

下决心打通能源市场“梗阻”

能源广角

近日发布的《中共中央 国务院关于加快建设全国统一大市场的意见》指出,在有效保障能源安全供应的前提下,结合实现碳达峰碳中和目标任务,有序推进全国能源市场建设。从全局和战略高度明确了全国统一能源大市场建设的总体要求和重点任务,凸显了打通能源市场“梗阻”的决心。

能源市场化是有效促进能源资源优化配置的重要手段,放开能源价格,打破市场垄断,还原能源的商品属性已成为市场发展的必然趋势。经过多年探索创新,我国煤炭价格基本实现市场定价,油气勘探开发市场有序放开,油气管网运营机制改革取得关键进展,全国统一电力市场体系建设积极推进,多元竞争的市场格局基本形成。

虽然市场对能源发展的引导作用日益突出,但仍跟不上能源转型变革的步伐。我国正处在工业化、新型城镇化快速发展期,对能源的需求量还会不断增长,能源供需矛盾、结构矛盾将长期存在。同时,稳妥推进碳达峰碳中和对能源保供提出更高要求,单纯依靠传统能源格局,难以满足新时期发展需要。如何在实现低碳发展的同时,确保能源安全,是迫在眉睫的重大命题。解决这一问题,除了依靠技术创新,还需要在能源市场构建上继续下功夫。

如何在实现低碳发展的同时,确保能源安全,是迫在眉睫的重大命题。解决这一问题,除了依靠技术创新,还需要在能源市场构建上继续下功夫。建设全国统一的能源市场,就是要打破堵点、痛点,促进能源市场要素流通。

建设全国统一的能源市场,有利于打通结构“梗阻”,推动我国从能源大国向能源强国转变。我国是全球最大的能源生产和消费国,可再生能源装机全球第一。在规模上已形成了全球最大能源市场,但体量庞大并不等于具备相应的规模效应,能源仍是我国供给约束严重的领域。突出表现为,价格不能有效调节能源供需矛盾、煤电“顶牛”时有发生、能源用户对能源产品选择空间小、能源利用效率低下、新能源大规模消纳难、市场分割和地方保护比较严重等。

去年出现了煤炭供应紧张引发的限电问题,足以说明能源市场大而不强。不同于油气产品主要依靠进口,我国是煤炭生产大国,从产能和储量上完全有能力保障煤炭自主供应。这种情况下仍出现市场电煤紧缺,一大原因就是煤炭市场运转低效不畅。建设全国统一的能源市场,就是要打破堵点、

痛点,促进能源市场要素流通,让能源大市场真正发挥规模效应,由大向强转变,有效保障能源安全、抵御外部断供风险,促进经济高质量发展。

建设全国统一的能源市场,有利于打通区域“梗阻”,让能源在全国范围内更高效配置。在中国地图上,从黑龙江黑河到云南腾冲画一条直线,就是著名的“胡焕庸线”。在分界线两端,能源分布西高东低、差距巨大。不同于一般商品,能源资源和用能需求逆向分布的特点,决定了我国能源供应需在全国范围调动匹配。过去几十年来,通过“西煤东运”“西气东输”“西电东送”等重大工程,全力促进能源“大挪移”,但能源局部短缺时有发生。随着对电网性能要求更高的新能源装机不断攀升,这种能源供需区域错配矛盾将更加显著。

建设全国统一的能源市场,要破除能源跨省跨区交易壁垒。当前迫切需要统一交

易规则和技术标准,清理各种歧视性政策,降低交易成本,并通过市场价格信号引导能源高效利用,实现能源资源在全国更大范围内共享互济和优化配置。

统一的能源市场有利于打通行业“梗阻”,突破按品种管理能源的思路,真正建立多元供给的现代能源体系。大能源观下,没有一种能源可以“包打天下”,能源供给需要坚持类型多元化、供给方式多样化。过去,煤炭、石油、天然气、电力等行业一直在各自内部推进改革,自成体系,无法形成相对统一的管理机制,难以形成合力。

能源市场化改革是解决能源转型过程中各类主体间利益矛盾的重要手段,意味着各类能源协同发展,增强联动,优化组合,实现市场多元动态平衡,更有利于保障能源安全,推进“双碳”目标实现。

建设全国统一的能源市场是一个长期过程,不可能一蹴而就。能源商品特性复杂,且关系国家安全。要立足国情,充分考虑能源市场化对经济和民生的影响,避免急躁冒进,加大改革成本。



王陈晨

近日,国产男装品牌报喜鸟、七匹狼发布的2021年财报显示,其营业收入和净利润均实现双增长。

报喜鸟相关负责人介绍,一方面,公司深耕服装主业,持续加强产品研发、品牌和渠道的建设,提升运营质量。另一方面,公司加大电商和新零售业务的开展力度,加强品牌推广和宣传,公司整体运营能力和效率得到改善,因此营收和盈利能力稳健增长。

对此,对外经济贸易大学教育与开放经济研究中心产业部主任卢福永表示,报喜鸟、七匹狼的营收和净利润双增,有2020年同期疫情影响下业绩基数相对不高的原因,但也为疫情之下的男装行业注入一些亮色。

随着我国经济发展和国民收入水平提高,男士更为注重风格与时尚,更加愿意对自己的外表进行投资,进而推动男装行业规模不断扩大。天眼查数据显示,截至目前,我国有8.1万余家男装相关企业。其中,2021年新注册企业近万家,增速达14%。

卢福永分析,相较于女装市场,男装市场总体规模偏小,且有多种不同特征。在生产端,男装的同质化竞争更加明显,品牌区分度远不如女装行业;而在消费端,男装市场的功能性消费特征更为明确,职业正装和时尚休闲作为主要的两条产品线,也符合大部分男装企业的产品布局。

“中国男装行业经历了快速扩张时期,目前进入相对平稳的增长期,行业总体市场规模可观。但全行业市场集中度较低,龙头企业市场占有率不高,我国主要的男装品牌集中在中端市场,由此导致了较为激烈的市场竞争,差异化发展不足。”卢福永补充道。

业内专家提出,当前,受多地突发疫情影响,市场订单量减少,而运费和原材料价格上涨,导致男装市场与纺织服装行业的生产和销售面临不小的压力和困难。

记者了解到,我国男装产业现已具备一定规模,形成了独具特色的产业集群,其中包括以江浙沪地区的上海、宁波、温州为代表的“浙派”男装产业集群;以闽东南的晋江、石狮为代表的“闽派”男装产业集群;以及借助港、澳等优势而独立成长的粤南珠三角男装产业集群。那么,处于完全竞争状态下的国产男装企业该如何破圈?

破局的关键在于创新。红豆股份董事长戴敏君表示,2022年,红豆男装将锚定“舒适男装”新赛道,定位“经典舒适男装”,以新战略展现新姿态。

除了通过优化产品结构、创新研发技术和营销模式等商业举措来提升影响力,男装领军品牌海澜之家还致力于向公众推广中国的经典传统文化。近日,海澜之家正式发布基于传统生肖文化设计的“虎虎生风”IP服饰系列,为品牌找到一种更容易与中国消费者产生共鸣的沟通方式。

卢福永表示,品牌打造非常关键,立足自身特点,营造对应的品牌文化,丰富品牌内涵,有助于提升消费者对品牌的认可度和忠诚度。在营销方面,品牌要向全渠道努力,力争精准营销,但对流量的追求也要更加理性。

此外,他认为,必须提升企业的综合竞争力。男装市场消费者对产品的需求更加多元,是对品牌、品质、设计、工艺、功能、性价比等多种需求元素的叠加,对男装品牌的产品和服务都将带来极大挑战,男装品牌需要在多元市场需求变化中形成自己的差异化竞争优势,才能保持稳中有进的发展态势。

本报记者

刘瑾

汽车业打响复工复产攻坚战

本报记者 杨忠阳

产业聚焦

“感谢所有的关心和支持,特斯拉上海超级工厂今天顺利复工。”4月19日,特斯拉全球副总裁陶琳在朋友圈发出一条令人振奋的消息。

上周,小鹏汽车创始人、董事长何小鹏发出“5月份全国车企将停产”的预警。当前,从中央到地方,从整车厂到零部件企业以及物流领域,在统筹做好疫情防控的同时,加快了复工复产步伐。

加快复工复产步伐

在上海市各级政府部署协调下,4月17日、18日,特斯拉8000名员工陆续返厂。“特斯拉超级工厂从4月19日开始正式复工。19日早上,电池车间和电机车间率先逐步复工,下午1点左右,整车厂也开始启动。”陶琳告诉经济日报记者,“接下来的几天我们会逐步爬坡,然后达到单班满产。”

与此同时,上海市内许多特斯拉零部件供应商也开始复工复产,成为特斯拉供应商伙伴中复工复产比例最大的区域。而位于浙江省内的特斯拉供应商也在政府指导下积极联动,保证生产,打通物流支持特斯拉恢复整车制造。

同天,上汽集团临港乘用车工厂完成了本周复工复产压力测试下的首台车下线。“目前我们采取单班工作制,已对近400家供应商的产能、库存、原材料进行排查,同时也密切关注下级供应商的动态生产情况,尽可能协助支持下级供应商,争取早日回到疫情前的排班制。”上汽集团临港乘用车工厂总监陈培锋说。

与上汽集团同步启动复工复产的还有200多家位于上海的汽车供应商和整车物流企业。按照上海市经信委发布的《上海市工业企业复工复产疫情防控指引(第一版)》,总部位于上海的整车以及采埃孚、弗吉亚等零部件企业均在白名单上。

蔚来汽车称,受供应链影响,4月9日蔚来整车生产暂停,但从14日起供应链略有恢复,合肥生产基地已逐步恢复生产。针对供应链受阻问题,目前安徽省和合肥市等政府部门已经采取纾困措施。

同样复工复产的还有位于长春的一汽集团和沈阳的华晨宝马。4月16日,一汽集团在长春的5个主机厂全部复工,累计返岗复工7438人。目前,一汽红旗蔚山工厂、一汽-大众、一汽丰田实现整车下线,一汽奔腾、一汽解放已启动生产。一汽的276户零部件供应商已有25117人返岗复工。吉林省工信厅副厅长宋晓辉表示,“随着疫情防控与复工复产形势转段,省工信厅将进一步支持一汽集团积极探索创建无疫工厂、‘点对点’接送员工和半封闭运行等措施,在严防疫情底线的前提下,分批次、快速有序推进企业复工复产,推动企业争分夺秒达产达效,最大限度提升生产负荷,释放产能,努力实现稳产满产。”



4月19日,特斯拉上海超级工厂总装生产线恢复生产。

(资料图片)

汽车产业重镇复产意义重大

“如果上海和周边的供应链企业还无法找到动态复工复产的方式,5月份可能全国所有整车厂都要停工停产。”4月14日,何小鹏抛出“停产论”,迅速得到华为消费者业务CEO、智能汽车BU CEO余承东的响应,引爆舆论。

中国汽车工业协会副秘书长陈士华对此表示,“没有这么绝对,只是可能会出现大面积停产的现象”。虽然一般车企在配件补充中断情况下依靠库存维持正常生产的时间有限,但是各生产企业供应链的具体情况不同,也有通过寻找替代渠道补充配件等生产资源来实现正常生产的可能性。不过,如果长期不能复工复产,肯定会对行业带来较大拖累。

“受疫情影响,3月中旬蔚来已有部分零部件断供,靠着库存支持坚持到上周,近期上海、江苏等地疫情突发,导致更多合作伙伴无法供货,只能暂停生产。”在前不久对用户的回复中,蔚来汽车创始人、董事长李斌坦言:“一辆车差一个零件都没法生产。这个情况也不是我们一家,很多厂商都暂停生产了。”

上海及周边区域是全球汽车产业的核心聚集区。2021年全国汽车产量为2652.8万辆,其中,上海汽车产量283.32万辆,占全国的10.68%。更重要的是,该区域集中了众多全球汽车零部件跨国企业及大量中国本土零部件供应商,其业务范围几乎涵盖了产业链上汽车发动机、动力电池、芯片、车身内外饰等环节。中国汽车技术研究中心报告显示,汽车行业关键核心零

部件企业中,长三角地区发动机企业占比47%,变速器企业占比53%,动力电池企业占比56.65%,电池控制系统企业更是超过了70%,其产业重要性不言而喻。

“目前全球前十大汽车零部件集团的中国总部中,有9家位于上海。上海及周边区域还聚集着上千家规模较大的汽车零部件企业,2万多家小微企业,几乎覆盖了一辆汽车的所有零部件生产环节。”全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示,正是由于上海及周边地区汽车产业体系对全国汽车产业具有强支撑作用,因此更有必要加快推进上海及周边地区汽车行业复工复产及物流畅通。

全产业链协同很关键

虽然进入了复工复产白名单,但各家单位复工复产进展不一致。汽车零部件公司上海岱美股份销售总监叶春雷在朋友圈吐槽,“拿着白名单红头文件和返工通知去各小区‘捞人’,有的物业和居委会根本不认”。在他看来,下周末估计都达不到30%的规模开工率。

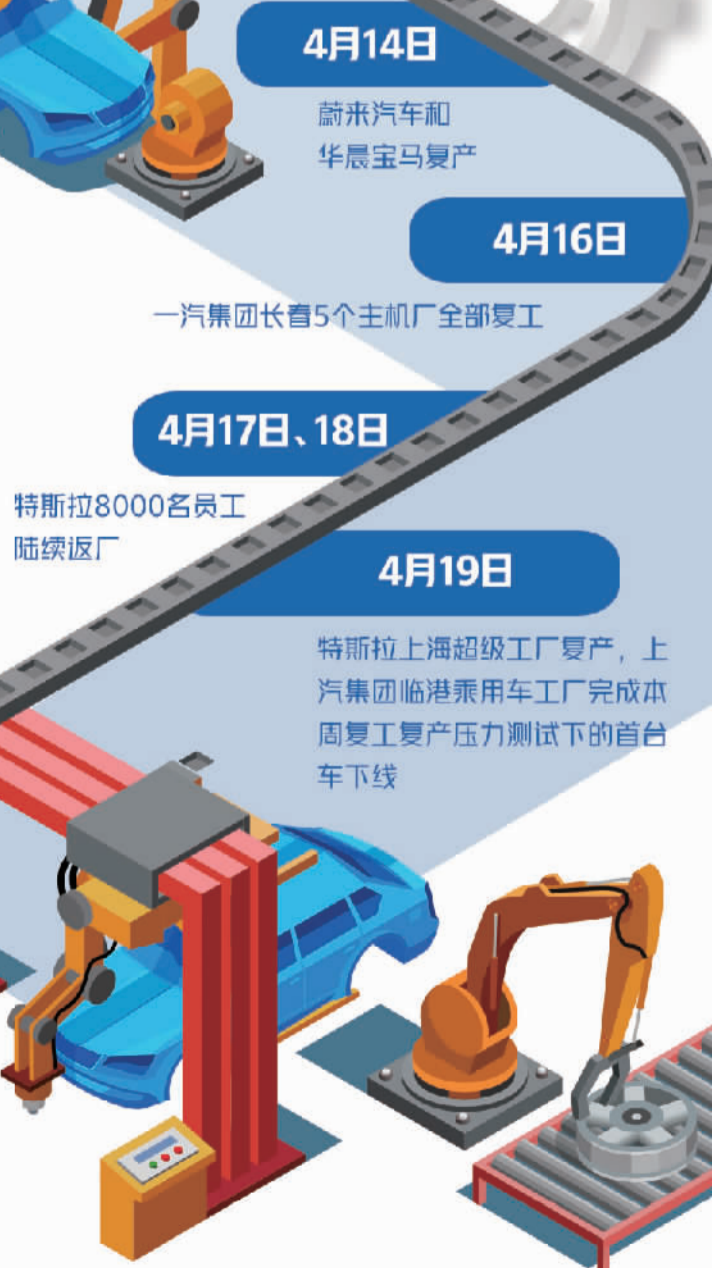
“这不难理解,复工复产是一个各方协调,逐步恢复的过程,其前提条件是做好疫情防控和安全保障,不仅需要全产业链协同,还需要社会各环节支撑。”崔东树表示,“即使员工顺利返厂复工,还存在产能爬坡和基本生活条件补短板问题。”

“配件进不来,产品出不去”是当前上海及周边地区很多零部件企业面临的现实问题。如果把汽车产业比作一个精密的机器,供应商就是其中或大或小的齿轮,他们彼此咬合在一起,才能带动大机器的运行。

但正如小鹏所言,好消息是有关部委和地方政府正在尽全力协调。工业和信息化部新闻发言人、运行监测协调局局长罗俊杰说,工信部正多措并举保障产业链供应链畅通稳定,建立汽车、集成电路、消费电子等重点产业链龙头企业日调度机制,发挥产业链供应链协调平台的作用,保障重点企业稳定生产和重点产业链运转顺畅,加强部门联动和政策协同,及时协调解决企业物流运输中的问题诉求,努力做到“原料运得进、产品运得出”。

4月11日,工信部上线“汽车产业链供应链协调平台”,通过平台可对复工复产、物流运输等方面的实际问题进行信息交流,建立汽车产业链供应链企业问题诉求与反馈机制,以及及时协调解决企业生产经营中面临的实际困难问题。崔东树表示:“加上此前工信部已派出上海前方工作组,深入产业链龙头企业,及时协调解决关键原材料库存告急等影响稳定生产的急迫问题,相信短期的压力可以快速化解,5月不至于全国汽车行业大面积减产。”

“汽车是一个产业链非常长的行业,特斯拉复工意味着很多供应商也会随之复工,这样才能确保生产稳定、持续进行。我们也整理出100多家产业链上的供应商名单,提供给有关部门。”陶琳表示,“我们对中国市场始终充满信心,相信此轮疫情只是一个短暂的测验或者挑战,从复工的过程中,我们看到了中国各界应对挑战的能力,相信很快就可以恢复正常生产。”



本版编辑 黄晓芳 祝君璧 美编 高妍