

汽车零部件进口管理新规定 PDF转换可能丢失图片或格式，
建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/32/2021_2022__E6_B1_BD_E8_BD_A6_E9_9B_B6_E9_c28_32875.htm “不管中国与欧美此次关税纠纷如何解决，《构成整车特征的汽车零部件进口管理办法》(下称《办法》)对我们都是有影响的。”5月9日，一汽丰田有关人士婉转地在电话里回答《财经时报》记者。这位人士认为，该公司沿袭了日本丰田的采购模式，很多零部件选择的是与其母公司有着长期合作关系的日本企业。这些企业中，有相当比例的厂家出于成本与市场的考虑，未在国内设厂，导致一汽丰田汽车零部件的进口量显著增长。中国汽车工业咨询委员会滕伯乐在接受《财经时报》记者电话采访时认为：“纠纷归纠纷，不管是中小企业，还是合资企业，《办法》对它们都是一视同仁的。”中小型企业受影响大 据统计，全国整车企业123家，其中产量在5万辆以上的仅有18家，年生产能力不足1万辆的竟有95家之多。一位不愿透露姓名的汽车业老总向《财经时报》记者大倒苦水：“《办法》出台后，对我们这些生产规模不大、实力不够强的企业，打击很沉重。”“受《办法》影响最大的，不外乎是那些完全依靠进口零部件组装汽车的中小型整车企业。”某汽车分析师也持同样的观点。他认为，国家出台这一政策，等于提高了产业的进入门槛，对已经过热的汽车业起到了降温的作用。长安铃木有关人士表示：“不管此次纠纷的结果如何，《办法》对中国增加税收是有好处的。”在他看来，本土化自然会使车价更便宜。据传，对进口件组装“繁荣”了车市的现象，国家两个部门之间曾有过不一致的意见。一个部

门认为组装造车的同时，也帮助国家消化了每年数十亿美元的汽车进口配额，减缓了进口整车的冲击。而另一个部门则不赞成以组装进口零部件的形式造车，理由是冲击了本土的零部件企业。新车频出有因 去年，北京现代从韩国进口的2000辆索纳塔被天津海关扣押，理由是一批进口的车身总成装上4个车轮就成了整车。日前，《财经时报》记者致电追问北京现代关于目前进口零部件的事宜，该企业有关人士显得吞吞吐吐。据分析，北京现代发展神话的背后，依靠的正是进口零部件组装造车。资料表明，2002年国内轿车产量比2001年增加30多万辆，其中一半以上都是组装生产。拼装快、新车下线多，成为中国一些汽车厂家炫耀的资本。随着拼装新车的密集上市，车型的生命周期不断缩短，也加剧了车价的波动，造成整车企业之间非良性竞争。今年仅前5个月，上市的新车(散件组装、改款车)就接近50辆。天津海关统计，2005年1~12月，天津口岸进口汽车零部件7.75亿美元，比上年同期增长38.9%。这些进口零部件主要来自日本、韩国和中国台湾，进口产品主要是车身零件、未列名汽车零件和自动变速箱。本土零部件欲突围 “《办法》出台后，通过税收手段减少了组装造车，促进了整车厂的本土采购。”有关人士对《财经时报》记者坦言。据统计，去年1~2月，广州黄埔口岸汽车零部件进口额达8842万美元，同比增长幅度为72%。大量的散件进口，影响到中国本土零部件企业的发展，部分企业甚至陷入了困境。广州本田汽车有限公司某人士不以为然：“不论纠纷的结果如何，《办法》对我们的不利之处更多。因为产业的良性发展，需要产业链上下游之间的通力合作。”据他介绍，本田汽车零部件制造有限公司在

广东佛山市南海区的工厂已开始动工建设，计划由日本进口变速箱齿轮以及控制系零部件，然后进行组装。而《办法》实施后，大大增加了进口件的成本。资深汽车专家陈光祖对此的看法是：“《办法》的出台，对本土汽车零部件的品质提出了更高的要求。”资料显示，中国定点零部件生产厂家超过5000家，80%以上的销售额在1亿元以下。陈光祖叹息，本土企业的资金技术落后于人，是中国汽车产业发展的瓶颈。据预测，到2010年，中国本土汽车零部件的需求将达18000亿元。对于如此之大的市场，本土零部件企业在面临巨大机遇的同时，同样要面对国际零部件巨头的严酷竞争，如在华外商独资和合资的零部件企业已达近1200家，而且数量仍在很快增长。“中国零部件企业现在进入国外OEM配套还很难。但在整车厂的配套价值链上，即使只是外围的一个位置，我们也应该做。”奇瑞汽车有限公司掌门人尹同耀坚定地表示。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com