

多家车企对供应商承诺支付账期不超过60天——

车企缩短账期，供应链有何影响？

本报记者 徐佩玉

汽车产业规模大、产业链长，供应商众多。工业和信息化部有关负责人前不久提出，汽车产业存在供应商货款支付账期加长等现象，不利于技术创新和可持续发展。

6月10日起，约20家车企陆续宣布，将供应商账期统一至60天内，并明确付款周期上限。

供应商怎么看？

——缩短账期有利于改善产业链现金流，让上下游供应商得以更好经营

明确将缩短账期的车企中，既有中国一汽、上汽集团、广汽集团等老牌车企，也有小米、蔚来、零跑等新势力品牌。

中国一汽在公告中表示，将“60天付款”作为所属单位付款期限要求，并借助数字化云工作台对合同执行、发票匹配、付款申请等环节进行全流程精准监控，确保每一笔款项按期支付。小鹏汽车宣布将支付账期统一至60天内，积极践行企业社会责任与担当，努力通过AI科技创新赋能产业链及上下游伙伴，共同推进中国汽车产业高质量发展。

车企的承诺，响应了6月1日实施的修订版《保障中小企业款项支付条例》（以下简称“《条例》”）。

《条例》规定，大型企业从小型企业采购货物、工程、服务，应当自货物、工程、服务交付之日起60日内支付款项；合同另有约定的，从其约定，但应当按照行业规范、交易习惯合理约定付款期限并及时支付款项，不得约定以收到第三方付款作为向中小企业支付款项的条件或者按照第三方付款进度比例支付中小企业款项。

供应商对此怎么看？

珠海冠宇是广汽、上汽、理想、奇瑞等国内多个头部车企的汽车低压锂电池产品供应商。该公司表示，缩短支付账期有利于缓解公司应收账款压力，释放现金流，减少融资成本与财务费用，降低坏账风险。

海泰科为多个知名汽车品牌开发汽车仪表盘、保险杠等内、外饰和功能件模具。企业认为，车企推行60天账期政策的举措，对优化汽车产业链生态、推动和改善产业链现金流具有积极作用。

安车检测回应称，这将一定程度上改善相关产业链公司的资金周转状况，降低资金成本，提高资金使用效率，从而对相关公司的经营和发展产生积极影响。

中国汽车流通协会专家委员会委员章弘表示，之前汽车供应链企业普遍面临较长的回款周期，导致许多中小配套商的资金链紧张，不得不依靠贴现、短贷等方式维持运营。缩短账期能够缓解供应商的资金压力，提升其经营韧性和创新能力。

对经销商来说，这也是一个好消息。有汽车经销商表示，供应商资金压力小了，就能及时生产和供应零部件，汽车的生产进度和交付时间就更有保障。近期，多个车企还向经销商作出了缩短返利到账时间的承诺，进一步提升了经销商的经营信心。

不过，部分供应商也强调，作为产业链上的一环，更关注汽车最终的产销量。远东传动提到，公司营收主要受主机客户汽车的产销量影响，不会因为应收账款账期缩短而有明显变化。

账期为啥偏长？

——汽车产业链长且复杂，车企研发、生产和营销所需资金量大

据统计，2024年，我国车企平均账期为170—200天，较丰田、奔驰等海外车企明显偏长。

国内车企账期为何普遍较长？其中有哪些痛点？

中国社会科学院工业经济研究所副研究员黄娅娜对本报记者表示，车企账期普遍较长的原因是多方面的，既有行业自身特点，也有市场竞争、资金管理等因素的影响。

从行业自身特点看，汽车产业链长且复杂，从零部件供应商到整车厂，再到经销商和消费者，涉及多个环节。对车企来说，需要提前制定整车生产计划，提前向

能平面运输车”为核心、融合全流程数字化管理的先进作业场景。中国铁路上海局集团有限公司杭州铁路物流中心副主任厉劲松表示，这开创了国内混行模式铁路场站自动驾驶的先河。

“货物进了苏溪站，就等于进了宁波舟山港。”浙江海港义乌枢纽港有限公司总经理赵建民说，苏溪场站作为宁波舟山港建设“第六港区”的核心载体，高效联通义乌与宁波舟山港，通过铁路实现陆港与海港无缝衔接，将全程运输服务（CCA）向内陆延伸，推动港口、海关、船务功能前移。铁路、港口、海关等单位部门紧密协作，积极推动关务港务一体化，实现与宁波舟山港相关铁路场站、集装箱码头无缝连接，货物在此“一次申报、一次查验、一次放行”，大幅提升工作效率。

▲参观者在北京小米汽车工厂的体验中心了解SU7 Ultra汽车。
新华社记者 郑焕松摄

►工作人员在河北张家口南山汽车产业基地一家车企的总装车间组装汽车。
新华社记者 王晓摄

供应商下采购订单，等待供应商交付零部件，再生产出汽车，然后经过仓储、运输、销售，最终把车卖到消费者手中后，车企才能收到车款。这个过程需要很长时间。

从市场竞争因素看，近年来，新能源汽车快速发展，汽车市场的参与者迅速增加，车企为了争夺市场份额，往往需要投入大量资金用于研发、生产和营销，其中一些车企资金压力较大，有时就会延长给供应商的货款支付时间。

此外，车企广泛使用票据和应收账款电子凭证等供应链金融工具进行支付。这些工具虽然在一定程度上提高了资金的使用效率，但也容易导致账期延长。

黄娅娜表示，对上下游的供应商来说，车企缩短账期首先会使资金周转加快，供应商能够更快地拿到货款，资金回流速度加快，有助于缓解其资金压力，降低财务成本。其次将提升运营效率，供应商可以将更多的资金用于采购原材料、更新设备、扩大生产规模等，从而提升自身的运营效率和竞争力。三是增强产业信心，这一举措增强了供应商对汽车产业的信心，有利于稳定产业链上下游的合作关系。

工业和信息化部相关负责人近日表示，汽车企业主动承诺“支付账期不超过60天”，是积极响应国家号召、践行社会责任与企业担当的体现，对构建“整车—零部件”协作共赢发展生态具有重要意义。

承诺如何兑现？

——还需缩短“验收—开票—支付”过程，即供应商能真正拿到货款的“账期”

中国汽车工业协会数据显示，今年1—5月，汽车累计产销分别完成1282.6万辆和1274.8万辆，同比分别增长12.7%和10.9%。2024年，汽车产销累计完成3128.2万辆和3143.6万辆，同比分别增长3.7%和4.5%。

与产销两旺形成对比的，是行业增收不增利。国家统计局数据显示，2024年汽车制造业规模以上工业企业利润总额较上年度下降8%。

车企缩短账期，能否改善行业增收不增利问题？

有专家表示，车企缩短账期，对供应商来说无疑是重大利好。但给供应商付款是一个复杂过程，承诺60天账期之外，还需要缩短整个“验收—开票—支付”过程，即供应商能真正拿到货款的“账期”。

当前，许多车企采取承兑汇票的方式结算，承兑汇票通常有3—6个月的付款期限，相当于车企获得了一笔短期“免息贷款”。对于供应商来说，这却增加了资金占用成本，延长了资金周转周期。

对此，6月1日实施的《条例》规定，机关、事业单位和大型企业不得强制中小企业接受商业汇票、应收账款电子凭证等非现金支付方式，不得利用商业汇票应收账款电子凭证等非现金支付方式，变相延长付款期限。

供应链是汽车产业的“筋骨血脉”，随着汽车产业转型升级步伐加快，优化、畅通供应链的重要性日益凸显。

黄娅娜表示，汽车产业上下游企业的运营状况受到市场需求、技术发展、资金成本、政策法规等多方面因素的综合影响。上游供应商面临的主要挑战包括市场需求波动、技术转型压力、资金链紧张和原材料价格波动；下游车企则需要应对市场竞争激烈、技术转型成本高、供应链弹性不足等问题。在当前复杂的市场环境下，产业链各环节需要加强协同合作，通过技术创新和数字化转型提升整体竞争力，以实现可持续发展。

“通过落实60天账期承诺、加强供应链数字化建设、推动绿色技术创新、强化上下游协同合作、提升品牌影响力等措施，可以有效提升产业链的整体效率和竞争力，推动中国汽车产业高质量发展。”黄娅娜说。

工业和信息化部相关负责人表示，支持整车企业切实履行有关承诺，继续引导整车企业与供应链企业建立长期稳定的合作关系，促进大中小企业融通创新、协同发展，积极营造“大河有水小河满”的良好局面，不断提升产业链供应链韧性和安全水平，也为全球汽车产业发展作出新贡献。

业内人士认为，车企作出60天账期承诺是迈出了实质性的第一步，后续要想取得良好成效，还需要政府部门的联合监管，以及产业链各主体的主动配合与责任担当，确保“账期承诺”落到实处。

6月29日，从广东深圳旅行结束的陈晨来到深圳宝安国际机场，准备乘机返京。在过安检时，她随身携带的充电宝被拦了下来。

“机场安检人员说我的充电宝上没有3C认证标识，不能携带上机，只能现场办理快递业务邮寄回北京。”陈晨说。

从北京飞往昆明的李先生则是在去机场的路上刷到了充电宝的相关新闻。“自查了一下，发现我的充电宝没有3C标识。还好大兴机场的安检规定比较人性化，工作人员说可以免费寄存一周，也有专门的邮寄点可以邮寄充电宝。我最后选择了寄存，返京后再来领取。”李先生说。

这些为旅客缓解“电量焦虑”的充电宝，为何突然不能上飞机了？这还要从中国民航局发布的一则公告说起。

6月26日，中国民航局官网发布公告，提到为切实保障航空运行安全，自2025年6月28日起，禁止旅客携带没有3C标识、3C标识不清晰、被召回型号或批次的充电宝乘坐境内航班。

据了解，3C认证即CCC认证，也叫强制性产品认证，是中国政府根据有关法律法规要求和国际通行做法，按照市场化、国际化的原则对涉及人身健康安全的产品实施的市场准入制度。2023年8月1日起，市场监管总局对锂离子电池和电池组、移动电源实施CCC认证管理。要求自2024年8月1日起，未获得CCC认证证书和标注认证标志的，不得出厂、销售、进口或者在其他经营活动中使用。

业内人士分析，此次中国民航局要求旅客禁止携带没有3C标识、3C标识不清晰的充电宝乘坐国内航班，主要出于航空安全系统性风险防控考虑。中国电子信息产业发展研究院规划所园区经济与新兴产业研究室副主任张义鑫告诉记者，今年以来，国内航班已发生数起充电宝自燃事件，引起人们对充电宝质量问题的关注。飞机客舱在巡航阶段处于低压环境，可能导致电芯内部气体膨胀，引发自燃或爆炸。而无3C标识的充电宝在生产过程中可能缺乏必要的安全测试，存在安全隐患。在空间密闭的飞机客舱里，一旦充电宝起火甚至爆炸，后果不堪设想。

“相较之下，充电宝的3C认证已涵盖这些环节。”张义鑫说，比如，3C认证中模拟高海拔的测试，目的就是检测低气压等环境中产品的质量情况；3C认证提出的不起火、不爆炸等整体要求，以及对阻燃材料、隔热材料等方面的应用要求，则能有效延缓火势蔓延。

除了3C认证，此次民航局公告范围还涵盖被召回型号或批次的充电宝。民航局方面称，近期多个头部品牌充电宝厂家因电芯存在安全风险对多批次产品实施召回，市场监管总局撤销或暂停了多个充电宝及电池芯厂家3C认证，上述情况表明旅客随身携带的充电宝存在安全质量隐患，给民航安全运行带来的风险持续增大。对此，民航局决定在现行政策基础上，按照国际通行的《危险物品安全航空运输技术细则》，进一步采取严格的管控措施。

“电芯可以说是充电宝中最核心的部分，如果对其热管理不当，就可能引发短路等问题，进而导致自燃、爆炸。”“真锂研究”创始人、首席分析师墨柯告诉记者。为此，相关监管部门、充电宝品牌方、电芯厂家都需要进一步加强产品监管，确保质量安全。

此外，从此次民航局发布的公告看，不合规的充电宝禁止携带上机的范围仅针对境内航班，那么，国际航班又参考什么标准？张义鑫告诉记者，全球范围内各地区针对充电宝有不同的认证体系，如欧盟通行CE认证，美国通行FCC-ID认证等，其内容存在一定差异性。但从跨国旅行角度看，各类地区性认证更多针对销售、进口等情况，而多数国际航班一般按UN38.3标准执行，允许旅客携带符合的充电宝登机。我国3C认证的充电宝执行标准高于国际标准，因此新款充电宝可在跨国旅行时使用。

对旅客来说，应该如何自查充电宝质量情况？墨柯提醒，如果消费者使用的充电宝出现鼓包、频繁发热、电池容量明显减少等现象，建议停止使用，送由专业回收机构进行处理。

不带『3C标识』的充电宝禁止携带上机——
这些充电宝为啥不能上飞机了？

本报记者 廖睿灵

全国首个海铁联运专用铁路场站投运

本报杭州电（记者 龚瀚洋）近日，一列满载光伏板、日用百货等100个标准集装箱货物的81114次班列从浙江义乌苏溪集装箱办理站鸣笛启程，驶向世界第一大港宁波舟山港，标志着国内首个专为海铁联运打造的铁路场站——义乌（苏溪）国际枢纽港一期正式投运，这也是全国第一个混行模式自动驾驶试验铁路场站。

义乌（苏溪）国际枢纽港位于“世界小商品之都”义乌市苏溪镇，依托甬金铁路与宁波舟山港强大枢纽功能，集港务、关务、船务于一体，是以海铁联运为鲜明特色的综合性国际枢纽港区。

作为国内首个获批的“铁路场站自动驾驶试验区”，智慧与创新是其核心标签。苏溪集装箱办理站构建了以“铁路装卸线远控轨道式龙门吊+堆场自动化轨道式龙门吊+智



仲夏季节，湖南省永州市东安县26.5万亩早稻陆续成熟进入收获期，当地农民抢抓晴好天气收割早稻，田间地头一派繁忙。图为6月30日，东安县白牙市镇有江桥村，农民在收割早稻。

蔡小平摄（人民视觉）