

5年后,汽车行业将全部取消外资股比等限制——

自主车企迎大考 产业竞争开新局

经济日报·中国经济网记者 杨忠阳

视点 中国新闻奖专栏

备受关注的汽车行业股比放开问题,从习近平主席在博鳌亚洲论坛2018年年会开幕式发表重要主旨演讲上明确提出到正式落地,时隔不过一周。从长远看,取消限制有利于中国建成汽车强国;从短期看,自主车企将迎来更大挑战——

4月17日,国家发改委宣布汽车行业开放时间表:2018年取消专用车、新能源汽车外资股比限制;2020年取消商用车外资股比限制;2022年取消乘用车外资股比限制,同时取消合资企业不超过两家的限制。通过5年过渡期,汽车行业将全部取消这类限制。

此次汽车行业分类实施过渡期开放股比限制,将对汽车行业格局,以及消费者带来怎样的影响?中国品牌车企该如何应对?经济日报记者进行了采访。

乘用车竞争将空前激烈

“政策的改变,一定会带来利益的变化。从长远看,进一步开放有利于中国建成汽车强国。但是在当前,进一步的开放,对于外国资本、外国品牌更有利,对中国资本和品牌困难更多。”中国汽车工业协会常务副会长董扬说。

中国汽车工业协会咨询委员会主任安庆衡表示,汽车行业全部取消股比限制后,中国汽车工业,特别是乘用车行业可能会出现五大变化:一是合资企业营业收入不再计入中方集团公司收入,中国整车企业在世界500强中的排名下滑;二是中国的部分车企有可能像巴西一样,成为跨国车企的代理或代工;三是跨国车企对合资企业的控制力更强;四是部分跨国车企会在中国独资另建新厂,并挖走部分中方人才,从而形成汽车行业局部洗牌;五是跨国公司之间的竞争会变得更加激烈,有的公司在华实力可能变得更强,部分相对弱小的外资品牌可能在竞争中出局。

“政策放开后,股比调整就变为商业问题,结果取决于外资产的对华战略和中外股东双方的谈判能力。”具体到自主品牌乘用车企业,中国汽车技术研究中心



首席专家吴松泉认为,在开放竞争环境下,经过若干年的竞争和优胜劣汰,自主车企可能是3种结果:一是少数企业做优做强,成为在国内外市场具备很强竞争优势的跨国公司;二是部分企业被外资或强势的自主企业收购;三是大部分企业被淘汰出局。

股比放开之后会对合资企业造成什么影响?“外资企业应该不会选择在中国独立建厂,至少会保留一定中方的股权,因为短期内还需要中方维护社会关系,并带来一些政策资源,毕竟他们在针对中国汽车市场的营销策略上,都离不开中方对于国内庞大市场的分析与布局。”全国乘用车联合会秘书长崔东树认为。但他也认为,从长远来看,肯定会产生较大影响,促使市场的竞争更加充分,外资企业也会呈现马太效应,强者更强,弱者出局。

“放开股比对现有合资乘用车企业来说没有多少意义,变化主要体现在集团母公司报表上。”东风雷诺常务副总裁翁运忠表示,经过几十年的发展成长为具有很强体系竞争力的企业,早已是外资企业在中国发展的根本依托。在他看来,放开股比的影响还没有合作模式放开的影响大。比如,未来取消合资企业不超过两家的限制后,将使合作模式和合作形式迎来突破和创新,对中国汽车产业竞争格局会带来更大影响。

对商用车整体影响甚微

按照时间表,2020年商用车领域将放开股比限制。不过,专家们认为,开放政策给商用车行业带来的冲击将明显小于乘用车市场。目前,国内有东风、上汽、江铃、福田、广汽和四川南骏等商用车企业,与沃尔沃、依维柯、福特、戴姆勒、日野、现代和康明斯等外资企业设立

了合资企业。上述合资企业在重型、轻型商用车,以及发动机等方面推出了合资产品,但和整个商用车市场相比,量并不大,市场优势也不明显。

数据显示,2017年商用车累计销售416.1万辆,同比增长14%。其中,自主品牌占比高达90%以上。目前各车型细分市场中,均由国内品牌占据绝对主导地位。有业内人士指出,虽然在较为大众的高端商用车市场,进口品牌确实具有一定的产品优势。但随着国内企业的技术研发能力不断提升,以“进口替代”为目标的产品,已在高端市场占得一席之地。

福田汽车集团副总经理宋永山告诉记者,福田商用车中高端产品已从过去的20%提高到现在的80%,市场竞争力不输于外资企业。如果外资企业以独资方式进入中国市场,销量不一定能达到“预期”。

更重要的是,目前国内商用车企业中,合资企业的产品多数为拥有外资技术的“中国品牌”,且在合资企业成立之初就已经形成了稳定的合作关系。同时,车辆主要零部件的配套供应商也多为中国企业,具有完整的、高水平的配套供应体系。股比放开的政策实施后,外资企业增资或成立新的合资公司的意义也不大。

倒逼新能源汽车资质放开

与专用车有所不同的是,另一个在今年内实现取消外资股比限制的领域——新能源汽车则备受关注。这对于“特斯拉们”显然是重大利好。不过,这并不意味着新能源汽车不要生产资质。

“由于国家表示原则上不再批准新建传统燃油车企,外资企业要想在中国继续建合资企业,必须走新能源的路子,无论是独资也好,占有大部分股份也好,

他们都不会有明显的优势。”武汉理工大学汽车工程学院副院长张国方表示,本土企业的新能源研发技术虽然还不能比肩外资企业,但没有明显的落后,加上有自己的运作体系、服务、资源等积累,并不比外资企业差。

按照我国相关政策的规定,核准通过的纯电动汽车生产企业不具备生产传统燃油车的资格。加之我国已经出台了原则上不再核准新建传统燃油汽车生产企业的决定,这都意味着外资股比放开后,外资在华生产新能源汽车只能通过现有燃油车合资企业,或申请新建纯电动汽车企业,或收购其他纯电动汽车企业的方式;外资在华增加传统燃油车产能也只能通过现有合资公司或收购其他燃油车企业的方式。

也就是说,股比放开后,对新能源汽车领域而言,即便可以通过独资的形式进入中国,但仍需要通过生产资质的核准和审批,而目前国内新能源汽车生产资质的审批尚未重启。那么,在恢复资质审批前,相关审批标准也在调整和修订中,欲在合资股比放开后以独资形式进入中国的新能源汽车企业,也仍然要满足调整后的生产资质审核标准及要求以及相关部门的生产准入。

“尽管现在新能源汽车生产资质还没有放开,但股比放开政策会倒逼这一生产资质放开,新能源‘准生证’的约束力或将越来越小。”小鹏汽车董事长何小鹏认为,将来传统合资车企企业新品会越来越少,利润率会越来越低,人员会加速流失,更多的人才和资本涌入新能源造车新势力企业中,将来的主要竞争将是新造车或民营整车厂和外资之间的竞争。随着竞争的加剧,外资车企投入将更大,收获更多,同时必然要求国内企业投入更大,加快创新步伐,最终受益的还是消费者。

北京首个企业自持租赁房项目推出,90平方米三居月租金1.5万元至1.8万元——

定位高端租金“高冷” 市场反应有待观察

本报记者 王轶辰

新闻深一度

项目负责人表示,企业自持租赁房不是保障房,租赁市场有多层次需求,相信高端租赁产品有足够的市场需求

租赁产品需求上,北京正在经历由群租向合租、由合租向单间过渡的阶段,租房者对居住空间舒适、隐私的需求不断提高

一片质疑声。

在阿里巴巴工作的王先生告诉记者,对于这么远地段的租赁房,价格确实有些贵,通常普通人在租房上的花费不会超过月收入的30%,对于BAT这样的企业来说,至少要总监以上的员工才会考虑这个价格的租赁房。互联网企业的员工一般储蓄意识还比较强,不太可能在租房上透支太多消费能力。

“从企业角度,肯定不可能简单地亏损于公益。这个租金价格对应当年拿地成本,其实并不算高。虽然舆论都认为我们的价格太贵了,但实际上这个项目的利润微乎其微。”北京万科的品牌负责人解释说,从成本反推,该块地价超过109亿元,建安成本50亿元,目前总成本160亿元,这还不考虑配套成本、长期运营成本、维新成本,“高成本倒逼我们只

能高定价,该项目主要是面向中关村及周边地区科技人才的高品质改善家庭租赁社区”。

该负责人告诉记者,需要注意的是,企业自持租赁房不是保障房,租赁市场有多层次需求,该项目地处北京高端产业集群区,华为、百度、腾讯、网易、联想、小米等大公司聚集,相信这里对高端租赁产品有足够的市场需求。

“从此类项目来说,单纯从一年租赁的角度看,租金是比较贵的。但是从长期租赁的角度看,其实租金是不贵的,再考虑海淀区的因素、新房项目租赁等更是可以理解的。”易居研究院智库中心研究总监严跃进分析说,换言之,因为长期租赁中租金相对是稳定的,所以类似定价会考虑到未来物价上涨等因素。从租金的分布看,当期看偏贵,中后期看

其实是便宜的。

目前,一线城市房屋租赁市场供需错配矛盾比较突出。如何将现有的存量资源与多层次的租赁需求相匹配?如何扩大租赁房源供给,特别是高品质的租赁房源供给,满足不断增长和升级的租赁需求,维护租赁市场的稳定?这些都是建设一个成熟的住房租赁市场需要解决的问题。

链家研究院院长杨现领表示,从长期看,随着北京租赁需求进入到品质提升阶段,北京租金上涨具有趋势性动力。租赁产品需求上,北京正在经历由群租向合租、由合租向单间过渡的阶段,租房者对居住空间舒适、隐私的需求不断提高。租赁需求的升级需要政策给予前瞻性考虑,如果租赁政策不能适应和满足租赁需求升级的趋势,一方面可能导致资源浪费,另一方面导致需求得不到满足,租金上涨。因此,租金上涨的最大风险来自于供需的不匹配。

“未来的问题在于,此类房子不光是提供一个给类似科技人员的居所,而是需要在租售同权的地方做各类创新,比如为租房以后的积分落户提供各类配套等。这样租赁项目的意义就会比较大,也有助于租赁产品的推广,市场的批评声会减少,认可和理解的心态会增加。”严跃进坦言。

网络身份证来了,靠谱吗

证件电子化已经是一种行业趋势。此前有微信小程序“网证”,如今又有了支付宝“网证”。4月17日,由公安部第一研究所可信身份认证平台(CTID)认证的“居民身份证网上功能凭证”(以下简称“网证”)首次亮相支付宝,并正式在衢州、杭州、福州3个城市的多个场景同时试点。“网证”这一新鲜事物,引来网友围观。

山西网友“翱翔”：“网证”与身份证实体证件具有一样的合法效力吗?

主持人：网证CTID的出现为线下身份认证提供了更加安全便捷的方式。“网证”其实就是身份证的网络版或电子版。该系统依据《居民身份证法》，以身份证制证数据为基础，通过国家“互联网+可信身份认证平台”签发与实体身份证芯片唯一对应的电子文件——身份证“网证”，是公安部认可的国家法定证件及身份凭证。

据了解，身份证“网证”系统去年12月份首次在广东省试点，如今浙江、福建是“网证”系统首次多地同时试点。此次试点中，杭州、衢州、福州三地分别挑选了政务办事、酒店入住、买车票这3个生活场景。“网证”能提供国家法定证件级的身份认证服务，合法效力受公安机关认同。例如，入住时，只要拿出手机扫一扫二维码，就会触发网证验证，通过刷脸等验证，这些信息将直接传回公安数据库，在AI自动识别比对后，仅需几秒钟就会反馈到酒店和用户，从而实现“无证入住”。

福建网友“星星点点”：办理使用“网证”靠谱吗?

主持人：“网证”的领取非常便捷，根据提示完成“刷脸”等相关身份认证，就可拥有自己的“网证”，从而证明我就是我，独一无二的我。使用时，可打开“网证”二维码，通过“扫一扫”证明身份，用虚拟的卡代替实体的卡片。以后，出门只需带一部手机，就可以随时随地证明“我就是我”。

浙江网友“悟悟悟空”：手机丢了怎么办？被冒用的可能性大吗?

主持人：目前试点的生活场景里，“网证”电子文件在验证过程中不会在互联网空间传输或存储公民隐私信息。据了解，“网证”被冒用的可能性也微乎其微。因为使用时用户需要先通过指纹或者刷脸验证，证明是本人后才能进入到“网证”页面。此外，在打开二维码时，还需要再次刷脸验证。即使手机丢失，别人要想用你的“网证”也得先过4道关，先通过“手机密码+支付宝登录密码”打开你的支付宝，再通过“指纹验证+刷脸验证”打开“网证”二维码。因此，被冒用的可能性极低。

(本期主持人 李万祥)

敲黑板,这些人要交环保税了

2018年4月份是环境保护税的首个征期,这个“绿色税”的纳税人是谁?征收对象是什么?税额标准是怎样的?本期主持人梳理了读者关心的相关话题。

北京网友“一一”：哪些企业需要交纳环保税?环保税的征税对象是哪些污染物?

主持人：在中华人民共和国领域和中华人民共和国管辖的其他海域,直接向环境排放应税污染物的企业事业单位和其他生产经营者为环境保护税的纳税人。

环保税应税污染物包括大气污染物、水污染物、固体废物和噪声。应税大气污染物和应税水污染物均按照污染物排放量折合的污染当量数确定;应税固体废物按照固体废物的排放量确定;应税噪声按照超过国家规定标准的分贝数确定。

上海网友“叶知秋”：能不能介绍下环保税具体的税目税额?

主持人：大气污染物每污染当量1.2元至12元。水污染物每污染当量1.4元至14元。固体废物中,煤矸石每吨5元,尾矿每吨15元,危险废物每吨1000元,冶炼渣、粉煤灰、炉渣、其他固体废物(含半固态、液态废物)每吨25元。噪声中,工业噪声超标1—3分贝,每月350元;超标4—6分贝,每月700元;超标7—9分贝,每月1400元;超标10—12分贝,每月2800元;超标13—15分贝,每月5600元;超标16分贝以上,每月11200元。

应税大气污染物和水污染物的具体适用税额的确定和调整,由省、自治区、直辖市人民政府统筹考虑本地区环境承载能力、污染物排放现状和经济社会生态发展目标要求,在《环境保护税目税额表》规定的税额幅度内提出,报同级人民代表大会常务委员会决定,并报全国人民代表大会常务委员会和国务院备案。

黑龙江网友“橙柠檬”：环保税能进行税收减免吗?

主持人：下列情形,暂予免征环境保护税,一是农业生产(不包括规模化养殖)排放应税污染物的;二是机动车、铁路机车、非道路移动机械、船舶和航空器等流动污染源排放应税污染物的;三是依法设立的城乡污水集中处理、生活垃圾集中处理场所排放相应应税污染物,不超过国家和地方规定的排放标准的;四是纳税人综合利用的固体废物,符合国家和地方环境保护标准的;五是国务院批准免税的其他情形。

此外,纳税人排放应税大气污染物或者水污染物的浓度值低于国家和地方规定的污染物排放标准30%的,减按75%征收环境保护税。纳税人排放应税大气污染物或者水污染物的浓度值低于国家和地方规定的污染物排放标准50%的,减按50%征收环境保护税。

(本期主持人 董碧娟)

