

# “国六b”对车市影响几何

取消就业报到证这一简化优化求职手续的措施，能让宝贵的人才资源流动更加顺畅，对优化高校毕业生报到流程、鼓励更多高校毕业生多渠道灵活就业具有积极意义。

李丹

中组部、人社部等五部门日前联合印发《关于做好取消普通高等学校毕业生就业报到证有关衔接工作的通知》，明确自2023年起，不再发放《全国普通高等学校本专科毕业生就业报到证》和《全国毕业研究生就业报到证》，取消就业报到证补办、改派手续，不再将就业报到证作为办理高校毕业生招聘录用、落户、档案接收转递等手续的必需材料。也就是说，毕业生拿着劳动合同或就业协议书、普通高等学校学历证书或其他双方约定的证明材料，就可以办理报到入职手续。

其实，2022年国务院办公厅就发布通知，要求从2023年起不再发放就业报到证，取消就业报到证补办、改派手续，不再将就业报到证作为办理高校毕业生招聘录用、落户、档案接收转递等手续的必需材料。这一简化优化求职手续的措施，对优化高校毕业生报到流程、鼓励更多高校毕业生多渠道灵活就业具有积极意义。

就业报到证是由1999年以前的派遣证转化而来。它不仅是毕业生到用人单位报到的凭证和其干部身份的证明，也是用人单位给毕业生办理落户、接管档案的重要凭证。在过去20多年间，毕业生不论是报到、落户、转正定级，还是职称评审、计算工龄和养老金，都必须用到它，不少人也把它“折腾”过。

有毕业生领取报到证后，还没有到单位或档案所在地报到，报到证就丢失了；或是入职了一家民营企业，报到证放在自己手里。等以后想进入事业单位工作，或是考公务员时，还需要进行报到证改派，这时再想找学校补办证明，手续十分麻烦，且报到证原则上有效期为两年，过期之后学校也很难帮忙补办。

对于那些就业单位无法解决户口的毕业生来说，由于报到证只有一张，直接签发到单位落不了户口，只能签发回生源地，档案落到生源地人社部门，再由当地人社部门转到用人单位。毕业生需要在办理落户、档案转递、调整改派等事宜上来回奔波，大大增加了办理负担。

同时，毕业生报到证遣返回户籍地，大概率与其就业地不在同一个地方，通过报到证的去向来掌握毕业生的就业去向容易产生偏差。取消报到证后，教育部门采取高校毕业生登记制度，通过信息技术手段落实毕业生就业去向会更加真实有效。

随着当前就业形式多样化，毕业生凭借劳动合同和毕业证书就可以到单位报到，并在当地办理落户手续，就业报到证也就逐渐失去存在的意义。取消就业报到证，体现了政策的与时俱进，也能让宝贵的人才资源流动更加顺畅。



生态环境部、工业和信息化部、商务部、海关总署、市场监管总局近日联合发布《关于实施汽车国六排放标准6b阶段(以下简称“国六b”)》。从2016年12月23日正式发布《轻型汽车污染物及测量方法(中国第六阶段)》,到2020年7月1日起所有销售和注册登记的轻型汽车应符合国六a限值要求,再到2023年7月1日起所有销售和注册登记的轻型汽车应符合国六b限值要求,“完整版国六排放标准”至此迎来落地实施。这将给汽车市场带来哪些影响?

## 整体冲击力度有限

从新车市场角度来看,多数行业协会、业内专家、企业代表都表示,国六b的实施并不会对车市造成太大冲击。

中汽协副秘书长陈士华认为,目前来看,国六b全面实施对行业来说不存在大问题。首先,很多车型早已完成国六b转型。同时,从企业生产角度看,也没有技术难度。

根据中汽协数据,国六标准实施至今,轻型车国六b车型占比超过95%,国六b车辆市场占比超过90%。行业龙头企业也印证了这一数据。广汽集团表示,目前,其生产已经全部切换到了国六b+RDE(实际行驶污染物排放测试)标准。

技术层面同样不存在难度。长城汽车称,国六b要求汽车发动机和后处理等技术进行升级,如高压电喷系统、GPF、新功能策略的应用。长城汽车早已完成了所有车型国六b版本的开发及上市切换工作,技术上的瓶颈和问题已在项目开发过程中得到及时改进和解决。零部件龙头企业博世表示,实施国六b标准,对零部件企业的研发、生产、供应影响不大。

中国汽车流通协会专家委员会成员颜景辉表示,北上广深多座一线城市早在2020年7月1日就率先实行了国六b标准,新规实施对这些城市的汽车市场影响也微乎其微。“尚在施行国六a的省市区,国六a库存车相对较多,也是近来降价清库存的重点,而新车价格下探势必会对二手车价格造成影响,这也是历次排放标准切换时都会经历的。此外,排放标准的提升,或在短期内对二手车解除限制造成一定冲击。这是因为消费者对于相对低排放标准车型不买账,同时,一些政策限制较严格的城市,也会对排放标准相对较低的二手车设置一定的门槛。”颜景辉说。

## 灵活调整过渡期

截至2023年1月底,不满足RDE要求的库存车辆超过189万辆,含已采购部件的库存超过200万辆。

对于较高的库存压力,中汽协副总工程师许海东解释,企业有3年过渡时间,但库存仍未清空,主要是受市场疲软、补贴变化等特殊因素影响。库存如果难以在过渡期内消化完,就会倒逼企业推出大规模促销活动,不利于汽车市场的稳定发展。为此,中汽协从去年开始,就已向有关主管部门反映相关问题。此外,中国汽车流通协会、全国工商联汽车经销商商会、乘用车市场信息联席会等行业协会也都曾向相关部门提交市场调研分析报告,并提出了国六排放标准实施灵活调整的相关建议。

最终,相关部门经过多方调研和了解,根据行业发展实际,在《公告》中提出,针对部分实际行驶污染物排放试验(RDE试验)报告结果为“仅监测”等轻型汽车国六b车型,给予半年销售过渡期,允许销售至2023年12月31日。这也为库存车清理提供了宝贵的缓冲期。

对此,一家证券公司汽车行业分析师表示,从目前车市库存结构来看,本次国六b全面实施影响的主要是国六a和RDE试验结果为“仅监测”的国六b库存车。这其中,RDE试验结果为“仅监测”的国六b车型库存规模大约为100万辆,但其被允许销售至2023年12月31日,仍有缓冲空间。

近段时间,车企、经销商也大力开展汽车降价促销活动,对于清理国六a库存车起到了很大作用。

业内专家表示,国六a车型已通过降价促销等方式,实现了库存的大规模出清,目前仅剩5万辆左右,在7月1日前清空压力不大。

北京大学经济学院副教授薛旭认为,即使7月1日前国六a库存车仍需大幅降价清仓,也不会对市场价格体系造成冲击,一是其规模很小,二是淘汰车型降价促销本是正常规律。部分企业还可以通过促销国六a库存车来提升品牌热度。

## 商用车受影响较大

国六b标准实施,是否会对汽车进出口产生影响?中国汽车流通协会进口车工作委员会主任王存分析,出口方面,7月1日前没完成清库的国产国六a车型,或将提前上牌转向二手车市场和准新车出口市场。

进口方面,面对目前的国六a库存进口车,车商已提升了售卖力度,同时也在拓宽销售渠道,争取尽快清空库存。若库存车消化力度不及预期,就只能继续调低售卖价格。

在商用车领域,国六b的实施同样会带来一定影响。中国汽车流通协会商用车专业委员会秘书长

钟渭平介绍,商用车行业产品基本分为中重卡和轻微卡两类,其中,中重卡产品早在国家实施国六排放标准阶段时,技术研发方面就已经按照国六b标准推进,所以目前上市的中重卡产品已经符合国六b标准。但是对于轻微卡以及部分汽油车产品而言,在今年商用车市场整体不乐观的情况下,国六b的实施会造成库存挤压效应。

“国六b全面实施后,可能会在一定程度上增加用户成本,同时对商用车产品可靠性有了更高的要求。此外对商用车企业来说,产品制造的精密度要求更高,对于现有的燃油体系、道路运输场景以及道路超载、超限等问题也提出了更严苛的要求。”钟渭平说。

针对以上问题,专家也对企业提出了建议。对于商用车用户来说,产品升级意味着价格提高,因此,商用车企业更需关注成本控制,提高产品质量减少故障率,提升产品售后服务效率,加强企业金融、二手车残值体系保障,完整实现车辆整个生命周期过程中的产品价值。同时,还应从新车到使用,从新车到售后服务、配件供给、金融保障,从新车到二手车形成完全链条化的系统保障,减轻用户成本,提升运营效率。



5月15日,山东港口青岛港全自动化码头正在有序开展装卸作业。当天,该码头自主研发的智能管控系统A-TOS,助力单台桥吊昼夜在港装卸集装箱量比同类码头高出19%,创出新纪录。 韩加君摄(中经视觉)

5月16日24时起,汽、柴油价格每吨分别降380元和365元——

# 国内成品油价格大幅下调

本报记者 熊丽

- 本次调价是今年成品油价格第五次下调,年内成品油调价呈现出“三涨五跌两搁浅”的格局。
- 短期看,原油需求端的低迷将影响油价继续弱势运行,后续仍需关注“欧佩克+”的生产政策变化、美国回购战略石油储备等对油价的影响。

国内成品油价格迎来2023年以来最大一次降幅,实现“两连跌”。国家发展改革委5月16日发布消息,根据近期国际市场油价变化情况,按照现行成品油价格形成机制,自2023年5月16日24时起,国内汽、柴油价格每吨分别降低380元和365元。

本次调价是今年成品油价格第五次下调,年内成品油调价呈现出“三涨五跌两搁浅”的格局。调价后,今年以来国内汽、柴油价格累计涨幅转降,国内汽油累计下降170元/吨,柴油累计下降165元/吨。本次调价折合成本价,92#汽油每升下调0.3元,0#柴油每升下调0.31元。以油箱容量50L的普通私家车计算,加满一箱油将少花

15元左右。隆众资讯成品油分析师徐雯雯测算,市区百公里耗油7L至8L的车型平均每行驶100公里费用减少2.2元左右。对满载50吨的大型物流运输车辆而言,平均每行驶100公里燃油费用减少12.4元左右。

国家发展改革委价格监测中心监测显示,本轮成品油调价周期内(4月28日至5月15日)国际油价大幅下降。市场对全球经济衰退、原油需求增长放缓的忧虑继续升温,油价大幅下跌。美联储加息25个基点,利率升至16年来最高水平;欧洲央行、英国央行先后加息25个基点,利率水平均

创2008年10月以来最高。投资机构担忧发达经济体继续加息可能导致全球大范围经济衰退,进而抑制原油需求。美国国债短期违约风险上升,美国第一共和银行关闭后被摩根大通收购,避险情绪刺激市场出现抛售行为,油价一度跌至3月以来最低。平均来看,本轮调价周期伦敦布伦特、纽约WTI油价分别比上个调价周期下降7.19%、7.54%。

金联创成品油高级分析师王延婷表示,本轮调价周期内,国际原油价格震荡下行且幅度较大。具体来看,随着美联储与欧洲央行先后宣布加息,投资者对加息可能引发经济衰退与能源需求下降的担忧升温导致油价承压,国际原油价格持续大跌。虽然美国能源信息署(EIA)上调需求预期,“欧佩克+”减产行动以及美国预期增加原油储备等因素均利好油价,国际油价一度反弹,但本轮调价周期内整体原油均价依然会走低。

国家发展改革委价格监测中心预计,短期内,原油需求端的低迷将影响油价继续弱势运行。美国债务上限谈判悬而未决,银行业危机持续发酵,主要发达经济体通胀仍具黏性,全球经济下行压力继续加大,原油需求增长前景难有较大改观。后续,仍需关注“欧佩克+”的生产政策变化、美国回购战略石油储备等对油价的影响。