

看澳洲幸运10怎样看走势

EMCm7DuGMf9lBRLV

看澳洲幸运10怎样看走势比亚迪三连辟谣印度建厂，印度咋就成了外企坟墓？

酷玩实验室原创作品

出海，是利好消息，出海印度，是恐怖故事。

国内车市已经卷成这样子了，哪个车企传出出海消息，往往被视为重大利好，哪怕只是八字没一撇的小道消息，车企也乐见股价上涨。然而前阵子 比亚迪被传出要去印度投资百亿建厂 时，这个年销420万台车、从没怕过谁的巨头，是真的在 颤抖 ，肉眼可见的害怕。

比亚迪旗下的“网络举报中心”、“打假办公室”等账号接连发公告，强调“印度建厂”为不实消息，甚至附上截图，直接点名虚假报道来源，生怕大家当真。

堂堂巴拉特，人口世界第一，国土面积世界第七，经济总量世界第五，怎么看都像是一块大肥肉，怎么着，不配和你比亚迪传点绯闻吗？这么急着撇清关系？

这就要说到一个互联网老梗了，“印度赚钱印度花，一分别想带回家”。

01 180亿大案

就在此时此刻，大众集团的印度分公司，正为了 巨额罚单 而焦头烂额。

2024年11月，印度税务部门突然向大众发难，声称其在过去十余年间逃税14亿美元，算上罚款和滞纳金，总共向大众追缴 25亿美元，折合人民币180亿元，还有媒体称，罚金可能高达28亿美元。要知道，大众去年在印度市场的 净利润，才差不多 8000万元，哪怕就往低了算，这一罚也等于大众在印度白干225年。

路透社

不仅如此，现在印度政府已经开始在港口扣押大众的零部件，并且准备冻结部分资金，这会严重影响企业的生产经营，大众印度，危矣。

印度的指控，到是怎么回事呢？简单来说就是一个报税方式的问题。

在印度，整车进口和零部件进口适用不同的税率，整车 得缴纳100%的关税，而进口整套的零件在印度组装，也就是业内俗称的“CKD”，适用30%到35%的关税；而 单独进口零部件，税率只有10%到15%。

按印度税务部门的说法，大众印度使用了一套特殊系统，分批在德国、匈牙利等产地采购各个部分的零件，今天买一批发动机，明天买一批底盘，到印度国内组装，旗下车型的 零件进口率 都高达 97%，实际上就是CKD。但大众印度报税的时候，是按照零件进口来报的，没有像CKD那样，申报“我进口了多少台车的套件”，这样既实现了大部分零件都来自国外，又避开了高税率，总共省了14亿美元。

而大众方面的回应是：“啊？当初不是你让我这么干的吗？”

大众集团声称，自己早在2011年时，就向印度政府详细说明了这种进口模式，询问是否能享受低一档的税率，得到了印度的肯定答复，怎么现在又反悔了？目前大众已经反诉印度政府，结果如何还不好说。

THE ECONOMIC TIMES

虽然说，大众也不是什么信誉特别好的企业，但事情的确有奇怪之处，2025年2月，韩国汽车巨头 起亚，在印度遭到了一模一样的指控，也是“把CKD当成零部件进口来申报关税”，涉嫌逃税1.55亿美元，起亚面临的罚金较少，目前是想息事宁人，只说正在跟印度政府协商。

除了这两个倒霉蛋之外，韩国的 现代，日本的 本田、丰田、铃木，目前都卷入了跟印度政府的税务纠纷，印度对各国车企开出的逃税罚单，总额已经达到了 60亿美元，这甚至还只是未结案的部分。

这些跨国车企，你要说他们搞点排放造假、材料以次充好，胆子是有的，但你要说这帮人如此明目张胆偷税，完全不考虑后果，好像有点太离谱了，总不可能一进印度这块风水宝地就直接狂暴化了吧。

再想想大众的辩解，实际情况很可能是，印度政府一开始为了鼓励车企建厂扩产，默许他们改变申报方式享受优惠税率，等到十几年之后，再以此为把柄，收割车企在印度的利润。

02 中国车企的噩梦

对于印度的水深，中国车企也有深刻认识，或者说，也吃了教训。

2017年，上汽集团 全资设立 MG印度公司，并且开始在印度设厂生产，总投资约6亿美元，投产了五款热门车型之后，销量是蹭蹭上涨，成为了印度电动车市场的大热门。于是上汽顺理成章准备加大投入，增资6亿美元，扩充产能，引进更多的新车型，奇怪的是，上汽递交了几次增资方案，印度政府都 不予理会，也不给出驳回的理由，不仅如此，他们还以“财务违规”为理由对MG印度展开调查。

这毫无理由的打压，跟另外一则报道联系起来看，就对味了。2023年，印度媒体报道，印度地头蛇 JSW集团，有意低价收购MG印度股份，来实现进军汽车行业的雄心，并且 他们打算收购51%的股份，这样就获得了MG印度的实际控制权，架空上汽。

并且当时有消息称，MG印度的估值为80-100亿美元，而JSW集团给出的估值是15亿美元，双方分歧巨大，有点“我是印度，免费送我”那味道。此事一曝光，中国这边的网友自然是怒不可遏，担心上汽被收割。

而上汽的反应是，否定了“强行收购”，但承认正在与印度企业进行谈判。

2024年4月，这项交易尘埃落定，JSW集团收购了MG印度35%的股份，印度金融机构收购8%股份，员工持股5%，经销商持股3%，如当初的报道而言，上汽手中只剩下了49%的股份。并且从JSW集团支付约30亿人民币购买35%股份来算，交易中对MG印度的估值，也接近此前的报道。

好在，中间的谈判还是为上汽争取到了一部分利益，员工和经销商所持有的8%股份，并没有投票权，上汽依然手握MG印度的控制权，而且退一步说，印度人好歹还是给了钱，上汽至少收回了最初的投资，没亏本，

对于上汽来说，算是 脱层皮保平安 了，没到鱼死网破的那步。

另一家中国车企长城，也在印度被狠狠恶心了一遭。长城在2019年前后就开始与通用接洽，试图收购其印度工厂，然后成为长城的南亚生产基地，因为通用的销量早已半死不活，面临关厂危机，印度政府一开始对这个计划是表示欢迎的，但是随着中印关系恶化，印度开始疯狂拖延审批，一拖就是两年。长城

连班子都已经搭好了，就是没法拿到工厂，搞到最后只能搁置，转去投资巴西，前期花费时间和精力全部白搭。

我们今天的主角比亚迪，在印度同样有不愉快经历，从2013年开始，比亚迪就与印度当地企业合作，以半散件组装的方式生产电动车，包括公交和小车，2023年8月，印度对比亚迪发起税务突袭，理由跟处罚大众类似，认为比亚迪申报零件关税的方式不对，少交了6360万元的税款。此事一出，比亚迪对印度的态度几乎降到冰点，大规模投资的计划相继搁置。

在跨国车企眼中，印度不能说是穷凶极恶之地吧，至少也是谁去谁死的级别。

03 无差别收割

车企出海印度凶多吉少，那其它行业的外企呢？印度总不可能来一个宰一个吧？

你要这么想，莫迪老仙可真就笑嘻嘻了。

如果大家记忆力够好的话，应该还记得，小米当年在印度吃了个天大的亏。小米对印度真的算仁至义尽了，从2015年开始，小米陆陆续续在印度兴建7家工厂，绝大部分在印销售的手机产品都是本地生产，提供了数十万个就业岗位，也是当地纳税大户，“Are you OK”的名梗，也是在印度诞生的。

那印度是怎么对小米的呢？2022年4月30日，印度执法部门突然冻结了小米印度公司共计555.127亿卢比的资产，约合人民币48亿元，他们给出的理由是，违反《外汇管理法》，向外国实体转移资金，在那个小米还没造车的时候，这笔钱相当于集团半年的利润。

小米脑瓜子都是嗡嗡的，因为所谓的非常转移资金，是小米印度，向高通和小米中国支付专利许可费，其中80%以上都是付给高通的。你手机用了什么专利技术，自然需要向专利持有者支付许可费，这在业内是非常常见的操作，小米不明白，怎么到印度这就成了非法转移资金了。

印度给出的解释是，小米并未从上述企业采购零部件或者享受实质服务，所以算白送钱，因此认定为非法转移资金……合着你们印度人从来没付过专利费是吧？

这么一大笔钱，小米肯定不能白白送出去对吧，于是就开始漫长的battle，又是打官司，又是找人申诉，在此期间花费了大量的精力不说，小米印度的运营还受到了非常大影响，在印度的形象更是严重受损，从市占率第一，掉到了第三名。

在2023年末，印度有关部门才解冻小米的资金并撤销指控，然后拍拍屁股就走了，相当于白折腾你一遭，没有任何成本。

如果雷总跟李在镕有在饭桌上喝酒聊天的话，应该能在骂印度这件事上有共鸣。2017年时，三星因手机零部件“未正确分类报税”，被印度追缴1.2亿美元的关税，2025年3月，三星又被指控电信设备“未正确分类报税”，面临5.2亿美元的罚单，此外三星的八名高管还需要额外缴纳8100万美元的罚金。

在印度市场销量喜人的vivo，更是双喜临门，在2022年7月，同时遭到了“未正确报税”和“向海外转移资产”的指控，印度执法部门突击搜查了vivo的工厂和办公室，并冻结了vivo及其关联公司在印度的119个银行账户，外加价值3.86亿元资产，直接让vivo陷入瘫痪。最后vivo缴纳了8亿人民币的保证金，印度才解封了账户。

而这些冠冕堂皇的处罚理由背后，是印度政府近几年一直在推行手机和电信产业“本土化”，他们希望外国手机企业，把印度分公司的高层管理者全都换成印度籍，既获得实权，又获得高薪；他们还希望销

售环节本土化，建设印度经销商主导的销售网络，让经销商赚更多利润；当然，生产制造也要本土化，多采用印度电子制造商提供的零件，或者干脆合资建厂。

你要是听印度的，那他赚了，你不听；他就把你往死里整，赚一波罚金，横竖都不亏。

像vivo被整了几次之后，就突然宣布了 联姻计划 ，印度的地头蛇 塔塔集团 ，将收购vivo印度分公司51%的股份，消息都已经上财报了，好在塔塔的其它合作伙伴爱吃醋，怕vivo抢风头，搅黄了这桩交易。

如果你仔细看的话，似乎印度每次对外企动刀，都带有不可明说的目的。

比如说，印度自己的电商不太行，而 亚马逊 和 沃尔玛 在印度就混得风生水起，印度商务部长公开抨击这两家美国企业，指责它们傲慢无礼、藐视法律，凭借规模和效率优势，实行掠夺性定价行为，挤压了实体店的生存空间。非常搞笑的是，这位部长自己都说不清楚，亚马逊和沃尔玛到底藐视了什么印度法律，这两家企业也一脸懵逼。

不过，他们很快就找到解决方法， 亚马逊 承诺未来三年向印度中小供应商投资10亿美元，沃尔玛则宣布通过扩大印度本地的农产品采购，扶持本土产业 ，然后这位部长就不吱声了。 嗨，谁说美国人不懂人情世故？

2004年，韩国最大的钢铁企业 浦项制铁 ，决定在印度投资120亿美元，建设占地4000亩的巨型钢厂，计划年产量达到1200万吨，他们与奥迪沙邦达成了协议，当地政府提供3566亩土地，浦项制铁负责厂房和设备。

当时韩国人还觉得，剩下400亩地要不了多少钱，买就完事了，其结果是，剩下的地上全住着 钉子户 ，一个个狮子大开口，以十倍于市价的价格找韩国人要钱，浦项制铁找当地政府帮忙砍价，人家就直接摆烂，说管不了，搞到最后，浦项制铁只能直接缩减工厂规模，放弃那400亩。

这还不算完，浦项制铁跟奥迪沙邦谈投资，似乎是忘了给印度中央政府输送点什么利益， 环保部门 直接跳出来卡审批，说浦项制铁获得的那3566亩土地不是普通土地，是林地，跟生态息息相关。然后他们还鼓动了一大群人，天天去工地门口拉横幅闹事，让浦项制铁滚出去。

一个2004年的项目，搞到2015年，都还没建厂，更别说炼钢了。

当然，你要是反过来，只打点印度中央政府，忘了给地方政府利益输送，结果也一样。像日本在印度高铁项目，就遭遇了同样的征地问题，2017年开始的项目，到2021年9月，马哈拉施特拉邦还只征了30%的土地，就突出一个消极应对。

不仅如此，印度还强行要求日方修改线路设计，把封闭的地面线改成高架桥，他们觉得这样可以方便居民横穿马路，以及避免高铁与牛羊碰撞。最搞笑的是，印度政府要求， 修改线路设计新增的建造费用，必须由日方全部承担。

现在的最新进度的是，地总算征完了，在508公里的路线中，已经完成了183公里的高架桥和313公里的桥墩工程，预计2033年开始运营，相比最初的计划已经晚了10年……本来日本政府核算的总工程费用是1.68万亿日元，但因为不断延期，导致这个项目的费用已经膨胀到 3万亿日元 左右，基本上等于倒贴钱，安倍就算心胸开阔，也要被气活过来。

04 重新定义法律

在印度的众多暴打外企的战绩中，最最最离谱的案件，必须是 沃达丰逃税案。

欧洲电信巨头沃达丰和印度的税务纠纷，源于它在2007年以110亿美元的价格，从李嘉诚的和记黄埔手中收购了其在开曼注册的子公司，这家子公司，掌握了印度电信运营商HEL公司67%的股份。由于两个交易主体，分别注册于荷兰和开曼，所以并未向印度缴纳资本利得税。

印度税务部门勃然大怒，以“交易涉及印度资产为理由”，向沃达丰征收高达 22亿美元 的资本利得税，和记黄埔也一并被追缴几亿美元。

然后沃达丰就开始跟印度政府打官司，一路打到最高法院，法官都被自己人给气笑了，因为1961年颁布的《印度所得税法》，并不支持以这种形式对境外主体征税，也就是说，税务部门的暴怒是毫无法律依据的，于是印度法官驳回了税务部门主张，并给出最终定论，非印度居民公司转让非印度居民公司的交易，不会产生印度利得税纳税义务。

你以为事情就到此为止了吗？判决下单4个月之后，印度政府竟然鼓动国会修订了《所得税法》，重新规定了境外公司交易的纳税义务，只要其所持有的资产或资本直接或间接来源于印度，且其资产或资本属于股息红利性质，那么该项资产或资本应被视作来源于印度的收入，应向印度缴税。

关键在于，印度不仅修了法，还彻底颠覆了作为全球共识的“法不溯既往”原则，他们声称，这只是对法律部分条款进行澄清，不能算修订，所以生效日期应该从《所得税法》颁布的1961年算起，因此，可以追溯过去五十年多里的一切境外交易行为……第一个遭中的，就是沃达丰，这家伙本以为事情都完了，没想到再次被开出了税款+罚金总计33亿美元的罚单。

这个神操作也吓傻了所有的外企，毕竟这种境外交易是广泛存在的，倒查50年，基本上人人都要给印度政府补缴税金。

而且退一步说，这事已经证明了，印度不跟你打牌，而是直接掀桌子，可以立法、行政、司法三位一体无死角收割外资，为了达成目的不择手段，这谁受得了？

05 外资杀手是如何炼成的

放眼全世界叫得上名的国家，对外企不友好到这个地步的，除了印度好像还真没别人，那么这种坏习惯是怎么养成的呢？

一个很重要的原因就是印度有着被 殖民 的惨痛历史，英国人来到这里之后，不仅以极低的价格利用印度的原材料和劳动力，还将英国制造的商品，倾销到了印度，导致大量的小商贩和手工业者破产，底层民众生活困苦。

其实我们中国也有类似的历史，但区别在于，更早之前，中国曾经长时间占据了国际贸易的主导者地位，并且在科技上领先，所以我们的主要反思点是“闭关锁国”，认为要加强和世界的联系，时刻跟进最新的科技进展，才能避免历史重演。而印度人主要反思的是，当初轻易把洋人放进来，引发了灾难，所以今后得更加小心，时刻提防经济侵略，特别是当印度和周边国家有矛盾的时候，这种排挤念头会变得非常强。

这种民意基础，让印度上层可以肆无忌惮地给外企设置杀猪盘，只要随便编个理由，就能获得国内的舆论支持，而他们也可以通过打压外企，来实现自己的目的。

莫迪以及他背后的印度人民党，代表着 印度本土财阀 的利益，他们向印人党提供了大量的竞选资金，并且通过自己的人脉辅助其执政，而莫迪也投桃报李，在任期内将大量的垄断行业和基建项目交给财阀，现如今，印度五大财阀，控制着印度25%的港口、45%的水泥生产、1/3的钢铁产业、近60%的电信用户和45%以上的煤炭进口。

对于那些外企占据优势的行业，印度政府为了保护财阀的利益，也会想方设法刁难外企，逼迫他们吐出市场份额，或者让财阀加入生意，从中分一杯羹。想要收购vivo股份的塔塔集团，跟上汽MG合资的JSW集团，正是印度五大财阀的第二和第五位。

如果是开罚单，那还能捞一大笔钱用于平账。自上个世纪90年代以来，印度一直被高财政赤字困扰，赤字率长期维持在GDP的4%到6%，2020到2021财年，赤字率更是飙升13.1%，财政亏空的压力，自然分摊到了政府实权部门头上，只能从企业那搞钱，特别是那些像小肥羊一样的外企。

而打压的理由非常好找，印度本来就个典型的散装国家，28个邦和8个中央直辖区，历史上分属于不同的土邦国，是被英国殖民者强行捏在一块的，时至今日，地方依然保留了极高的自主权，有大量与中央不同的法规和标准，可以随便看人下菜碟。

而印度的法律从总体上来说，又属于“严苛式立法、普遍在违法、选择性执法”，很多规定都是不切实际或者模糊的，如果完全规避风险，企业往往无利可图，而外企一旦走进灰色地带，又会给印度政府的收割留下口实。就拿汽车来说，印度人购买力本来就差，一般都选廉价小车，车企在印度市场的平均净利润率才6.1%，如果大众、起亚把进口部件都严格按照CKD报税，那么成本要增加20%，等于亏本卖车。

也许印度人觉得，自己打造了一个绝佳的猎杀模式，先利用印度庞大的市场和人口池，把外企骗进来，然后再花样收割，把外企的钱和厂子搞到手，利益最大化。

但外企也不是傻子，知道及时止损，从2014年至2021年，2800家在印注册的外国公司关闭，约占印度跨国公司总量的1/6，2024年10月至2025年3月，3400家外企终止在印的投资项目。

所谓经济全球化，所谓跨国贸易，核心在于利益交换，可以是市场换技术，可以是利润换投资。

但不能是把刀架在别人脖子上，然后夺走一切。

酷玩实验室整理编辑

首发于微信公众号：酷玩实验室（ID：coollabs）

澳洲10定位计划

飞艇5码2期全天计划

澳洲幸运五开奖号码查询168

快3大小单双平台赚钱

澳彩大数据分析软件

澳洲幸运10群实力群

彩票导师带计划群聊q

加导师微信一天赚500

澳洲幸运10假不假

澳洲幸运10公式吃一年

快三数据分析器软件

澳洲幸运10官网历史开奖

幸运澳洲8开奖结果记录

澳洲10开奖号码

幸运飞行艇官方开奖官网

168澳洲幸运10官网查询结果幸运

pk10七码期期必中方法

9码雪球一个月60万表图片

澳洲幸运10赢钱计划