

# 消费抢眼 前三季度经济持续恢复向好

## 多领域多指标现积极变化

今年是我们国家遭遇三年疫情冲击经济恢复的第一年。从前三季度数据运行情况来看,国民经济顶住了来自国外的风险挑战和国内多重因素交织叠加带来的下行压力,总体上持续恢复向好。尤其是从三季度的情况来看,经济恢复向好总体回升的态势更趋明显,多个领域、多项指标都出现了一些积极变化。

前三季度国内生产总值(GDP)同比增长5.2%,其中三季度增长4.9%,比二季度同比增速回落,主要是因为去年对基数抬升的原因。盛来运表示,“去年二季度是我们国家疫情冲击比较严重的一个季度,当季GDP同比增速只有0.4%,但是去年三季度的经济增速已经回升到3.9%。所以今年三季度,如果扣除基数的影响,两年平均增长增速是4.4%,比二季度加快了1.1个百分点”。

此外,前三季度平均全国城镇调查失业率为5.3%,比去年同期回落0.3个百分点,而且逐月好转。三季度平均调查失业率是5.2%,9月的调查失业率是5%。

在消费方面,9月,居民消费价格指数环比上涨0.2%,同比持平,前三季度平均同比上涨0.4%。工业品出厂价格PPI连续3个月降幅收窄,9月同比下降2.5%,比6月最低点收窄了近3个百分点,这说明国内总的需求稳中向好。

## 服务消费恢复较快

为了更全面反映消费市场的变化,国家统计局近期对贸易经济统计方法制度进行了优化调整和改进,除了继续完善社会消费品零售总额统计方法以外,新增了服务消费市

全国规模以上工业增加值同比增长4%、社会消费品零售总额同比增长6.8%、全国居民人均可支配收入名义增长6.3%……10月18日,国家统计局发布2023年前三季度国民经济运行情况。初步核算,前三季度国内生产总值913027亿元,按不变价格计算,同比增长5.2%。国家统计局副局长盛来运表示,从环比增速来讲,今年三季度增长1.3%,比二季度加快0.8个百分点,增长持续恢复向好。

场统计监测制度。

社会消费品零售总额主要反映实物商品零售交易的情况,还有住宿餐饮中一部分服务消费情况。但是随着社会发展,尤其是产业升级、消费升级,服务消费在加快,而且在消费中的比重在提升。

前三季度,服务业增加值同比增长6%。其中,住宿和餐饮业,信息传输、软件和信息技术服务业,租赁和商务服务业,交通运输、仓储和邮政业,金融业增加值分别增长14.4%、12.1%、9.5%、7.5%、7%。9月,服务业生产指数同比增长6.9%,比上月加快0.1个百分点,增速连续2个月回升。其中,住宿和餐饮业,信息传输、软件和信息技术服务业,交通运输、仓储和邮政业生产指数分别增长17.7%、11.3%、9.3%。1-8月,全国规模以上服务业企业营业收入同比增长7.2%。9月,服务业商务活动指数为50.9%,比上月上升0.4个

百分点;业务活动预期指数为58.1%。其中,水上运输、邮政、电信广播电视及卫星传输服务、互联网软件及信息技术服务、货币金融服务等行业商务活动指数位于55%以上较高景气区间。

盛来运指出,服务零售增长快主要是与这两年的发展环境有关,去年还是疫情冲击比较大的一年,在疫情冲击下,影响大的是接触型服务业,包括住宿、餐饮、交通等,所以对服务零售影响比较大。今年防控转段以后,经济运行恢复常态,受益最大的也是服务业,尤其是接触型服务业,出行大量增加,餐饮火爆,服务消费恢复比较快。

## 房地产投资下滑收窄

同比下降9.1%,是今年前9个月全国房地产开发投资的下跌幅度,87269亿元的总量在

疫情放开后、投资复苏的前提下并不算多。其中住宅投资66279亿元,下降8.4%。

“乐观一点看,今年至今的全国房地产开发投资下滑幅度在6月开始出现些许减速。”易居研究院研究总监严跃进提示,在今年1-4月、1-5月、1-6月、1-7月、1-8月、1-9月的下降分别为6.2%、7.2%、7.9%、8.5%、8.8%和9.1%。

严跃进表示,“虽然数据一直在下行,但单月的累计幅度从5月顶峰的1已经收窄至0.3,说明市场尽管依然在下行,却也出现了积极的信号”。但让市场担心的是,在有认房不认贷加持的9月,这项数据依然未能实现正增长,依然拖累了累计数据继续下行0.3%。

具体看开工数据方面,1-9月,房地产开发企业房屋施工面积815688万平方米,同比下降7.1%。其中,住宅施工面积574250万

平方米,下降7.4%。其中,房屋新开工面积72123万平方米,下降23.4%。细分来看,住宅新开工面积52512万平方米,下降23.9%。房屋竣工面积48705万平方米,增长19.8%。其中,住宅竣工面积35319万平方米,增长20.1%。

总结1-9月全国房地产市场数据,专家认为,各类指标尤其是销售端指标已经出现了一些积极信号,值得肯定,进一步说明既有政策效应积极释放,也有助于进一步稳定市场预期。

## 对实现全年目标很有信心

前三季度,国内生产总值(GDP)同比增长5.2%,这为完成全年5%左右的预期目标打下了一个非常好的基础。初步测算,如果要完成全年预期目标,四季度只要增长4.4%以上,就可以保障完成全年5%左右的预期目标。盛来运表示,从这个角度来讲,对完成全年预期目标是非常有信心的。

一方面,从四季度经济走势来讲,经济运行将延续恢复向好的态势。从前三季度情况来看,无论是生产还是需求,无论从实体经济预期,还是从实体经济经营状况来看,都在恢复向好,经济运行是有惯性的,相信四季度还会继续保持企稳回升态势。

另一方面,前期出台的一系列稳增长的政策措施效果将继续显现。随着政策逐步落实到位,积极效应将进一步释放。去年受疫情影响,四季度的GDP增长是2.9%,因此今年四季度基数相对较低。

盛来运表示,基于以上判断,四季度经济将会继续恢复向好,总体保持回升态势,对实现全年5%的预期目标很有信心。

北京商报综合报道

## 西街观察 Xijie observation

### 维权题不只留给威马

陶凤

尽管威马汽车做了澄清,但数万名威马车主可能要迎接最坏的结果。

董事长“跑了”,客服消失了,智能不见了。工厂停摆,经销商撤店,供应商断供……在此之前已负面缠身的威马汽车还在加速坠落。

曾渴望靠IPO拿一笔救命钱,但这个计划一再告吹,威马最终陷入一场恶性循环。等威马创始人沈晖回过神来,再想拥抱资本市场,才发现世界已经变了。

没钱了,最后可能连命也没了。滚烫的热钱,没能烧出一个成功的威马。快速发展的新能源车行业,典型的特征是高投入、高风险、低回报。

而威马又是典型的典型,威马的融资金额比“蔚小理”任何一家都多。钱多,花钱也都是大手笔。自建工厂和自研电池等重资产模式,又让威马烧光数百亿投资后岌岌可危。

让人细思恐极的是,威马是一面镜子。技术研发、产品迭代、生产制造、渠道拓展、服务生态等都需要更多的资金投入。

威马无限接近成功,又离成功越来越远。对于每个造车新势力来说,“卷”不动了,摔倒了,失败了,都可能成为下一个威马。

由于集中度低、市场格局分散,中国的新能源车市场维权面临难上加难的局面。大大小小百余家公司经历一场生生死死的优胜劣汰,倒闭、破产可能是行业今后的通病。

企业自身债务难解、员工欠薪之外,数万车主维权的权益没了着落。车机App运营不稳定,车辆刚售后无配件维修,一切后顾之忧都没了解决之道。

和传统车企不一样,新能源车的逻辑是智能升级带来用户体验。这种模式让车企将售后、用户数据、维修等话语权牢牢掌握在了自己手中。

不同车企差异化竞争,彼此“水火不容”。零部件、核心技术有各自的特点,内部升级革新快。谁也帮不了谁,后续的维修成本高昂。

传统车企普遍车型种类众多,往往不会因为一条业务线的失利而“整车”颠覆。换句话说,新能源车不是传统车企业务的全部,车主的维权至少不会求助无门。

而一旦一家新能源车企出现危机,车主的维权会陷入空前被动的境地,就像威马车主面临的困境,能救他们的只有威马,形成了尴尬的闭环。

聚集车主投诉的车质网显示,与威马汽车有关的大量投诉,经常会被归纳为一个绿色图标显示的问题即“配件争议、无零配件”。

保有量越少的车型,配件供应商越少,救起来越难。一旦企业破产,原厂不生产配件了,车主维修苦于没有配件,环环相扣进入了死胡同。

威马倒下了,车主怎么办?这不是留给威马自己的考题,而是整个中国造车新势力必须回答的问题。

## 北京通学公交满月 家长接送车少了

自9月1日北京正式启动中小学通学公交试点工作以来,至今已一月有余,截至目前,北京已累计开通通学公交线路28条,试点学校16所,日均运送乘客由1599人次增至3300人次,投入通学车70辆。

这些通学车带来了何种实效?据监测,开学以来,学校门前接送学生的三四轮车减少了14.5%,接送学生的小汽车下降了7.4%,学校周边高峰交通拥堵有所缓解。同时,95%的学生和家长认为车内设施设置安全、舒适、便利、准时。据交通部门负责人透露,目前正力争在明年春季开学时让通学公交在中心城及通州等郊区推广运行,接下来,可能马上就要启动新一轮的需求调研。此外,第二批通学车正在争分夺秒地设计中,预计12月完成样车定型。

### 交通拥堵得以缓解

9月1日起,北京通学公交车在朝阳、海淀、丰台和西城4个区试点运营。一个多月以来,交通、教育、交管、试点区等多方协作,保障通学车安全运行,初步实现了通学车“人员稳定、线路稳定、运行稳定”。

北京市海淀区教委副主任唐建东告诉北京商报记者,试点期间海淀区一共有7所试点学校,目前开通了9条试点的线路。“7所学校里边有2所中学、5所小学,9条试点线路大概使用了31辆通学公交车,每天有850名左右的学生乘坐通学公交进行上下学。”唐建东介绍。

值得注意的是,通学公交试点以来,试点校周边交通秩序得到改善,上下学高峰时段交通拥堵有所缓解。据监测,与通学车试运行前相比,学校门前接送学生的三四轮车减少了14.5%,接送学生的小汽车下降了7.4%,交通指数均值5.03,处于“轻度拥堵”级别。车辆运行准点率100%,试点效果初显。

首都师范大学附属玉泉学校初一年级组长史正龙对此深有体会。“因为我们年级人数较多,所以每天早晨学校周边可以说是非常拥堵,主要是在返程路上,因为现在学校正常教学任务开始的时间比较早,家长把孩子送到学校的时候交通还比较顺畅,但是返程路上会非常拥堵。”史正龙对北京商报记者表示,“但通学公交开辟了一个新的路口,专门走公交车路线,可以说避免了早上起来接送孩子时的拥堵问题。”

唐建东也指出,家长接送学生时要付出时间成本和经济成本,通学车则在一定程度上解决了家长的时间付出。

### 运行“零事故” 车辆“零故障”

基于交通便利等因素,通学车受到了学生和家长的普遍欢迎。据现场调查反馈,95%的学生和家长认为车内设施设置安全、舒适、便利、准时;94%的学生和家长认为通学车行驶安全;75%的学生可以在8分钟之内从家到达通学车站点,认为乘车点设计较为合理。

学生家长朱女士同样对通学公交给出了好评。她向北京商报记者介绍,她家里两个孩子,每天上下学时,其中一个孩子需要自己打车。“而且打车需要等待时间,有的时候可能要等20分钟才能打到车,下雨的时候可能要等半个小时以上。”朱女士表示,“但是有了通学公交之后效率就很高,大概只需要半个小时左右。”

据朱女士介绍,通学公交站点距她家所住的地方大概在1公里左右,孩子步行就能到,开车送到站的话也只需要两三分。孩子上车和下车都会发送短信,非常放心,而且车里还会有一些安全措施。”

事实上,在一个多月的运营中,交通、教育、公安交管等部门工作人员也在持续调查了解并随时解决运营中出现的问题。如针对乘客反映的上下车流程繁琐问题进行优化,快速验证、统一签到,提升乘坐体验和通学效率。上车前、下车后,学校门前警察、教师、保安、志愿者“四支队伍”维持现场秩序。高标准建设运行监测调度平台,在北京政务服务京通移动端上线,实现通学车运行的实时调度和监管。公安交管部门围绕运行节点设置“护学岗”,创新规划“通学路”,全力护航通学车。开学至今,通学车运行“零事故”、车辆“零故障”。

### 明年春季开学全市推广

在首批试点校和路线推出后,通学车的吸引力持续增强。据交通委相关负责人介绍,清华附小清河分校、陈经纶中学嘉铭分校等学校学生家长提出需求,区政府迅速响应,会同有关部门进行线路踏勘、站点设计,又新开线路5条,截至目前已累计开通线路28条,试点学校16所,日均运送乘客由1599人次增至3300人次,投入通学车70辆。

值得注意的是,据北汽福田相关负责人透露,2024年春季开学,通学公交将逐步在全市中小学推广应用。北京市交通委员会地面公交运营管理处赵震也向北京商报记者提到,交通委正在积极筹备。“为了进一步推广这种试点服务,力争在明年春季新学期开学在中心城,包括通州等部分郊区提供更多的服务,让更多的学生和家长受益。”

赵震介绍,下一步交通委将持续开展运行监测,不断提升服务、优化线路,提供点对点的线路服务,优化流程、优化站点布局,更好地满足学生和家长的诉求。唐建东也指出,根据市整体安排,可能马上就要启动新一轮的需求调研。

此外,北汽福田通学车产品研发副总监、北汽新能源设计研究院副院长王雷告诉北京商报记者,目前,第二批通学车正在争分夺秒地设计中,预计12月完成样车定型。设计上将采用全新造型,除了拥有第一批同样的安全配置,还将增加6米级“迷你”车型,形成大中小全系列车型,并增设后安全门,进一步降低地板高度,同时考虑座椅等特殊儿童的出行需求等。

北京商报记者 金朝力 冉黎黎