

中方将持续优化入境政策 不断扩大免签国家范围

新华社北京6月3日电 外交部发言人林剑3日表示,免签“名单”不断变长,彰显了中国持续推进高水平对外开放的坚定决心。中方将持续优化入境政策,不断扩大免签国家范围。

当日例行记者会上,有记者问:6月1日起,中国对巴西、阿根廷、智利、秘鲁、乌拉圭等5个拉美国家持

普通护照人员的免签政策开始试行;中方日前宣布“实现对海合会国家免签‘全覆盖’”,在有关国家也引发了热烈反响。中方近年来频频推出免签政策效果怎样?今后是否还会向更多国家免签?

林剑说,6月1日起,中国的单方面免签“朋友圈”首次拓展到拉美和加勒比地区国家,适用单方面免签

政策来华的国家已达43个。免签“名单”不断变长,彰显了中国持续推进高水平对外开放的坚定决心;便利人员往来措施不断优化,反映出中国致力于打造开放型世界经济的扎实行动。

他说,今年一季度,各口岸入境外国人超900万人次,较去年同期增长逾40%;前4个月,中国新设立外

商投资企业18000余家,同比增长12.1%,这些数字都是有力说明。

“今后,我们将持续优化入境政策,不断扩大免签国家范围,让更多外国朋友来中国体验更优质的产品供给、更多元的消费场景和更便利的服务保障,以更大范围的开放、更深层次的合作与各国共享繁荣。”林剑说。

苦练“内功”破“内卷”

——中国汽车行业积极响应倡议谋求健康发展

中国汽车工业协会近日发布《关于维护公平竞争秩序 促进行业健康发展的倡议》,明确反对车企之间无序“价格战”。工业和信息化部也明确表示,“价格战”没有赢家,更没有未来,将加大汽车行业“内卷式”竞争整治力度。

对此,多位汽车企业负责人和业内专家在接受新华社记者采访时表示,赞同中国汽车工业协会发出的倡议,当前中国汽车行业企业必须凝聚发展共识,以实际行动维护公平有序的市场氛围,积极通过苦练“内功”破除“内卷”,以科技创新推动行业健康、可持续发展,进而增强我国新能源汽车产业的全球竞争力。

“内卷对行业的伤害,大家都看在眼里。”奇瑞汽车董事长尹同跃说,“卷价格”带来的最直接结果是压力转移,供应商、经销商都会受到波及,对企业自身、社会大众、行业发展都不负责任。

蔚来汽车董事长李斌表示,刻意开展“价格战”,“赢家通吃”的想法不可取,会让整个行业处于低水平竞争和恶性竞争。增强技术创新、提升服务水平才是促进行业发展、保证公司长久经营、符合消费者利益的正确道路。

长安汽车执行副总裁王孝飞说,将持续加码研发,深耕核心技术,以更安全、更智能、更愉悦的驾乘体验回馈用户,不打“价格战”。“我们要用产品的硬实力和服务的软实力说话,推动行业回归理性竞争、高质量发展的正轨。”

比亚迪集团品牌及公关处总经理李云飞表示,坚决支持中汽协会倡议,严格遵从公平竞争原则,依法依规开展经营活动,助力营造良好健康的市场秩序。

诸多企业的心声,表达出全行业对健康、可持续发展的期盼。

2024年,我国汽车产销量双双突破3100万辆,其中新能源汽车年产量首次突破1000万辆。同时,中国汽车流通协会数据显示,去年汽车产销量虽创新高,行业利润率却仅为4.3%,低于整个下游工业利润率及2023年水平。



工人在江淮汽车新港基地轻卡生产线上忙碌(2023年2月8日摄)。新华社发

同样,今年前4个月,我国汽车产销量继续攀升,首次双超千万辆。同期国内市场降价车型超过60款,诸多车企虽然销量增长更高了,但利润率进一步下滑。

中汽协会的倡议指出,无序“价格战”加剧恶性竞争,将进一步挤压企业利润空间,进而影响产品质量和售后服务保障,不仅阻碍行业自身健康发展,也将危害消费者权益,并带来安全隐患。

“我们完全支持维护公平竞争的倡议,中国新能源汽车有今天,离不开产业链供应链的共同努力。”一家新能源汽车关键零部件企业负责人告诉记者,无序降价甚至亏本,特别是以牺牲质量为代价的竞争方式会损害整个产业发展的竞争力和内生动力。

中国制造能在诸多领域实现从跟跑到领跑,关键在于创新而非低价。

5月31日在深圳开幕的2025粤港澳大湾区车展,汇聚了112家整车品牌、1039款车型及50场新车发布会。首日观众人数达18.3万人次,再创新高。

车展热体现了消费者对美好出行的期待,安全、智慧等用车需求成为更多人的核心考量因素。消费者心中的“价值秤”,往往比“价格标签”更有分量。

在江汽集团董事长项兴初看来,破除“内卷”难题的关键是要坚

持以用户为中心,通过持续的科技与产品创新来满足用户的差异化需求,并真正为消费者创造附加价值。

李云飞告诉记者,比亚迪将继续坚持技术创新、加大研发投入,持续提高技术、产品和服务的综合竞争力,更好地满足消费者需求和维护消费者利益,助力汽车产业高质量发展。

“蔚来汽车坚定在研发和基础设施建设上投入,截至目前,已在全国建成3341座换电站,提供的换电服务超过7500万次,未来将继续升级充换电网络技术。”李斌说。

当前,从全固态电池、分布式电驱动系统、自动驾驶大模型等全链条关键技术,到车规级芯片、车用操作系统、专用工具软件等,不少前沿技术领域内,我国新能源汽车产业仍需持续攻关。

日前举行的第三届未来汽车先行者大会上,中国国际贸易促进委员会汽车行业分会会长王侠表示,当下的汽车产业革命最重要的特征就是技术变革,如果没有持续的技术创新,竞争力就无从谈起。

“搞研发是练内功,而‘价格战’是消耗内功。如果因为‘价格战’而减少了对研发的投入,即使赢了眼前的市场,也会输掉未来。”王侠说。

“在全球汽车产业争夺智能网联和新能源技术制高点的当下,中

国企业更应沉下心来狠抓科技创新价值升级,坚持长期主义,加快推进由汽车大国向汽车强国建设转型。”项兴初说。

业内人士表示,“内卷”式竞争没有未来,业内要努力变“内卷”为“伸展”——通过多品牌战略形成各具特色的品牌定位,拓展出更细分、差异化的市场机会;通过技术赋能、品质提升,提高产品价值,提升盈利能力,不断推动品牌向上。

“中国汽车的发展要依靠技术创新、品牌向上和各方协同。中国市场这么大、世界市场这么大,空间是无限的,一定要向更高、更大的空间去发展。”尹同跃说。

工业和信息化部相关负责人表示,将推动产业结构优化调整,加强产品一致性抽查,配合相关部门开展反不正当竞争执法,采取必要的监管措施,坚决维护公平有序市场环境,切实保障消费者根本利益,推动汽车产业高质量发展。

“破除‘内卷式’竞争,要加强行业企业自律、社会监督与政府监管的协同配合。同时,要引导行业企业以更高站位、更大格局看待电动化、智能化转型背景下的产业变革、发展与竞合,加快培育高质量、可持续发展的核心竞争力。”中国汽车工程学会理事长张进华说。

新华社北京6月3日电