信支付数据统计显示，第一期首轮的四类“武汉消费券”于4月19日12:00一开始，9分钟内就在小程序中全部抢完。“相比于现金，消费券是实质性的增加需求措施。因为发放现金并不能实现短时期内实际消费行为的发生，这些现金更多可能是被居民由于流动性偏好而贮藏起来。”苏宁金融研究院高级研究员陶金在接受《证券日报》记者采访时表示，消费券满额抵扣模式则可以进一步带动更大规模的消费，充分发挥这些消费券的作用。

武汉计划发放23亿元消费券

4月17日，武汉市正式宣布，联合微信支付等平台启动“武汉购2020促消费活动”，发放5亿元消费券。同时，还有总值18亿元的平台联合商家发放的商家券陆续派发。

《证券日报》记者在“武汉消费券”微信小程序中看到，第一期4月19日至5月31日连续6周，第一期消费券总金额7200万元；6月1日至7月31日将投放第二期，具体投放时间将会另行公布，而第二期消费券总金额将根据第一期核销情况进行动态调整并提前公布。

武汉消费券面向所有在武汉人员，微信实名认证消费者通过微信小程序“武汉消费券”或微信搜一搜“武汉消费券”，就能进入小程序参与活动。据悉，此次武汉消费券可以用在餐饮、商场、超市便利店和文体旅游四个方面，第一期消费券抵扣面值分别为10元、20元、50元和80元。消费者通过小程序领到的武汉消费券，适用于采用微信商户支付结算的商户。在活动商户处，消费者微信支付达到一定金额即可自动抵扣，无需额外操作。

据《证券日报》记者独家了解到，此次消费券的发放是由武汉市商务局委托阿里巴巴、美团、腾讯等3家电商企业进行，前述18亿元的平台联合商家发放的商家券则是每家平均配比6亿元。

首轮消费券9分钟全部抢完

在4月19日第一期武汉消费券发放前，不少武汉市民就做好了准备。“定了开抢前10分钟的闹钟，然后就一直‘守’在手机前面，有种春节抢红包的感觉。”武汉的李小姐在电话中告诉《证券日报》记者。

在武汉“官宣”消费券的消息后，《证券日报》记者日前曾抽样武汉地区20位不同年龄段消费者进行调查发现，餐饮、商场、超市便利店消费券相较于文体旅游消费券更受欢迎。而抢券速度更是相当惊人，据微信支付数据统计，4月19日12点，“武汉消费券”微信小程序开放抢券后，仅仅1分钟就发出超43万张消费券，1分钟内最高有25万人同时抢券。四类消费券于9分钟内在微信小程序全部抢完，1个小时内超239万人次访问小程序抢券。

“三个多月没有逛过商场了，昨天（4月19日）抢到了商场的消费券，虽然只抢到了50元券，但还是想去商场‘消费一把’，给自己添两件新衣服。”武汉的李女士告诉记者，今年没有旅游的计划，家附近的健身房也没有开门，所以没有特别去抢文体旅游消费券。

“昨天（4月19日）抢到了20元的商超消费券，即使今天（4月20日）外面下大雨也没影响好心情，去了一趟超市，花了80多元直接抵扣了。”武汉的吴小姐在接受《证券日报》记者采访时兴奋地告诉记者，“我在武汉消费券小程序上还领到了星巴克的5元代金券，逛完超市喝杯咖啡的感觉真是久违了！”

曾梦/制图

《证券日报》记者在“武汉消费券小程序”注意到，4月19日发放的消费券，于4月20日开始生效，因此武汉当日即便下着雨，也有不少市民像吴小姐一样冒雨外出购物。同时，“武汉消费券小程序”页面的下半部分还显示有“武汉商家专属消费券”，商家消费券的品类包括正餐快餐、饮品小吃、快手菜品、零售超市、时尚服务、运动装备、家居生活、食品生鲜、家清个护、酒水饮料、美妆护理等，涉及线上、线上品牌及商户超过140个，代金券金额从1元到200元不等。

助推小微商户数字化转型

武汉市此次发放的消费券，主要用在餐饮、商场、超市便利店和文体旅游四个方面。对于为何会聚焦在这些方面，苏宁金融研究院高级研究员陶金在接受《证券日报》记者采访时认为，从一季度和3月份的经济数据来看，制造业和投资的恢复速度明显快于消费和服务业，这一方面体现了制造业和投资的具体产业的周期更强，一方面也说明消费和服务业在疫情期间恢复速度普遍较慢，其中便包括了餐饮、线下零售和旅游业，其背后的原因在于即使隔离措施被完全取消，人员流动也不可能在短时间内迅速彻底恢复至正常状态。

同时，《证券日报》记者注意到，无论是此前银行发放的消费券还是此次武汉市政府发放的消费券，都是采取消费满一定金额然后进行消费券抵扣的方式。对此，中南财经政法大学数字经济研究院执行院长盘和林认为，满减方式的好处在于能够发挥杠杆的作用，扩大消费。而且领券的方式相比发放现金，一个属于主动领取、一个属于被动接受，一些不需要的人可能就不会去领取，而需要的人群就会去领券，这样也能起到信号识别的作用。

此外，武汉市此次消费券的发放采取的是与电商平台合作的方式，同时根据“武汉消费券”适用场景的总体规定，“武汉消费券”需到对应种类已营业的实体商户门店和经营场所消费并在线支付时才能使用。这无疑将带动线下实体店，尤其是小微商户加速向数字化转型。

“首先，电商平台在当前社会的普及度非常高，几乎每个人都能通过这些平台比较方便地获得这些消费券。其次，拿到这些消费券后，使用也比较方便，例如可直接在该平台上使用。”陶金表示，受疫情的拉动，商户为了获得线上订单，数字化在小微商户中已经得到了普及，消费券的推行则将这一普及过程进一步深化。

A股部分跨市场指数昨早盘显示异常 上交所和基金业人士回应：基金产品和申赎未受影响

本报记者 张 歆
见习记者 吴晓璐

2020年4月20日早盘，部分指数显示异常“突袭”了A股市场。

早盘异常数据显示，沪深300指数最低下跌逾2.7%，中证1000指数涨幅一度超过6%，全指医药最低下跌逾13%。

4月20日上午10:25左右，上交所快速表态称，“中证1000、沪深300、全指医药等部分跨市场指数出现数据显示异常。上交所正会同指数编制机构中证指数有限公司就相关原因进行排查”。

中午休市时间，上交所对此进行致歉并表示，“发现异常情况后，本所立即启动应急处置预案，会同中证指数有限公司查找异常原因，将尽快于日内恢复相关指数行情的正常显示。同时，对全市场交易继续进行监控排摸，力保市场正常交易。经向各市场机构征询、了解，目前涉及本所的股票、债券、基金、ETF期权等产品和ETF申赎均未受影响。深圳证券交易所和中国金融期货交易所相关市场交易正常进行。”

下午一开市，上交所立即发布了对于指数行情显示异常处置的第三条披露，“经应急处置，指数实时行情显示已于13时恢复正常（相关指数的最高值、最低值等静态指标将在收市后予以补正）。经排查，此次异常显示系因周末本所跨市场指数计算系统升级所致。”

据记者了解，上交所于4月18日组织开展了ETF业务升级通关测试，要求全体市场参与者参加，验证相关各方技术系统的ETF定义文件上传、ETF交易、ETF申赎、FJY文件处理、行情展示及盘后报表处理等功能。上交所在测试通知中表示，“请各参测单位务必在测试前做好线上系统和数据环境保护工作；测试完成后做好技术系统和数据环境恢复工作，确保下一交易日生产系统正常运行”。

上交所对此次异常情况的发生再次致歉并表示，“本所将对安全运行机制进行全面深入核查，严守交易安全运行底线，完善有关规则制度和应急处理机制，切实维护市场安全稳定运行，保护投资者合法权益。”

从收盘数据来看，沪深300指收盘上涨0.36%，中证1000指数收盘上涨1.63%，全指医药收盘上涨1.56%。

《证券日报》记者注意到，部分投资者和市场人士担心，跟踪相关指数的基金，会受到盘中异常的影响。

《证券日报》记者根据东方财富Choice数据统计发现，以4月17日收盘价计算，跟踪沪深300指数基金合计规模2757.81亿元，跟踪中证1000指数基金合计规模6.98亿元，跟踪全指医药指数的基金合计规模41.7亿元。

不过，北京某公募基金公司的会计告诉《证券日报》记者，基金净值不是按照指数行情计算的，是根据持有股票的收盘价计算，而此次部分指数的异动，只是指数编制或显示方面的错误，所以基金产品不会受到影响。

另外，北京某大型公募基金人士亦对《证券日报》记者表示，指数的异常对ETF交易和净值是没有影响的，基金产品不受影响。

《证券日报》记者昨日上午在相关指数显示异常时间段，尝试申购某跟踪沪深300指数的基金产品，记者发现申购流程一切正常，其结算也是与以往一样在收盘之后才进行。

扩大销售规模缓解资金压力 年内9家中小房企拟赴港IPO

本报记者 王丽新

即使面对成功率不足25%的现实，近期，国内中小房企仍没有放缓赴港上市步伐，怀揣着迈向500亿元、1000亿元的规模之梦闯关IPO。

据《证券日报》记者不完全统计，截至4月20日记者发稿，今年以来已有金辉控股、领地集团、实地集团、上坤集团、大唐地产等9家中小房企开启赴港IPO之路。

一位不愿具名人士向《证券日报》记者表示，目前境内赴港上市房企已达170家，优化债务结构、拓展低成本融资渠道“补血”、平衡规模发展诉求，寻求更大的市场份额是赴港上市房企的共同诉求。

3月30日，有消息称实地地产集团有限公司（以下简称“实地集团”）近日计划赴港上市。据公开资料显示，实地集团2016年销售额破百亿元，次年破200亿元，2018年开始销售额连续下滑，2019年行业排名降至153位。近两年引入多位“明星经理人”试图在规模上发力，对资金的渴求可见一斑。

4月9日晚间，领地控股集团有限公司（以下简称“领地集团”）向港交所提交的招股书显示，公司净利率连续两年下降至2019年的8.9%，经营现金流连续三年为负，净资产负债率攀升至140%，手中仅13.8亿元现金难覆盖短债，不难看出，六成以上项目位于四川的领地集团急需赴港上市进行“补血”。

“当市场不好的时候，中小房企确实有资金压力，通过上市可以缓解这种压力。”同策咨询研究中心总监张宏伟向《证券日报》记者表示。

“目前未上市的中小房企主要通过债权融资。”汇生国际融资总裁黄立冲向《证券日报》记者表示，若在中国香港成功上市，在境内外贷款、发债等融资渠道都会相对容易，给企业充盈资金链提供了便利。

亿翰智库方面表示，从内因来看，房企一旦发展到一定规模，为了可持续发展以及提升企业品牌形象，上市是一条切实可行的道路。外部环境来看，随着资管新规的出台，国家进一步加强对险资、信托的监管力度，银行的信贷政策也在细化房企指标，房企均面临着融资渠道进一步收窄的现实。内外双重原因推动下，房企纷纷寻求上市。

“目前着急赴港上市的多数房企都是负债率常年处于高位，资金链紧张的房企。”上述不愿具名人士向《证券日报》记者直言，在当前市场销售增速放缓的格局下，有些企业甚至到了如果不尽快上市，可能面临规模萎缩，难以发展的境遇。

据悉，已向香港资本市场发起二次冲击的大唐地产，在2016年至2018年出现连续3年净负债率超过400%的情形。但截至2019年6月末，净负债率暴降到185.6%。业内称，股东注资致使权益总额增加，拉低了净负债比率，或是为了冲刺IPO做好准备。

但这背后，是大唐地产于2018年提出在未来三年冲击500亿元的销售目标，而在2019年大唐地产将目标上升至3年冲千亿元规模。无独有偶，领地集团以目前近250亿元销售规模同样在计划冲击千亿元目标。

“上市之后能够获得资本市场认可，为全国化布局和规模扩张做铺垫。”易居研究院智库中心研究总监严跃进向《证券日报》记者表示，通过上市募集的资金有利于开发商增加土地储备，调整债务结构，让负债和规模扩张达到某种平衡。

“无论是500亿元还是1000亿元的规模诉求目标，通过自有资金推动企业发展的力量有限，需要借助资本市场去扩张。”张宏伟表示，规模诉求是中小企业上市的主要动力，所以这些企业上市之后一般会积极补充土地储备，争取更多市场份额地位，否则将会“不进则退”。

张宏伟进一步称，从未来5年至10年的长远角度来看，规模越大的房企话语权越高，所以从战略驱动方面来讲，这也是具有一定规模的中小房企借助资本市场做大的动因。

民航人眼中的航空业：客座率在回升 客改货提升飞机利用率

本报记者 朱宝琛

国内一家大型航空公司的机长叶明（化名），几天前刚飞了趟纽约，目前正在接受隔离。

像叶明一样，近两个月不再是“一个月有半个月的时间在天上飞”，还有该航空公司的乘务长李莉（化名），她目前每个月差不多就飞一两趟航班。

与机长和空乘人员变得清闲相伴的是，航空公司的业绩也受到了不小的影响：目前已经公布了一季度业绩预告的山东航空和华夏航空，均为亏损。而中国国航、南方航空、东方航空4月17日均发布公告称，一季度经营业绩会受到重大影响。

民航局新闻发言人、航空安全办公室主任熊杰4月15日在民航局例行发布会上称，因受新冠肺炎疫情影响，一季度全行业累计亏损398.2亿元，其中，航空公司亏损336.2亿元。

国内航线人气在上升

客座率下降，这是近期航空公司普遍面临的问题。

4月17日，中国国航、南方航空、东方航空披露了2020年3月份的经营数据，记者注意到，三家航空公司的客座率均不到60%。其中，中国国航平均客座率为56.8%，同比下降23.9个百分点；南方航空客座率为58.16%，同比下降24.99个百分点；东方航空客座率为55.78%，同比下降27.01个百分点。

李莉向《证券日报》记者介绍，自己前几天飞了一趟北京-乌鲁木齐的往返，去的时候有100多人，回来只有三四十人。“但这并不代表整个航空业的现状，还是要看具体的航线情况，有的航线可能人会多一些。”

最近刚乘坐了一趟国内航班的黄先生，也在感慨机场“人不少”。他告诉《证券日报》记者，自己乘坐的航班，有七八成的客座率。

除了前期的客座率下降，航空公司在疫情初期还不得不面临另一个问题：退票。

受新冠肺炎疫情影响，大家的出行计划不得不进行调整，使得原本属于出行旺季的春运，变成了“退票季”。

“我们原计划一家五口去厦门旅游的，经过再三考虑，在出行的当天（1月24日）上午，还是把机票给退了。”家住北京市朝阳区的李琳（化名）告诉记者。

1月23日，民航局发布通知称，自2020年1月24日0时起，此前已购买民航机票的旅客自愿退票的，各航空公司及其客票销售代理机构应免费办理退票，不得收取任何费用；1月27日晚间，民航局再次发布通知称，民航免费退票政策延长至1月28日零时。

游客锐减叠加退票，疫情影响之下，一季度多家航空公司亏损已成事实。比如，已经发布一季度业绩预告的山东航空和华夏航空，分别预计亏损5亿元至7亿元和9075.7万元至11586万元。

中国国航、南方航空和东方航空，截至记者发稿时虽然都未披露具体数据，但均表示，疫情会对公司一季度业绩产生影响。

面对疫情带来的影响，一系列的支持举措已经陆续推出。比如，民航局出台的政策包括：免征航空公司应缴纳的民航发展基金，对按照国务院联防联控机制部署执行重大运输飞行任务给予资金的支持，降低部分政府管理的机场空管油料收费标准等。

各大航空公司亦采取了一系列举措，比如，中国国航表示，截至3月底，集团把握市场需求变化，动态优化运力投入，精细化营销把控，积极寻求增利空间，通过国内国际联动、客运货运联动、资源保障联动等举措，尽力将疫情影响降至最低。

东方金诚工商企业部高级分析师赵一统对《证券日报》记者表示，受疫情影响，全球航空运输行业受到重大打击，预计2020年行业信用风险将上升。国内经济具有较强韧性，航空运输需求仍然较强，待疫情结束后需求集中释放，未来一段时期内民航客运量仍具备持续增长的空间，强劲的航空需求反弹或将冲减部分负面影响。且疫情后，预计政府对行业扶持政策将不断出台，中长期来看，行业仍维持平稳的发展趋势。

赵一统同时表示，疫情导致航空公司收入大幅下降，但人工支出、飞机租赁费、融资成本等固定支出变化不大。而中小型航司航线数量较少，且以支线为主，执飞航班客座率低，单客成本大幅上升，现金流压力明显增大，其生存面临重大挑战。

政府大力支持国际航线客改货

3月29日以来，民航局实行进一步调减国际客运航班量措施，即“五个一”政策，1家航空公司在1个国家保留1条航线，1周至多1个航班。

“目前现有的国际航班，很多都已经客改货了。”叶明说，针对货运，航空公司也有一系列的要求。

就像叶明所在的航空公司，如果是在外过夜的货机，就必须回来后隔离，隔离期内经过2次新冠病毒核酸检测呈阴性及1次血清抗体检测呈阴性，才可以再次执行客机的飞行任务，也可以继续执行货机航班。

政府对航班客改货也是大力支持。3月24日召开的国务院常务会议要求，采取有效措施提高中国国际航空货运能力，既着力保通保运保供、支撑国内经济，又推动增强中国物流行业国际竞争力。

3月底，民航局发布通知，鼓励各航空公司利用客机执行全货运航班，不计入客运航班总量，并采用“点对点”货运包机等形式快速提升国际航空货运运力；4月3日，民航局发布通知，决定对国际货运航班计划管理工作程序进行临时性调整，建立“绿色通道”，进一步优化工作流程、缩短办理时间，促进国际货运航班计划审批顺畅高效。

记者了解到，为缓解运输压力，民航界正积极探索“客改货”航班运输模式，利用客机改货机的方式来满足运输需求，降低疫情影响。比如，4月17日，东方航空发布的公告显示，公司6架A330“客改货”飞机已经投入运营。

4月14日，山东航空“客改货”进程开启，首架客机开始在青岛区域进行改装。山东航空相关负责人介绍，目前计划改造3架全货机，用于国际、国内货运，以提升边际贡献率，更是为“复工复产复市”贡献力量，践行企业的社会责任。

业界认为，国际航线“客改货”业务的推出，既满足了国际货运物流的旺盛需求，又为全球抗击疫情的行动提供了有力支援，进一步提升了飞机利用率。

疫情转缓欧洲众多车企迫切复工

本报记者 龚梦泽

近日来，欧洲一些国家的疫情开始出现放缓迹象。尽管疫情形势仍不明朗拐点远未到来，面对严峻的经济形势，众多车企都希望能够尽快恢复生产，止住业绩下滑的脚步。近日，德国汽车工业协会（VDA）和德国最大工会IG Metall呼吁当地政府允许新车销售尽快恢复，并称新车销售停滞及高库存正导致行业内相关公司面临破产风险。

据《证券日报》记者了解，截至记者发稿，已有部分欧洲汽车企业小范围恢复生产，并计划全面复工复产，想方设法将因疫情造成的损失降到最低。

记者了解到，近日，奥迪、雷诺、戴姆勒、丰田等整车制造商开始筹划逐步恢复欧洲汽车工厂生产。如4月13日，奥迪在匈牙利乔尔的发动机工厂已经重新启动了小规模生产，约有100名工人到岗，公司计划4月19日或将恢复第二条生产线。

随着疫情得以控制，戴姆勒集团也宣布自4月20日起，其位于德国的一家零部件工厂将逐步开始生产，但考虑到员工健康和供应链问题，在4月30日之前该工厂工人的工作时间都将被缩短；而宝马正在与供应商探讨复工的可能性。

此外，作为欧洲最大的汽车集团，大众汽车近日宣布，4月20日将恢复德国茨维考工厂的生产，斯洛伐克的布拉迪斯拉发工厂也将在这一天恢复运营。大众汽车还表示，4月27日，德国沃尔夫斯堡、埃姆登和汉诺威的工厂以及葡萄牙、西班牙、俄罗斯和美国的工厂也将恢复生产；而南非、阿根廷、巴西和墨西哥的工厂则要等到5月份复产。

日本最大的汽车制造公司丰田汽车将从4月22日起陆续恢复欧洲工厂的生产。其中，丰田汽车法国工厂将于4月22日起恢复部分生产；波兰工厂将于4月23日恢复生产；丰田在英国、捷克、土耳其等国家的工厂预计将在5月4日之后恢复运营；丰田俄罗斯工厂预计将于5月6日恢复生产。

资深汽车分析师林示对《证券日报》记者表示，停工能够控制疫情，但是长期停工必然会摧毁经济。“虽然上述欧洲国家和工厂所在地还没有彻底解封，但是车企们显然不想也不能再等下去了。”据其透露，其实在疫情最严重时的4月初，大众在德国和波兰的零部件工厂也在运行，为的就是能够保证给中国工厂的供应不中断。

值得一提的，尽管遭受重创的欧洲车市何时复苏难以预测，但是我国汽车市场似乎已现转暖迹象。最新乘联会数据显示，3月份国内狭义乘用车产量为98.1万辆，同比减少51.2%，环比增长370.3%；综合乘用车销量为104.5万辆，同比减少40.4%，环比增长317.5%。

“从销量看，3月份国内汽车市场呈现谷底V型回升的良好态势，体现疫情后的刚需消费恢复得较快。”乘联会秘书长崔东树对《证券日报》记者表示。此外，大众中国CEO冯思翰甚至大胆预测中国车市在二季度末就能恢复到去年的水平。

林示称，既然车企们已经做出了选择，那么眼下最重要的就是做好复工后的防护工作了。为此，大众汽车就表示，他们从中国工厂的复工中吸取了宝贵的经验，将有条不紊地恢复其他地区的生产和物流。

本版主编 沈 明 责 编 孙 华 制 作 闫 亮
E-mail:zmzx@zqrb.net 电话 010-83251785