

## 10. 电子零部件

中国国家统计局相关数据显示，2021年中国GDP达到114.4万亿元，同比增长8.1%。除增速高于全球平均水平（5.6%）外，各类产业生产活动也呈现稳定增长。进入2021年后，新冠肺炎疫情仍在全球持续蔓延，中国国内经济通过实施有效的疫情防控措施，将其对经济活动的影响控制在轻微程度，实现了持续增长。

电子零部件产业方面，2021年国内电子信息制造企业（含电子零部件厂商）在营业收入、利润和进出口数量方面平均有24%左右的增长。这一增长背后的原因之一是近年来中国政府重点推进的关键发展工业部门（5G通信、汽车等）对电子零部件的需求高涨。其次，除了中国国内需求外，中国厂商吸纳了海外厂商的替代需求，这些海外厂商受新冠肺炎疫情影响，生产活动受阻。

进入2022年后，全球经济继续受新冠肺炎疫情发展趋势的影响，由于世界各国继续实施疫情防控措施，预计全球经济的全面复苏还需要一段时间。对此，中国政府在坚持“动态清零”政策的前提下，通过实施防疫措施控制疫情蔓延，尽快最大限度地减少对经济活动的影响，力争2022年本国经济继续保持正增长，但世界主要国家对经济复苏的努力和恢复程度不尽相同，对各类产业生产活动和供应链的影响持续较长，导致全球零部件严重短缺，经济复苏受到影响。

除了新冠肺炎疫情，“环境措施”被认为是一个共同的全球课题，主要国家目前正在推动绿色政策，作为一个紧迫的共同课题。中国政府拟促进重点行业的可持续发展，重点支持“两新一重”建设，即“新型基础设施建设”“新型城镇化建设”和“交通、水利等重大工程建设”，以及加快“脱碳”进程，到2030年实现碳达峰、到2060年实现碳中和（温室气体的排放达到相对“零排放”）是关键政策目标。由于这种“环境措施”和“振兴主要产业”双管齐下的战略，预计将会有许多基础设施的升级和各种设备及系统的更新需求，因此中国国产电子零部件，特别是半导体的自主研发和产能有进一步增强的趋势。为了达到新的环境标准，各种关键零部件将需要比以往更高的性能和规格，在高附加值产品方面具有优势的日资和外资企业可望在中国看到更多的需求，并创造与中国企业合作开发解决方案的需求，但由于中美贸易争端，人们也担心美国《出口管制条例》（EAR）的影响，特别是对高附加值电子零部件和设备。

综上所述，目前中国和整个世界的环境正面临着各种复杂的挑战，如新冠肺炎疫情、环境问题和中美贸易关系，但中国的市场和制造业的地位对于全球层面的经济复苏正变得比以往更为重要。在解决各种问题的努力方面，由于中国企业与在中国境内开展经营活动的外资企业和国内企业之间的合作，特别是电子零部件行业的政经合作活动，被认为是解决中国乃至全球层面各种问题的关键，我们希望认真考虑落实白皮书的内容和建议，并希望进一步加强和促进各种合作活动的实现。

## 电子零部件市场概况

### 2021年主要动向

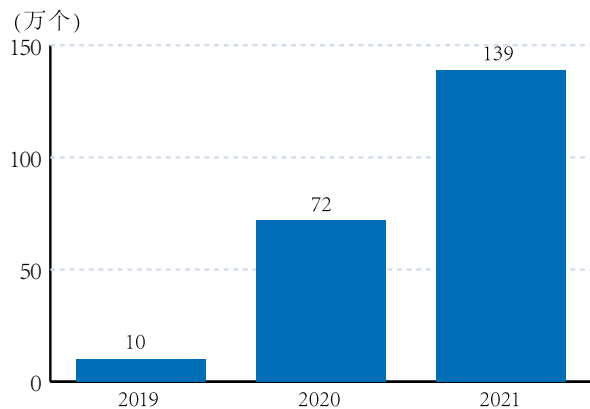
据世界半导体贸易统计组织（WSTS）公布的相关数据显示，2021年全球半导体市场规模为5,559亿美元，比上年增长26.2%。

工业和信息化部（以下简称“工信部”）相关数据显示，截至2021年10月底，中国电子信息制造业整体呈现正增长，年主营业务收入2,000万元以上的规模以上电子信息制造业营业收入和利润额分别为110,715亿元和6,049亿元，分别同比增长15.1%和34.3%。在贸易上同样呈现正增长，从集成电路出口情况来看，2021年海关统计口径的集成电路出口量为3,107亿块，比上年增长19.6%。

中国经济持续稳定增长，同时控制了新冠肺炎疫情的蔓延，而海外各国疫情却持续反复，不仅刺激了中国的增长，而且还抓住了海外需求，由于工业发展和国内外对5G智能手机、电动汽车和工业机器人设备的需求增加，市场对半导体等电子零部件的需求大幅增长。

5G从2019年开始投入实际使用，5G基站的数量正在迅速扩大。工信部统计数据 displays，截至2021年9月底，国内5G基站数量115.9万个，相比上年增加了44.1万个，占全球5G基站的70%以上。预计2021年，基站数量将达到139万个，目前已经覆盖全国各地地级市和大部分县。

图1：中国国内5G基站数量

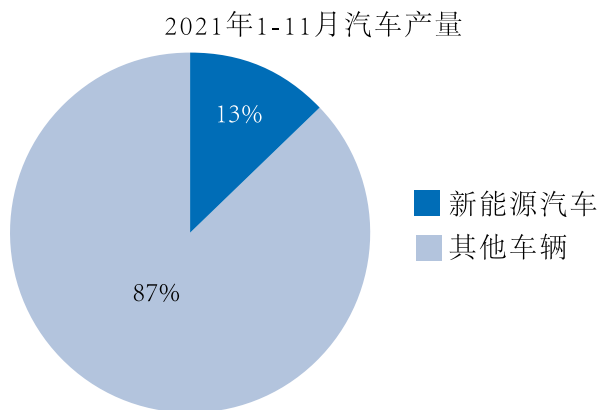


资料来源：工信部

随着基站的增多，5G智能手机用户数量也在大幅增长。工信部统计数据 displays，截至2021年11月底，中国国内5G活跃设备共计4.97亿台，较2020年底增加2.98亿台，增速超过100%，占全球5G用户近80%。

同时，新冠肺炎疫情这一新情况的出现，催生了对通信速度要求更高的应用和应用模式，如“5G+教育”模式中的在线课堂，“5G+工业网络”模式中各工业部门的信息交流应用，“5G+远程诊断”“5G+急诊急救”模式的医疗系统应用，大量的5G创新应用已经产生，已经有超过1万个应用试验项目在进行。在工信部颁布的《“十四五”信息通信行业发展规划》中，5G建设被定位为重点推进产业，预计将成为未来五年的重点目标产业。

图2：汽车产量的比例



资料来源：中国汽车工业协会

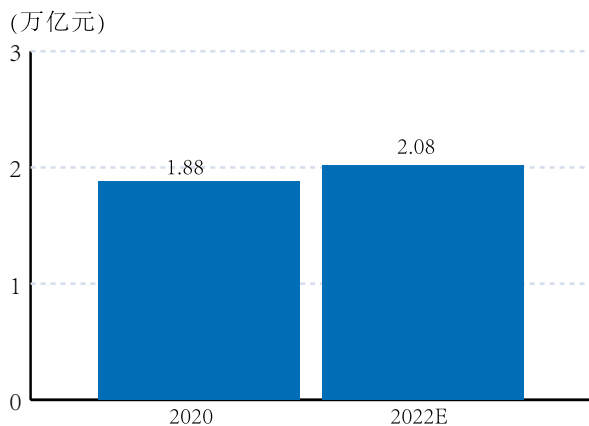
中国汽车工业协会统计数据显示，截至2021年11月底，全国汽车产销分别是2,317.2万辆和2,349.8万辆，比上年同期下降9%。车辆用半导体零部件的供应短缺是市场萎缩的主要原因。

然而，新能源汽车（NEV）的销售份额持续增长，其生产和销售占汽车总生产和销售的13%。由于全球新冠肺炎疫情蔓延，零部件的生产和供应出现短缺，2021年的全年汽车销售预计将略低于2020年，但2021年NEV汽车销售继续增长。

### 2022年展望

国际货币基金组织（IMF）《世界经济展望》预测中国2022年的实际GDP增长率为4.8%，但中国政府在2021年发布的《国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》（以下简称“十四五”规划）指出，中国经济将保持持续增长。这些被认为是可以实现的，因为中国国内疫情防控措施稳定，经济活动早期得以恢复。

图3：国内电子零部件销售情况（估计值）



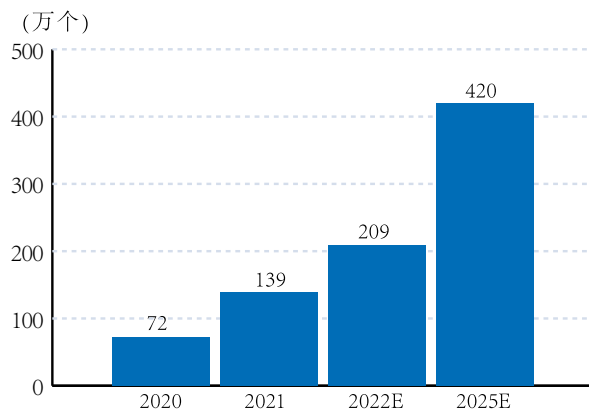
资料来源：中国电子元件行业“十四五”发展规划

在这些稳定的国内疫情防控措施下，与其他国家相比，预计对中国国内电子零部件行业的整体影响不大，预计2022年中国电子零部件行业将扩大并稳步增长。同时，基础设施建设行业的持续发展，预计将继续增加电子零部件的市场需求，并稳步提高销售规模，5G和电动汽车等领域的进一步增长有望持续。

根据5G发展规划框架，在2025年完成覆盖全中国的5G

网络建设的前提下，计划到2021年新建60万个5G基站，而实际建成67万个，如果按计划每年新建70万个左右的基站，预计到2025年左右将达到420万个左右。

图4：5G基站的数量



资料来源：工信部

2022年中国三大运营商手机和5G终端设备销售计划预计将保持在4.5亿台左右的高位，这包括基础设施建设以及各种应用领域，2022年将认为是5G商业化全面展开的“元年”。

汽车行业的趋势是，目前半导体和各种零部件的短缺继续对生产产生影响，但即使在零部件短缺的条件下，销售量也会继续稳步上升。NEV在整个汽车行业中所占份额的增加尤为显著，预计NEV的销量将从2021年的约300万辆增加到2022年的500万辆。此外，国内一些地区，如海南省，正计划在2030年左右全面禁止燃油车销售，随着NEV销售的增加，充电站等基础设施也随着NEV销售的增长而大幅增加。

### 今后备受瞩目的行业和动向

《“十四五”规划》提出了“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念，并以“新基建、创新、绿色发展”为关键词，倡导在促进经济发展的同时，兼顾新冠肺炎疫情防控和环境措施、与全球主要国家开展政经合作以及“环境问题”这一全球共同课题，明确提出要建设“数字中国”。为了实现这一目标，需要更新和改革大范围、大规模的产品、设备和服务基础设施，以及整体供应链解决方案，这将导致5G和其他电信基础设施、工业设备基础设施等的更换，以及中国国内产业的升级。

在中国国内制造业中，随着中国进一步加快向机器人、物联网（IoT）、人工智能（AI）和其他技术的高科技转变，对半导体等高附加值关键电子零部件的需求有望增加，为实现新的“成套解决方案”，有望创造并扩大对“高附加值半导体和电子设备解决方案”的需求。

在这种环境下，拥有各种能够创造高附加值的产品和系统解决方案的日资及外资半导体和电子设备企业，鉴于中国市场在世界范围内的重要地位，将寻求促进与中国企业和中国市场的合作，并寻求有利于共同发展的举措，力争发挥积极作用，同时对目前困扰世界的复杂政治和经济问题，如新冠肺炎疫情和环境问题进行全方位关注。

## <建议>

### ①加强各种原材料、燃料及电力的稳定供应机制建设 (建议提交对象: 国家发展和改革委员会价格司、各地商务厅和物价局、国家发展和改革委员会以及国家能源委员会)

目前, 世界各国已开始走出新冠肺炎疫情的阴霾, 处于经济活动快速复苏的阶段, 各种原材料、燃料和电力的短缺引发了通货膨胀, 企业出于对物资长期短缺的担忧而开始囤积各种原材料, 在这些因素的影响下, 中国国内原材料的市场价格迅速攀升。

由此, 电子元件的原材料和各种燃料的价格同样大幅上涨, 发电燃料的短缺造成了拉闸限电, 中国当地日资和其他外资企业的生产效率和利润因此而受到影响。

如果这种情况一直持续下去, 对于以提高生产效率和盈利能力为目的而进入中国的日资和其他外资企业来说, 很可能会对其业绩产生严重的影响, 并且还可能影响或改变这些企业未来的对华业务开展和方针。

为了避免这种情况的发生, 希望能够采取必要的措施, 尽快解决各种原材料、燃料和电力的短缺以及价格飙升问题。

### ②主要城市机场和国内物流网点实行通用绿色通行证制度 (建议提交对象: 交通运输部、民航总局)

中国在“动态清零”政策下全面加强了各地区的防疫工作, 并由此在全球率先成功控制住了新冠肺炎疫情, 经济活动随之得到快速复苏, 这是一项值得称赞的成就。

但在如此严格的防疫政策下, 作为全球几大物流中心之一, 上海浦东机场以及以该机场为核心的国内运输网点之间的防疫措施也在不断收紧, 我们担心, 这不仅会给全球供应链带来冲击, 对全球经济也会产生很大的影响。因此, 希望能够采取措施, 坚持“防疫”和“经济振兴”双轮驱动, 并确保两者之间的平衡。

从中国国内的物流来看, 需要在大范围、多城市之间进行运输, 运输方式以卡车为主。但有时防疫制度的规定会因地区和城市而异。

很多情况下, 不同的地区或城市会出台不同的防疫规定, 而且经常会突然发布通知, 从而影响到整个供应链。但是由于各地的疫情程度并不相同, 在当前优先加强防疫的形势下, 各地区之间在防疫体系内容及强度上的差异是非常必要的, 这种能够根据环境变化加以灵活调整的做法值得肯定, 今后应当继续坚持下去。

此外, 目前全国各地分别使用着不同的“绿色通行证”, 制定全国统一的“通用绿色通行证”将有助于保持和改善当前环境下主要物流网点的运营质量。因此, 希望能够“推出全国统一的绿色通行证”, 以确保实现“防疫”和“经济振兴”的双轮驱动, 并确保两者之间的平衡。

### ③提高主要机场(浦东机场)附近城市机场的物流运输能力, 增加通航城市 (建议提交对象: 交通运输部、民航总局)

2020年, 作为主要机场, 上海浦东机场加强了防疫措施, 航班数量大幅减少, 为此, 该地区的许多企业考虑改用上海周边城市的机场来替代, 但经常会由于这些机场的运力不足而导致供应链受到影响。

目前, 长三角地区运营中的机场共有23个, 而靠近上海的“江苏、浙江和安徽三省”的21个机场的货运总量还不及浦东机场的一半。其中, 只有杭州萧山和南京禄口这两个干线机场的货物吞吐量相对较大, 所以这些机场显然不具备覆盖浦东机场货物吞吐量的能力。

此外, 目前浦东机场海关为“副厅局级机构: 具备24小时通关条件”, 上海虹桥、杭州萧山、宁波栎社、南京禄口、合肥新桥机场的海关则为“正处级机构: 具备24小时预约通关条件”, 无法达到浦东机场的货物处理能力。

因此, 上海浦东机场在全球供应链中占有非常重要的地位。作为对浦东机场的物流运输能力的一种补充, 希望能够提高附近机场的物流运输能力, 增加周边机场的“通航城市”。