9月份汽车产销量环比分别增长11%和16%——

“油车”回暖 “电车”遇冷

经济日报·中国经济网记者 刘 瑾

透视

9月份汽车产销量同比降幅较上月有所收窄，说明汽车行业的下降趋势得到了一定缓解，影响汽车市场的积极因素正在发挥作用，拖累汽车市场的消极势力正在减弱。同时，伴随着“银十”的到来，国内汽车产销量有望进一步回暖——

中国汽车工业协会（以下简称“中汽协”）10月14日发布数据显示，今年9月份，我国汽车产销量分别为220.9万辆和227.1万辆，环比分别增长11%和16%，同比分别下降6.2%和5.2%。

从数据来看，汽车产销与上月相比明显回升，行业销量同比降幅也比上月有所收窄，但降幅依然较大，延续了去年7月份以来的下降态势。自此，我国汽车产销量已连续15个月同比下降，其中新能源汽车连续3个月下降，消费动能仍处于不足状态。

“9月份，汽车进入传统‘金九银十’销售旺季，从今年9月份产销数据完成情况看，商用车产销同比呈小幅增长态势，乘用车依然下降，市场需求下滑态势没有明显改变。”中汽协秘书长助理陈士华表示，9月份，乘用车产销186.5万辆和193.1万辆，环比增长10.1%和16.8%，同比下降7.9%和6.3%。9月份，商用车产销34.5万辆和34.0万辆，环比增长15.8%和11.6%，同比增长4.0%和1.9%。

国务院发展研究中心产业部助理研究员周毅表示，9月份同比销量降幅较上月有所收窄，说明汽车行业下降趋势得到一定缓解，影响汽车市场的积极因素正在发挥作用，拖累汽车市场的消极势力正在减弱。

对此，中汽协也表示，从数据来看，目前国内汽车工业消费仍显信心不足，在部分地区提前切换国六标准等不利因素影响下，总体表现较弱。但在一系列政策作用下，以及“银十”的到来，国内汽车产销量有望进一步回暖。

“短期来看，影响汽车消费的不利因素没有消失，汽车消费处于周期下行阶段。”周毅表示，加上共享汽车、网约车等汽车业态影响购车意愿，需求得不到有效释放，今年汽车市场仍会延续下滑走势，此前出台的促进汽车消费政策落地，短期提振了汽车消费。

与此同时，在补贴大幅退坡及车市持续下行的双重影响下，新能源汽车市场连续3个月同比下降。

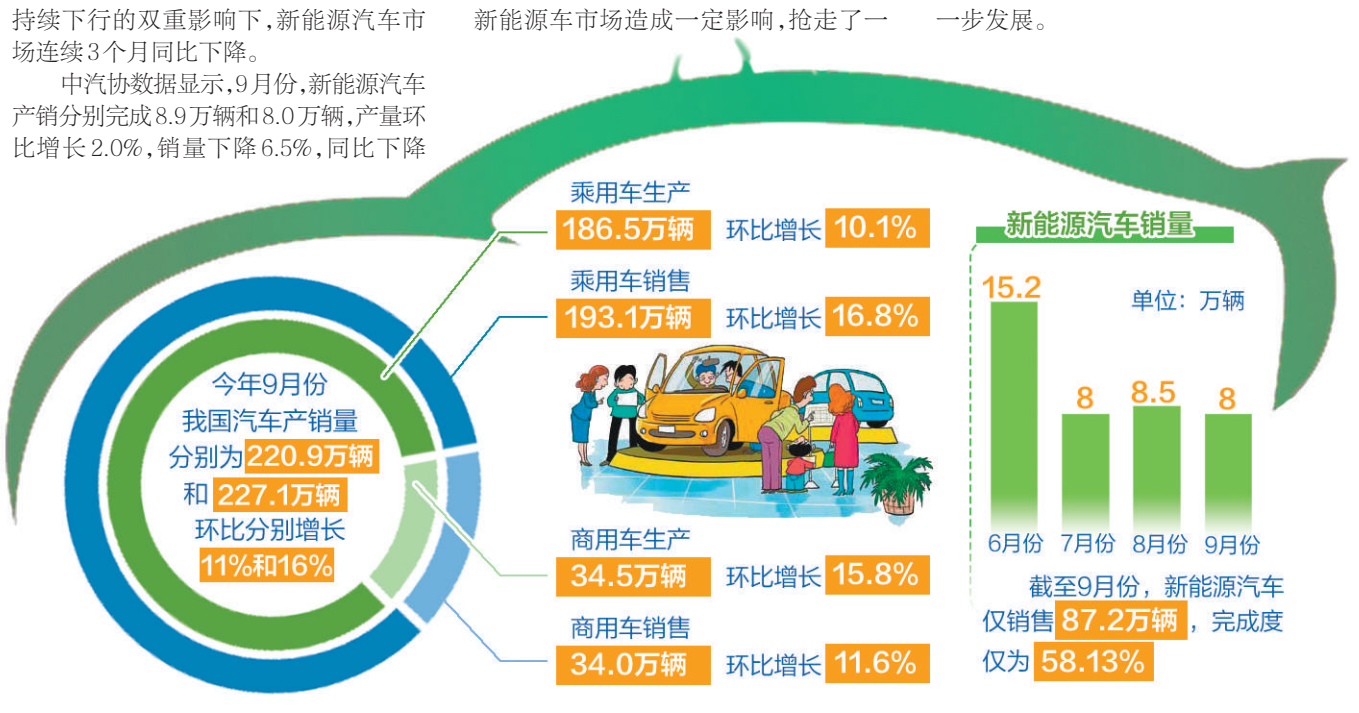
中汽协数据显示，9月份，新能源汽车产销分别完成8.9万辆和8.0万辆，产量环比增长2.0%，销量下降6.5%，同比下降29.9%和34.2%。其中，纯电动汽车产销分别完成7.4万辆和6.3万辆，比上年同期分别下降26.1%和33.1%；插电式混合动力汽车产销分别完成1.5万辆和1.7万辆，比上年同期分别下降44.1%和38.4%。插电式混合动力汽车产销环比均呈增长，纯电动汽车产量微增，销量呈一定下降。

从月度销量数据来看，新能源汽车销量今年6月份达到15.2万辆的高点之后，7月份销量跌去一半，只有8万辆，8月份小幅回升至8.5万辆后9月份再度回落至8万辆。

在补贴新政施行之后，中汽协将新能源汽车销量预测目标从160万辆下调至150万辆。截至9月份，新能源汽车仅销售87.2万辆，完成度仅为58.13%。陈士华认为，目前距离目标差距很大，四季度新能源汽车市场达成目标困难重重。

中汽协秘书长助理许海东表示，今年国五国六切换导致车型价格优惠，对新能源车市场造成一定影响，抢走了一部分的消费者。另一方面补贴滑坡之后，汽车企业的亏损扩大，企业生产新能源汽车更多可能是为了满足双积分要求，或者为了长远战略，但是短期内，企业大规模生产和促销的积极性正在降低。“不过，对于今年年底的新能源汽车市场要有信心，消费者正在逐渐接受新能源汽车，希望国家促进汽车消费的政策在各个地方能够得到落实，推动新能源汽车的销售和推广。”许海东说。

周毅认为，在新能源汽车技术和品牌认可度等方面还未有明显优势的前提下，其产销的高速增长，很大程度上归功于补贴的存在，且补贴对产销的正向刺激作用也在逐步减弱，如今地方补贴退出，中央补贴大幅下滑，车企还未在价格上完全做好应对补贴退坡的准备，直接导致产销数据连续下滑。但从长远来看，新能源汽车会随着技术进步、成本下降和各种配套设施完善而进一步发展。



坚持新能源方向 把握“走出去”机遇

汽车产业找准出路方能提速

本报记者 商 瑞 武自然

延伸阅读

在连续多年高速发展之后，汽车产业迎来了阶段性调整。在新一轮科技革命和产业变革大背景下，汽车产业发展的“动力引擎”亟需及时切换。在日前召开的2019中国汽车产业发展（泰达）国际论坛上，业内专家、企业代表把脉产业，研判趋势，为汽车产业发展谋出路。

在连续10年产销量世界第一之后，去年的中国汽车产业首次出现负增长。一方面是我国汽车产业整体下行压力增大；另一方面，汽车正从交通工具转变为储能单元、大型移动智能终端，生产方式加快向互联协作演化，新技术、新模式、新业态加速发展。工业和信息化部装备工业司副司长罗俊杰认为，当前汽车产业电动化、智能化、网联化、共享化叠加交汇，汽车产业的能源动力、生产运行和消费方式也开始全面重塑，需要产业形成合力，尽早突围。

如何突围？出路之一在于坚持新能源汽车的发展方向。

罗俊杰介绍，今年以来，工信部牵头制定《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》，重点是要从降低资源消耗、改善生态环境等方面明确新能源汽车产业的战略导向，并兼容多种技术路线的发展方向。因此，应该清醒地认识到，电动化已成为产业发展的大势所趋，行业要尽早摆脱动力电池、控制芯片、电机控制器等关键部件依赖进口的现状。对此，国家发展和改革委员会产业发展司司长卢卫生认为，要全面梳理产业短板和技术瓶颈，聚焦重点，培育领军企业和企业联合体，打造创新发展平台和协同创新体系。在先进动力电池、电控系统、专用芯片等方面，要突破核心技术。

出路之二在于出口，“走出去”寻找产业新机遇。

数据显示，2018年，汽车出口增长11%。同时，在今年上半年外贸形势严峻的局面下，汽车出口依然增长3.1%。其中，高技术、高附加值含量的新能源客车增速更是达到了110%，增长迅猛，平均单价约22万美元，是传统客车的6倍。

商务部对外贸易司副司长宋先茂认为，从目前情况来看，我国汽车出口达到百万辆级，企业产品和品牌的国际竞争力明显提升。但是，我国汽车出口仍与自身体量和实力不符，发展潜力巨大。

过去，我国90%以上的汽车出口非洲、亚洲等发展中国家。如今，随着龙头企业国际化步伐加快，中国车企已成功出口欧美等发达国家。据统计，截至去年底，我国汽车企业境外投资设立合作工厂140个，国际营销网络达9200多个。随着海外投资逐年增加，自主品牌在国际市场影响力明显提升。

宋先茂认为，扩大出口将为汽车产业发展带来新机遇。一是汽车产业具备了大规模国际化的基础和条件。我国已拥有世界一流的汽车产业供应链，汽车零部件出口额占全球的10%，2019年全球供应商百强中我国有7家企业入围，涌现出20个零部件企业冠军。二是汽车产业出口面临诸多政策利好。2018年我国取消了专用车、新能源汽车的外资股比限制；2022年，还将全面取消外资股比限制和合资企业数量限制。

同时，也应看到我国汽车产业与发达国家在研发、投入等方面有较大差距。比如，我国大部分车企研发强度不到2%，与世界知名企业差距很大；我国世界500强车企平均出口不足3000辆，出口集中度非常低。

宋先茂介绍，未来商务部将委托中国汽车技术研究中心，编制发布中国汽车贸易高质量发展报告。同时，会同有关部门共同研究制定推动汽车贸易高质量发展的专项政策，推动扩大二手车出口。此外，还将会同有关部门，共同研究破解汽车海外消费信贷瓶颈，努力为扩大汽车出口清除障碍。

市场瞭望

未来5年，国际小包终端费涨幅不小——

海淘涨价板上钉钉

本报记者 吉蕾蕾

国家邮政局10月14日召开新闻通气会，国家邮政局办公室（外事司）副主任高洪涛透露，在美国提出退出万国邮联、具有145年历史的全球邮政体系面临资费改革挑战的背景下，万国邮联第三次特别大会否决了美国主张的完全自定义终端费方案B，一致通过了融合各方诉求的方案V，美国宣布放弃“退群”，继续留在万国邮联。

值得关注的是，万国邮联第三次特别大会对国际小包终端费的改革方案对我国有哪些影响呢？根据方案，2020年，各国将继续执行多边费率体系，上调并拉平1至4组的终端费上限，我国所属第3组国家2020年终端费将上涨27%。2020年至2025年间，我国出口国际小包终端费较2019年将累计增长164%。

所谓终端费，是指原寄国邮政向寄达国邮政支付的为补偿寄达国处理所接收函件的费用，适用于信件和2公斤以下的小包，由万国邮联192个成员国每4年召开一次大会商定。该体系将成员国按发展水平分为4组，计算标准对发展中国家较为有利。

近年来，随着跨境电子商务迅猛发展，国际小包业务量急速增长，处理成本大幅上升，引发了出超国（贸易顺差国）邮政与入超国（贸易逆差国）邮政之间的利益不平衡。特别是一些国内成本较高的国家，以终端费不能覆盖其国内处理成本为由，呼吁提高终端费。

对此，万国邮联一直在持续推进终端费改革。2016年，万国邮联通过了国际小包终端费调资办法，轻重量段终端费大幅上涨。新终端费办法2018年生效后，包括我国在内的有关国家出口国际小包终端费大幅上涨。据统计，2018年，中国邮政出口国际小包终端费已上涨50%。

“融合方案V可能推高我国跨境电商物流成本，对我国邮政国际业务带来一定冲击。不过，该方案对我国的不利影响相对较小。”据高洪涛分析，如果实行完全自定义方案B，2020年1月1日起，我国支付各国终端费就面临平均212%的增长，最高涨幅超过600%；但如果实行折中方案C，2020年至2025年间累计增长率为185%。据初步估算，如果按照方案V，中国邮政集团公司和港澳邮政2020年较方案B可以少支付终端费60多亿元。

不过，从长远来看，国际小包终端费大幅上涨将是大势所趋。高洪涛表示，当前，我国邮政出口渠道单一、快递国际网络薄弱等短板亟待解决，要以此次万国邮联特别大会终端费改革为契机，抓紧促改革、补短板，练好内功。同时，要协调推动我国电商平台及上游产业调整和产品结构更新，推进与寄递相关的上下游产业链共同实现高质量发展，不断适应国际小包市场化进程。

产业一线

以母港为依托，做强产业链——

“旗舰邮轮”来了，上海准备好了

本报记者 李治国

图为上海宝山吴淞口国际邮轮港。 （资料图片）

近日，经济日报记者从在上海宝山区举行的2019 Seatrade亚太邮轮大会上获悉，地中海航运公司（MSC）旗下的旗舰型邮轮——17.2万吨的地中海荣耀号（MSC Bellissima）将于2020年6月17日起在上海吴淞口国际邮轮港开启中国首航，MSC也是首个将船队中旗舰邮轮带来中国市场的全球性邮轮公司，同时也标志着中国邮轮市场即将进入“旗舰时代”。

“中国邮轮市场的成长前景令人惊叹，最近推出的一系列支持政策和措施，将助力中国邮轮产业实现腾飞。”MSC地中海邮轮执行主席皮耶尔弗兰切斯科·瓦戈表示，近日上海获批建立首个邮轮旅游发展示范区令行业欢欣鼓舞，MSC地中海邮轮也将在未来继续助力中国邮轮产业建设更加开放、创新和可持续的邮轮市场。

为迎接“旗舰时代”，上海做好了充足准备。早在2012年，原国家旅游局批准在上海设立中国首个邮轮旅游发展实验区。此后，上海加强对实验区创建工作的指导，在港口运营、市场培育、产业发展、政策创新及合作平台等方面首创20余项“先行先试”举措。2019年7月，国家文旅部正式批复，支持上海创建中国邮轮旅游发展示范区。据悉，截至2019年9月30日，上海宝山吴淞口国际邮轮港累计靠泊国际邮轮2255艘次、出入境游客1348万人次。

上海宝山区委书记汪泓表示，宝山将全区发展定位与邮轮产业紧密深度结合，明确“迈向更富魅力的国际邮轮之城、打造千亿规模邮轮链”的战略布局，提出“一港一园一带一城”总面积16.8平方公里的邮轮产业发展格局。未来，宝山将围绕全产业链做文章，以邮轮母港为依托，持续引进全球最新、最大、最豪华旗舰型邮轮。以上海国际邮轮产业园为核心，加快与中船集团、芬坎蒂尼集团探索共同出资设立平台型管理公司，打造豪华邮轮产业向上游延伸的重要平台。以培育发展邮轮总部经济为方向，加快推动中船邮轮全球运营、邮轮船票直销、培训三大中心落地，不断促进中国邮轮经济的发展。

中国长城资产管理股份有限公司江西省分公司对广州市方块环保科技有限公司债权资产的处置公告

中国长城资产管理股份有限公司江西省分公司拟对广州市方块环保科技有限公司债权资产进行处置。截至2019年9月30日，上述债权本金4400万元，利息（含罚息）3702.64万元，债权合计8102.64万元。我司依据国家法律、有关监管部门和公司的规定，对上述资产进行公告处置。具体情况请投资者登录我公司对外网站查询或与我公司有关部门接洽查询（http://www.gwamcc.com）。

处置方式：资产转让。

交易对象：具有完全民事行为能力、支付能力的法人、组织或自然人（国家公务员、金融监管机构工作人员、政法干警、金融资产管理公司工作人员、国有企业债务人管理层以及参与资产处置工作的律师、会计师、评估师等中介机构人员等关联人或者上述关联人参与的非金融机构法人，以及与参与不良债权转让的金融资产管理公司工作人员、国有企业债务人或者受托资产评估机构负责人员等有直系亲属关系的人员和中国长城资产管理股份有限公司江西省分公司原员工、现员工及其关联人、债务企业或其实际控制人及其关联企业、个人除外）。

公告发布日期及有效期限：2019年10月16日发布，公告有效期为15个工作日。

交易条件：一次性付款。

上述资产自本公告发布之日起15个工作日内受理对上述资产相关处置的征询和异议，以及有关排斥、阻挠征询或异议以及其他干扰资产处置公告活动的举报。

以上信息仅供参考，对于上述资产中的交易结构、债权金额、主从债权之法律效力、主从债务人、担保物、投资情况、受让条件等之现状等具体情况，请投资者自行进行调查、分析、判断及决策，我司不对其承担任何法律责任，具体资产情况最终以借据、合同、法院判决等有关法律资料为准。

受理公示事项

联系人：程先生 联系电话：0791-86836711

传真：0791-86836681

通讯地址：南昌市阳明路106号 邮政编码：330006

分公司监察审计部门联系人：陈女士

联系电话：0791-86836778

中国长城资产管理股份有限公司江西省分公司

2019年10月16日

中国银行保险监督管理委员会关于换发《中华人民共和国金融许可证》的公告

下列非银行业金融机构经中国银行保险监督管理委员会北京监管局批准，换发《中华人民共和国金融许可证》，现予以公告。

中国航油集团财务有限公司

China National Aviation Fuel Finance Co.,Ltd.

机构编码：L0138H211000001

许可证流水号：00592560

批准成立日期：2011年12月02日

业务范围：许可该机构经营中国银行保险监督管理委员会依照有关法律、行政法规和其他规定批准的业务，经营范围以批准文件所列的为准。

住所：北京市朝阳区安定路5号院3号楼21层01单元

邮编：100029

电话：010-86497311

发证机关：中国银行保险监督管理委员会北京监管局

发证日期：2019年09月24日

中国三峡集团电子商务平台公开诚聘总经理

根据业务发展需要，中国三峡集团旗下电子商务平台现面向社会公开招聘总经理。

岗位职责：全面负责电商公司日常运营管理工作，完成年度、任期经营业绩考核指标和经营计划。

任职要求：年龄28—40岁，大学本科及以上学历，5年以上电商工作经验，3年以上电商团队负责人任职或电商平台运营管理经历（电商业务规模1亿元以上）。

薪酬待遇：面议，包括基础工资、中长期激励、福利保障等。

报名说明：截止时间为2019年11月10日；应聘者将简历、证照、业绩等材料发送至电子邮箱tgem_hr@ctg.com.cn。

联系人：陈老师，**电话：**028-85932022。

长江三峡（成都）电子商务有限公司

2019年10月16日

本版编辑 王薇薇 李 景