

李斌站台引联想蔚来合作猜想

北京商报讯(记者 金朝力)在联想4·16智能物联春季新品发布会前夕,联想和蔚来密谋“共同造车”也逐渐浮出水面。4月9日,摩拜创始人兼总裁胡玮炜现身联想4·16智能物联春季新品发布海报又激起了一池春水。而更令人惊讶的是,4月10日,蔚来汽车创始人兼董事长李斌也为联想“站台”,与胡玮炜一样出现在话题海报中。

联想在官方微博发出海报的同时还写下这样的文字:“不屑跟风,用百分百的专注,创造愉悦出行方式,才是我们的追求!@蔚来 @李斌如果拥有一辆新能源汽车,你希望它有什么特别的功能?”

从公司层面看,联想一直对车保持着十足的兴趣。除了投资蔚来,联想还与法拉利首次牵手达成赞助合作关系,虽然双方对外宣布只是品牌层面的合作,但也难以阻挡网友对联想与法拉利合作制造无人驾驶汽车的猜测。

李斌在联想4·16智能物联春季产品发布会前夕发声,加上联想官微上“创造愉悦出行方式,才是我们的追求”这几个字,有业内人士推测,此次李斌亮相很有可能与联想展开更深层次的合作,不排除两家一起合作造车。

以无人驾驶电动汽车为例,无人驾驶汽车技术正不断成熟,未来的市场将十分巨大。联想利用研发、技术、渠道、资本的力量,与蔚来汽车合作打造一辆无人驾驶汽车,也不是没有可能。

今日头条永久关停内涵段子等产品

北京商报讯(记者 魏蔚 石飞月)为维护网络视听节目传播秩序,清朗互联网空间视听环境,依据相关法规的规定,国家广播电视总局(以下简称“广电总局”)于4月10日责令今日头条永久关停“内涵段子”客户端软件及公众号,并要求该公司举一反三,全面清理类似视听节目产品。

据报道,广电总局在督查今日头条网站整改工作中,发现该公司组织推送的“内涵段子”客户端软件和相关公众号存在导向不正、格调低俗等突出问题,引发网民强烈反感。为此,广电总局责令今日头条永久关停“内涵段子”客户端软件及公众号,并要求该公司举一反三,全面清理类似视听节目产品。

相比前一天,国内几家应用商店厂商反馈称,已接到有关部门下发指令,为依法规范传播秩序,要求将今日头条、凤凰新闻、网易新闻和天天快报4款新闻资讯类App进行下架处理,下架时间从4月9日15时起,其中今日头条被暂停下载服务3周。

对此,今日头条回应称,根据监管部门要求,今日头条将永久关停“内涵段子”客户端软件及公众号。在此向内涵段子的用户及公众致歉。今日头条将对全线产品进行严格审查,举一反三,积极整改,坚持正确的价值导向,营造风清气正的网络环境。

易到获上海市网约车牌照

北京商报讯(记者 石飞月)4月10日,易到宣布获得由上海市运管部门颁发的《网络预约出租汽车经营许可证》,实现了在上海地区的合规化运营。截至目前,易到在全国范围获得牌照总数已累计达40张。

据悉,上海市牌照是易到继北京、广州之后,在一线城市获得的第三张网约车牌照。

2016年7月,交通运输部等七部委联合发布了《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》,要求申请从事网约车经营的平台,应当具备线上线下服务能力。当年12月,上海市网约车新政正式实施,新政对于网约车司机的户籍、车辆的轴距、运营年限和里程等都做了较为严格的规定。

易到表示,未来将进一步推动上海地区车主“持证上岗”,实现平台、司机和车辆三位一体全面合规化。同时,易到已向多地运管部门提交了网约车牌照申请,在全国其他地区的合规化进程正在加速推进中。

目前,全国70多个大中城市都推出了切合自身的网约车管理细则,几乎所有城市都要求网约车持本地号牌,且在本地登记注册。对于网约车司机,80%的城市都要求司机是本地户籍或有本地居住证,京沪等地更是要求司机不能在一年内有5次以上的交通违法记录。

贝达药业2017年业绩双降

北京商报讯(记者 钱瑜 姚倩)4月9日晚,贝达药业发布2017年财报。据财报显示,该公司2017年实现营收10.263亿元,同比下降0.84%;实现归属于上市公司股东的净利润为2.58亿元,同比下降30.12%。

对于业绩下滑,贝达药业指出,报告期内,公司产品埃克替尼在各地陆续执行国家医保谈判价格,产品降价幅度较大,而医保带来的放量尚未明显体现。同时,公司新药研发工作加紧开展,随着新项目的立项推进,多个新药进入临床试验阶段,研发投入增加较多。

北京商报记者了解到,贝达药业的单品埃克替尼2017年实现营收10.259亿元,占公司总营收近100%。贝达药业在财报中坦陈,公司收入的主要来源是产品埃克替尼。此外,据2016年5月贝达药业发布的招股说明书显示,该公司98%的营收来自埃克替尼。贝达药业彼时表示,未来三年,埃克替尼都将是公司主要的收入来源。

医疗战略咨询公司Latitude Health合伙人赵衡对北京商报记者表示,创新药的研发耗时长、投入大是所有创新药企面临的问题,一个创新药的研发需要花费近十年的时间导致很多创新药企业面临产品过于单一的困境。贝达药业的埃克替尼进入了新版国家医保目录,未来可能放量,但仍需要考虑如何解决单品独大的问题,一旦竞品出现,价格方面也具有优势的话,未来的竞争会很激烈。

聚焦新前景

汽车业开放:新势力新竞争

28年未变的汽车企业合资股比限制将被打破。4月10日,中国国家主席习近平在博鳌亚洲论坛2018年年会开幕式上发表重要主旨演讲时提到,中国将大幅度放宽市场准入。在制造业方面,目前已基本开放,保留限制的只有汽车、船舶、飞机等少数行业,现在这些行业已经具备开放基础,下一步要尽快放宽外资股比限制特别是汽车行业外资限制。此外,今年,中国将相当幅度降低汽车进口关税,同时降低部分其他产品进口关税,努力增加人民群众需求比较集中的特色优势产品进口,加快加入世界贸易组织“政府采购协定”进程。

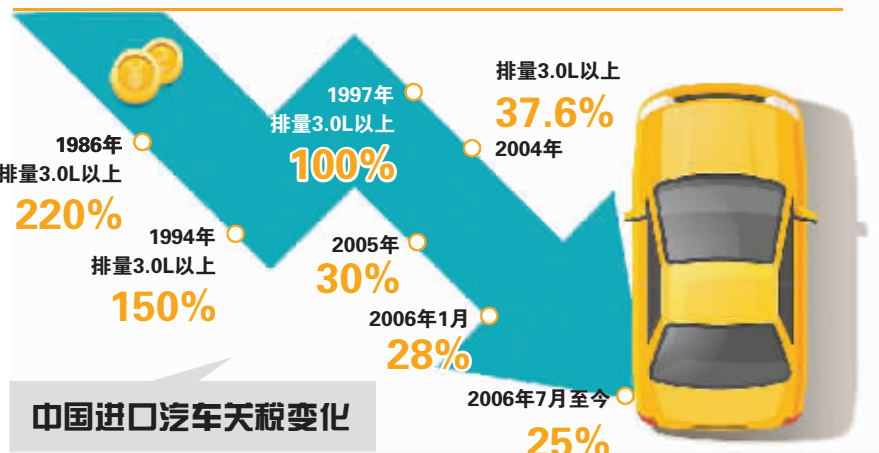
有序放开

实际上,为了确保中国汽车行业可以通过与外资企业共同建厂来实现“以市场换技术”,从最早的合资企业上海大众开始,我国合资企业的股比一直被限制为50:50。在1994年发布的《汽车产业政策》中,就设置了持股比50%的上限,且明确规定:“外国企业同一类整车产品不得在中国建立两家以上合资合作企业。”

尽管从1996年底开始,质疑和反思“以市场换技术”政策可行性和有效性的声音日益强烈,但中央推进“以市场换技术”的立场依然没有改变。1998年4月,国务院以更加积极的姿态就进一步扩大对外开放、提高利用外资水平提出若干意见,其中提出要“坚持以市场换技术的方针,加大引进高新技术产业和先进适用技术的力度,推动产业升级”。通过与跨国公司的合作,引进先进适用的技术、资金、管理经验和营销方式,并进入其国际生产、销售和服务网络。同时,在2004年版、2009年版的汽车产业政策中,均延续了“持股比50%”和“外国企业同一类整车产品不得在中国建立两家以上合资合作企业”的两项限定。

汽车分析师贾新光表示,经过近30年的合资权益,国际国内各种优势资源,以及一大批来自世界各地的行业精英,让本土企业从全球汽车产业的领先发展体系中汲取了大量营养。“尤其在制造技术方面,中国企业学到了很多东西,也是用市场换来的最直接、最实用的技术。”贾新光认为,加上汽车人才的流动效应,通过合资已经为自主创新构建了坚实的人才基础、物质基础和体系基础。

全国乘用车联席会秘书长崔东树在接受北京商报记者采访时表示:“从经济全球化形势来看,放开汽车整车



合资股比限制是大势所趋”。他认为,博鳌论坛定调,将会让政策在短期内有很大的调整,这样的调整会刺激外资企业加大对中国的技术投入力度,对中国企业的影响会非常明显。

随着近几年国内汽车市场的变化,放开合资股比限制成为业内关注的焦点。2017年4月,国家发改委、工信部、科技部三部委在联合印发的《汽车产业中长期发展规划》中提出,将完善内外资投资管理制度,有序放开合资企业股比限制。同年6月,国家发改委、商务部发布的《外商投资产业指导目录(2017年修订)》中,已经取消了对汽车电子和动力电池的股比限制以及放宽纯电动汽车合资企业限制。至此,汽车业内普遍意识到,合资股比开放是必然趋势,业内也开始把关注重点聚焦在怎样放开以及何时放开上。

新势力与民营的崛起

“在中国汽车产业效率与规模提升的大背景下,股比放开有利于中国汽车技术进一步提升。”在崔东树看来,而且我国有序放宽股比的进程将提速。“就现有的合资车企来看,股比放开没有太大的风险。毕竟现有合资车企的合资期限还没到,合资车企还会继续平稳地发展。但从长远来看,肯定会产生影响,促使市场的竞争更加充分。考虑到自主品牌的向上发展,以及中美谈判等因素,有序开放汽车企业合资股比限制,可以视为是一个利益的再平衡过程。”崔东树说。

由于汽车制造业涉及多个领域,汽车制造业也成为国民经济的支柱产业之一。根据国家统计局2017年公布的数据显示,在41个工业大类行业中,汽车制造业利润增长5.8%,占规模以上工业企业主营业务利润的7.3%。产业投资方面,2017年,汽车制造业投资比上年增长10.2%,增速比上年加快5.7

个百分点。

一位不愿具名的合资企业负责人坦诚表示,一旦合资股比放宽,外方股东将掌握更多的股权,中方股东的话语权可能会被削弱,企业发展方向等也可能发生变化。

贾新光认为,一旦股比放开,对大型国有车企肯定会产生一定影响,例如一汽、上汽、东风等车企的主要利润来源就是合资企业。但合资股比放开对这些企业发展自主品牌来说,也会倒逼它们加快自主创新品牌的创新发展。

值得关注的是,造车新势力企业对合资股比放开的反应更为迅速。小鹏汽车董事长何小鹏在得知这一消息后在微信朋友圈中发表了看法:“太棒了,我一直认为中国互联网能够在20年内有长足的发展,核心还是开放的学习,开放的竞争,开放的资本,开放的政策。对外资汽车关税下降和放宽外资在汽车行业的限制是对中国新造车势力和民营造车企业的很大利好,政府一定会更大程度地鼓励国内创新创业企业加入竞争,这将是汽车行业在未来从大变强的一个关键转折点。”

不可否认,通过50:50的对等合资,在股权结构、资本构成、技术合作、管理模式以及消费文化上,外资与本土企业已经水乳交融,难舍难分。外资与中方成立的合资企业,也已然是中国汽车工业的中坚力量。中国本土企业已经意识到,依靠合资品牌力量,掌握话语权,才能参与到全球化竞争中,为自主品牌所用。

近年来,无论是吉利收购沃尔沃,还是戴姆勒入股北汽新能源……这些都反映出中国本土企业已经走出国门,在实力上得到了跨国企业的认可,并有机会与跨国车企展开平等的竞争。贾新光表示,合资股比放开不会根本性改变当前合资公司的结构,正是

通过市场的不断扩大,自主品牌在博弈中逐渐掌握了话语权,并在竞争中处于主动的地位。

利好跨国车企和进口车商

除了尽快放宽汽车企业合资股比限制外,今年我国还将相当幅度降低汽车进口关税。

据了解,中国加入WTO后,已逐年减让进口汽车的关税。从1986年将关税和进口调节税合并征收,并将汽车排量作为关税征收标准,到2016年7月1日进口整车关税税率锁定在25%,进口汽车零部件关税也降至10%。中国总共经历了九次汽车进口关税调整。

目前乘用车进口关税为25%加17%增值税和不同排量的消费税。即一辆进口车要缴三个税种:关税、消费税、增值税,其中关税税率25%,消费税税率因排气量不同,税费从1%-40%不等,增值税税率为17%。

此前,海关总署也曾以一台进口的4.4T排量、报关价格为50万元的宝马X6举例:“三税”中的关税、排量消费税、增值税分别是12.5万元、41.6万元和17.7万元,此时价格就已高达121.8万元。特斯拉CEO就曾抱怨,中国对美国进口车关税高达25%,而美国对中国进口汽车关税只有2%,欧洲对中国进口汽车的关税为10%。

对此,崔东树表示,未来的汽车进口关税下调主要受益的是进口高端豪华车型。

虽然具体的降幅数字还没有出来,但按照传闻,进口汽车关税将可能下降10%,也就是由目前的25%降到15%。中国汽车流通协会进口车委员会主任王存透露,如果汽车进口关税从目前的25%降低到15%,售价70万-80万元的进口汽车,整体价格将下调4万-5万元。同时,跨国车企和国内进口汽车经销商也会因此受益。汽车进口关税降低会提升进口汽车的竞争力,中国进口汽车总量也将增长。

统计数据显示,自中国加入世贸组织以来,进口汽车数量从2001年的7万辆增加到2017年121.6万辆。不过,在王存看来,进口关税的降低无疑将刺激平行进口车的发展。2017年全年,平行进口汽车累计销量达到17.2万辆,同比增长29.8%,占据进口车总量的14.2%。王存认为,2017年我国进口车市场高速增长,主要是因为平行进口车得到快速发展。未来如果关税持续降低,平行进口车和特色车型也将面临更好的发展局面。

北京商报记者 蓝朝晖/文 张彬/制图

重点关注

Special focus

去年39家车企双积分未达标

北京商报讯(记者 蓝朝晖)备受瞩目的《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》(以下简称“双积分”)已于2018年4月1日正式实施,对整个汽车产业发展影响巨大。4月10日,工信部公示《2017年度乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分情况》。99家境内乘用车企累计生产乘用车2173万辆,其中,60家车企产生燃料消耗量正积分为1147万分,39家车企产生燃料消耗量负积分为149万分,另有2家车企未产生燃料消耗量。

根据2017年积分情况,55家国产车企共产生新能源汽车积分169万分。其中比亚迪产生新能源汽车积分最多,达到了29.7万分,占比17.6%,北汽新能源21.8万分,上汽、吉利汽车产生的新能源汽车积分超10万分。宝沃汽车、北京奔驰、北汽集团、大庆沃尔沃、东风本田、东风雷诺、东风汽车、福建奔驰、新马龙汽车、众泰汽车等44家车企的新能源汽车积分为零。

29家进口车企共产生新能源汽车积分10.6万分。其中特斯拉产生新能源汽车积分最多,达到了8.5万分,占比80%,宝马中国(进口)8000分,捷豹路虎、大众进口、保时捷分别完成了5000分、4000分和2000分。

油耗负积分方面,长安福特-29万分,超过长城成为第一油耗大户,长城汽车以-16

万分位居第二,东风有限以-15万分紧随其后,四川一汽丰田、广汽菲克分列油耗负积分的第四位和第五位,负积分都在-14万分左右。

尽管按照双积分政策规定,积分正式进入考核的时间是2019年,但双积分制诸多关键性细节落实迫在眉睫。根据政策,2018年、2019年、2020年的新能源积分比例要求分别为8%、10%、12%。

对此,全国乘用车联席会秘书长崔东树认为,近年来大热的SUV和大型化或是“最后的疯狂”。双积分政策是要达到传统燃油车降低油耗和发展新能源汽车的双重目的。现阶段在政策层面对新能源汽车的补贴也将逐年减少,这将有助于行业企业同时关注和重视传统燃油车油耗的降低和新能源汽车的发展。“这两方面缺一不可,同时也是国家采取并行管理的原因。”

业内人士认为,随着双积分政策的深入和油耗标准的快速提升,油耗积分的完成和新能源汽车积分的交易将成为行业的热点。据悉,目前工信部已计划搭建一个积分交易平台,让正积分和负积分能通过市场进行交易,以这种方式让车企达到合规的要求。全国工商联汽车经销商分会顾问颜辉表示,如果积分具备交易价值,这也预示着积分未达标的车企将花费数亿元来解决积分为负的问题。

青岛海尔计划在德国上市

北京商报讯(记者 石飞月)4月10日晚间,青岛海尔发布董事会决议公告称,拟在中欧国际交易所股份有限公司D股市场(以下简称“中欧所D股市场”)首次公开发行股票并上市,并将于4月27日的2018年第一次临时股东大会上就此提议进行表决,本次发行上市将通过法兰克福证券交易所的准入并挂牌交易实现。

据了解,中欧国际交易所股份有限公司(以下简称“中欧所”)是上海证券交易所、德意志交易所集团(以下简称“德交所”)及中国金融期货交易所合资设立的股份有限公司。德交所是法兰克福证券交易所的运营主体,法兰克福证券交易所上市交易规则适用于中欧所D股市场。中欧所利用德交所市场基础设施(法兰克福证券交易所由德交所运营)为国际投资者在欧盟监管框架下投资中国优质公司及中国相关的债券、交易所交易基金等产品提供了新机遇。而此次青岛海尔的D股上市计划,将有望使它成为该交易平台的首只黄金D股。

青岛海尔此次计划于D股上市的发行方式为国际配售。在符合公司股票上市地最低发行比例等监管规定的前提下,结合公司未来业务发展的资本需求,本次发行的D股股数不超过4亿股(超额配售权执行前)。青岛海尔表示,将通过战略性并购、资源整合及研发优势互补,打破家电行业全球技术互通的壁垒,稳步拓展该公司在亚洲、澳洲、美洲等地的海外业务。随着欧洲经济增长持续向好,此次D股上市完成后,将有助资本市场反促业务发展,以深挖欧洲家电及零售消费市场的商机,推动整体盈利能力的持续提升。

此外,通过促进此次D股上市计划与中德双方的合作,青岛海尔将落地德国。业内专家指出,青岛海尔意在进一步完善及优化在国际资本市场的布局,持续提升其在国际市场的品牌效益、企业形象以至全球市场份额,从而进一步提升青岛海尔的竞争力,加快业务发展进程,进一步发展青岛海尔的全球化版图。