

全国地铁2021年招标近5000辆七大主机厂平分市场

本报记者 路炳阳 北京报道

全国城轨地铁2021年共计招

七大主机厂交车近万辆

2021年全国七大城轨地铁主机厂共交车9100余辆,其中中国中车交车近9000辆,同比减少近一成。

京投公司是北京市轨道交通领域唯一投资方,京投公司控股京车装备。京车装备是国内7家拥有城市轨道交通车辆生产资质的企业之一,也是7家公司中,唯一一家非中国中车股份有限公司(以下简称“中国中车”,601766.SH)所属企业。

来自中国中车的数据也与全国情况基本吻合。接近中国中车人士对记者透露,2021年,中国中车6家城轨地铁主机厂中,中车南京浦镇车辆有限公司(以下简称“南京浦镇”)地铁车辆中标金额最高,约占市场总份额的三分之一;

整合资源 巩固市场

近两年来,城轨地铁各制式产品中,占比最多的是地铁产品,达95%以上。

地铁板块利润率方面,接近中国中车人士对记者透露,南京浦镇以超过20%的利润率排名最高,其后按照利润率逐渐递减排名分别为中车株机、青岛四方、中车唐山和长客股份;中车大连以不及13%的利润率排名最后。京投公司权威人士亦对记者表示,京车装备2021年产品利润率与中国中车平均值基本一致。

近两年来,城轨地铁各制式产品中,占比最多的是地铁产品,达95%以上;市域快轨、有轨电车、磁浮列车、电子导向胶轮系统分别为3%、0.7%、0.15%和0.05%左右。产品制式占比与近年来城轨地铁各制式开通里程占比基本相符,城轨协会数

产能过剩依旧严重

中国中车方面称,中国中车包括城轨车辆在内,轨道交通部分板块存在产能过剩矛盾,面临产业结构性调整。

中国中车《2021年年度报告》显示,2021年中国中车营业收入2257.32亿元,同比减少0.85%,净利润103.03亿元,同比减少9.08%,这是继2020年两项指标双降后,再次双降。总收入中,城轨与地铁收入545.56亿元,同比减少6.01%。中国中车方面称,下降原因主要是城市轨道交通车辆的收入下降所致(详见中国经营网2022年3月31日报道《中国中车营收净利再双降 国铁采购长期低迷是主因》)。

城轨协会发布的《2021年中国城市地铁客运量报告》显示,截至2021

年12月31日,中国内地地铁里程共7253.73公里,同比增长15.47%。同期城轨协会发布的《2021年中国内地城轨交通线路概况》还显示,2021年,中国内地共有50座城市开通城市轨道交通(地铁、市域快轨、跨座式单轨、有轨电车、导轨式胶轮系统、电子导向胶轮系统、轻轨、磁浮交通)运营里程9192.62公里。其中地铁占比78.9%(详见中国经营网2022年2月17日报道《中国地铁客运量恢复性增长 城轨运营里程接近一万公里》)。

中国城轨行业长期实行企业定

点资质,国内有7家企业拥有城市轨

道车辆生产资质,可生产地铁、轻轨等轨交产品,包括中国中车6家子公司和京投公司全资子公司京车装备。在中国中车6家子公司中,南京浦镇、青岛四方和中车株机属于原中国南车;长客股份、中车唐山和中车大连属于原中国北车。

中国中车2021年半年报显示,中国中车城轨车辆年产能达1.18万辆,也就是说,如算上京车装备产能,保守估计中国城轨车辆年产能达1.2万辆以上,当前全国地铁年招标量仅为年产能的40%左右,中国城轨车辆产能过剩问题严重(详见

据显示,2021年中国内地共计新增城轨交通运营线路长度1222.92公里,其中地铁开通971.93公里,占比79.48%;市域快轨133.15公里、跨座式单轨46.31公里、有轨电车38.73公里、导轨式胶轮系统15.4公里、电子导向胶轮系统14.0公里、轻轨2.2公里、磁浮交通1.2公里。

上述接近中国中车人士对记者透露,中国中车2021年城轨板块目标收入为600亿元,实际完成收入是目标收入的九成多。2022年销售收入目标为570亿元左右,板块毛利率要争取提升1%。“当前,中国中车对2022年城轨地铁板块的销售目标比较保守,主要精力仍要放在巩固原有整车市场上,尽量获

得新造订单。”京投公司人士也对记者表示,京车装备2022年仍要立足北京及周边市场,在深耕京津冀的基础上,持续发挥在轨道交通领域的资源整合能力,推动高端装备制造、运营管理等优势产业联动发展,实现北京轨道交通项目“走出去”。

2022年4月29日,绍兴地铁1号线顺利开通,京投公司作为该项

“京车装备”)中标2个项目,涉及车辆近150辆,中标金额约9亿元。北京市基础设施投资有限公

司(以下简称“京投公司”)权威人士近日对《中国经营报》记者透露上述信息。

数据显示,2021年全国七大城轨地铁主机厂共交车9100余辆,其中中国中车交车近9000辆,同比减少近一成。销售收入方面,这七大主机厂最高的为长客股份,销售收入接近150亿元,其后按照销售收入逐渐递减排名分别为南京浦镇、中车株机、青岛四方和中车唐山;中车大连和京车装备销售收入最低,均为10亿元左右,全国七大主机厂销



我国轨道交通板块面临产业结构性调整。

新华社/图

得新造订单。”

京投公司人士也对记者表示,京车装备2022年仍要立足北京及周边市场,在深耕京津冀的基础上,持续发挥在轨道交通领域的资源整合能力,推动高端装备制造、运营管理等优势产业联动发展,实现北京轨道交通项目“走出去”。

2022年4月29日,绍兴地铁1号线顺利开通,京投公司作为该项

目的牵头人,通过创新PPP项目管理模式,整合多股东资源,与属地充分融合,得以让北京市轨道交通投资、建设、运营专业化运作经验在绍兴获得实践。

就2022年中国城轨地铁市场情况,城轨协会人士对记者表示,2022年中国内地地铁车辆新造市场招标将有所恢复,全年预计招标7000~8000辆。

中国经营网2021年8月27日报道《中国中车净利增8%较疫情前仍大幅下降 产能过剩严重》。

就此,中国中车方面称,中国中车包括城轨车辆在内,轨道交通部分板块存在产能过剩矛盾,面临产业结构性调整。中国中车已成立专门机构研究改革方案,按照不同板块不同策略原则,通过业务重组、压缩产能等方式优化资源配置。中国中车将严格控制上述车辆总组装产能,大力推动动车组、城轨车辆、机车“修造一体化”,促使修造区管委会贸易发展处处长(正处级),上海市浦东新区人民政府办公室主任助理、副主任,区人民政府驻北京联络处主任,共青团上海市浦东新区委员会书记(副厅级),浦东新区人民政府副区长,中国(上海)自由贸易试验区管理委员会副主任,亲身参与了浦东开发开放以及上海自贸区的建立和运行。

2021年,在接受上观新闻采访时,陈希表示,上海作为第一个自贸试验区,海南作为第一个自贸港,国内均无可参考可借鉴的现成经验和模板,要实现“从0到1”的突破难度非常大。推进自贸港建设,要把好方向,把握重点,蹄疾步稳,有序推进,这是做好工作的关键。具体来说,中央有明确要求的马上干,看清楚、想明白的抓紧干,看不清楚的睁大眼睛看看清楚再干,尚未想明白的静下心来想想明白再干,无论怎么干,都要防范风险,稳中求进。

前,在接受记者采访并谈及岛内居民免税清单问题时,陈希就表示,“经营岛内居民免税品的企业,我们主要考虑准入即准营,只要达到一些条件就能够进入。我们欢迎符合条件的经营主体都来参与。”

陈希有着非常丰富的“自贸”工作经历。在上海工作期间,他从上海外高桥集团起步,历任上海综合保税区管委会贸易发展处处长(正处级),上海市浦东新区人民政府办公室主任助理、副主任,区人民政府驻北京联络处主任,共青团上海市浦东新区委员会书记(副厅级),浦东新区人民政府副区长,中国(上海)自由贸易试验区管理委员会副主任,亲身参与了浦东开发开放以及上海自贸区的建立和运行。

2021年,在接受上观新闻采访时,陈希表示,上海作为第一个自贸试验区,海南作为第一个自贸港,国内均无可参考可借鉴的现成经验和模板,要实现“从0到1”的突破难度非常大。推进自贸港建设,要把好方向,把握重点,蹄疾步稳,有序推进,这是做好工作的关键。具体来说,中央有明确要求的马上干,看清楚、想明白的抓紧干,看不清楚的睁大眼睛看看清楚再干,尚未想明白的静下心来想想明白再干,无论怎么干,都要防范风险,稳中求进。

转让定价跨部门监管先行先试深圳率先试点海关税务联动

本报记者 杜丽娟 北京报道

在促进国内国际双循环的新发展格局下,进一步打通机制堵点,成为政府部门服务纳税人的一项新课题,如今这项课题在海关与税务部门之间实现首次联动,深圳成为此次跨部门合作的先行示范区。

近日,深圳海关和国家税务总局深圳市税务局联合发布《关于实施关联进口货物转让

跨部门合作

全球经济一体化的发展,使跨国企业在全中国范围内的布局变得普遍,而跨境交易中最常用的工具就是转让定价。随着《通告》的发布,转让定价这个最为跨国企业熟悉的概念也进入大众视野。

转让定价,通俗解释就是关联企业之间在销售货物、提供劳务、转让无形资产等时制定的价格。转让定价的对象可以是有形资产,比如机器部件、原材料等,也可以是无形资产,比如技术专利、版权等。

“由于转让定价主要在关联企业之间发生,且很多时候是跨境业务,所以整个交易过程中涉及的部门也较多,但主要的部门有海关和税务局。”智方圆税务师事务所主管合伙人王冬生说。

《中国经营报》记者了解到,一直以来,由于法规依据等方面的不同,海关和税务局在转让定价审查中的关注重点也存在诸多差异。

通常情况下,海关主要关注进口货物的关联交易价格是否低于合理水平而导致少缴进口环节的税收,税务局则更关心上述价格是否高于合理水平而侵蚀境内企业的所得税税基。

这种差异,使进口关联交易定价的合理性成为海关和税务部门审核的重点。值得注意的是,随着跨境业务量的增大,越来越多的跨国企业面

“深圳经验”推广

作为全国范围内首次在制度层面实现的海关和税务协同管理机制,《通告》在提升企业的遵从确定性的同时,也开启了海关和税务部门对关联进口货物转让定价安排协同共治的先河。

按照《通告》,两部门合作方式主要由深圳海关和深圳税务局对企业关联进口货物的价格进行联合评估,协商一致后与企业联合签署《关联进口货物转让定价协同管理备忘录》,并分别做出海关价格预裁定、税务预约定价安排。

其适用企业主要包括:符合海关总署236号令(《中华人民共和国海关预裁定管理暂行办法》)第4条以及国家税务总局64号公告(《国家税务总局关于完善预约定价安排管理有关事项的公告》)第4条的申请条件,具有良好转让定价遵从意识的深圳企业。

具体标准有两个:一是与实际进出口活动有关,并且在海关注册登记的对外贸易经营者;二是前3个年度每年度发生的关联交易金额在4000万元以上。

王冬生介绍,从以往案例看,企业在处理关联进口货物转让定价问题时,同时获得海关及税务部门认可的难度很高。

“虽然近些年来,海关和税务局有了较多沟通,同时也对双方各自使用的关联交易评估方法达成了部分共识,但两者之间对信息互认并未展开实质

定价协同管理有关事项的通告》(以下简称“《通告》”),在全国率先推出海关和税务局在转让定价管理及服务领域的联动机制。

在财税人士看来,该制度的推出,解决了企业在关联进口交易中的重复性征税问题,同时也厘清了海关和税务之间的价格双重认定标准,成为企业转让定价管理方面具有里程碑意义的重要举措。

面临着被两个部门重复征税的问题。

毕马威近日处理的一个案例就属于上述情况。相关资料显示,某外资企业曾被某A海关质疑其从境外关联方进口货物价格的合理性,之后按照海关要求,每年需要进行进口价格调整并补缴B万元的进口环节税款。

与此同时,该外资企业还被某C税务局质疑其支付的特许权使用费与进口货物相关,并要求将特许权使用费计入进口货物价格中补缴进口环节税金。

虽然该案例并未公布具体需要补缴的税款,但单从结果看,企业面临着海关与税务的双重认定及重复性征税问题。

毕马威税务部门相关负责人表示,《通告》推出以前,现行的管理体制下,海关和税务部门对企业进口采购的关联交易,主要依据是,是否符合独立第三方交易原则,但实践中双方的出发点常常有所不同,且双方信息的不共享也使得交易过程存在重复征税的可能。

在该人士看来,深圳试点开展后,税务机关和海关打通了双方协商合作的通道,双方互认最终协商结果,这极大缓解了企业的重复性征税问题,提高了企业转让定价管理确定性,并可以降低企业税收遵从成本。

“深圳经验”推广

合作,从这个角度看,这次两部门能够进行跨部门合作,意义重大。”王冬生说。

市场观点也普遍看好两部门首先开河的合作。

全国政协委员、德勤中国副首席执行官蒋颖在今年全国“两会”时曾提交了关于搭建税务与海关在转让定价领域监管桥梁的提案,其建议加快推进税务机关与海关部门在转让定价领域协同执法的配套规范,探索协同管理试点在有条件地区先行先试。

如今,《通告》在深圳率先试点,意味着我国海关与税务机关在探索转让定价领域的协同管理机制方面迈出了第一步。

蒋颖认为,该制度在深圳率先实施,不仅有利于服务深圳总部经济发展和深圳市先行示范区的建设,也会进一步辐射粤港澳大湾区发展,并为全国层面的制度探索积累“先行先试”的宝贵经验。

不过,基于目前《通告》的适用范围仅为深圳海关和深圳税务局所辖企业,因此,对于海关估价实践如何与转让定价评估方法在技术层面深度融合,后续仍需要两部门和企业根据实际情况具体研判。

从安永最近的观察结果看,《通告》仅对深圳海关及深圳税务局协同管理的框架性内容进行了规定,具体操作细则还有待进一步明确,后续深圳的试点是否会在全国范围内形成示范效应,也仍有待继续观察。