

汽车

新京报 Automobile

杂志

激情 驾驭 梦想

有点负担

上月中旬,商务部裁定,原产于美国的排气量在2.5升以上的进口小轿车和越野车存在倾销和补贴,应向我国海关缴纳相应的反倾销税和反补贴税,实施期限自2011年12月15日起,到2013年12月14日止。

在采访中,几乎所有被涉及到的企业的负责人均谨慎表示正在对该政策进行评估,而相比厂家的含蓄表态,经销商们则直言,这部分成本他们不可能承担,不是厂家背负那就是进行直接涨价让消费者承担;其中,凯迪拉克的经销商是首个明确已经涨价的。种种迹象表明,在春节之后,预计今年3月份,“双反税”的政策效应将会呈现。

B07-B08·“双反”调查

■ 一周谈

汽车产业要结合
开放与自我发展

上周,发改委、商务部发布《外商投资产业指导目录2011年修订》(以下简称新《目录》),考虑到汽车产业健康发展的要求,将汽车整车制造条目从“鼓励类”中删除,这也是自2007年以来,国家首次改变对外商投资汽车产业的指导方针。

2011年,中国整车制造业发展速度放缓,产销量增速收缩,市场供需关系出现明显变化;与此同时,城市交通拥堵和汽车尾气带来的污染问题也日益凸显。在这种情况下,国家各部委也相继出台措施,拉开了对汽车产业发展的调控序幕。在新《目录》出台之前,发改委就曾明确,合资汽车公司要取得新增产能,需要满足投产新能源车型和自主品牌两个条件。

这一系列措施出台的意义不仅在于抑制过剩产能的膨胀,更在于优化汽车产业对外开放与自我发展之间的关系。

汽车产业发展至今已经成为一个国际依存度极高的产业,没有任何一个国家、一个汽车制造商可以完全独立地建立整个上下游产业链条,在研发、零部件采购、生产、物流和销售等各个环节都必然要开放国际合作。就拿零部件采购为例,对于某些汽车制造商,零部件国际采购的成本/品质比要远高于本土化生产,吉利、奇瑞和华晨等自主品牌也早已通过国际化获得了进步的动力。所以,将整车制造条目从“鼓励类”中删除并非抑制中国汽车全行业的国际合作,而是将开放的重点放到本国汽车工业最需要的领域。

当然,在合理开放的同时,更需要将自我发展摆到最关键的位置。在事关核心竞争力的关键技术方面还存在着无法突破的技术封锁,因此必须谋求自主研发能力的突破。从国家层面看,只有推动针对性的基础科学的研究,才能为汽车核心技术的开发提供智力支持;从零部件制造业角度看,“入世”10年来,的确未能取得突破性发展,份额反而被与整车企业绑定的外资供应商不断抢占,但零部件供应商与整车企业有着水涨船高的关系,必须通过零部件的技术突破来推动整车性能的提升,中国需要有自己的博世、电装、摩比斯;从整车企业层面看,应避免浮躁,真正脚踏实地地进行技术积累,整合资源,打造真正有竞争力的产品。

中国汽车产业未来的开放度必然更高,但只有通过合理引导,调整投资结构,同时注重自我积累与发展,突出核心竞争力的养成,才能真正跻身国际汽车强国之列。

□崔卓佳



B02·新车/对话

奥迪新A3年内上市

两厢、三厢车型预计2014年国产

B06·经销商沙龙

“2011年销售比预想中要好”

部分合资品牌经销商对今年谨慎乐观