

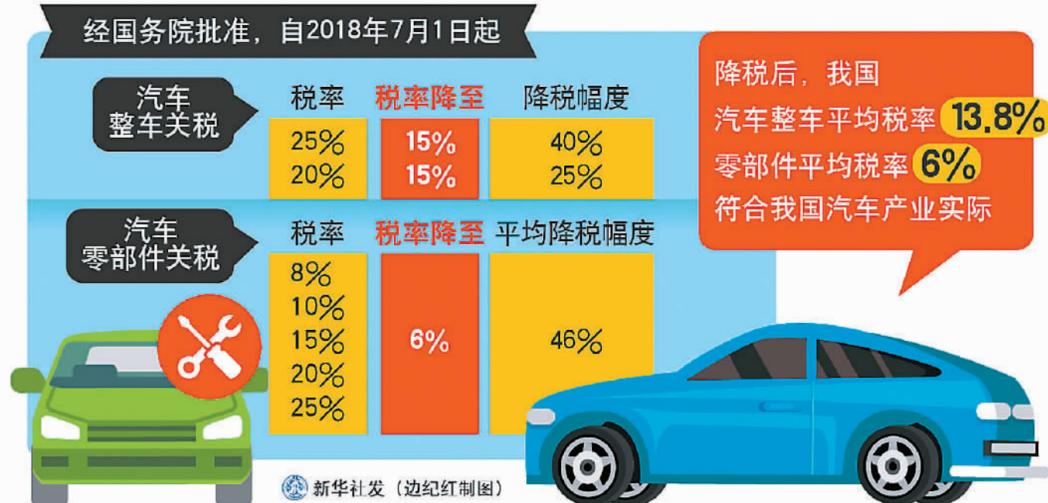
今年7月1日下调关税后，中国汽车关税水平将低于同处于发展中的国家平均水平——

扩大开放，加速中国汽车业转型

本报记者 李婕

“之前听说要降税，但没想到来得这么快。”5月18日，上海的张先生刚把新买的进口奔驰车提到手，没想到，进口车立马迎来了政策调整。5月22日，国务院关税税则委员会发布公告称，将相当幅度降低汽车进口关税。多家外资车企对此表示欢迎，并先后据此调降零售价格，以惠益消费者。

尽管下调关税要到今年7月1日才正式执行，但过去一周，汽车市场因关税新政持续保持着高热度。多方分析指出，调降汽车关税会产生价格和消费方面的利好，但其意义不仅限于此，这是中国根据经济发展实际而采取的深化改革、扩大开放的系列举措之一，在满足人民日益增长的多样化需求同时，也将进一步推动国内汽车产业转型升级，最终带来更长远的消费者利好。



下调关税符合发展实际

——汽车关税水平一直在逐步下调，此次降税后已比同处于发展中的国家平均水平低

国务院关税税则委员会公告显示，自2018年7月1日起，降低汽车整车及零部件进口关税。汽车整车税率为25%的135个税号（包括9座及以下小型客车、大中型客车、车重5吨及以下的轻型货车）和税率为20%的4个税号（包括车重5吨以上的汽油型货车、车重在5吨至20吨之间的柴油型货车）的税率，将降至15%。汽车零部件税率分别为8%、10%、15%、20%、25%的共79个税号的税率，降至6%。

根据《中华人民共和国进出口税则》，我国汽车整车共178个税号。降税前，我国汽车整车最惠国算术平均税率为21.5%，税率介于3%至25%之间。降税后，最惠国算术平均税率为13.8%，税率介于3%至15%之间。

“降税后的水平已比同处于发展中的国家平均水平低。”国务院关税税则委员会办公室有关负责人表示，以9座及以下小型客车横向比较看，我国关税税率为15%，欧盟为9.8%、韩国为8%、印度为60%、巴西为35%。总的来看，我国汽车降税后的关税税率水平符合我国产业实际。

实际上，近年来，我国汽车关税水平一直在逐步下调。2001年1月1日，我国将排量3.0L以上进口车型关税税率降至80%，3.0L以下降至70%；随后每年调整一次；到2006年1月1日，我国再次将进口汽车关税税率从30%下调至28%；半年之后的2006年7月1日，我国进口整车关税税率调整为25%。

如果说这是我国汽车关税演变的历史轴线，那么放大到轴线上的具体年份2018年来看，关税调降也早有安排。在今年4月举行的博鳌亚洲论坛上，中国宣布年内将相当幅度降低汽车进口关税；再往前，今年《政府工作报告》也提出下调汽车进口关税。因此，进口汽车关税的调降在市场上早有预期。

“调整汽车进口关税是顺理成章、自然而然的事情。”中国汽车工业协会副秘书长师建华对本报记者分析。一方面，关税下调是WTO项下所有成员共同的承诺，中国加入世贸组织以来一直在逐步开放汽车市场，这是我们为成员国之间提供互惠互利的举措；另一方面，中国早就有进口汽车关税调降的安排，这是符合我们发展阶段的举措。

近年来，我国汽车产业逐步发展壮大，形成了种类齐全、配套完整的产业体系，中国汽车市场规模占比也达到全球30%。师建华说，国内汽车在经历了多个阶段的发展之后，产品品质、类型、性能上都不差了，也已经具备了进一步与国际接轨和竞争的水平，是时候推动中

国汽车产业在更开放的条件下实现更好的发展。

外企欢迎中国开放

——进口车价格有所下调，消费者最终得多少实惠要看车企定价策略

关税调降的消息出来，张先生就在琢磨一笔账，关税税率从25%到15%，汽车价格到底能降多少？这也是消费者最关心的问题。

按中国现行规定，进口环节需要缴纳三种税收：进口关税、消费税和增值税，这三个税种的计算有先后顺序。其中进口关税以到岸价格为计税价格；消费税的计税价格是到岸价加关税，同时消费税的税率依发动机排量大小分为7档，从1%—40%不等；增值税的计税价格则为到岸价格加上关税和消费税。

进口三税	计算公式
关税	到岸价格 × 关税税率
消费税	(到岸价格 + 关税) ÷ (1 - 消费税率) × 消费税率
增值税	(到岸价格 + 关税 + 消费税) × 增值税税率

国务院关税税则委员会办公室有关负责人举了个例子：某车的进口到岸价24万元人民币，关税税率25%时，关税税额为6万元；关税税率降为15%，关税税额为3.6万元，减少2.4万元。

受降低关税影响，汽车进口环节增值税和消费税也将相应降低。假设进口汽车排量为2.5升以上至3.0升（含3.0升），其对应的消费税率为12%。则对应消费税减少0.33万元，增值税减少0.43万元。综合三个税种，关税调降后进口环节税收从15.54万元降为12.38万元，关税降低带来进口环节减税共计3.16万元。

不过，到岸价格24万，加上进口环节税收39.54万，市场指导价却可能高达90万，这中间的巨大价差还是让人有些看不懂。进口汽车的价格到底由哪些因素决定呢？

据了解，市场指导价其实是汽车厂商根据这些税收、进口环节还需缴纳的通关、商检费用、经销商租用或购买场地、雇佣员工等成本，再加上一定利润后确定的价格。有测算表明，不论进口车到岸价和消费税率是多少，当进口关税税率从25%降为15%时，进口车终端价格降幅约为8%。而消费者到底能够享受到多少降价，最终取决于车企是否调整指导价，一定程度上还要看进口车企在中国的定价策略。

从目前来看，车企第一时间的反应较为乐观，利于消费者。沃尔沃、捷豹路虎、保时捷、宝马、奥迪、丰田等进口品牌都表示，欢迎中国的开放政策，这有助于进一步提升市场活力，并将评估和调整目前的价格体系，以更优化的价格服务消费者。

不少品牌随即公布具体调价政策。这当中，行动最快的是特斯拉。降税政策发布当天，特斯拉全面更新了价格，各车型的降价幅度从4.8万至近10万元不等。这也引起了一波购买热潮，北京一家特斯拉直营体验店销售人员向记者介绍，“意向消费者一下多了起来，政策发布当天晚上12点多还有客户询问，交易量几乎是往常的10倍。”

在其他品牌公布具体的调价政策前，更多消费者还

在持币观望中。北京市北辰亚运村汽车交易市场中心一位工作人员对记者说，“来看车的客户有上涨趋势，但还不是很明显。购买肯定会有增长，但反应没这么快，有的客户在等，有的可能还不知道政策变动。”

汽车业转型升级是关键

——进口车占中国市场约4%，降税短期内对国内汽车产业影响有限

除了消费者能获得多少实惠以外，讨论同样多的，是关税调降会给国内汽车产业带来怎样的影响。

先看数量。中国汽车流通协会发布的数据显示，2017年全年中国汽车累计进口121.6万辆，同比增长16.8%。另据中国汽车工业协会统计，2017年我国汽车产销量分别为2901.5万辆和2887.9万辆。进口车占整个中国市场的约4%的份额。

再看结构。根据多家机构统计，2017年进口车中，约八成价格集中在25万元以上，而国内自主品牌和合资品牌汽车大多在25万元以下。因此，进口汽车与国内生产的汽车呈现更强的差异化竞争关系，消费重叠区间较小。“关税调降对进口车的量和价可能产生影响，但力度不会太大。”师建华说，当前几乎所有的产品系列、常规车型，合资或国内品牌都有生产，国内对进口车的需求占比并不高。同时，进口车大多是偏高档、豪华、个性化的车型，而这部分消费者对价格的敏感度不那么高，关税下调影响有限。

不过，长期来看，进口车价格进一步下探的趋势还是可能给部分国产车带来挤压，随着消费升级以及国产车不断向高端发展，市场竞争将更加激烈，这也将促使国产车往更高质量、更高性能等方向上发展。

“国产品牌的紧迫感肯定会有所加强。在关税不断调降的情况下，我们中国汽车和品牌要提高竞争力，迎接进口车的挑战，主要是专心做好产品。”师建华说。相关企业已经感受到压力。一位江苏扬州的汽车配套厂商负责人对记者说，关税调降背景下，汽车降价势在必行，这将给国内汽车制造业和配套企业带来挑战，抓好成本管理和转型升级的紧迫性更强了。

从前不久国家放宽汽车产业外资股比限制，到此次调降关税，汽车行业迎来了进一步开放的新局面。正如国务院关税税则委员会办公室有关负责人所说，当前，新一代信息通信、新能源、新材料等技术汽车产业加快融合，产业生态深刻变革，竞争格局全面重塑，希望借着开放之机，中国汽车产业能加强竞争、调整结构、加快转型。

图①为5月17日，参观者在北科博会上观看北汽研发的无人驾驶汽车。 陈晓根摄（人民视觉）

图②为5月22日，江苏南通保时捷中心的保时捷进口车。 许丛军摄（人民视觉）

图③为5月25日，厦门市滨湖电动汽车充电站的电动汽车。 新华社记者 张国俊摄

图④为5月23日，在青岛前湾保税港区汽车整车进口口岸，工作人员对进口汽车进行检验。 张进刚摄（人民视觉）



丰富中国人的“购物车”

李婕

直到进口汽车关税调降的消息传来，笔者才发现好几位朋友正在考虑购买进口车。刚刚下手的难免有些遗憾，还未出手的正在“伺机而动”，由此引发的讨论颇多。鉴于此，这次政策调整带来的极大关注便也不难理解，一则扩大进口是今年的经济热词，每一项具体举措总是备受瞩目；二则降税关乎消费者的实在利益，特别是汽车这样的“大件”，价格降一降，一些消费者或许“踌躇脚”就实现消费升级了。

购买进口货，已成为当今中国颇具时代特色的消费现象。改革开放40年，中国人正前所未有地“买卖全球”。如果说进口汽车影响的还只是少数人，那么再想想如今超市里多了多少进口果蔬、酒水和零食；线上线下面店多了多少进口的护肤美容、家电和服饰品牌；看病就医时多了多少进口的药品选择……这得影响多少人的生活呀！十几年前，进口货往往意味着少数人的高端消费；而今天，则是一种更为普遍的升级需求和多样化选择。

适应消费者不断变化的需求，政策也在因时而

动。目前，中国已生效实施的自贸协定有15个，涵盖23个国家和地区8000余种零关税的进口产品；2015年，中国降低部分服装、鞋靴、护肤品等日用消费品进口关税税率，平均降幅超50%；2017年底，中国降低了187种产品进口关税税率；2018年，中国取消28项药品的进口关税，相当幅度降低汽车和零部件进口关税……随着中国扩大进口的进一步实施，我们有理由相信这份清单还将延续。

不过，当我们谈论扩大进口时，仍有两个问题经常跳出来：国产的不行吗？进口的为啥还是贵呀？这两个问题源自扩大进口，探究其答案则要落到那句话

上：以开放促发展。

一是国产行不行。这得通过比较。纵向来比，经过这些年的发展，中国制造的早已不同往日。中国拥有一个完整的工业体系，能够生产制造所有门类的产品，中国人的主要需求可以依靠也主要依靠国产。但是横向来比，中国制造离发达国家还有一定差距，在满足日益高端化、个性化、多样化的需求上尚有不足。扩大进口，既能在当期满足人们不断升级的消费需求；又能在长期引入更强的竞争因子，促进国产转型升级，降低成本，最终有利于消费者利益的最大化。

二是进口贵不贵。这得看发展。就拿汽车来说，

近些年，汽车关税经历了10次下调，税率水平从1985年的120%—150%，到2001年加入世贸组织时的70%—80%，再到今天的15%。与之相伴的，进口汽车的价格也接连下降。这其中，可以估量的是关税下降直接带来的价格变化；而难以估量却不容小觑的，则是随着进口扩大，市场竞争更加激烈，进口商品之间、进口商品与合资商品、国产品牌之间随时存在的竞争，改变了供需相对状况，推动企业提高商品品质，给消费者带来更多的福利。

无论怎么掰开来看，现阶段扩大进口，消费者都是最大的获益者，一定程度上也有利于产业的进一步发展。回头看看那几位想买车的车友，最近都在坐等品牌降价的好消息。同样的价格，“购物车”里的可选产品一个比一个多了起来，这其中既有不断降价的进口货，相信也会有更多优质的国产品牌。

