

中国反垄断措施正当合理有利竞争

□ 新华社记者 闫磊

中国国家发展和改革委员会日前宣布,对日本住友、精工等12家汽车零部件和轴承企业价格垄断行为依法罚款12.354亿元人民币。这是目前为止中国反垄断执法部门开出的最大罚单,彰显中国政府反垄断的坚定决心和强大力度。

今年入夏以来,中国政府实施了一系列反垄断措施组合拳,涉及行业广泛,涉案企业众多,处罚力度大,引人关注。在全球化日益广泛、跨国垄断日趋上升之时,中国政府采取空前有力的反垄断措施有理有据、正当及时,有利于创造公正合理的市场环境和促进公平竞争。

此轮反垄断组合拳砸向汽车、IT等垄断容易多发的行业,涉案企业大多有外资背

景,包括微软、奔驰、宝马等世界知名大公司。对此,有少数外资企业担忧中国政府相关执法具有选择性,会令中国的商业环境趋于紧张。其实,这种担心是多余的。

首先,中国的反垄断政策和调查行动并非只针对外国企业。正如中国商务部发言人所说,在中国的反垄断法面前,所有企业一律平等,不存在“排外”或选择性执法的情况。当前的反垄断措施不仅适度合理,而且正当其时。

其次,此轮“中招”的跨国企业在行业垄断操纵市场方面均有据可查,属于明知故犯、屡罚屡犯。像高通、日本精工、微软等知名企业更是欧美反垄断当局打击的常客,均吃过海外反垄断机构巨额罚单。中国在反

垄断领域加强监管和处罚,符合国际惯例和通行做法,无可厚非,可有效遏制不法企业在中国不当得利,保护市场的公平有序,促进良性竞争。

再次,反垄断措施升级反映了中国市场监管和经济环境在不断完善。对于想合法扩大中国市场份额和利润的跨国公司来说,中国日趋完备的市场规则恰恰可以促进企业利益最大化。反观已严厉实行反垄断法多年的欧盟,严格执法对维护行业公平性和竞争力、保护消费者权益起到了非常积极的作用。

另外,中国反垄断执法之所以备受关注,一定程度上也反映出原有执法力度不够、处罚过少过轻,导致行业垄断现象屡禁

不止、愈演愈烈。本轮调查、取证和处罚决定果断迅速,切中要害,显示我国反垄断政策将规范化和常态化,对市场主体形成有效制约和震慑。

其实,早在去年中国监管机构对洋奶粉厂商价格垄断开出巨额罚单时,许多外资企业就发出支持的声音,表示这样做可以使市场法治得到强化,秩序更加合理,对新进入中国市场和具备长远发展规划的企业更是有利。

当前全球贸易和投资规则正处于重塑阶段,国家和企业间的竞争从成本战逐步转向标准争夺战。各国政府应通过严密监管、合理执法确保市场公平,释放企业竞争力,从而带动产业和国家整体发展水平提升。

政策播报

国务院要求加快高速公路ETC建设

国务院网日前披露,国务院发布若干意见促进旅游业改革发展,提出加快推进高速公路电子不停车收费系统(ETC)建设。

意见指出,高速公路、高速铁路和机场建设要统筹考虑旅游发展需要。完善加油站和高速公路服务区的旅游服务功能,加快推进高速公路电子不停车收费系统(ETC)建设。

专家认为,国务院推动加快ETC建设利好相关上市公司。目前,上市公司中海科技主营业务就是ETC产品。此外,航天信息研发了ETC高速公路不停车收费管理系统和基于RFID的车辆智能管理系统。数字政通收购的公司汉王智通的ETC项目已进入第五批国家重点节能技术推广目录。皖通科技和子公司去年获得“皖通科技ETC混合车道收费系统”的软件著作权。海格通信则出资800万元成立合资公司切入ETC收费,加快拓展北斗应用。

新能源车充电设施补贴政策有望近期出台

新能源汽车充电设施财政补贴政策有望近期出台,可能以加油站的税费收入转移补贴充电桩产业,总补贴规模或达千亿元级别。

《国务院办公厅关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》提出,加快充电设施建设,制定充电设施发展规划和技术标准,完善充电设施用地政策和用电价格政策,并完善城市规划和相应标准,推进充电设施关键技术攻关。目前,北京、合肥等城市已出台新建小区按比例配建充电桩的地方政策。虽然一些地方政府推出了充电基础设施的补贴计划,但大部分地区仍在等待中央补贴政策的进一步明朗。一旦中央财政给予补贴,充电设施建设有望大大提速,从而为新能源汽车推广提供重要保障。

汽车三包新标准将出台

日前,国家质检总局正在全国范围内向部分经销商进行“汽车三包”实施工作调研,调研结束之后,将根据实际情况制定并完善“汽车三包”细化准则,新标准将于短时间内出台。

中国标准化研究院某位内部人士透露,此次质检总局发起的“贯彻落实汽车三包规定 提升售后服务质量”专项活动的实质目的,则是为“细化汽车三包政策,制定更加可行的标准做足调研准备,新标准也将于近期出台”。据悉,本次专项活动从2014年6月开始,将一直持续到2015年2月。

俄罗斯或禁止进口13万元以下外国汽车

据俄罗斯“南联邦”新闻网8月20日消息,俄罗斯国家杜马工业委员会第一副主席弗拉基米尔·古捷涅夫建议,禁止进口价格低于80万卢布(约合人民币13.59万元)的外国汽车。

古捷涅夫希望以此种方法回应欧盟国家和美国的制裁,同时还可以达到支持国内汽车的目的。

报道还提到,加入世界贸易组织也使得俄罗斯能够更好地支持其国内生产商。

C-NCAP明年将小规模改版

2015年,C-NCAP评价体系将进行一次小改版,主要着眼于评价体系的完善和适当增加评价难度。2015版的改版工作今年年底将完成,评价内容主要有4点变化:

1.调整和加强鞭打试验评价。一是上颈部和下颈部的测评取伤害值最大的指标来取代原先各个指标简单的累加,测试得分难度增大的同时,也更能客观地反映

颈部伤害生物力学特性;二是加大得分的难度;三是加严调角器失效考核,失效角由原来32°加严为19°,使考核更加严密细致。

2.调整细化两个正面碰撞乘员保护的考核。一是前排乘员胸部考核指标用粘性指数取代原来合成加速度指数,与国际上其他NCAP体系协调一致;二是细化后排乘员的

考核要求,主要是用电测量和影像测量对假人下潜现象进行综合判定,使后排乘员保护的考核更合理和便于操作。

3.调整安全装置配置得分分项。由于相应的国家强制性标准的颁布和实施,驾驶员安全带提醒装置及儿童座椅固定装置(即ISOFIX装置)得分已没有保留意义,予以取消,相应的分值增补至ESC安全装置得分,

以增加主动安全装置在评价中的权重,鼓励推广ESC装置的应用。

4.增加防止火灾的考核。对于碰撞间及碰撞后,如果出现火灾,予以降一星级处理,以此来降低车辆在发生碰撞事故时发生火灾的风险。另外,为了加强高星级车型的区分度,有可能提高高星级车门阈值。(据C-NCAP网站)

谈车论道

中国品牌乘用车面临危机

□ 董扬

中国品牌乘用车已连续11个月产销同比下降,形势十分危急。这是中国汽车产业发展诸多矛盾的集中体现,这不是偶然现象,也不是短期现象,其中有深层次的规律和矛盾。

第一,中国品牌底子薄。中国的汽车产业,或者说中国品牌,在技术开发上的总体水平远远落后于发达国家。改革开放30年,我们一方面引进技术,一方面自主开发不断追赶,应该说取得了一定的成效,原来30年差距,现在已经缩小到10年。但目前的情况是,别人在研究10年或20年后的技术,而我们只顾得上应对他们已经推出的技术。总体上下落后一步。同样,我们的零部件体系建设也明显落后于外国企业,外国的零部件企业和整车企业同步开发,同步发展,给整车发展以支撑,而我们的自主品牌在这方面差距还很大。

第二,外资品牌太强。这其中深层次的原因是,我们所采取的是开放发展的政策,全面开放让我们在吸引了国外资金,学习了国外技术,引进了国外产品后,不可

避免地造成外国品牌和资本在中国汽车生产领域所占的比重很大。可怕的是大部分外资品牌针对中国品牌推出了多层次品牌战略,进军低端市场,下一步还要利用中国资源开发低价产品,包括大众、日产、丰田这样的大企业,产品已经进入4万—6万元的细分市场,这刚好和自主品牌相接近。

第三,汽车市场格局发生了变化。一方面,汽车市场已经走过了爆发式增长期,由于环境污染、交通拥堵等因素,一些城市对机动车采取了限制措施,汽车市场的增长速度放缓,竞争更加激烈;更可怕的是,由于限购,推高了使用者拥有汽车的成本,扭曲了市场,让使用者更多追求品牌,主要是外资品牌,进一步挤压了中国品牌生存空间。

第四,技术进步的压力。比如排放法规和油耗法规的加严。一方面,中国品牌技术储备少,跟不上。例如,真正达到政府节能要求的中国品牌产品远少于外资品牌。更要命的是,技术进步将增加单车成本,大大压缩中国品牌的生存空间。

第五,中国品牌企业之间缺乏合作。不但整车企业之间缺乏合作,整车和零部件企业之间也缺乏合作。主要原因是过去发展太快,中国品牌企业对于加强合作应对市场认识不足,也缺乏经验。我非常希望,中国也能出现像丰田和宝马那样深层次、互助互补的合作方式。

第六,政府在共性技术、基础技术研究方面支持引导的力度不够。对比德国、日本、美国,他们的政府对于汽车共性技术、未来技术的支持力度都比我们大得多。

第七,中国品牌太分散。去年全国汽车产销实现了2200万辆,其中中国品牌1100万辆,应该算是全世界最大的国内市场,其中乘用车700多万辆,轿车300多万辆。然而,这300多万辆分散到几十家企业、100多个品种上,平均每一种只有2万辆左右的销量。这就意味着相互竞争太严重,甚至还有一部分产品是在赔钱卖。反观国外,特别是日韩,他们应用显规则和潜规则,防止了过度竞争。请各位博友注意,中国汽车产业是一直在政府的审批、监控

下发展的。政府部门请君对此是没注意?还是不在意?还是没办法?

第八,出口受阻。我认为,这主要是由竞争国汇率变化引起的。我们的竞争对手是日、韩,人民币升值而日元、韩元贬值,而且贬值的幅度较大,造成出口产品失去价格优势。

第九,也许最难的是中国品牌企业的体制机制问题。国企的短期行为和活力不足问题,民企的科学管理和科学决策问题,都很严重。中国汽车产业的发展,和中国其他产业一样,主要是得益于国家改革开放,得益于经济迅速发展,得益于市场迅速扩大。因此,中国汽车企业的发展,外部因素大于内部因素,科学体制的形成、经验的积累和文化的积淀,还差得很远。

令人沮丧的是,在以上九个原因中,第一二三四五是近期不会改变的;第六七和九的一部分,要靠政府的决策支持和管理改善;第八,做起来不容易;第八,也许近年内可能改变,但也解决不了根本问题。(作者系中国汽车工业协会秘书长)

北京私家车6年免检下月实施

从9月1日起,北京市试行注册登记6年以内的非营运轿车和非营运小微型客车免于上线检验政策。上述车辆按照《道路交通安全法实施条例》规定的每2年定期检验时,车主或代理人持车辆行驶证、机动车交通事故责任强制保险(公安交管部门留存联)、车船税缴税或免税证明、经办人身份证明,并将涉及车辆的交通事故和交通违法行为处理完毕后,直接到本市公安交管部门车管所、车管分所、车管所、执法站等60个办理窗口申领检验合格标志。全市机动车检测场不再办理此项业务,同时符合上述条件车辆也无需再到检测场上线检测尾气排放。

据了解,适用免检政策的车型包括:非营运大型、小型、微型轿车,非营运小型、微型载客汽车。此项措施中所述的“非营运”不包含:警用、消防、救护、工程救险、营转非、出租转非。

2010年9月以后注册登记的符合条件的车辆可以享受免检政策。2012年9月1日以后注册的可以享受2次免检政策;2010年9月1日至2012年8月31日注册的可以享受1次免检政策;2010年8月31日(含)以前注册的不享受免检政策。

同时,交管部门指出,有六种情形不能享受免检政策。1.车辆在2010年8月31日(含)前注册登记。2.属于《机动车类型术语

和定义》(GA802—2014)规定的“面包车”。3.行驶证记载的核定载客人数为7人或7人以上。4.车辆发生过造成人员伤亡的交通事故。5.距车辆出厂日期超过4年才办理注册登记手续。6.车辆曾经作为营运车使用。

北京交管局还表示,严禁对车辆进行非法改装。交管部门在核发检验合格标志时,车主须书面承诺不非法改装车辆,对发现的车辆违法改装、逾期未检验、未按规定粘贴检验合格标志及尾气排放不达标等情形,交管部门将联合环保部门依法进行查处。

同时,对属于免上线检测的车辆,达到检验有效期时,仍要到公安交管部门申领检

验合格标志,并按规定粘贴。

此外,6年内免检政策自9月1日起施行,此前已到检验有效期但逾期未参检的车辆不能享受免检政策,仍需要按原规定到检测机构参加检验。

同时,机动车检测场应当按照国家机动车安全技术检验标准、尾气排放检测标准对机动车进行检验,对检验结果承担法律责任。对机动车安全技术检验机构不按照国家标准检验,出具虚假检验结果的,由公安交通管理部门处所收检验费用五倍以上十倍以下罚款,并依法撤销检验资格。环境保护部门依法负责机动车尾气排放污染检测监督监管。

ABB推出通用型电动车直流充电机

科技日报(汪郡)近日在华推出其首款符合我国电动汽车充电接口标准的通用型大功率直流快速充电机Terra 53 Z,并通过ABB在深圳新落成的电动汽车充电机生产线投入生产。

该款快速充电机主要面向国内公共充电站、电动汽车车队、高速公路服务区等商业用户,能够为电动乘用车及部分电动大巴和物流车提供快捷充电服务。这款直流快速充电机额定功率为50千瓦,在20分钟内提供的电量足以满足普通家用电动汽车行驶100公里。

此前,该系列产品已经应用于国外多个项目,其中包括将于2015年在荷兰全面建成的国家级电动汽车充电网络。



新闻热线:010—58884102

E-mail:jj0105@126.com

■ 责编 何晓亮 李 苹

数字车市

229013辆

沃尔沃汽车集团在瑞典斯德哥尔摩发布2014年上半年财报:凭借中国、瑞典及西欧等关键市场的强劲增长,沃尔沃汽车集团上半年营业额达到647.85亿瑞典克朗,约合93.99亿美元。营业利润为12.1亿瑞典克朗,净利润5.35亿瑞典克朗。上半年全球零售销量达到229013辆,同比增长9.5%。继2013年全年营业利润提升至19亿瑞典克朗后,沃尔沃汽车呈现出持续盈利的能力,展现转型战略的成功。

64.12亿元

日前,作为安徽国企改革第一股的江淮汽车,披露了进一步细化的吸收合并江淮集团并募集配套资金预案。江淮集团股东全部权益评估结果为64.12亿元。配套融资之后,大股东江汽控股的持股比例为29.16%。江淮汽车称,本次吸收合并完成后,上市公司将集整车生产及汽车零部件业务于一体,有利于改善上市公司汽车产业链,大幅减少关联交易,改善公司治理结构,优化资源配置,进一步做强、做大主业,为未来的可持续性发展创造条件。

1372万元

据日本共同社8月21日报道,日本电装公司表示,已被加拿大安全省法院处以245万加拿大元(约合人民币1372万元)的罚款,理由是公司在汽车零部件交易中的价格协商行为违反了加拿大《反垄断法》。

据报道,加拿大政府表示,电装与其他日本汽车零部件商串谋,商定了门锁、车镜、照明控制系统等部件的价格。电装公司表示“将全力防止此类问题再度发生,努力挽回顾客和有关人士的信赖。”

5.2亿元

根据奇瑞新能源汽车产业化公告,奇瑞汽车新能源项目建设地点位于芜湖经济开发区奇瑞公司轿车一厂和轿车三厂内,建设项目属技术改造性质,均依托现有土建及公建设施生产,不新建厂房,设计年产2.5万辆S18EV纯电动乘用车和2.5万辆A5 ISG混合动力汽车,项目总投资额合计为5.2亿元。

35.79亿元

华晨汽车公司日前发布了其上半年业绩报告。半年报显示,公司今年上半年期内盈利35.79亿元,去年同期则为20亿元;其中,合资公司华晨宝马对集团的盈利贡献较去年同期的20.97亿元大增了76%至今年上半年的36.91亿元。按照华晨中国公布的业技数据计算,除去合资公司华晨宝马贡献的36.91亿元,公司的其他业务是亏损了1.2亿元左右。

安徽累计推广新能源汽车9357辆 居全国首位

科技日报(晓文)截至今年6月底,安徽省累计推广新能源汽车9357辆,居全国首位。下半年,安徽省将加大试点示范和推广应用,力争今年新增推广新能源汽车3500辆以上。

近年来,安徽省先后编制实施新能源汽车产业发展规划、产业技术路线图,组建技术创新战略联盟,整合相关专项资金,优先支持新能源汽车领域技术创新和项目建设,各地新能源汽车示范运行和应用稳步推进。

为加快新能源汽车产业发展,安徽省有关部门提出,实施新能源汽车技术创新工程,重点开展整车优化设计、轻量化、低成本、安全性研究,开发新能源汽车新车型,重点开展动力电池、驱动电机、电动空调、电动转向、电动制动元器件等研发。大力推进节能与新能源汽车产业化,重点支持江淮汽车、奇瑞汽车、安凯汽车、合肥长安等新能源汽车整车项目建设,支持合肥国轩高科、安徽天康集团等电池产业化项目建设。统筹协调推进充电基础设施建设,推动合肥、芜湖市按照国家新一轮新能源汽车推广应用示范城市的要求,组织实施推广应用实施方案。积极探索城际间客运专线新能源汽车运营模式。