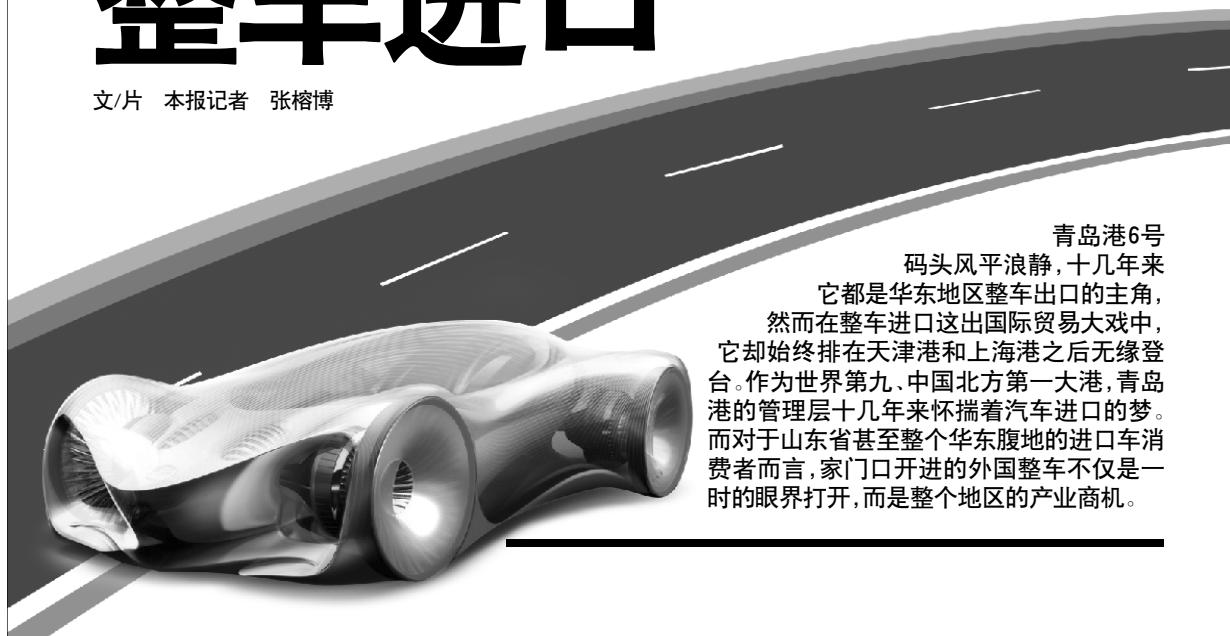


卖十辆国产车赶不上卖一辆进口车挣钱

# 青岛港“下注” 整车进口

文/片 本报记者 张榕博



## 汽车“只出不进”

多年来从国外驶来的进口车滚装船到达青岛，全港200多名港区司机也只能看着这些进口车继续被拉到天津，再被拖车运回青岛。

走进青岛港大门再直行300米，位于胶州湾后海的港口6号码头便整体展现在来访者面前，与其说它是整个港区距离青岛最近的港口，不如说是整个港区的一张名片。

但从1994年至今，6号港的名片上一直缺少一个举足轻重的头衔——整车进口基地，这让青岛港这个世界港口第九、北方港口第一的世界级大港始终在贸易地位上处于上海港和天津港之后，多年来从国外驶来的进口车滚装船到达青岛，全港200多名港区司机也只能看着这些进口车继续被拉到天津，再被拖车运回青岛。

“我们要填海造港，把6号码头再填出一个出海500米、宽400米的滚装船码头，明年年底就建成。”在紧邻6号码头的青岛港奋进楼上，青岛港大港分公司出口部项目经理连海芹向记者指着整个码头说，青岛港正在申请国家整车进口基地，5月份省政府正式申报国务院。如果申报通过，6号码头将是青岛港甚至是山东全省有整车贸易以来第一个汽车进出口贸易口岸。

1994年，国家对进口汽车整车的口岸进行限制，只允许上海、天津等6个口岸进口汽车整车。业内人士分析，由于当年山东荣成等地整车走私猖獗，国家对青岛港整车进口口岸的审批格外严格。另外，在天津港、上海港成为整车进口基地后，夹在中间的青岛港地位十分尴尬，因此这才造成多年来山东没有一个整车进口基地的局面。

就在近期，重庆保税港区成为国家新一轮的整车进口口岸，而这一信息再次刺痛了青岛港人的神经。青岛港集团有关负责人告诉记者，青岛港的远洋干线数量在北方港口中首屈一指，是吸引船公司开辟远洋干线的重要原因，而汽车贸易是国际贸易中占主导地位的领域，青岛港不能实现整车进口不仅让进出口运输失衡，而且也拖了整个山东进口车贸易的后腿。

## 概念车首发将同步

如果青岛可以实现整车进口，那

不但全球最新的汽车可以随时进入山东，而且青岛国际车展也将立刻可以媲美北京车展了。

5天销售3500辆汽车，成交金额35个亿，一辆价值448万的兰博基尼第一天刚刚开上展台就被4名青岛本地买主争抢，价值300万元的一辆玛莎拉蒂已经出售……

在今年5月的初夏，一场全球汽车的嘉年华在青岛举行，现代VERNA、荣威550改装XP、Mg的概念车zero等概念车在青首发，进口大众、奔驰、凯迪拉克以及宾利、兰博基尼、法拉利等几十个国内外汽车品牌吸引了省内35万观众前来参观。而青岛国际车展这个仅有几年历史的汽车展会由于规模和影响的日益扩大已成为中国五大国际车展之一，是长江以北仅次于北京国际车展的国际汽车盛会，也是青岛最重大的节庆活动之一。

山东省的进口汽车市场到底有多大？在车展上，很多进口汽车展商笑着说不出答案，“这里的人不差钱，就差的是好车！你看有能力买的人来看车，普通的消费者也跃跃欲试，连几岁小孩都想在好车上试试。”宾利青岛地区销售人员这样说。而一款售价十几万的进口马自达轿车在几天的展会中，就被定出了20多辆，这让马自达参展方始料未及。在青岛的海滨道路上，奥迪R8、保时捷、宾利、劳斯莱斯等世界级名车时常可见。

“5月份车展的这些概念车、新车都是从上海港和天津港过来的，如果咱青岛港也能进口汽车了，世界各名牌有什么新车，山东市场就能立刻实现同步问世。”青岛国际车站项目经理姜维听到青岛港有望实现整车进口时有些激动。

他说，就因为不能直接入关，而是要从上海、天津转港，去年菲亚特公司带来两款概念车几乎错过了车展。“转港通关需要时间，经销商还要找报关公司疏通关系，结果两辆车仅办各种手续就花了20多天，时间也耽误了四五年”，姜维说，不能在家门口卸车让很多汽车品牌在选择全球首发车和概念车地点时划掉了青岛。如果青岛可以实现整车进口，那不但全球最新的汽车可以随时进入山东，而且青岛国际车展也将立刻可以媲美北京车展了。

同时，业内认识认为，经销商进口汽车的费用也会大幅下降，根据不同车型和价格，下降幅度会在5%—10%左右。

## 不再“替人做嫁衣”

“卖十辆国产车赶不上卖一辆进口车为地方税收的贡献量，但我们还是只拿了小头。”

据中国汽车工业协会最新公布数据，今年上半年全国整车进口高速增长，上半年累计进口金额272.18亿美元，同比增长1.3倍。而山东进口汽车销售市场正以井喷的速度递增，国内进口汽车经销商纷纷在东营、临沂、日照、潍坊等城市设立销售点。

目前我国汽车进口关税从原来的接近50%下降到现在的30%以下，进口车也越来越走进普通家庭。10万—20万元之间的日韩系进口汽车正在被越来越多省内消费者选择。

仅青岛市国税局统计，去年前7个月全市办理进口车购置税数量达2201辆，占全部汽车办理量的5%；而今年这个数字已猛增至3782辆，同比递增89%，占全部办理量的8.6%。因此青岛市此项税收同比递增了131%。

据青岛海关统计，今年前4个月山东口岸进口汽车零件1.1亿美元，比上年同期(下同)增长1.2倍。

“卖十辆小车赶不上卖一辆进口车为地方税收的贡献量，但我们还是只拿了小头。”青岛市国税局车购办工作人员翟德武说，一辆进口车30%的关税流向了外省，而山东各地的税务部门却只能征收10%的汽车购置税，这无异于为它省的财税做嫁衣。而一旦山东有了进口车资格，省内相关税收将是几何倍数的增加。

无论是从国民经济整体发展，还是山东省的发展变化来看，山东及相应回归地都需要一个汽车整车进口口岸。青岛港董事局主席常德传曾在今年两会上表示，山东省和青岛市无论在GDP、进出口贸易、外商投资等方面都居全国前列，而且发展速度也超出全国平均水平，加上中央西部大开发带来的中西部区域经济和外贸快速发展，使得山东及其腹地区域对进口汽车整车的需求越来越大。

而业内人士认为，借道公路运输发达，且距离更近的山东运输进口汽车，这将是山西、河北、江苏、河南、甘肃等内陆腹地的不二选择，这也将带动全省进口汽车相关产业，以及旅游和总部经济的发展。

(上接B01版)

从420mg/l，自我加压到300mg/l，数字的小变化，意味着巨额环保资金的投入和研发资金的投入，又有企业鸣不平了：对造纸业如此严苛，不公平！

一石激起千层浪，关于“公平”的讨论摆上了桌面：造纸厂挣了钱，下游百姓遭了殃，这公平吗？城市污水厂的COD要达到120mg/l才能排放，造纸厂420mg/l还能理直气壮地排放，这公平吗？山东水资源极端缺乏，人均水资源只有全国的1/6，造纸业却用大量的水创造了很少的GDP，这公平吗？

多做事，少说话，踏踏实实的山东造纸企业收获了丰收。今年的上海世博会举世瞩目，上海的一家纸企耗资1亿元，终于挤进了世博会的大门。泉林纸业没有拿一分钱，顺利闯关，敲门砖是本色纸。

本色纸不白，是因为它没有“化妆”，没经过氯漂白。由于化学制剂少，制纸后的污泥被加工成肥料，被东北的农场抢购一空。而且，由于附加值高，泉林纸业的麦草收购半径从50公里扩展到600公里，企业扩张速度加快。

“一流的企业造标准，二流的企业造设计，三流的企业造产品。”今年7月1日，山东省两项地方标准《环境友好型产品质量标准本色化学草浆》、《环境友好型产品生产技术要求本色化学草浆》正式实施，这是在全国第一次颁布本色化学草浆的环保标准。谢锋说，这两项标准就是依托泉林纸业的先进技术制订的。

## 第三棒

**山东造纸业和全国同行的较量，山东赢了**

2010年1月1日起，山东造纸排放标准实施第三阶段，草浆造纸外排废水COD为100mg/l，此前，2009年7月1日，国家调整了标准，COD为200mg/l。

国家标准一朝出台，外省的某些流域不得不把造纸企业全部关闭，就在这时候，山东造纸企业发现，自己多年的励精图治，换来了处变不惊的逍遥。

“国家公布200mg/l的时候，山东好的企业甚至都做到100mg/l以下了。企业永远都跑在标准的前面，这样它才能具有更大的生存空间。”谢锋坦言。

不过，国家标准的改变，山东省却承担了巨大的压力。因为，这个标准是国家环保部委托山东省环保厅制订的。这个标准出台的时候，外省的批评声传来。“你们山东这是把别人往绝路上推！”更有不服气的如此说。

2009年底，全国造纸行业水污染物排放标准经验交流会在山东召开。参观第一个山东造纸企业时，有外省的环保负责人称，维持几天这样的治污水平，我们能做到，就是成本太高。一串企业走下来，这位负责人换了口风了，山东的造纸至少领先我们五年。

临清银河跟邻省的企业打了多年的“水仗”，双方互相指责污染，现在，战争已经偃旗息鼓了。德州汇鑫曾是个人尽皆知的污染大户，如今，废水全部循环利用，已经两年不外排污了。在原来的排污口，企业立了个牌子，上面底

气十足地写了一个标语：“在这里污染排放已经成为历史”。

2009年，山东造纸企业产量和主要经济指标再创历史新高，可以说，全国每五张纸中，就有一张来自山东，连续15年居全国第一位。晨鸣、太阳、华泰、博汇四强，产量占全省45%，占全国总产量7.5%。历史的变化不仅如此，当年那个多吃多占还随地乱扔垃圾的懒汉不见了。从2002年到2008年，全省造纸产量增加了一倍，利税增加了两倍，排放的COD却减少了58%。

## 第四棒

**造纸业和其他行业的较量**

实行高标准，山东的造纸业不仅没有垮，而且稳稳占据了全国造纸老大的地位长达15年。继造纸标准之后，山东省陆续发布实施了纺织染整、淀粉加工等十几个地方行业标准，逐步解决高消耗、高污染行业发展的环境瓶颈。在标准的出台时间上，造纸业抢占了先机。

同样带着“高耗能高污染”的帽子，山东省钢铁行业的地方标准显得有些姗姗来迟。即使这样，钢铁行业标准的出台仍免不了一番“恶战”。去年钢铁标准出台的时候，省环保厅去钢铁企业调研的人员甚至遭到了企业的围攻，地方环保部门也打报告，要求延期实行原来的标准，双方各执一词。

政府不是要和企业争个高下，最终的目的是为了解决问题。造纸业能做到的，别的行业也能做到。先进的标准可以促进技术的发展，技术的发展反过来又会促进标准的提高，形成良性的循环，关键看企业能不能抓住机会。

谢锋举了一个水泥行业的例子，国家规定水泥行业的粉尘排放标准是100mg/l，山东省是50mg/l，山东的底气在于潍坊一家公司的布袋除尘技术。国家认可了这种技术，于是把国家标准提高了，一时间水泥企业纷纷需要布袋。江苏的一家专做布袋的企业，产值从200万直线飙升至10亿，攫取了第一桶金，将企业做大了。

严格的地方标准就像一道道金箍，戴在了“孙悟空”身上，一定程度上加速了高污染、高消耗问题的解决，促进了产业结构的优化调整。通过对2002年—2008年山东制造业30个细类分析，饮料制造业、造纸及纸制品业、化学纤维制造业、橡胶制品制造业、有色金属冶炼及压延加工业等5个门类，在30个细类中的排名下降幅度较大，而通信设备计算机及其他电子设备制造业、仪器仪表及文化办公用机械制造业两个行业，排名上升幅度较大。

造纸、钢铁、水泥……个个戴着“高污染高耗能”的刺眼高帽，是要继续背负“骂名”，在世人不屑的目光和国家政策大棒的缝隙中过日子，还是痛定思痛，壮士断腕，为自己正名？这是行业和行业的较量。从标准实施的时间看，造纸业已经占尽先机，但谁笑到最后，谁笑得最好，造纸业面临的还有更多的挑战。大战胜负还未定，天下还将有更多的奇迹主宰！



青岛港港口