

优惠政策原定年底到期 是否延期尚未定夺

## 车商抢搭

购置税

## 减半 末班车

■ 实习生 陈卓斌  
本报记者 陈蔚林

日前，中国汽车工业协会副秘书长叶盛基在该协会召开的产销信息发布会上表示，自去年10月1日至今年12月31日实施的关于“购置1.6升及以下排量乘用车减按50%的税率征收车辆购置税”的政策有望在明年延续。此话一出，在市场上引起热议不断。

小排量车汽车购置税优惠政策取消与否对海南市场影响几何？记者对此展开调查。

## 部门回应

未收到车辆购置税优惠政策延续通知

海南日报记者从省国税局车辆购置税征收管理分局了解到，截至目前，该单位未收到任何有关“购置税减半政策将延续”的文件，如确有其事则会在第一时间向社会进行公布，但眼下应以原文规定的时间为准。



## 苹果首度承认研发自动驾驶汽车项目

据外媒报道，科技公司苹果在递交给美国高速公路交通安全管理局(NHTSA)的一封信中，呼吁当局促进汽车产业新进者和传统车厂之间的“公平竞争”，也首度公开承认其正在研发自动驾驶汽车。

今年以来，美国、新加坡、澳大利亚、芬兰和迪拜等众多国家已经开始小规模进行无人驾驶车辆的试运行。无人驾驶汽车也是苹果、谷歌等大型科技公司目前关注的焦点领域。  
(经参)

## 奥迪“移情”上汽

## “双赢”还是“双伤”

因为同样有着对豪华车市场的渴望，奥迪与上汽才硬要走到一起。有人认为这将双赢。但在国家大力倡导自主创新的今天，上汽还停留在过去的合资思维，寄希望借助奥迪输入成型产品来谋取国内市场更多利益，这对汽车产业带来的“伤害”更值得警醒与反思。在市场愈发成为一种战略性稀缺资源的当下，作为坐拥全球最大汽车市场的国家，我们更应创新求变，坚持自主创新的底气与自信。

奥迪“移情”上汽事件，在经过媒体报道后，引发的舆论还在持续发酵。尽管迫于经销商的压力，目前奥迪不得不使出缓兵之计，暂停与上汽集团关于销售和网络的谈判，但这并不是终止。上汽集团董事长陈虹在12月1日临时召开的股东大会上表示，合作没有太大变化，具体内容和时间会适时对外公布。

奥迪移情别恋，并非偶然。一方面，这是奥迪追逐利益最大化的必然选择。目前，奥迪在一汽—大众的股份只有10%，虽为合资公司贡献大笔

利润，但能落入口袋的真金白银却并不多，对此，奥迪一直耿耿于怀。另一方面，源于豪华车市场竞争的倒逼。数据显示，去年奥迪在华销量57.09万辆，同比下滑1.4%，这是其进入中国市场26年后首次出现负增长。今年前10个月，奥迪在中国市场累计销售48.73万辆，同比增长仅为5.7%；而其竞争对手宝马、奔驰增速则都在两位数以上。可以说，按照奥迪当前在中国市场的疲态，其豪华车的第一宝座很快会被取代。此时，再觅一家合作伙伴或是其最易操作的救急药方。

如果仅有奥迪的一厢情愿，或许也不会有“出轨”事件发生。巧的是，上汽集团也在为旗下缺乏强势豪华品牌而苦恼。梳理上年度业绩不难发现，虽然上汽集团汽车产销量高达590万辆，但由于没有像样的豪华品牌支撑，其单车平均利润甚至连长城汽车也不如。正是因为有了共同的诉求，二者才走到一起。

对于奥迪与上汽大众的联姻，不

少评论认为将“双赢”，而一汽及一汽—大众奥迪经销商则“双伤”。其实，这只是从企业角度对利益分配的浅层解读。在国家大力倡导自主创新的今天，上汽还停留在过去的合资思维，寄希望借助奥迪输入成型产品来谋取国内市场更多利益，这对汽车产业带来的“伤害”更值得警醒与反思。

中国汽车产业“市场换技术”之所以远不如预期，一个很重要的原因是，部分国有车企患上了严重的“合资依赖症”。长期以来，这些企业集团旗下的合资公司只重视引进成品，不注重消化吸收技术，以至于创新无力。如果说，合资是当初“一无资金、二无技术、三无人才”背景下的被动选择，但今天市场条件已发生深刻变化，我们有了较强的资金实力和较好的产业基础，上汽理应集中资源自主研发，为何还要在合资路上狂奔？

有人也许会说，合不合资，这不是企业之间的自由吗？问题是，不少汽跨跨国公司就是利用两个中方合资伙

伴的竞争，使自己在合资公司占据主动地位，坐收渔翁之利。如此循环，中方话语权不断丧失。此次奥迪“出轨”上汽，形式虽有所不同，但其以此要挟一汽的策略，实际上是相通的。

反观高铁之所以能够成功，就在于牢牢把握了创新的方向盘，没有一味走合资道路。和汽车一样，我国高铁也是从引进技术中发展起来的，不同之处在于，在技术引进消化吸收中，高铁始终坚持我为主，坚持自主创新，包括在谈判中发挥高超技巧、坚守谈判底线，最终使其成为中国品牌的骄傲。尽管也有人认为，汽车产业是市场竞争型产业，而高铁是垄断型产业，二者没有可比性。但是，如何避免外方企业通过资本控制中方企业的技术学习过程，高铁发展的轨迹对汽车产业还是有一定启示意义的。况且，在市场愈发成为一种战略性稀缺资源的当下，作为坐拥全球最大汽车市场的国家，我们现在更应创新求变，有对合资说“不”的底气与自信。

(综合)

## H·车·表情

## 霸气

1907年木质敞篷凯迪拉克

源于对汽车的热爱，不少收藏家收藏了很多“老爷车”。作为“黄铜时期”的杰出代表车型，全木质车身的1907年的凯迪拉克历经百年时光洗礼，如今依然保存完整。在一些汽车博览会上亮相时，仍十分惊艳。



## H·车·资讯

售价超130万豪车  
新增10%消费税

日前，财政部、国家税务总局发布了《关于对超豪华小汽车加征消费税有关事项的通知》，自12月1日起对超豪华小汽车加征10%消费税，征收范围为每辆零售价格130万元(不含增值税)及以上的乘用车和中轻型商用客车。

财政部称，为了引导合理消费，促进节能减排，经国务院批准，12月1日起，将对超豪华小汽车在零售环节加征消费税。通知中明确在生产(进口)环节按现行税率征收消费税基础上，在零售环节加征消费税，税率10%。通知中还明确规定，超豪华小汽车的范围是每辆零售价超过130万元以上的汽车。

由于通知是11月30日公布，而执行日期为12月1日开始，因此在执行初期有一段缓冲期，留出5个工作日给已经订车但还未交车的纳税人备案，以免收消费税。

通知中规定，对于11月30日(含)之前已签订汽车销售合同，但未交付实物的超豪华小汽车，自12月1日(含)起5个工作日内，纳税人持已签订的汽车销售合同，向其主管税务机关备案。对按规定备案的不征收零售环节消费税，未备案以及未按规定期限备案的，征收零售环节消费税。

业内专家称，在销售环节征收10%的税费使消费者对购车价格的敏感度增加，将明显影响豪华汽车的销量。阿斯顿·马丁、宾利、法拉利、兰博基尼、劳斯莱斯、迈凯伦等几个超豪华汽车品牌在售的全系车型售价均高于130万元。此外，奔驰、宝马、奥迪等豪华品牌的进口车中有部分车型售价高于130万，但大部分进口车型和全部国产车型的售价低于130万元，因此这部分汽车品牌受到的冲击不大。(新京)

新车库存  
回落警戒线下

二手车有望冲击千万辆大关

日前，流通协会发布数据显示，11月经销商库存预警指数为49.9%，比上月微降1.6个百分点，位于警戒线以下。

自今年7月以来，该指数已连续多月低于警戒线。虽10月略有调整，但车市总体向好态势依然延续。

流通协会副秘书长郎学红表示，11月，虽然有部分消费者持币待购，等待年底促销优惠，但购置税即将到期及部分厂家新车型上市的刺激，使得11月的市场需求延续了10月增势。不过，汽车市场进入年底旺季阶段，预计汽车销量将持续增加，但是为完成厂家的年度销量目标，经销商的提车压力也将加大。

二手车方面，10月，全国二手车市场交易量88.51万辆，交易量环比下降0.89%，月度同比增长22.89%。交易额509.55亿元，环比下降10.59%。1—10月，二手车累计交易量为827.70万辆，累计同比增长9.57%。

流通协会二手车专业委员会副主任谢燕鸣表示，从目前形势来看，今年国内二手车市场交易量将有望突破千万辆大关。(据中国经济网)

## 广告联系

林明岳 15109805676