

A股收涨超2% 央行公开市场净投放195亿元

2024-10-14 星期一

上证指数	深证成指	创业板指
3284.32	10327.40	2155.40
+66.58 +2.07%	+266.66 +2.65%	+54.53 +2.60%

10月14日,A股三大指数集体收涨

公开市场业务交易公告 [2024]第202号

为维护银行体系流动性合理充裕,2024年10月14日人民银行以固定利率、数量招标方式开展了195亿元逆回购操作。具体情况如下:

期限	操作量	操作利率
7天	195亿元	1.50%

中国人民银行公开市场业务操作室
二〇二四年十月十四日

10月14日人民银行以固定利率、数量招标方式开展195亿元逆回购操作 网络截图

经历了上周的持续性下跌,A股迎来反弹。10月14日,现代快报记者了解到,A股全天探底回升,截至收盘,沪指涨2.07%,深成指涨2.65%,创业板指涨2.6%,北证50指数涨6.61%,沪深京三市成交额16490亿元,较上日放量622亿元。全市场超5000只个股上涨。

记者注意到,行业板块几乎全线上涨,华为产业链个股午后大爆发,超40股涨停。军工装备、跨境支付、化债概念板块全天涨幅居前。

盘面上,华为概念股午后掀涨停潮,艾融软件30CM涨停,宇信科技、润和软件、东田微、罗博特科、国民技术等批量收获涨停板。军工股盘中拉升,北方长龙、中航电测、长城军工、炼石航空等涨停。化债概念股开盘大涨,蒙草生态、光大嘉宝、信达地产、陕国投A、银宝山新等10余股涨停。跨境支付概念股

反复活跃,科蓝软件、中油资本、青岛金王等涨停。整体上,个股涨多跌少。

消息面上,12日,财政部部长蓝佛安在国新办发布会上表示,拟一次性增加较大规模债务限额,置换地方政府存量隐性债务,加大力度支持地方化解债务风险。

10月14日,央行发布公告称,为维护银行体系流动性合理充裕,以固定利率、数量招标方式开展195亿元7天逆回购操作,操作利率1.50%。此外,数据显示当天没有逆回购到期,因此当天公开市场净投放195亿元。

中信证券研报表示,财政政策逆周期调节力度加大,缓释银行系统性重要的两大板块信用风险(城投和地产部门),有助于提升银行净资产稳定性,正面作用银行股估值。国有银行资本补充虽有摊薄影

响但预计幅度可控,长期视角下,料将夯实国有大行可持续发展能力。综合来看,10月12日财政部会议对于银行股形成实质利好,板块确定性进一步提升。

瑞银证券中国股票策略分析师孟磊认为,A股市场短期内由政策宽松所带来的市场行动上行动量依然存在,但市场上行斜率或逐步放缓,双向波动幅度会有所加大。政策面来看,包括房地产、货币、资本市场政策在内的政策支持正处于逐步落地的阶段,财政政策细节有待公布,因此政策宽松所带来的市场情绪修复动能依然存在。从流动性的角度,大量场外资金(包括新开户的个人投资者、新发行认购的公募基金、此前低配中国股市的外资,以及尚未入市的中长线资金)等待入场。

现代快报/现代+记者 谢茜茜 综合

买车易、修车难 新能源车发展瓶颈如何破解

不久前,成都新能源车车主李先生发现,NFC车钥匙无法打开车门,车启动不了。当地一家汽修店工作人员全员出动也束手无策,最后他联系整车厂远程处置,车才得以启动。

近年来,我国新能源汽车发展进入快车道,但维修人才不足问题也日益凸显。不少人感慨新能源汽车“买车易、修车难”。

按照“售后市场滞后5年”的规律,新能源汽车相对集中的维修期即将到来。维修问题如何破解?记者进行调查。



视觉中国供图



市场现状

修车难、修车贵

陕西宝鸡新能源车车主焦浩然告诉记者,当地仅有一家其所购品牌的厂家维保中心,每次去保养几乎都要排队。“有一次,车子足足花了半个多月才修好。”

在新能源汽车厂商的售后服务体系外,遍布大街小巷的传统汽修门店一般修不了新能源汽车。一名新能源汽车维修师,至少需要具备汽车维修工证、电工证两本证书。

重庆市南岸区一家汽修店负责人告诉记者,该门店有8名技师,仅1人持有电工证,且门店未获得任何一家新能源汽车品牌的维修授权,只能从事更换轮胎、外观改装、油漆处理或钣金维修等基础业务。

另一家汽修店负责人冯川介绍,目前门店维修的车辆中,仅8%至10%的车辆是新能源汽车。“我们也想扩大新能源汽车业务,但车主不会让我们修‘三电’核心部件,我们也不具备相关能力。”冯川说。

不只是修车难,修车贵也是一个痛点。重庆一名车主开一辆售价近30万元的新能源SUV,近期在4S店更换一个尾

灯花费1.8万元。另一名车主开同样价位的增程式SUV,在4S店更换机油机滤花费1300余元——该保养项目在连锁汽修店报价仅600多元。“车辆质保期内如不在厂家4S店进行维修及保养,则将‘脱保’,所以我只能接受这一高价。”该车主说。

业内人士指出,新能源汽车修车贵,一方面与市场上新能源汽车保有量占比仍较小、市场流通配件较少有关;另一方面,市场上有维修能力的新能源汽车维修门店较少,竞争不足。

近年来,新能源汽车维修投诉问题频发,包括故障未解决、售后态度恶劣、维修拖延、配件供应不足等。2023年5月,中国消费者协会发布的《汽车投诉情况专题报告》显示,在新能源汽车售后和配套服务方面,消费者集中投诉的问题主要包括:维修保养等售后服务体验不佳,包括多次维修仍不能正常使用;汽车维修过度保养或欺诈;4S店转让致消费者权益受损;车企倒闭退市后,消费者车辆售后无保障。



原因分析

相关维修人员不足10万人

相关数据显示,我国现存汽车维修相关企业达数十万家,其中新能源汽车维修企业不到2万家,目前从事新能源汽车维修的技能人员不足10万人。

据了解,新能源汽车车主往往选择在整车厂家的4S店或维保中心修车和保养。新能源汽车厂商的维保中心多采取直营模式,一家维保中心服务于多家销售中心。维保中心数量相对较少,网点密度明显低于传统汽车4S店,致使一些车主维修及保养等待时间较长。

记者调查发现,新能源汽车维修人才短缺,背后有多重原因。

专业存在壁垒,阻滞技师转型。途虎养车相关负责人介绍,与传统燃油车相比,新能源汽车数字化程度较高,电子类、通信类故障明显较多。以动力电池为例,由于系统涉及高压等安全问题,加之不同产品内部结构、工作原理有所不同,一旦发生故障,维修难度较大。

“机械方面的知识相对比较具象,但电力、电子知识要抽象很多,故障需通过各种设备检测才能间接体现出来,学习门槛大幅提升。”阿维塔用户服务总监曹格非说,传统汽修店技师多为机修师傅,对电气化原理的学习能力不足。

再清兵是途虎养车的一名新能源汽车维修师,从事近20年燃油车维修

工作。前两年,他意识到行业即将发生改变,于是通过参加培训班、上网课、自学等,终于掌握相关技能。但大部分汽修行业从业人员要跨上述难关并不容易。

职业院校培养力度不足,无法满足市场需求。当前,新能源汽车维修、保养人才需求持续攀升。从总体看,职业院校人才培养规模仍不足。

重庆工贸技师学院汽车工程系主任杨浩说,目前该校设有新能源汽车维修专业,每年毕业生达400多人,当前已无法扩大培养规模。“近几年,我们每年培养的学生,毕业前几乎全与各大整车厂签约。”杨浩说,这也导致新能源汽车维修人才无法下沉到广大汽修门店。

新能源技术持续“上新”,也给人才培养带来挑战。杨浩坦言,新能源汽车正加速迈向智能化、网联化,教师感觉不易及时掌握前沿技术,学生学习则更有难度。

整车厂核心技术未对外开放,传统汽修店不会修、不敢修。重庆利升行汽车销售服务有限公司负责人高磊表示,由于各新能源汽车品牌电池、电机、电控“三电”系统核心技术未对外开放,一般传统汽修店难以获得厂家的维修授权,如果问题涉及“三电”系统故障,更是不会修,也不敢修。



如何破解

精准强化人才培养 拓展厂商服务渠道

未来,如何更好破解新能源汽车维修人才短缺难题?

杨浩表示,相关职业院校、技工院校应加快开设新能源汽车维修专业,逐步扩大招生规模。针对当前新能源汽车技术更新迭代较快等特点,职业院校及技工院校还应与汽车行业企业加强深度合作,强化产教融合。

同时,进一步推动传统汽修技师往新能源方向转型。曹格非说,当前新能源汽车渗透率持续走高,传统汽修店应及早布局新能源汽车维保领域,相关行业协会可助力引入专业的培训课程,强化转岗培训及职业培训,为传统汽修技师“油改电”提供支持。

重庆大学工程管理学院副教授林云表示,当前,新能源车主要依赖整车厂的售后服务体系进行维保。但随着保有量逐步增加,维修需求持续攀升,新能源整车厂商需进一步拓展服务渠道。主管部门及相关行业协会应引导新能源厂商对市面上的汽修店给予更多授权、认可,让车辆维修方便的同时不致“脱保”,便利广大新能源车车主。

据新华社