

放开股比限制之争

□ 本报记者 姜靖

争论背景:2001年,中国在加入世界贸易组织时曾承诺不限制外方在汽车零部件、发动机合资生产企业的股比,但是要求汽车整车合资企业的外方股占比不得超过50%。去年10月24日,在2013年世界汽车论坛上,商务部对外投资和经济合作司商务参赞陈林便透露,商务部已经在研究国内汽车业放开50%:50%的合资股比门槛。紧接着在2013年11月19日,商务部新闻发言人沈丹阳在商务部例行发布会上进一步指出,未来还将进一步放开钢铁、化工、汽车等一般制造业领域的外资准入限制,包括放宽外资在注册资本、股权比例、经营范围等方面的限制。“赞成”和“反对”的意见由此开始交锋——

□ 反对者说

放开股比限制:是灭顶之灾

近日,中国汽车工业协会召开发布会,明确表示不同意放开整车生产领域外资股比限制,中汽协常务副会长兼秘书长董扬表示,如果放开股比限制,中国品牌汽车将会面临灭顶之灾。

中汽协认为,目前不是正确时机,并指出如果放开外资股比,我国汽车产业的格局将发生重大变化,外方完全可以利用其全球供应链优势,以价格策略将中国品牌扼杀于摇篮里。

中汽协称,汽车产业发展是支撑国民经济转型升级和创新驱动的重要载体,自主的汽车产业和依附于外国的汽车产业在此方面差别巨大,如果现在放弃发展的主导权,汽车产业就会沦为外国产品的加工厂。部分拉美国家陷入“中等发达陷阱”的重要原因之一就是由于汽车等支柱产业被外国控制,使经济发展陷入停滞。

中汽协表示,虽然目前我们对合资企业的控制还不占优势,但中方的贡献度与话语权正在不断增强,合资企业自我发展能力正在提升,如果此时放开股比限制,局面会急转直下,三十多年的努力将功亏一篑。

“其实汽车业内很多要对外资关门,不能对外资这么大的开放,为什么要提这样的建议,就是希望能给中国品牌更多的空间,我们没有提出关门的建议,但是我们提出不要再把门开的再大了,维持现在的状况,利用这段时间,中国品牌自主能力要发展,要

抓紧,要成长,关系变更这些重大决策中间我们有一半的权利,如果把这半权利再放弃掉,那就真的什么都没有了。”董扬说。“汽车行业的整车变成外资控股或者独资,完全可能出现比现在更恶劣的局面,就是比如说,低价倾销,切断供应链,不许给吉利供,不许给长城供,不许给比亚迪供,比如说高价收购品牌。”

□ 支持者说

放开股比限制:是强国之路

在这场放开股比限制之争中,支持者也不乏少数。30多年经验表明,只有减少政府干预,并对外资深度开放,才能促进国内产业的充分竞争;只有充分竞争的国内产业才有国际竞争力。同理,只有放开汽车股比,才是中国的汽车强国之路。

商务部研究院外资部主任、高级研究员马宇表示,根据他20多年的研究,中国汽车产业的所有问题都是因为政府干预过多,市场不够开放造成的。其中一个重大失误就是过去30年,在建立现代汽车工业的过程中,政府主管部门始终是以生产为中心而不是以市场为中心,它们关心的就是产能、规划、审批,很少从消费者角度考虑问题,这是典型的计划经济思维。发达国家经验表明,只有让市场配置资源,企业才能以消费者需求至上,汽车属于资本、技术和人才密集型产业,产品关系到消费者的生命安全,企业只有拿出最好的产品才能生存,这就决定了汽车是一个高度国际化(资源配置无国界)和充分竞争的产业。而政府的角色不是利用权力干预企业经营,而是通过制定严格的产品质量与服务、安全、环保等



标准,保护消费者权益。

在中国汽车大佬中,一直单打独斗的主力自主品牌——吉利、比亚迪、长城三大民营企业对放开股比表示欢迎,吉利董事长李书福直言:只有放开股比,才有可能营造一个外资、国有和民营企业公平竞争的环境,吉利不惧与跨国车企正面竞争。合资股比完全可以放开,而且30年前就应该放开。李书福坚持认为,产业政策一味保护国内汽车工业,就像父母过度对孩子溺爱一样,不仅不会让中国汽车产业快速发展壮大,反而只会一味地削弱本土汽车工业的竞争力。

对于50%的股比门槛,也并不是无人尝试创新,去年2月,从北汽传来消息,戴姆勒以6.25亿欧元收购北汽股份12%的股权;北汽增持北京奔驰至51%,同时,戴姆勒增持北京梅赛德斯-奔驰销售服务有限公司到51%。当然,对这个股权变动,戴姆勒获得的股份不是白拿的,股权变动以后,戴姆勒将经过八代更新的奔驰E级车平台有关技术无偿提供了北汽,有分析觉得这笔买卖还是值的,北汽股份总裁韩

永贵说:“投入中低价位的前驱车,这个本身就是为在开拓中国市场的一个重大的尝试。我想随着前驱车或者说小型车进入中国,特别是围绕中国来做的这些开发,大众化、批量化市场上会有好的表现。”

■ 编后:

对于股比是否可改的争论还在激烈的进行,但是激辩之余我们应该看到,合资的中方仍然没有掌握轿车生产的核心零部件技术,决定一辆汽车能否上路安全行驶的电控和变速箱技术依然需要靠采购外资产品加以解决。反对者的逻辑,不无道理。但是如果真的开放外资股比限制,是不是就一定失去对整车合资企业的控制,还需要时间来检验。毕竟,中国汽车产业的布局已大体形成,超速增长已成过去,产能过剩的问题开始显现,这大大压缩了跨国车企另起炉灶的空间。因此,取消外资股比限制,实际上是告诉中国自主品牌,加快人才培养、提高技术含量才是未来的唯一出路。

美报:大量豪车从美国转卖至中国谋取暴利

美国《纽约时报》2月12日报道,由于当前中国豪车需求旺盛且售价远高于美国,为谋取暴利,每年大量崭新的豪车被从美国转卖至中国。

文章说,由于当前中国对豪车的需求旺盛,而在美国售价为5.5万到7.5万美元的奔驰、宝马、路虎等豪车可在中国卖出3倍的高价,不少商人做起了从美国购买崭新豪车然后转卖到中国的业务,目前每年的买卖规模约有3.5万辆。

文章还说,这种转卖行为已引起美国联邦政府重视,美国联邦检察官及相关联邦机构从去年开始大规模打击此类行为。新罕布什尔、新泽西、俄亥俄、纽约、得克萨斯和南卡罗来纳6个州的联邦检察官就此种行为发起刑事或民事诉讼。相关销售豪车的银行账户被冻结,大量位于码头的豪车被查封,已经离港的载有此类豪车的船只被要求返航。

对于美国联邦政府的打击,奔驰、宝马等豪车生产商表示支持,认为联邦政府是在正当履行贸易监管职责,保障了当地消费者出于自用目的购买汽车的合法权益。宝马北美公司发言人肯·斯帕克斯说:“近两年来宝马集团一直与联邦政府密切合作,阻止从美国非法出口我们的汽车。非法出口使美国当地消费者无法购买一些很受欢迎的宝马汽车。”

但是文章也指出,这种转卖目前在美国还处于灰色地带,美国并无明确法律禁止此类行为,而联邦政府的打击行动也受到一些质疑。由于豪车转卖的主要受害者都是外国汽车生产商,美国法律对于如此大规模动用联邦力量是否合适存在争议。在打击行动中受到影响的佛罗里达州商人迈克尔·唐斯已向当地联邦法院提起诉讼,要求法院确认其所从事的转卖业务是否合法。目前,法院尚未作出判决。

阿斯顿·马丁召回:借刀杀人反伤手

□ 黄少华

有着百年品牌、售价动辄从300万到5000万元不等的英国豪华跑车品牌,如今却因为一起召回陷入舆论风暴的中心。2月5日,阿斯顿·马丁宣布召回近1.8万辆豪华跑车,称召回原因是负责油门踏板臂生产的深圳科翔模具工具有限公司使用东莞合成塑料有限公司提供的假冒塑料。

在阿斯顿·马丁将责任全部推给中国供应商,并声称会尽快将踏板臂的生产从中国转移至英国后,深圳科翔公司却不愿意当这个“冤大头”。该公司总经理张志昂表示,科翔只是一家几十人、年营业额100万到200万元的工厂,基本上只做国内业务,绝对没有能力接到阿斯顿·马丁这种客户的订单。此外,深圳市检验检疫部门经过检查后认为,该公司并无汽车零部件的生产能力,也没有该公司的出口纪录。同时,资料显示,深圳科翔公司成立于2010年8月份,而阿斯顿·马丁被召回的跑车却是从2007年开始生产的。

对此,阿斯顿·马丁相关负责人表示,深圳科翔

只是其三级供应商,它的上一级供应商是一家香港的供应商,再上一级是英国PVI油门踏板供应商,“我们和英国PVI有着多年的合作关系,在这次就油门踏板缺陷进行的调查过程中,PVI协助我们追溯到用于踏板臂生产的假冒原料来源于一家当地材料批发商。作为三级供应商,它很有可能不知道客户是谁,以及客户的客户是给谁提供产品的。”

值得注意的是,这个“罗生门”案件,并没有引起外界对于“中国制造”的声讨,相反,作为高大上的超级跑车品牌,阿斯顿·马丁的零部件供应体系和品质管控之乱却引起人们的关注。

一位熟悉零部件供应的业内人士说,尽管由于汽车供应链非常长,整车厂不可能实现对所有供应系统的管理,一般汽车供应链管理方式都是上一级管下一级,下一级再向下一级进行管理。然而,即便是普通的轿车品牌,也会对零部件的品质进行严格的抽检,而作为号称手工打造的超级跑车品牌,阿斯顿·马

丁的油门踏板缺陷却能隐藏7年之久,实在让人费解。

阿斯顿·马丁召回摆的这个“大乌龙”,也进一步警示国内消费者,不要盲目迷信豪车品牌,最贵的不一定就是最好的,在汽车消费过程中一定要理性消费。另外,尽管“中国制造”一直被看作是低端、劣质的代名词,然而,我们也必须看到,这些年来,无论是自主品牌汽车还是中国汽车零部件,品质都已经今非昔比,越来越接近国际平均水平。包括奥迪、宝马和奔驰等豪华车厂商都有中国供应商,沃尔沃在中国建立了全球工厂,有的中国汽车零部件生产企业已经在德国建厂。近年来,中国汽车零部件在全球市场上的口碑愈来愈好,出口交易额也节节攀升。

据统计,2013年中国汽车零部件同比增长8%,出口价值高达635亿美元。试图通过诋毁“中国制造”而转移外界注意力的阿斯顿·马丁,无论如何也没有想到,借刀杀人反伤手,精心打造的百年品牌在消费者心中裂开了一道无法弥补的裂痕。

谁来终结进口车暴利

□ 孙勇

日前,上海市国家税务局、地方税务局网站公布了新出炉的2013年上海纳税百强(第三产业)名单(注:税收收入包括税务部门征收的各类税款,不包括海关代征税收和证券交易印花税),捷豹路虎汽车贸易(上海)有限公司以42.33亿元的纳税成绩单排名第五,与纳税44.82亿元的上海上汽大众汽车销售有限公司只差一名之遥。

一家是成立不过五年、年销售量仅9.5万辆的进口车总经销商,另一家是成立近30年、年销量超过150万辆的汽车合资公司所属销售公司,两家纳税额居然相差无几,真是让人难以置信,也是对汽车行业主管部门制定的相关政策的一个绝妙讽刺!

进口车长期存在暴利有目共睹,其严重侵害了消费者权益也是事实。那究竟有什么办法能从根本上解决这一问题呢?我想有短期、中期、长期三个办法。

从短期看,可以采用平行进口的办法,打破进口车某一品牌独家垄断的局面。国内有实力的经销商,

不论什么所有制,在保护消费者销售、售后利益的前提下,均应有资格申领进口车许可证,从国外进口汽车并在国内销售。平行进口这一办法许多国家都采用过,如果多家进口,打破一家独大的局面,进口车价格很快就会下来。这个办法唯一的缺陷是平行进口车经销商货源均来自海外经销商,如果量过大,损害了跨国汽车公司利益,他们还是可以从源头上调控。

从中期看,国内合资企业加快引进中高端车型,将进口车国产化。但这个主动权不完全掌握在中方手里,毕竟产品与技术是别人的。外方要权衡国产后与中方分摊的利益大还是纯进口的利益大。不过从总的趋势看,跨国汽车公司为与其它对手展开竞争,会将越来越多更高端的进口车国产化。不过这一做法需要假以时日,因为要看这个市场的竞争程度,同时生产要有一个准备周期。

从长期看,要靠国内自主品牌向中高端挺进。只有这个办法最终能解决根本问题,最靠得住。这

想当初,奇瑞风云上市时卖8万元,而同期的桑塔纳、捷达卖13万~15万元,进口车卖30多万元。奇瑞风云上市后,量一扩大,合资车的价格立马降了下来,紧接着进口车价格也开始下移。这是自主品牌做的最大贡献。这些年来,什么东西价格都在涨,惟有汽车价格一直在降,自主品牌的贡献功不可没。

这里我还要提一句进口车配件的事。进口车的暴利一般人来看主要是整车,其实进口配件可能更严重。在这个环节上,跨国汽车公司获取的利益远高于整车,而且更加隐秘,渠道控制力也更强,希望引起有关部门的注意。

说来说去,最后我想强调的是,这个世界上从来没有救世主,一切只有靠我们自己。中国自主品牌高端车胜出的日,就是进口车暴利终结之日。为了让买捷豹路虎的富豪们少掏点钱,自主品牌的企业们,加紧努力吧!

(作者系中国汽车报社副总编辑)

电力巡查工:跋山涉水打造铁路空中“轨迹”

□ 通讯员 周祥明 万乘里

上一个坡又下一个坡,绕过一个湾又一个湾,沿着盘山公路,汽车艰难前行,扬起的灰尘带出了一条黄色的长龙,车轮碾起来的小石子砸在车窗上哗哗直响。2月13日,笔者跟随昆明铁路局广通工段的3名电力线路检修工,一起体验跋山涉水之旅。

也许很少有人注意到,有一条由一棵棵高高的电杆架起的电力贯通线,穿越高山峡谷伴随在铁路线的周边,承担着铁路信号、车站用电。一旦电力线出现问题,列车将失去“眼睛”。

广通工段管辖的成昆铁路、广(通)丽(江)铁路是典型的山区铁路,每次电力工出去巡查都要在山中跋涉超过10公里。

“下车吧,这里就是我们今天巡线的起点。”一个小时后,汽车停在了一个小山坡前,工长陆庆生跳下汽车,指着眼前连绵起伏的山

峰说道。

“我们工区负责检修401.7公里电力贯通线,平时每月巡检一次,春运期间每半月一次。”陆庆生说着,打开斜挎的工具包:望远镜、照相机、尺子、扳手、钢锯、砍刀、笔记本等把包塞得严严实实。

今年50岁的陆庆生,身材魁梧,皮肤黝黑,从事电力线路工作已有30年了。凭着长期的工作经验,他总结提炼了一套独特的巡线方法——通过研究气温和负荷变化,找出对导线弛度的影响,线路隐患还未发生前就心中有数。

“电线周围2米内不能有高大树木,如有则需进行修砍,然后要检查杆顶上的瓷绝缘件有无破损。”老陆仔仔细细检查电杆周围环境,看电杆是否稳固,瓷绝缘件有无破损。

“57号杆一切正常,我们准备检查58号。”但是,从57号到58号虽然直线距离只有400米,但两根杆分别设在两座山头上,“绕到对面的山头要2个小时”老陆说着,一头钻进了满是荆棘的草丛中。

“没有现成的路,哪里方便哪里钻,”老陆说着,从工具包里摸出一把砍刀,一边走一边砍。

大约走了半个多小时,来到了一个布满山石的陡坡前,这时草已不太茂密,但是一脚低一脚高,最陡的地方还要手脚并用。

笔者累得气喘吁吁,但师傅们却一个个生龙活虎。赵伟笑着说:“爬山不在快,而在稳,上坡时身体要上倾,弯腰屈腹,下山身体凸腹屈膝,重心稍后移,步幅要小。”

按照赵伟的秘诀试了一下,感觉确实舒服了很多。

老陆说,电力线路经过的地段均为高山深壑,山草茂密,夏季毒蛇多,很多地段无人经过,只有他们长年累月巡线走出的羊肠小道,到了每年的雨季时,山水将小路冲毁,很多地段无路可走。

“我第一次巡线时,爬到山顶就不敢下来,两腿直发抖,后来是师傅们用安全绳把我放下来的。”说起第一次巡线经历,参加工作不到两年的潘松仍显得有些羞涩。

足足用了2个小时才走到58号电杆前,老陆围着转了转,发现接地极锈蚀,便拿出相机拍照,并对锈蚀程度进行记录和防腐处理意见,赵伟和潘松则修砍电杆周围的树木。

老陆说,电力线路有问题,就是再大的困难也得赶到。一次,线路遭雷击跳闸,凌晨2点多钟起床,对线路巡视检查,找到故障点并处理完毕已是早上10点多。

半个小时后,他们又钻进丛林,向下一根电杆走去。他们厚厚的背影,在绵绵大山中显得如此单薄渺小,而正是他们的默默坚持,才换来了千千万万旅客的平安回家路。