

汽车产销延续回暖势头

本报记者 李芃达

展望2022

2021年,我国汽车工业在复杂形势下爬坡过坎,产销分别完成2608.2万辆和2627.5万辆,同比分别增长3.4%和3.8%,结束了连续3年下降趋势,为我国工业经济持续恢复、稳定宏观经济增长贡献了重要力量。

汽车出口创历史新高

我国汽车产销总量已经连续13年位居全球第一。在国内强大消费市场带动下,2021年乘用车产销分别完成2140.8万辆和2148.2万辆,同比分别增长7.1%和6.5%,市场规模连续7年超过2000万辆。

从细分市场看,轿车产销分别完成990.8万辆和993.4万辆,同比分别增长7.8%和7.1%;SUV产销分别完成1003万辆和1010.1万辆,同比分别增长6.7%和6.8%;MPV产销分别完成107.3万辆和105.5万辆,同比分别增长6.1%和0.1%;交叉型乘用车产销分别完成39.7万辆和39.1万辆,同比分别增长0.6%和0.8%。

按照整车企业出口统计口径,2021年,汽车出口201.5万辆,同比增长1倍,占汽车销售总量的比重为7.7%,比上年提升3.7个百分点。“我国汽车出口首次超过200万辆,实现多年来一直徘徊在100万辆左右的突破。”中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋分析,商用车和乘用车双双高速增长拉动作用明显,商用车出口40.2万辆,同比增长70.7%;乘用车出口161.4万辆,同比增长1.1倍。其中,SUV占据绝对主导,中国品牌在SUV车型方面更具竞争优势。

近年来,中国品牌转型升级优势渐显,加之供应链相对完备,可为海外消费者及时提供有竞争力的产品。在国内出口排名前10家车企中,9家企业均呈现快速增长,其中有4家企业出口增速超过100%。此外,上汽集团、长城汽车、吉利汽车等车企在海外布局建厂,支撑了中国品牌在海外落地生根,为未来增长奠定坚实基础。

“值得关注的是,2021年新能源汽车出口表现突出,达31万辆,同比增长3倍。”付炳锋介绍,欧洲成为主要增量市场,主要集中在比利时、英国、德国、法国、挪威等发达国家,体现了中国新能源汽车的国际竞争优势。

在中国汽车工业协会轮值会长朱华荣看来,中国汽车品牌的产品质量达到甚至已经超过一些国际品牌水平,以千车故障率为例,国际大多品牌这一指标数值为8至10,中国品牌则达到5至7。

“但在新一轮竞争中,中国品牌要加速战略转型以及能力重塑。”朱华荣认为,软件定义汽车正成为新趋势,要加快向智能化、电动化、网联化、轻量化、健康化方向发展,满足用户对产品造型、配置需求、用车环境、营销服务等多方面的需求,持续推出高科技产品和高品质服务,为用户带来美好出行体验。此外,要加速向欧美等发达国家市场进军。

随着世界经济持续恢复、全球汽车消费市场逐步回暖,我国汽车出口将迎来新一轮



山西大运新能源汽车总装车间里,工作人员正在精准作业。 闫鑫摄(中经视觉)

增长期。付炳锋预计,2022年我国汽车出口增速在20%左右。“我们将联合中国汽车企业,在法规认证、关税、海外金融、物流运输、知识产权保护和品牌培育等方面积极开展工作,密切关注企业在出口方面遇到的主要困难,提出建议和措施,解决共性问题。”

新能源汽车量质齐升

新能源汽车是全球汽车产业绿色发展、低碳转型的重要方向,也是我国汽车产业高质量发展的战略选择。“2021年,新能源汽车呈现市场规模、发展质量双提升的良好势头。”工业和信息化部装备工业司副司长郭守刚介绍,2021年新能源汽车产销分别完成354.5万辆和352.1万辆,同比均增长1.6倍,市场占有率达到13.4%,高于上年8个百分点,创造了2016年以来的最快增速。纯电动乘用车平均续航里程从2016年的253公里提高到2021年的400公里以上,消费者满意度与燃油汽车持平,中国品牌新能源乘用车销量占新能源乘用车销售总量74.3%。同时,产业发展配套环境进一步优化,截至2021年年底,累计建成充电桩7.5万座、充电桩261.7万个、换电站1298个,在全国31个省份设立动力电池回收服务网点超过1万个。

付炳锋分析,从新能源汽车走势情况来看,2021年保持了产销两旺发展局面,自3月份开始,月销量超过20万辆,8月份超过30万辆,11月份超过40万辆,12月份超过53万

辆,表现出持续增长势头。

但也要看到,新能源汽车产业发展面临“双碳”目标要求、国际竞争压力增大、产业链供应链安全风险等新形势新问题。下一步,工信部将贯彻落实《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》,制定支持新能源汽车加快发展的系列政策举措,全力推动产业发展再上新台阶。

“要充分发挥节能与新能源汽车产业发展部际联席会议机制的作用,保持政策体系有效衔接。”郭守刚建议,加强与青海、四川、江西等省份沟通,协调推动国内锂资源开发。根据“双碳”目标“1+N”政策体系要求,组织编制汽车产业绿色低碳发展路线图,为行业企业提供指导。

加快充换电基础设施建设,持续开展好新能源汽车下乡、换电模式试点工作,启动公共领域车辆全面电动化城市试点,推动提高城市公交、出租、物流配送等领域新能源汽车比例;各地应出台更多停车、充电等使用环节的优惠政策,优化汽车限购措施,为促进新能源汽车消费营造良好环境;推动电动化与智能网联技术融合发展,加快5G信息通信、车路协同等新技术应用,开发更多适合消费者的休闲娱乐、生活服务、自动驾驶等功能。

发展新能源汽车,要牢牢守住产品质量红线。“在质量安全、低温适用等方面应提出更高标准,更严要求,持续开展中国汽车品牌向上发展专项行动,引导企业提升产品质量、提高服务水平、树立品牌形象,让消费者更喜



2021年 汽车产销分别完成 2608.2万辆和2627.5万辆 同比分别增长 3.4%和3.8%

产销总量连续13年位居全球第一

2022年 预计汽车总销量将达 2750万辆 同比增长5%左右



2021年 汽车出口首次超过200万辆

达201.5万辆 同比增长1倍

2022年 预计汽车出口增速在20%左右

欢买、更放心用。”郭守刚说。

芯片供应短缺逐渐缓解

近年来,汽车行业一直受芯片短缺问题困扰,2021年国内外多家汽车企业甚至因此减产或短期停产。“这一轮汽车芯片短缺因素很多,既有芯片产业自身周期性影响,也有疫情、工厂火灾等突发性因素。”工业和信息化部装备工业司司长王卫明表示,对此,工信部组建汽车半导体推广应用工作组,建立重点整车企业生产情况周报制度,加强供需对接和协作协同,推动提升汽车芯片供给能力。

此外,工信部还指导成立中国汽车芯片产业创新联盟,组织编制《汽车半导体供需对接手册》,提供568款芯片产品技术参数信息以及1000条整车和零部件企业需求信息供行业企业参考使用;支持行业机构搭建供需信息对接平台、上下游沟通协调渠道,加强汽车和零部件企业与芯片厂商的直接沟通交流。

“当前,全球主要芯片企业已经在逐渐加大汽车芯片生产供应,新建产能也将于今年下半年陆续释放,预计2022年汽车芯片供应短缺情况将逐渐缓解。”王卫明告诉记者,工信部将继续加强上下游供需对接和各方工作协同,加大汽车芯片保供工作力度,同时引导企业优化供应链布局,统筹推进汽车芯片推广应用、联合攻关,引导社会资本积极投资生产制造和封装测试,提升汽车芯片供给能力,保障汽车产业平稳健康发展。

付炳锋认为,芯片短缺逐渐缓解将进一步释放汽车供给能力。叠加一些有利因素,2022年中国汽车市场将继续保持增长,总销量预计达到2750万辆,同比增长5%左右。

近日,国家邮政局就《快递市场管理办法(修订草案)》公开征求意见。其中,对快递行业末端投递服务规范进行了明确:未经用户同意,不得代为确认收到快件,不得擅自将快件投递到智能快递箱、快递服务站等快递末端服务设施,情节严重的,最高可罚3万元。规定一出,引来众多消费者点赞的同时,也让不少人质疑,靠罚款能解决快递上门难吗?

随着电商的快速发展,快递业务量逐年攀升。国家邮政局数据显示,2021年我国快递年业务量已突破1000亿件。可以说,快递已成为很多人生活中不可或缺的重要组成部分。然而,在快递业高速发展的同时,“扔了就跑”“门口签收”“不经同意放快递柜”等有关末端配送的问题是消费者吐槽最多的。

末端配送为什么成了投诉大户?一来是因为人多入少,二来是快递小哥的收入以计件为主,多劳才会多得。有的快递企业把时效和单量作为快递小哥的主要绩效指标,在货多人少的现实情况下,快递小哥为了在规定时间内完成更多的派件量,不得不借助智能快递柜、驿站,甚至“门口”“消防栓”帮忙签收快件。特别是在电商大促时期,单量成倍上涨,面对面的服务更是变成了奢侈。加上处罚力度不足,导致快递企业对快递小哥的违规签收行为也是睁一只眼闭一只眼。

当前,我国快递日均业务量超过2.9亿件,日均服务用户近7亿人次。解决末端配送问题变得十分迫切。从这个角度看,管理办法的出台,不仅规范了快递员与消费者之间“最后一公里”的投递标准,也将倒逼快递企业提升服务标准、优化服务模式以及完善对快递员人员的业务考核机制。前不久召开的2022年全国邮政管理工作会议也提出,要规范末端投递行为,保障消费者对投递方式的选择权。

事实上,要保障消费者的选择权,多样化的服务模式很关键。比如,有人喜欢送货上门,也有人觉得放快递柜、驿站、代收点方便。这就需要快递企业不断完善产品体系,提供多元化、差异化的快递服务,不同的服务对应不同的价格,由消费者自行选择需要哪种配送服务。同时,快递企业应与电商平台协商,完善电商快递定价模式,建立与服务地域相适应的成本分担机制,避免低端价格战引起的末端配送服务质量下降,这样才能兼顾各方利益。

相关部门还要不断规范快递末端综合服务站运营,巩固智能快件箱建设成果,健全宅递、箱递、站递等末端多元投递体系。推动行业末端服务走向规范、健康发展,离不开消费者的积极参与。目前,邮政管理部门已经公布12305申诉热线,但在利益受损时,过高的时间和精力成本,往往会让更多消费者不得不放弃自己的权益。相信如果大家积极维权,“按址投递”的服务承诺一定能落到实处。

仅靠

吉蕾蕾

更省、更快、更便利——

“集团保税”释放改革红利

本报记者 顾阳

保税”模式),是海关实施的以“企业集团”为单元、以信息化系统为载体、以企业集团经营实际需求为导向,对企业集团实施整体监管的加工贸易监管模式。该模式突破了传统加工贸易监管模式,将同一集团下的多家企业视为一个整体进行监管,以满足集团企业经营的实际需求。

据介绍,相较于传统加工贸易监管模式,“集团保税”模式具有三大优势:一是有利于企业优化资源配置,集团内成员企业保税料件可进行串换,不作价设备可自由流转,海关备案仓储场所集团内共享;二是有利于帮

助企业释放资金活力,集团内成员企业之间的外发加工业务免担保金;三是有利于企业简化办事流程,集团内成员企业料件串换,无需海关前置审核,同时外发加工业务也无需再向海关办理备案手续。通过整合优化企业生产要素、运营资金和时间成本,为企业带来更高的资源共享,最大程度为企业带来监管便利。同时,开展“集团保税”业务也对企业严格自身管理提出了更高要求。

“这种业务模式可以说是海关监管从‘一本手(账)册’到‘一家企业’再到‘一个集团’转变的一个里程碑式的措施!这项业务的全

面推广,有利于企业适应集团化发展需要,更有利于助推地方加工贸易向产业链高端延伸、促进加工贸易高质量发展。”天津海关企业管理和稽查处处长回增杰说。自2019年以来,天津海关进一步顺应当地加工贸易企业发展需求,激发市场主体活力,大力推进“集团保税”模式下新业态发展,截至2021年底,天津关区已有4家企业适用该模式监管。

在江苏,南京海关全面推广企业集团加工贸易监管改革,为进出口企业融入“双循环”、实现高质量发展提供新动能。目前该省已有12个集团33家企业参加企业集团加工贸易监管改革,全年省内企业集团累计开展保税料件及不作价设备结转、外发加工、料件串换、货物自主存放等业务2870票,加工贸易进出口总值1255.31亿元,减免保证金(保函)约7584.4万元,节省企业物流、报关等费用726.14万元。

随着“集团保税”模式的全面推广,越来越多的企业选择在该模式下开展加工贸易业务。“针对有需求的企业,我们将积极开展政策宣讲,多平台推送政策解读及监管实例,对相关企业进行‘一对一’辅导,加强企业集团的信用培育,扩大改革红利的覆盖面。另外,我们还将对已开展‘集团保税’的企业开展调研,对企业集团内部货物流转、设备调拨等提出更加优化的监管方案,不断丰富业务模式内涵。”回增杰说。

“集团保税”模式三大优势:

整合优化企业生产要素、运营资金和时间成本

有利于企业 优化资源配置

有利于帮助企业 释放资金活力

有利于企业 简化办事流程

业界点睛