

特斯拉为什么现在来中国建厂？

■ 孙惠 周佳苗

姗姗来迟但还是来了，特斯拉超级工厂正式落户上海临港地区！

7月10日，特斯拉与上海临港管委会和临港集团共同签署纯电动车项目投资协议，就此规划年产 50 万辆纯电动整车的特斯拉超级工厂正式落户上海临港地区。

笔者先带大家解读一下核心看点：

◆“特斯拉公司将在临港地区独资建设集研发、制造、销售等功能于一体的特斯拉超级工厂。同时揭牌的还有，特斯拉(上海)电动汽车研发创新中心。”

实锤了！集研发、制造、销售一条龙国产特斯拉电动车这次真的来了！

◆“特斯拉超级工厂规划年产 50 万辆纯电动整车。”

50 万辆的产量与目前特斯拉在美国的全年产量目标基本持平，或将为上海带来大量就业机会。

◆特斯拉超级工厂是上海有史以来最大的外资制造业项目。”

目前，上海正在多领域吸引外资。《上海市贯彻落实国家进一步扩大开放重大举措加快建立开放型经济新体制行动方案》，出台 100 条举措，制定了聚焦五大方面，多行业放宽外资准入标准，推进更高层次的市场开放。

特斯拉这次真的在中国建厂了，特斯拉国产会给消费者带来哪些影响？特斯拉车价是否会更便宜？对于国产电动车企业是机遇还是挑战？笔者今天就来聊聊特斯拉这个“话题大王”。

特斯拉为什么会来中国建厂？

首先，今年 4 月的博鳌亚洲论坛公布了扩大开放的一系列举措，其中就提到“尽快放宽外资股比限制特别是汽车行业外资限制”。

随后，国家发改委对放开汽车业外资股



比给出时间表——2018 年取消专用车、新能源汽车外资股比限制；2020 年取消商用车外资股比限制；2022 年取消乘用车外资股比限制，同时取消合资企业不超过两家的限制。

其次，中国市场的巨大吸引力也使马斯克很早就盯上了这片蓝海。据媒体统计，2017 年特斯拉总营收为 117.6 亿美元，其中中国市场营收 62.2 亿美元，中国市场营收 20.3 亿美元，是特斯拉的第二大市场。另外中国新能源汽车产销已经连续三年全球第一，市场的潜力之大足以令所有商人心动。

与此同时，特斯拉还面临“平民神车”Model 3 的产能压力，根据北美媒体报道，截止到今年的第二季度，Model 3 已经累计交付了 2.8 万辆新车，还有约 42 万辆的订单未能交付。中国建厂后，年产 50 万辆的超级工厂有望为特斯拉解决产能上的瓶颈问题。

“平民神车”Model 3 是否能更快地提车？

随着特斯拉落户上海，现在呼声最高的

车型就是 Model 3。Model 3 是特斯拉旗下价格最低的车型，它继承了 Roadster、Model S 及 Model X 的设计风格，标准版续航达到 354 公里，另外 Model 3 在电池电机上的专业技术也不得不令人佩服，在单次充电情况下它最多可行驶 606 英里（约合 975 公里），这大约相当于广州到武汉的距离，最重要的是跑 48 万公里下来，特斯拉的电池衰减不到 5%！也就是说，每年 2 万公里，80 年才能报废一辆特斯拉。这样一款“平民神车”在美国的售价也不过 20 多万人民币，很多国内消费者也曾幻想过，如果哪天 Model 3 进入中国市场，买一台也是相当不错的。

马斯克本想让 Model 3 来承担更多走量的任务，但由于产能不足，如果现在购买 Model 3 的话，想提车至少要等到两年以后。

那特斯拉国产后能不能尽早提车呢？在上海建厂后国产 Model 3 实现更高产能似乎显得合情合理，不过不要忽略一点，建工厂并不是一朝一夕的事情，按照目前行业的速度，一座全新的工厂从动工到投入使用至少需要 2-3 年的时间，也就是说从现在到能提车

至少还有 30 个月，所以 Model 3 能更快提车的可能性比较小。

特斯拉国产后，能便宜多少？

在纯电动车的众多品牌中，特斯拉可以说是一枝独秀，并拥有很多铁杆粉丝。但是让很多“特斯拉粉”望而却步的是它的价格，现在特斯拉的中国售价包含了其他诸多费用，它的计算公式是中国售价=美国售价×汇率+运输与装卸费+关税和其他税+ 增值税。

那么在中国建厂后，首先就能省下一大笔运费，大大减少了运输成本。另外上海拥有世界上最健全的汽车供应链体系，而且中国生产线上的装配工人比美国工人的时薪要低很多，那么特斯拉的供应链成本和人力成本还能下降不少，有媒体预计将来 30 万左右就能买到特斯拉，这样的诱惑对于“特斯拉粉”来说难以抗拒。

国产电动车的“寒冬”来了吗？

不仅物美还价廉，铁了心要来“争宠”的特斯拉对国产电动车企而言无疑是个挑战。国内新能源汽车市场虽然不乏蔚来、小鹏等出色的品牌，但跟特斯拉比起来，还有不小的差距。中国汽车工业协会副秘书长叶盛基表示，当前整个汽车行业都在不断开放，以“特斯拉”为代表的外资企业入驻中国，它们的产品技术、服务理念都很有竞争力，这将对新能源汽车行业产业明显的“鲶鱼效应”，国产电动车企面临不进则退的局面。

虽然对中国汽车业是阵痛，但也并非完全是坏事，国内新能源汽车需要借助特斯拉所制造的“鲶鱼效应”来倒逼自身进行转型升级，促进我国新能源汽车市场更健康完善地发展，毕竟“温室养不出雄鹰”，本土企业要自强，就要形成核心竞争力，用实力去争抢市场。

《荣》一书中，埃德蒙·费尔普斯断言，这一转轨“可能要经历一两代人的时间”，“但我没看出有什么必然理由能阻止中国完成这个旅程”。改革开放在令中国实现翻天覆地的巨大发展的同时，亦为中国深度参与全球治理、贡献中国方案提供了契机。美国乔治敦大学教授、2001 年诺贝尔经济学奖得主乔治·阿克洛夫对中国在全球气候治理等领域展现的领导力表示赞赏。

“我认为当今世界所面临的迫在眉睫的三大问题是全球变暖、国际及各国金融监管、世界和平。”乔治·阿克洛夫对记者表示，“在落实气候变化《巴黎协定》方面，中国正在扮演引领者角色，这是很好的事情。”

（来源：中国新闻网）

诺奖学者：改革开启中国增长奇迹 未来关键在创新

中国改革开放已四十载，如何评价其成效？中国的改革和发展未来又将通向何方？记者近日在柏林专访了两位诺贝尔经济学奖得主埃德蒙·费尔普斯和乔治·阿克洛夫。

美国哥伦比亚大学教授、2006 年诺贝尔经济学奖得主埃德蒙·费尔普斯曾多次到访中国，并长期关注中国改革发展与创新。他形容自己熟知中国从 1980 年到 2010 年的“增长奇迹”。

埃德蒙·费尔普斯表示，对于改革开放在过去四十年间给中国带来的变化，给他留下最深刻印象的是，中国通过改革开放解放了各层级的生产力，从而通向繁荣。

“改革释放了经济繁荣的动能。我们首先观察到一间小店、一家公司的兴旺，再到一整

座城市，最后全省、全国的经济都变得繁荣起来。”埃德蒙·费尔普斯说，“中国民众生活水平的改善速度之快、范围之广令人印象深刻。”

“如今在中国涌现了数不胜数的新企业，这些企业又聘请了不计其数的职员。他们只是普通人，不一定有博士学位或是工程学学位，而正是这些被称作‘草根’的人创造了经济上的巨大发展。”埃德蒙·费尔普斯认为，中国正在全力朝着他所著《大繁荣》一书所描绘的“大众创新带来国家繁荣”这一方向迈进。

在该书中，埃德蒙·费尔普斯尤其注意到中国未来发展所依靠的关键因素——创新。他指出，中国要继续保持生产率和工资水平的快速增长，就必须加速自主创新，因为不再能指望西方国家代替自己完成创新任务。此

外，如果中国经济要完成从中等收入向领先水平水平的转轨，也必须找到激发必要的经济活力的手段。

为佐证上述观点，埃德蒙·费尔普斯今年较早前专门撰文指出，越来越多的中国企业已经意识到创新的重要性，阿里巴巴、百度、腾讯等企业已经在数字领域实现突破，机器人和人工智能亦成为中国工业企业的发展重点。与此同时，中国政府亦正在大力支持企业提升自主创新能力。

“未来五年的发展值得关注。”埃德蒙·费尔普斯向记者表示，中国进一步推动自主创新并大力推进改革将有望释放更多的发展动能。

“我确信，中国将开启从贸易商向创新者、从商业经济向现代经济的转轨。”在《大繁

道路交通事故救助基金制度问题探索与思考

■ 侯世卿

随着我国经济社会不断发展，人民的生活水平不断提升，我国已经成为世界第二大汽车保有量国家。机动车在提供人民便利的同时，交通事故数量也在逐年提升。交通事故给个人安全以及财产带来了巨大的伤害和损失，交通事故的频繁发生及其对人类造成的不可恢复的影响，国家对交通事故受害人负有经济扶助的必要责任，已有的救助体系需要不断发展、完善。

一、道路交通事故社会救助基金制度运行现状

实践中，交通事故发生的频率及其所导致的人员伤亡和财产损失对于人类来说是不可估量，切不可掉以轻心甚至忽略。而类似交通事故这种难以完全防范的事件，政府能做的就是减轻事故受害人的损失，道路交通事故社会救助基金能够起到这样的作用，必须对其加以重视。

据统计，我国每年大约有二十万起交通事故会直接涉及到人身伤亡的事宜，而因此产生的死亡人数已经超过十万，而其中更有大部分人是因为肇事司机逃逸或者没有经济能力而无法得到及时有效的救治导致死亡。而我们的应对措施已经覆盖基本所有车辆的第三者责任险的保单却依然无法完全承担交通事故中的死亡风险，所以诞生了这样又一道保护防线——道路交通事故社会救助基金。道路交通事故社会救助基金的诞生也是传统交通事故社会救助制度本身的保障功能弱化的结果。

二、道路交通事故社会救助基金改革必要性

（一）救助基金的适用范围狭小

首先是关于道路交通事故社会救助基金的适用对象的范围的问题，已然不是一个新兴问题。早在《道路交通事故社会救助基金管理试行办法》开始出台的时候，学界便已经展露出各种反对的声音。最初学术界对于关于救助基金的救助范围问题大致有两方面的

意见：一是认为救助基金应参照机动车强制保险设置一个最高救助限额也就是设定一定的责任限额，以免导致救助基金在投入使用的时候救助压力过大，而这样的责任限额设定，在单次救助金额设定了最高限额的情况下，能够同时增加救助基金救助的交通事故受害人的范围和数量。而这也正是像我们国家这种交通事故发生频繁的所需要的。但是这样的研究假设在救助基金制度真正运行的时候已经完全偏离了实际需求，以为救助基金根本用不出去。所以第二种当初就有的反对声音目前占主流，这种反对的声音认为救助基金的救助对象的范围设置过于狭窄，不能切实满足道路交通事故受害人的救助需求，而救助基金的救助条件过于苛刻也直接影响了事故受害，并放宽程序上的条件。

（二）救助基金的适用条件的设定不尽合理

道路交通事故社会救助基金的适用条件，根据《交通事故处理程序规定》对于“机动车肇事后逃逸”的具体情形规定了非常明确的条件，在交通事故发生以后，涉案当事人为了逃避法律追究，驾驶机动车逃离现场或者直接遗弃车辆逃逸的两种情形。由此，肇事司机驾车逃离现场以后，由于无法知晓肇事车辆的具体信息，也就无从得知肇事车辆是否参与交通事故强制责任保险，那么如果事故受害人需要帮助，则直接参与到道路交通事故社会救助基金的救助程序当中去，通过程序审核之后直接由救助基金对受害人的相关费用等进行垫付，以避免发生不必要的悲剧。这样的规定是明显缺乏合理性的，当参加了交强险的机动车保险过期或者保险合同已经终止，那么根据《机动车交通事故责任强制保险条例》的规定，此时的交通事故受害人将被直接排除在道路交通事故社会救助基金的适用范围之外。

（三）救助基金的管理机构仍不明确

道路交通事故社会救助基金的管理机构的设立系为救助基金的运行而考虑，因为独立的机构能够更加灵活、快捷的管理和调节救助基金的运用。迄今为止，中央和地方各省

虽然已经先后出台了有关道路交通事故社会救助基金的各类管理制度，但是在四川甚至从全国各地的救助基金的运行实践来看，针对该基金的统一的上下级管理机构依然未有建立。因为缺乏中央的统一领导，除了各省对于是否设立道路交通事故社会救助基金管理机构的实践不尽相同之外，在某些省份，针对道路交通事故社会救助基金的“占有”组织和“管理”组织也认识不一，这就更加导致救助基金在各地的运行情况的不统一。而这样的状况对于本省人在外省适用救助基金又产生了额外的困难和负担。针对道路交通事故社会救助基金的管理机构的设立，虽然有规定明确了应当设立一定的组织机构，对于机构的具体设置以及运行模式等问题还有待进一步的明确规定。

三、道路交通事故社会救助基金制度改革设想

（一）健全救助基金管理制度，强化基金管理秩序

第一，转换资金来源方式，提高资金使用效率。首先，救助基金作为社会保障制度的一种，更应当凸显的是国家保障与政府职能，因此应当转换资金来源，将财政补助作为主要来源，并纳入地方政府财政预算以加强监管。其次，通过财政拨款和税收收入汇入社会救助基金，基金的来源更加稳定，筹集更加便利，使得基金管理机构能将工作重点放在基金的使用中，提高基金使用率。第二，扩大基金使用范围，实现社会保障价值。救助基金制度作为交强险的补充制度，其救助范围远远小于交强险的赔偿范围，不符合与交强险相一致的原则，因此应当扩大救助范围，通过列举的方式将交强险的理赔范围纳入到救助基金保障范围中。第三，增加社会救助对象范围，解决现实疑难问题。目前救助基金的适用范围十分狭窄，且还有许多突出问题亟待解决，如针对肇事机动车没有赔偿能力、肇事机动车不负主要责任的以及交强险不予赔付的情形等问题，这些都需要通过扩大救助对象范围的途径予以解决。

“重汽王牌夏日粉丝节”开幕啦！

2018 年，盛夏渐入佳境。一年一度“重汽王牌夏日粉丝节”盛大开幕啦！

本届“重汽王牌夏日粉丝节”的主题是“在一起，会更好”，活动时间:2018 年 7 月 1 日——9 月 30 日。活动内容包括“在一起，聊一聊”、“在一起，聚一聚”、“在一起，聚划算”。

本届粉丝节实力回馈广大王牌粉丝，让粉丝们在自己专属节日感受不一样的乐趣与服务，收获满满的欢乐与亲情！同时活动期间购车更可以里获得实实在在的实惠！

在这个炎热的季节，让我们开启“在一起”的节日模式，聊一聊、聚一聚……总之，在一起，我们会更好！

快去重汽王牌当地经销卖场过节吧！

（重汽）

严监管持续 互金行业重塑将提速

国家互联网金融风险分析技术平台日前发布的报告显示，截至 6 月 30 日，上半年“消亡”的网贷平台已达到 721 家。

7 月 16 日，广州互联网金融协会发布《关于进一步做好网贷机构风险防范及稳妥退出工作的通知》，要求按照银监会《网贷机构业务活动信息披露指引》要求，及时、完整地做好机构基本信息、运营信息、项目信息、重大风险信息等相关信息的披露工作，并定期向金融监管部门及协会报送信息。同日，上海市互联网金融行业协会召开网贷机构座谈会，要求要勇于承担维护社会稳定和金融稳定的责任，不跑路、不失联，经营上遇到困难的，主动和监管部门及公安机关进行沟通，妥善有序退出。

业内人士表示，互联网金融风险专项整治工作已取得明显成效，但也要认识到互联网金融风险形势依然错综复杂，存量风险尚未完全消化，增量风险时有发生，单点风险爆发可能性较大。未来一段时间对互金行业的监管仍将从严，互联网金融信用体系建设亟待提速。与此同时，互金行业尤其是网贷行业的形象亟待重塑，从人员培训和投资者风险教育也需更加重视。

中国互联网金融协会秘书长陆书春表示：“专项整治以来，共有 5074 家从业机构退出，不合规范业务规模压降 4265 亿元。从互联网金融协会掌握的统计数据和监测结果发现，大量不具备经营条件的机构退出互联网金融活动，存量机构违法违规业务规模明显压降。”

“虽然专项整治工作已经取得显著成效，但应清醒地意识到，我国互联网金融风险形势依然错综复杂。存量风险尚未完化，增量风险时有发生，单点风险爆发可能性较大。防止乱办金融、乱搞创新的监管体制机制尚未健全，违法违规活动反弹压力不小，监管合力尚待进一步形成。”中国互联网金融协会会长李东荣坦言。

（中国证券报）

运用“超微粉碎——改性”一体化生产工艺摆脱“黑”时代 浙江丰利炭黑粉碎生产线持续热销

日前，上海某贸易公司向浙江丰利叶向红总经理打来报喜电话，称赞炭黑粉碎生产线已在泰国的生产企业安装成功，投入使用，所产炭黑的各个指标均达到要求，泰商十分满意。另外一家外商闻讯后也要下单订购同款设备。原来这家上海贸易公司是专门遴选国内优秀超微粉碎设备销往国外的合作伙伴，是丰利的老主顾，已向丰利多次采购数台粉碎设备销往日本，由于设备运行稳定，日本使用单位反馈良好，口碑甚佳，所以在 2016 年初，专程前来丰利再次下单订购销往泰国。

这款设备为何如此获得外商的青睐？

目前我国 90% 以上的炭黑是用油炉法工艺生产，该工艺因粉尘污染等问题，使炭黑生产行业一直难以摆脱“黑”时代。针对这一状况，国家高新技术企业浙江丰利粉碎设备有限公司自主研发成功新款粉碎设备，用机械研磨的物理方法，对炭黑进行粉碎，由集料器、脉冲和风机等配套装置对粉碎后的物料进行收集，然后用机械冲击的方法对物料进行表面包覆改性，提高其分散性，得到满足使用要求的改性炭黑。整套设备运用“超微粉碎——改性”一体化生产工艺，解决了炭黑生产的粉尘污染地问题，使整个产品在生产过程中清洁生产。整套流程采用自动控制，简化了生产流程，提高了生产效率，从而降低生产成本。目前，该生产线已被国内炭黑主要生产企业采用，热销日本、泰国等东南亚市场。

咨询热线: 0575—83105888
83100888、83185888、83183618
网址: www.zjfgli.cn
地址: (312400) 浙江省嵊州市刻湖街道罗东路 18 号
邮箱: fengli@zjfengli.cn
中文搜索: 浙江丰利