

工信部加快推动制造企业绿色供应链建设

工信部将加强绿色供应链顶层设计,开展绿色供应链建设与管理示范,通过设计、制造、供应链、园区管理等全流程推动完善绿色制造体系。供应链是制造业的核心环节,打造绿色供应链,既是提升企业竞争力,实现环境、经济和社会效益协调优化的有效途径,又是推动整个产业链实现共赢和绿色发展的重要内容。

(新华)

2019年12月2日

星期一

总第7611期

第4670期

今日4版

A

版 ■ 国务院国有资产监督管理委员会举办 中国轻工业联合会主管主办 ■ 国内统一刊号:CN11—0057 ■ 邮发代号:81—9 ■ 广告经营许可证:京丰工商广字第0054号

今年1—8月利润总额424.25亿元,同比增长11.3%

皮革行业进口消费导向越发明显 老年鞋市场成为新风口

□ 本报记者 史晓菲

尽管当前皮革行业企业经营面临着较大困难,行业增长动能减弱,但皮革产业拥有足够的韧性、巨大的潜力和不断迸发的创新活力。在今年的前8个月,皮革行业呈现出不少新趋势。比如,制品进口额占比连续三年高于原料,差距愈发明显;虽然国内皮鞋企业仍处在本轮调整周期的谷底阶段,但部分国内国外品牌有不错表现,特别是老年鞋市场值得关注……因此,抓住行业新的增长点,积极创新赋能,提质增效,推动皮革行业高质量发展。

企业数量缩水
前8月利润仍增长

来自中国皮革协会的最新数字,2019年1—8月,中国规模以上皮革、毛皮及制品和制鞋行业企业数量为7323家,相比上年减少977家,缩水13.3%。

行业销售方面,2019年1—8月销售收入7054.07亿元,同比增长4.0%;利润总额424.25亿元,同比增长11.3%。1—8月,皮革产品产量情况:轻革3.84亿平方米,累计同比增长3.7%;皮革服装4877.5万件,累计同比下降3.1%;皮革鞋靴26.4亿双,累计同比增长1.5%。

出口方面,2019年1—8月皮革行业主体行业出口519.43亿美元,同比增0.2%。其中出口比较亮眼的是“皮面皮



鞋”,出口46,409.33万双,比去年同期增长了4.1%。

制品进口额占比提升至78.1%
行业进口消费导向越发明显

2019年1—8月,进口103.3亿美元,同比增长0.3%。进口呈现的特点是:原材料有较大幅度的下降(生皮进口量微增,半成品革和成品革明显下降),而制品进口保持了高速增长——旅行用品及箱包和鞋类产品的进口额为22.9亿美元

和32.7亿,同比增长均保持在18%左右。制品进口额占比提升至78.1%,占比连续三年高于原料,差距愈发明显。

“这表明我国皮革行业进口消费趋势愈发明朗,也表明内需需求较大,但在内销增量中,国外产品比重越来越大。”中国皮革协会秘书长陈占光表示。

国内皮鞋企业仍处在谷底阶段
老年鞋市场成为新风口

陈占光介绍,皮鞋行业自2013年开

始增速大幅放缓,目前少数领先品牌复苏,但品牌之间分化严重;从同店销售增速看,多数领先品牌仍然保持整体负增长,下滑幅度甚至超过两位数;一些品牌甚至连续数年亏损;店面数量减少,同时,渠道结构逐步优化;部分国内外品牌有不错表现,比如ECCO仍然保持了10%以上增长,国内百丽、天创也呈现较快增长。整体看,国内皮鞋企业仍处在本轮调整周期的谷底阶段。

不过,纵观近几年鞋业的发展,2017年值得一提。

来自中国皮革协会的信息显示,2017年,鞋类零售增速扭转了自2011年以来逐年趋势性回落的态势,2018年得以维持,鞋业市场增长远没有达到相对停滞状态,未来很长一段时间仍将保持增长。2018年,社会消费品零售总额中服装鞋帽零售增速为8%,线上服装鞋帽等穿着类产品的销售增速为22%左右。

而鞋业中业绩突出的则是体育用品行业及运动休闲整体继续快速增长。数据显示,2018年领先品牌收入增速达到20%以上。其中安路增速44%;特步,动向增速超过20%;李宁收入首次超过百亿元,对应增速18.5%;斯凯奇中国市场同比增长36%。

“老年鞋市场成为新的风口。”陈占光称,由于国内老龄化趋势,以及银发市场的发展,老年鞋必将成为鞋业的又一个行业高地。

新能源汽车“三电”质保 厂家说了算?

冬天续航缩减不适用,是否在质保期内由厂家认定,必须在厂家指定保养处保养



每到冬天,一些新能源汽车车主颇为无奈:纯电动汽车的续航在严寒天气里会打折。

虽然大多数新能源汽车企业都宣称自己产品的“三电”系统(电池、电机、电控)具有8年或15万公里的质保,一些车企甚至作出了“终身质保”的承诺,但冬天续航能力大幅缩减却并不在质保范围内。

一些消费者向记者表示,厂家的质保承诺有很多“文字游戏”,实际上并没有那么美好,“看看就好”。

“实际行驶3公里,掉了20公里续航”

“低温下开空调,你可以试试,跑400公里要充3次电。”11月25日,在某综合续航能力约350公里的新能源汽车车友群里,大家在讨论最近低温下车辆续航缩减问题。

有人说:“实际行驶3公里,掉了20公里续航。”也有人说:“冬天续航能力按照综合续航的一半计算比较靠谱。”

“车辆‘三电’有8年或15万公里的质保承诺,冬天续航缩减享受它吗?”有人抛出这个问题。“别想了,出厂前测试综合续航能力的时候,一不开空调,二不考虑低温。”有人立即表示。

记者随后咨询该汽车品牌售后服务

人员及汽车销售人员,他们告诉记者,冬天续航能力缩减属于正常现象,不在质保范围内。销售人员还表示,没有听说过哪家新能源汽车的质保把冬天续航缩减计算在内。

“三电”系统是新能源汽车的核心,是影响消费者用车体验的关键因素。根据国家市场监管总局公布的数据,2018年新能源汽车累积召回车辆约有13.57万辆。从2015年到2018年,我国新能源汽车投诉量持续上升,70%以上为质量类投诉,其中电池投诉达64%,电机达18%。

“质保承诺实际上没那么多的诚意”

实际上,一些消费者对新能源汽车的质保承诺,也没有抱太多的期望。

“综合续航400公里,现在实际能跑350公里左右。”徐师傅是一名网约车司机,他的车虽然续航有明显的缩水,但是因为续航能力仍在出厂时的80%以上,车辆不在质保范围内。

目前业内通行的质保承诺实际上针对的是在质保期限内,续航能力缩减到一定限度,一般是80%。不过,并不是所有的厂商都将此项承诺清楚地告知了消费者。

“买车时,销售可没有把质保承诺解

释得那么清楚,后来才发现那些看起来那么好的质保承诺实际上没那么多的诚意。”包括徐师傅在内,很多消费者认为,目前的新能源汽车质保承诺不少是“文字游戏”,其中“猫腻”很多,主要有:是否在质保期限内由厂家认定、必须在厂家指定保养处保养、车辆必须“正常使用”等,而这些基本上都是“厂家说了算”,消费者很难有话语权。

新能源汽车国家大数据联盟执行秘书长李阳表示,这种“厂家说了算”的承诺,往往变成一纸空谈。

推动构建第三方争议处理机制

实际上,新能源汽车的质保问题已经引起了有关部门的重视。国家市场监管总局今年3月14日发布的《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定(修订征求意见稿)》被舆论认为是新能源汽车迎来的最严监管。

该规定首次提出将纯电动汽车的动力电池、电机等纳入“三包”范围。当消费者发现电池或电机发生严重质量问题时可退换车辆。同时,该规定还对新能源汽车退换补偿费用以及“三包”时限等问

题进行了修订,并推动建立家用汽车产品“三包”责任争议第三方处理机制。

“续航衰减应该有明确的标准,让大家对衰减多少适用质保有一个认识,不至于被厂家牵着鼻子走。”有车主张认为,应该由权威的第三方检测,证明是否需要由厂家承担质保义务。同时,也应该对厂家为了提高销量对续航里程宣传“掺水”的行为进行规范和惩戒。

中国乘用车联席会秘书长崔东树认为,“一些新能源车企追求产销量和积分,不重视质量问题,伤害到消费者的利益。”还有专家表示,对新能源车的“三包”售后问题,修订征求意见稿还计划借鉴国外成熟做法,推动构建汽车“三包”的第三方争议处理机制,解决消费者的投诉难、鉴定难、处理难等问题。

(工报)

本报新闻职业道德监督岗

电话:(010)67604554 67604747



搜狐新闻客户端



消费日报微信公众平台

《消费日报》搜狐新闻客户端订阅流程:

步骤一:扫码下载搜狐新闻客户端

步骤二:打开应用点击上方“订閱”

步骤三:选择“添加订閱”后搜索“消费日报”

步骤四:点击右上角“+关注”即可

欢迎订阅2020年《消费日报》



消费日报由国务院国有资产监督管理委员会

举办,中国轻工业联合会主管主办。

信息传播定位:产业基础上的市场化表述。

综合服务平台:为行业企业品牌提供服务。



全国各地邮局均可订閱。

邮发代号81—9。

国内统一刊号CN11—0057

季价63元,全年订价252元。

发行电话:010-67604545

● 消费日报社出版

● 社长、总编辑:李振中

● 副社长:刘和清

● 副总编辑:刘丁 王燕华 赵曦

● 主编:赵曦

● 责编:张丽娜

● 新闻热线传真:67604999

● http://www.xfrb.com.cn

● 北京市丰台区定安里20号楼

邮编:100075

● 监督电话:67604747

● 总编室:67605115

● 广告处:67604888

● 发行处:67604545

● 印刷:人民日报印刷厂

● 照排:网络照排中心