

上海自贸区启动汽车平行进口试点——

# 汽车流通市场竞争更加充分合理

## 业内预计进口车价格最高将便宜20%

本报上海1月7日电 记者李治国报道：上海市商务委员会、上海自贸区管委会等7日联合下发《关于在上海自贸区开展平行进口汽车试点的通知》。根据通知，注册在上海自贸区内的汽车经销商，经商务部进口许可，从事进口国外汽车的经营。上海市商务委员会有关负责人表示，平行进口汽车试点允许贸易商从非授权渠道进口汽车，此举将使汽车流通市场竞争更加充分、汽车售价更加合理。监管部门把重点放在质量安全环节和售后服务环节，力争将质量做实。

平行进口汽车，是指未经品牌厂商授权，贸易商从海外市场购买，并引入

中国市场进行销售的汽车，也就是俗称的“水货”汽车。2014年11月，国务院办公厅在《关于加强进口的若干意见》中提出，加紧在上海自贸区率先开展汽车平行进口试点工作。

根据《通知》，上海市商委会同自贸区管委会等部门协调推进平行进口汽车试点工作，对试点企业进行认定。申请开展平行进口汽车试点业务的企业须符合以下条件：从事汽车销售业务5年以上，具有最近3年连续盈利的经营业绩，上一财务年度汽车销售额超过4亿元人民币；具备与经营规模相适应的维修、服务、零部件供应网点与设施。

对无法满足该条要求的企业，可依托自贸区内第三方公共服务平台提供相应服务，达到要求后方可参与试点。同时，试点企业要在自贸区内注册具有汽车经销资质的全资子公司或控股公司，作为平行进口汽车试点的经销商。

与授权渠道销售的汽车相比，平行进口汽车的优势是价格较为便宜，但短板在于没法享受国内品牌4S店的三包及售后服务。对此，《通知》要求，试点企业及其在自贸区内注册的汽车经销商是平行进口汽车产品质量追溯的责任主体，应当依法履行产品召回、质量保障、售后服务、汽车三包、平均燃料消

耗量核算等义务，不允许进口旧车和非法定改装车，并负责采用原制造商许可的方案消除质量缺陷。

《通知》还指出，经销商进口的汽车产品应符合国家有关质量标准、技术规范的强制性要求，并符合国家规定的强制性产品认证等准入要求。进口以上海口岸为主，销售区域以试点企业现有销售区域为主。

业内预计，倘若上海自贸试验区率先试点成功，该项政策未来很可能向全国推广，届时整个进口车价格体系以及利益链都会受到影响，进口车市场售价将便宜15%到20%，且越贵的车差价越大。

“继2013年成为全球最大的机器人市场后，2014年我国机器人销量又创新高，预计将接近5万台。”工信部国际经济技术合作中心主任龚晓峰接受《经济日报》和中国经济网记者采访时作出如此预测。

近两年，机器人产业吸引了国内各级政府，以及企业、市场的目光，在工业和服务两大领域快速发展。在德国工业4.0、美国再工业规划、日本制定新政策等情况下，我国也越来越重视机器人产业发展，重视智能制造，各级政府都在推出相关扶持政策。2013年，我国共销售3.7万台工业机器人，占全球销量的20.67%。

中国电子科技集团元器件高级专家施进浩透露，一大批企业在2014年投入巨资进入机器人产业，而且在2015年还决定继续投入。企业家信心十足，认为这是未雨绸缪、抢先布局。

随着人口红利的逐步消失，未来劳动力短缺将成中长期现象，制造业自动化程度提高将是顺势所趋。据了解，正在制定的“十三五”规划，将结合智能制造整个大环境，以及从制造大国向制造强国转变的使命来制定相关政策，营造相关环境。

龚晓峰表示，机器人产业涉及国家经济转型升级，涉及国家竞争力，意义非常大。他表示，“未来几十年的发展模式要发生重大变化。如果不积极布局，我们会丧失新的机会。”

然而，在突如其来的火热背后，也需要冷思考。施进浩认为，我国机器人产品附加值较低，2013年我国销售的3.7万台机器人中，国产的仅占9500台。机器人产业规模偏小，整体技术水平处于中低端，核心技术依赖进口，龙头企业偏少。可以说，我国机器人产业尚属起步阶段，还没有完成自身的研发、制造、销售、服务有序的产业体系。

施进浩表示，目前，和机器人制造相关的公司将近有400家，但这些企业主要是做系统集成，真正做机器人本体的企业非常少，核心部件仍依赖进口。我们可以做简单的上下物流传送机器人，但高技术含量的仍由国外垄断占据绝大部分市场。虽然中国机器人专利数很多，但真正能进行产业化的专利不多。

虽然机器人行业的问题不少，但阻挡不住资本市场的热情，此前信息显示，2014年12月已有多家上市公司公告称开始布局机器人产业。

“现在投资市场太热了。”施进浩直认为，以沈阳为代表的东北地区、以深圳为代表的珠三角地区和以上海为代表的长三角地区是较为集中的机器人产业布局和发展区，我国机器人市场需求很大，应从集成的角度出发，不能盲目投资，行业需要冷静思考，再谋发展。

### 商务部通知明确

## 加速推进中药材现代物流体系建设

本报北京1月7日讯 记者李予阳报道：近日，商务部办公厅印发了《关于加快推进中药材现代物流体系建设指导意见的通知》，要求各地商务主管部门推动建立中药材现代物流体系，促进中药材流通现代化，提升中药材质量安全保障能力。

《通知》明确了到2020年初步形成采收、产地加工、包装、仓储和运输一体化的中药材现代物流体系的总体目标，提出了6项主要任务：一是建设中药材产业加工基地；二是规范中药材包装；三是建设集中仓储配送网络；四是推广应用现代物流管理技术；五是完善中药材专业市场的配套物流服务功能；六是做强做大中药材仓储物流企业。

为实现以上目标和任务，《通知》提出4项保障措施：一是加强规划引导与政策支持，争取在中药材集约化产地加工基地、社会化仓储基地建设方面提供土地、资金、融资支持；二是尽快形成覆盖中药材物流全过程的标准体系；三是推行中药材仓储质量认证制度，确保从事中药材公共仓储服务的企业具备相应的储存条件；四是充分发挥相关行业协会在中药材标准制订与宣传贯彻、人才培训、专业咨询等方面的积极作用。



1月7日，船舶停靠在合肥港国际集装箱码头。当日，合肥港国际集装箱码头二期工程交付使用，意味着该港每年可满足60万标箱的集装箱吞吐需求，并以总占地1134亩的规模，成为全国面积最大的综合性内河港口。

新华社记者 杜宇摄

本版编辑 于泳 李景

# 油价下跌无碍新能源车发展

本报记者 杨忠阳

## 透视

目前我国新能源汽车发展已上升为国家战略，在多重政策利好的刺激下，油价的“跌跌不休”，并不会改变国内新能源汽车需求上行的方向，新能源汽车产业化也将迎来“拐点”。新能源车要在市场上加速普及推广，必须在电池技术上有革命性突破



山东维动新能源汽车有限公司生产车间，工人正在组装低速电动车。

本报记者 赵晶摄

2015年1月5日纽约原油期货价格盘中跌破每桶50美元，为2009年4月以来首次。与国际油价的“跌跌不休”相对应，国内成品油价格也在去年底迎来“十一连跌”，汽柴油零售价格普遍回落至“6元时代”。

“石油价格下跌，可能会导致新能源车增速放缓，增加车企推广新能源车的难度。”汽车分析师张志勇认为，目前石油价格大幅下降，从汽车制造商层面而言，将会降低与石油相关联的一些原材料价格，降低制造成本；从消费者层面而言，将会降低用油成本，增加传统燃油车的市场竞争优势，减缓被新能源车取代的进程。

卓创资讯成品油分析师孟鹏给记者算了一笔账，在济南，93号汽油已经从2014年最高时的7.83元/升，下跌至目前的6.05元/升，累计降幅为1.78元/升。如果按照私家车每月行驶1000公里、百公里油耗8升计算，每月可以节省汽油开支142.4元，一年就是1700多元。“显然，这对于普通消费者而言，这并不是一个小数目。”

而来自汽车调查机构J.D.Power的调查显示，在中国消费者诸多购车指标当中，性价比仍被放在首位。“如果传统燃油汽车的使用成本逐渐降低，而新能源汽车的购买成本短期内又难以下降，油价的持续下跌，必然会让传统的燃油汽车在整个市场竞争格局中优势持续的时间更长。”J.D.Power中国区总经理梅松林博士说。

正如一枚硬币的两面，源自上世纪70年代的石油危机造成全球石油价格猛涨，直接推动了全球新能源汽车的研发；但每一次油价的下降，又都会使得新

能源汽车发展受到拖延和阻碍，让多数车企又把重点放在传统汽车上。“不过，油价‘跌跌不休’，并不会改变国内新能源汽车需求上行的方向。”张志勇表示，与此前不同的是，目前我国新能源汽车发展已上升为国家战略，在多重政策利好的刺激下，新能源汽车产业化“拐点”正在到来。

中国汽车工业协会发布的数据显示，今年1月至11月，我国新能源汽车生产57125辆，销售52944辆，同比增长近5倍。其中，纯电动汽车产销分别完成32494辆和29060辆，插电式混合动力汽车产销分别完成24631辆和23884辆。

“国家不会因为油价的波动而改变新能源汽车的发展战略，因为要替换或减少对石油的依赖，以及解决对环境的污染治理，必须大力发展新能源汽车，尤其是电动车。”中国汽车技术研究中心副主任吴志新表示，如果站在新能源车企业角度来看这个问题，现在的主要工作是把新能源汽车技术提升得更快一些，让产品更有市场竞争力。

正是看到了这一点，各大车企并没有放慢对新能源汽车产品的研发，相反，还加快了产品的上市和推广力度。前不久，大众汽车在上海“e见就来电”体验活动中发布了e-up!纯电动车、高尔夫电动版、高尔夫GTE等3款新能源汽车。而北汽新能源则推出了北汽EV200和ES210两款新车。其中，EV200补贴后售价区间为13.69万至15.69万元，最大续航里程可超过240公里。12月31日，北汽新能源500辆EV200纯电动城区出租车正式投放运

营。北汽新能源总经理郑刚告诉记者，“2014年北汽新能源销售纯电动汽车约7000辆，并完成了约5200辆的交付，七成以上为个人客户，未来北汽新能源还将推出更丰富的产品。”

东风日产市场销售总部专职副总部长叶磊说，自9月向市场推出启辰晨风首款纯电动车以来，受石油价格下跌影响并不大，“晨风百公里耗电约14.6度，相当于行驶1公里只需1毛钱，消费者对油价下跌并不太敏感。”在叶磊看来，

## 链接

## 新能源车推广财政支持政策公开征求意见

### 企业补贴或逐年下降

本报讯 记者曾全华报道：财政部、科技部、工业和信息化部、发展改革委近日发布《2016-2020年新能源汽车推广应用财政支持政策方案(征求意见稿)》，面向社会公开征求意见。

根据征求意见稿，补助对象是消费者，新能源汽车生产企业在销售新能源汽车产品时按照扣减补助后的价格与消费者进行结算，中央财政程序将企业垫付的补助资金再拨付给生产企业。

中央财政补助的产品是纳入工业和信息化部“新能源汽车推广应用工程推荐车型目录”的纯电动汽车、插电式混合动力汽车和燃料电池汽车。对于补助标准，征求意见稿规定，补助标准主要依据

目前在推广遇到的障碍，主要还是受充电等基础设施不便利等因素影响。

国家信息中心信息资源开发部主任徐长明也表示，石油价格下跌对新能源车影响甚微，况且成品油消费税上调，抵消了石油价格带给传统燃油车的利好，2015年中国新能源车市场依然会保持增长态势。“不过，新能源车要在市场上加速普及推广，必须要在电池技术上有革命性突破，否则只能一点点接近目标。”

节能减排效果，并综合考虑生产成本、规模效应、技术进步等因素确定。其中，纯电动乘用车按照续航里程、纯电动客车按照能量消耗量、纯电动专用车按照电池容量大小分档予以补助，超级电容公交车、燃料电池汽车等车型采取定额补助的方式。

值得注意的是，征求意见稿提出，为加快产业化进程，鼓励优势企业规模化生产降低成本，2016至2020年除燃料电池汽车外其他车型补助标准适当退坡，其中2017年纯电动汽车、插电式混合动力汽车补助标准在2016年基础上下降10%，2019年补助标准在2017年基础上再下降10%。

# 智能制造成两化融合主攻目标

本报北京1月7日讯 记者祝君壁报道：近日，赛迪智库在其发布的《2014年中国两化融合发展水平评估报告》以及《2015年两化融合发展十大趋势》中认为，以工业互联网、信息物理系统、制造业创新网络等为特征的智能工业，将引领我国工业迈入转型发展的新时期。报告显示，2014年全国工业和信息化工作会议提出要以智能制造为主攻方向，大力推动两化深度融合，并将组织实施智能制造试点示范专项行动。

而随着新一轮科技革命和产业变革热度高企，航空航天、飞机制造、汽车制造等行业纷纷涉足智能制造领域，智能制造无疑将成为我国两化深度融合的主攻方向，其在工业行业领域的应用推广力度也将进一步加大。中国电子信息产业发展研究院信息化中心主任杨春立告诉《经济日报》记者，预计2015年，各地将密集出台一批相关配套方案。

据工业和信息化部信息化产业处处长王建伟介绍，我国两化融合发展水平评估工作始于2012年，经过3年的研究和实践，已建立起较为科学、完善的评估指标体系和评估方法，形成了规范化的工作体系。评估报告显示，2014年我国两化融合发展指数为66.14，同比增长4.19。2014年我国两化融合发展呈现出发展总指数持续增长、基础环境发展水平提升受政策因素驱动明显、

两化融合带动电子信息产业发展的能力明显增强、东中西部两化融合发展水平差距有小幅缩小等4个特点。2015年，我国两化融合步伐将持续加快。工业互联网以及传统企业加快开启互联网新模式等发展方向都将成为我国两化融合的新趋势。杨春立表示，目前我国已是全球第一大工业机器人市场。继汽车、航空、电子制造等行业广泛采用机器人后，金属加工、卫浴五金、食品饮料等传统行业也开始应用机器人。

记者了解到，受产业转移、经济结构调整、人口红利消失等因素的影响，广东、山东、浙江等地纷纷部署“机器人换人”计划，预计2015年全国机器人

市场销量将突破8万台。“同时，钢铁、有色、汽车、纺织等行业普遍加大对集成化、精密化、无人化智能制造装备的需求，为智能制造技术和智能制造装备产业提供了发展空间。”

此外，2015年工业互联网发展也将拉开序幕。据了解，目前通用电气已与亚马逊、埃森哲、思科等公司合作打造工业互联网；三一重工建立了智能工程机械物联网；三大电信运营商基于3G网络和射频识别技术，普及推广机器到机器的终端业务。“2015年，工信部将大力发展工业互联网，加紧出台一批相关政策措施，推动企业从传统的工业基础设施加快向工业互联网基础设施演进升级。”杨春立说。