

专家视角

# 解决进口汽车贵的问题要多管齐下



春节前后，大批中国人涌入日本抢购马桶盖成为媒体热议的话题，而这个现象的背后，牵扯出消费国家政策调整的大问题。

全国“两会”期间，商务部部长高虎城在答记者问时指出，中国的出境人已超过1亿人，中国人的境外购物也在迅速增长，去年中国境外消费已经超过1万亿元人民币，形成这样一个境外消费的成因是多样的，我想其中一个主要原因是高差价。

高虎城分析说，高差

价的原因首先是税率比较高，特别是某些产品的消费税，加上国内的流通成本过高、环节过多，市场仍然存在着在物流方面和管理方面进一步减少成本的空间，还包括国外品牌商对华的定价政策。高虎城说，下一步采取的引导境外采购回流的措施，就将着重从以上方面着力。

对于开发汽车平行进口，国内一直存在争议。平

贾新光

税消费品的生产、委托加工和进口环节缴纳，实践证明其对于汽车消费的调节作用并不明显，所以汽车消费税应该改在消费环节征收，也就是同购置税一起征收。消费税改在价外，就会形成高档车价格调整幅度明显，而对经济型汽车价格基本没有影响。

从另外一个角度看，消费税原来是隐性税收，消费者没有切身感受，如果改在消费环节征收，不同的排量税收档次拉开的距离很大，消费者就会认真考虑购买排量小的汽车，这也就真正起到引导环保型消费的目的。

据有关部门介绍，汽车购置税可以“兼顾公平的原则，保护合法收入，取缔非法收入，整顿不合理收入，调节过高收入。因此，开征车辆购置税可以对过高的消费支出进行调节”。“对进口车征收较高的税收，可以限制汽车进口，有利于保护国内汽车工业的发展。”

实际上缴纳购置税时并不问收入来源，不知道购置税是如何“取缔非法收入”的。国内生产汽车是在扣除消费税的基础上征收，但是对进口汽车是含关税、消费税征收，很明显，对进口车辆征收了较高的购置税，属于

重复计税。

高虎城指出：“市场仍然存在着在物流方面和管理方面进一步减少成本的空间。”很多人认为品牌授权不能取消，这有一定道理，但是为什么要建那么豪华的4S店，而建店成本毫无疑问都会转嫁给消费者。

李克强总理在政府工作报告中提出要“实施更加积极的进口政策”，进口汽车价格畸高也有量少的原因，我们的汽车进口量仅占汽车市场的6%左右，不能满足市场需求，美国市场进口车占20%（高的时候占30%），我们还有很大的增长空间。

· 演席谈 ·

## 美国养车便宜在哪里

刘威漪

在北京这样的城市，拥有一辆汽车的使用成本大致是这样计算的：汽油费、停车费、保险、保养和洗车，这是固定的支出费用。还好，现在不必将年检纳入费用之内了。按平均一个月行驶1500公里左右计算，基本是3箱油，按1200元算，一年大致1.4万元。保险的固定费用在3500—5000元左右。停车费，一般小区内和单位停车合计一年算3000元。洗车一年差不多500元。一般的家用轿车一年的保养维修费用以3000元左右计。过路费等其余杂项算1000元。这样算下来，普通家用汽车一年的使用成本在2.6万元上下。

那么，同样的家庭用车，美国养车的成本是多少？根据美国劳工部发布的家庭消费报告称，平均每个美国家庭拥有汽车1.9辆，约三成家庭拥有3辆或3辆以上汽车。按照统计数据，前年，美国家庭在买车上的平均花费为3210美元，折合人民币约2万元左右。家庭经济状况不同，购买的汽车类型、保险支出以及汽车消耗等方面都会有差异，但总体而言收入越高在养车上的支出也会越高。美国年收入7万美元以下家庭养一辆汽车一年的平均支出为3886美元，折合人民币为2.4万元左右。

以一辆在国内售价18万元左右的中级车为例，在美国换一次机油，每次约25美元。一般的维修费用不高，但倘若更换前车轴这样的大修，就要花费近400美元。一年的保险差不多800美元，若是全险，是1000美元。责任险，相当于我们的强制险，就会便宜一些。2013年底美国的汽油零售价格折合成中国的单位“升”，差不多在6元左右；2014年底，全美普通汽油平均零售价是2.84美元/加仑，折合成每升不到4元人民币。

美国家庭在养车方面，停车基本不用花钱。美国家庭的住宅基本上都有车库，房子是永久私有产权，车库当然也是。一般公寓也提供免费的停车位，所以在停车方面美国人不必操心再花钱。即使是市中心的商业区，绝大多数也有免费停车场，除非是少数的一些区域停车才要付费。

不仅仅是使用成本上有差异，还有一个数据也很有趣：中国今天的汽车消费者更多集中在城市，超过了80%比例，而美国基本上是城市36%、郊区45%的比例。超过60%的中国人愿意开车上班，而行程只有10分钟之内的驾驶者达到了64%。而美国只有50%的人愿意开车上班，其中43%的驾驶者的开车时间超过了60分钟。

纸上谈车

## 新能源车发展不能“大干快上”

钱瑜

长安汽车的规划表现出了国内车企发展新能源车的决心和信心，但汽车发展需要技术的积累，不能一味求快，如果不按照市场规律办事，大干快上，肯定要出问题。

近日，长安汽车发布了面向未来十年的新能源汽车发展战略，到2020年，新能源汽车累计销量达到40万辆；到2025年，新能源汽车累计销量突破200万辆，销售占比达到10%。

根据规划，长安汽车选择以纯电动驱动为主线，同步发展插电混动及纯电动两大技术平台，力争到2025年，分三个阶段推出34款新能源车型，覆盖

乘用车及商用车。其中，纯电动产品27款，插电式混合动力产品7款。在纯电动产品中，商用车12款、MPV 6款、SUV 2款、轿车7款。

与以前发展自主品牌汽车一样，国内汽车企业再一次表现出了“大干快上”、“一窝蜂”的本质。十年的时间推出34款新能源车，累计销量要达到200万辆，这个数字对于传统汽

车来说，都算是比较激进的，不知道如此快的发展背后，长安汽车能否拥有新能源车的核心技术？

“大干快上”这个词比较复杂，可以是褒义，也可以是贬义。几十年前，这个词相当流行，人们在各种“大干快上”过程中尝到了甜头，也吃尽了苦头。

但是，汽车业的发展是有其内在客观规律的，世界级的汽车企业强就强

在开发能力上。核心技术的掌握，是这些企业通过投入巨资在十几年甚至几十年的时间里积累下来的。此前，中国汽车市场增长太快，诱惑太多，一些自主品牌汽车厂商想扩张、想市场份额、想赚快钱，结果产品战略上出了问题，导致技术积累不够。

新能源汽车的发展也是一样，虽然国家通过各种政策鼓励汽车企业发展新能源车，但是，国内汽车企业不能只想怎么样才能以最快的速度组装出一辆新车，而是应该研究怎么样才能拥有自己的核心技术。

## 儿童安全座椅立法仍需更多关注

刘洋

全国“两会”伊始，一则有关儿童乘车安全的提议引起了广大网友的关注。日前，汽车之家网站发起了“以实之名，推动立法”的行动，短短两天内，便吸引了数万名网友的参与支持。



汽车之家CEO秦致表示，汽车之家坚持儿童安全座椅公益推广的目的，就是希望通过行动推动儿童安全座椅强制使用立法早日实现，填补我国在儿童乘车安全相关法律的空白。

早在去年全国“两会”前夕，上海已将儿童安全座椅使用规范写入《上海市未成年人保护条例》

中，上海也因此成为中国首个儿童安全座椅入法的地区。继而，山东、深圳两地也先后出台了相应的法律法规，将儿童安全座椅使用纳入地方法规的范畴。此外，各地方“两会”也相继有代表提议针对儿童安全座椅立法，广东、大连、重庆等地已经进入了讨论环节。

据交通部门统计，我

国每年因意外交通事故受伤的儿童人数高达1.85万名，而正确使用儿童安全座椅可以将死亡率降低70%。随着汽车之家儿童安全座椅公益项目的开展，已经有越来越多的家庭开始意识到儿童安全座椅的重要性。

事实上，早在30多年前，欧美等国家已经立法规范强制使用儿童安全座椅。

立法之后，美国、英国、瑞典等国家的儿童安全座椅使用率很快便超过了90%。而现阶段，我国儿童安全座椅的使用率仅为一成。

儿童安全座椅强制使用立法的推进，不仅是车企的责任，也不单是汽车之家等网站几次呼吁便能解决，更需要国家的关注，才能给予儿童最基本的保护。我们希望越来越多的地方政府能够向上海、山东、深圳看齐，希望“两会”代表能够关注到这一问题，一起推动儿童安全座椅强制使用早日进入立法程序。只有法律强制，才可以更好地保护孩子们的乘车安全。