

豪华车品牌降价回应反垄断调查,破除垄断需完善法律法规

## 新一轮反垄断对准汽车行业

■本报记者 孙喜保

山雨欲来风满楼,汽车行业新一轮反垄断或将从豪华汽车厂商刮起。7月份以来,奔驰、捷豹路虎、奥迪等高端豪华车品牌接连宣布整车、配件或保养价格下调,这些车企公开表示,降价是为了回应国家反垄断部门针对汽车行业进行的调查。由此可见,此轮针对汽车行业进行的反垄断调查已经威力初现。

## 反垄断将至

今年6月,我国汽车行业反垄断再次被摆上台面。中国汽车流通协会负责人称,商务部正对中国汽车行业潜在的垄断行为进行审查,将审查包括汽车行业在内多个领域的潜在垄断行为。

进入7月,又有消息传出,多家知名车企的亚太区负责人到发改委价格监督检查与反垄断局接受反垄断调查。

7月25日,捷豹路虎中国宣布将于8月1日起降低3款车型售价,平均下调20万元;7月26日,一汽大众奥迪宣布将于8月1日起主动下调国产车型的原装备件价格。此前,梅赛德斯-奔驰也已在全国下调汽车保养费用,降价幅度在20%以上。

记者调查发现,此次多家车企主动降价后,豪华车价格仍远高于国外市场。国内市场上涨,路虎揽胜一款降价后的低配车厂家指导价为260万元左右,但在英国市场,此车型价格仅为8.1万英镑,折合人民币不到90万元。

但不难看出,整个豪华车的价格体系开始松动确是不争的事实。从市场上的豪华车价格来看,奔驰、宝马、奥迪乃至保时捷等大部分进口豪华车型都在大力促销,其中奥迪A8L等车型的降价幅度普遍达到40万元左右,有的降价超过60万元。

有业内人士认为,豪华车企主动降价行为很可能将带来行业的“多米诺”效应,导致

诸多企业跟随调低产品售价。

一汽大众奥迪销售事业部执行副总经理葛树文此前接受媒体采访时表示:“今年年初,发改委价格监督检查与反垄断局对汽车行业整车及售后服务存在的问题,给予了很高关注。”他同时表示,奥迪会“积极配合相关调查”。

也有国家发改委价格监督检查与反垄断局反垄断调查二处官员称:“我们欢迎像奥迪这样的国际汽车品牌能够主动进行整改的做法,也希望其他企业都能够对自身经营行为进行合规性审查,积极采取措施,共同推动中国汽车售后服务行业健康有序地发展,维护消费者的利益。”

新一轮的汽车反垄断也许真的要来了,已经闻到风声的车企开始了行动。据悉,配件

价格下调后,国产奥迪的“零整比”下调许多。以奥迪A6L为例,该车型的“零整比”将从411%降至291%。而在国际汽车行业里,汽车的“零整比”多在300%左右。

## 壁垒恐难破

我国汽车行业的垄断已经存在多年,但由于汽车行业在整个经济结构中的地位非常重要,反垄断迟迟打不开局面。

中国汽车流通协会的专家指出,汽车行业涉嫌垄断的领域非常多,其中纵向垄断包括限定经销商的最低售价、限制经销商跨区域销售、强制向4S店搭售滞销车、向4S店供应新车时搭售原厂配件、要求4S店只能采购高

价原厂零配件等,这些行为都有可能被认定为构成《反垄断法》所规定的垄断行为。

汽车行业横向垄断方面,主要体现在不同4S店之间通过串联,抬高售后价格的行为。4S店之间横向限定工时费是《反垄断法》禁止的行为,该行为符合豁免条件的可能性微乎其微。

在以合资车企主导的中国汽车业中,另

外,尽管国家对电动车的支持力度很大,但近年来电动车的发展却并不顺利。阻碍电动车推广的原因是多方面的,比如电池成本居高不下,导致电动车价格偏高;另外目前充电的配套设施也不完善,充电不方便,而电动车的续航里程又没有太大的突破,此外安全性也倍遭质疑。

相比电动车,混动汽车大部分采用镍氢电池,虽然在比能量、比功率等指标上逊色于部分纯电动车的锂离子电池,但镍氢电池价格优势明显,更重要的是在技术上更加成熟,安全性和稳定性方面也更具优势。与传统车型相比,节油效果明显。混动动力车型最高可

实现节油40%的效果,即使是目前市场上

销售的一些轻度混动车型,也能在综合工况下节省燃油20%。这样的节油效果给车主带来了实实在在的好处。在这样的情况下,没有电池技术之忧,又能达到节油目的的混动动力车,更容易受到消费者青睐,成为市场的“不二之选”。

最近一项网络调查显示,参与调查的人士中有58%愿意选择混动动力车,

混动动力也将在未来汽车销售格局中取得一定优势地位。

(文岩)

之前工信部发布的《乘用车企业平均燃料消耗核算办法》,要求2015年平均油耗要实现6.9升/百公里,2020年达到5升/百公里。而现有在售的手动挡车型里,没有一辆能够达到第四阶段油耗法规目标。普通的自动挡变速箱车型,也都是只能满足第三阶段油耗法规。这也意味着,现有车型在未来5年都要通过深度的技术升级,才能满足第四阶段的油耗法规。但车企面临的现实是,技术深度研发的巨额投入充满风险,且在传统的燃油系统之下,油效进一步提升的空间有限。要想在2020年实现5升/百公里的平均油耗,混动动力无疑是最佳的选择。混动动力的适用范围广、应用前景广,有很大的调整空间供企业选择。此种情况下混动动力车会成为更多车企的战略选择,混动动力车也将迎来扩大的政策机遇。

上海通用

因座椅隐患

召回凯迪拉克和雪佛兰汽车

据新华社电 (记者徐博)国家质检总局

日前发布消息称,上海通用汽车有限公司将

自8月31日起,召回部分进口凯迪拉克

SRX和2011年款雪佛兰迈锐宝汽车,在中

国国内市场涉及19836辆。

本次召回范围内车辆生产日期为2010

年7月1日至2011年8月1日。由于供

应商生产工艺问题,部分配备前排电动调节座

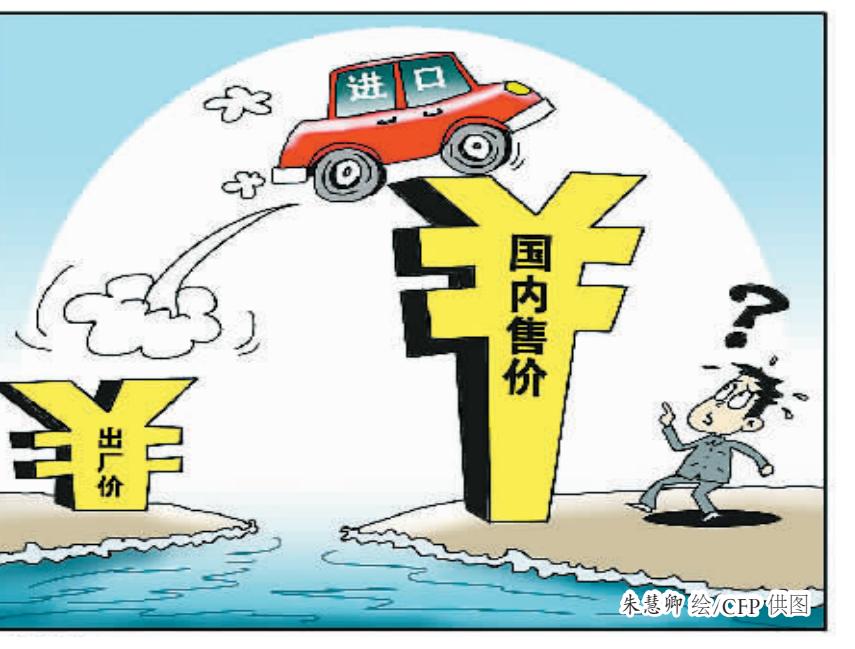
椅的凯迪拉克SRX和雪佛兰迈锐宝汽车,

在中

国国内市场涉及19836辆。

长时间以来,车市就有着“得中级车者得天下”的说法,无论是对厂家的销量贡献度、销售增长率还是市场占有率,中级车都是最高的,也一直是各大车企“兵家必争之地”,车企在这个市场投入的力度以及消费者对该级别车型的关注度都是最高的。

现在的消费者越来越理性,企业已经很难靠一两个款“明星车型”吃遍天下。只有寻找到一个比较稳定的市场区域,夯实基础,企业才能有持久的竞争力。经济型轿车和小排量轿车虽然销量较多,但利润微薄;中高档车和高级轿车虽然利润丰厚,但一旦销量达不到盈亏平衡点,损失将会很大。唯有不高不低



一个被普遍诟病的就是零部件的垄断。今年4月,中国保险行业协会和中国汽车维修协会首次披露了18种常见车型的“零整比”系数,最高的车型达1273%,远高于300%左右的合理水平。也就是说如果更换该车型所有配件,费用超过购买12款新车,结果显示,不同汽车品牌、车型之间的维修价格差异较大,进口车、合资车零配件利润巨大。

2008年我国出台了《反垄断法》。2013年,发改委价格监督检查与反垄断局局长许昆林曾公开表示,会把目标放在与老百姓密切相关的石油、电信、汽车和银行等行业领域。当时,媒体也集中报道了“进口车高价”问题。根据《反垄断法》规定,涉及垄断的相关企业最高可被处以上年度销售金额的1%以上10%以下的罚款。

不过,有业内人士认为,奥迪、捷豹这种试探性降价,仅仅为了应付反垄断调查压力。未必能够真正带来实质性的降价。“汽车行业反垄断调查,对于消费者无疑是好事。不过,由于牵涉到整个跨国车企集团的巨大利益,反垄断能否形成威慑,能否全面清除垄断现象,则仍待继续观察。”一位汽车行业人士说。

## 瓶颈待破解

在业内人士看来,由于中国汽车市场在销售环节过于依赖4S店这种带有先天垄断色彩的授权服务模式,在汽车保有量形成上亿辆的巨大规模后,其严重的垄断缺陷开始愈发清晰地暴露出来。在这种背景下,中国汽车市场必须由过于偏重产销向重售后和消费者权益平衡转移。而这就需要法律法规

的保障。

目前我国汽车行业垄断问题的根源,都指向实施多年的《汽车品牌销售管理办法》。该办法第二十五条规定:“汽车品牌经销商应当在汽车供应商授权范围内从事汽车品牌销售、售后服务、配件供应等活动。”

2001年我国加入WTO以后,跨国汽车公司产品以合资和进口方式大量涌入中国。为规范汽车市场,中国政府于2005年出台了《汽车产业政策》和《汽车品牌销售实施管理办法》,使汽车4S店成为汽车流通领域单一模式。恰恰是这种模式,导致从汽车销售到零配件分配的主导权都在厂家。虽然2008年中国出台了《反垄断法》,但相关调查取证步履维艰。

中国汽车技术研究中心专家黄永和表示,《汽车品牌销售实施管理办法》与反垄断法之间存在明显矛盾。其第18条规定:对销售未经品牌销售授权或不具备经营条件的企业,不得提供汽车资源;第25条规定,汽车品牌经销商应当在汽车品牌供应商授权范围内从事汽车品牌销售、售后服务、配件供应。这些都与现行的反垄断法相背离。

不过一个好的迹象是,更多的部委也开始联合拆掉汽车行业的垄断壁垒。

交通运输部网站曾在6月底公布了《关于促进快递业转型升级 提升服务质量的指导意见(征求意见稿)》,其中第十条破除维修配件渠道垄断指出:鼓励汽车维修配件自由流通。鼓励原厂配件生产企业向售后市场提供原厂配件和具有自有品牌、商标或标示的独立售后配件;鼓励授权维修企业向非授权维修企业转售、提供原厂配件;要贯彻落实国家法律法规,保障所有的维修企业享有使用同质配件维修汽车的权利。

在越来越完善的法律、法规出台后,打破中国汽车行业的垄断壁垒现出曙光。

东风风行菱智  
后桥异响似飞机起飞

本报讯 行驶速度80公里/小时,噪音接近80分贝,这种类似于飞机起飞时的噪音正在困扰越来越多的东风风行菱智车主。据中国汽车质量网报道,东风风行菱智因后桥异响严重近来遭到车主投诉,部分车主反映因后桥异响已多次更换轴承,但问题均无法彻底解决。

中国汽车质量网接到的相关投诉数据显示,问题车辆主要集中在2010款及2011款Q3、Q4系列2.0L车型中。

据了解,菱智后桥异响问题直接影响到乘坐的舒适度及静音性。来自广东的邓先生在投诉中表示,新车仅仅行驶了22900公里,底盘就出现异响,时速超过60公里/小时最为明显。邓先生在4S店自费更换了传动轴十字节,但故障仍然没有得到解决,使用一段时间后异响反而越来越大,当速度达到80公里/小时,噪音如同飞机起飞一般,严重影响到正常的使用。

据悉,30~40分贝是较为理想的安静环境,而大于70分贝则会干扰谈话,影响工作效率。车主邓先生在投诉时表示,“行驶速度80公里/小时,噪音接近80分贝。”

对于后桥异响问题,据多年从事汽修行业的专业人士介绍,菱智后桥差速器主减速器轴承磨损松旷或为罪魁祸首。

(秦红)

## 雷诺纬度

## 节气门清洗频繁遭投诉

本报讯 据中国汽车质量网报道,近日,雷诺旗下的一款车型纬度由于节气门常需清洗屡遭车主投诉。车主称,由于节气门特别容易脏,需要不断清洗,不仅浪费钱,也很容易在清洗过程中对车辆造成损坏。

中国汽车质量网接到的相关投诉显示,问题车辆均出现在纬度2.0L车型中,虽然故障表现不尽相同,有怠速不稳、熄火、抖动、不好启动等车,但几乎所有车主均被4S店告知故障与节气门过脏有关,需要进行清洗。

来自浙江的范先生在投诉中表示,2014年1月,其购买的2013款雷诺纬度,行驶到8000公里左右时逐渐出现冷启动怠速不稳、窜车等现象,4S店对此给出的解释为因节气门过脏引起。

据了解,其它品牌车型同样需要定期清洗节气门,一般情况下每隔10000~15000KM进行清洗。而雷诺纬度车主表示,纬度基本上每次保养都要进行节气门的清洗,其清洗频率是其它品牌车型的2~3倍。

据悉,车主不仅需要承担每次200多元的清洗费,也需要冒清洗过程中对车辆造成损坏的风险。正常情况下,节气门需要拆下来进行清洗,而在拆装过程中如操作不当,很有可能会损伤到发动机上盖板、进气道节流阀端及弹簧卡、节流阀束插头等相关部门。同时,在清洗节气门节流阀体时如用力不当,会损伤到翻板的回位弹簧、电机或电子元件。

(秦红)

## 宝马

## 因气囊缺陷召回15474辆汽车

据新华社电 (记者徐博)国家质检总局日前发布消息称,宝马(中国)汽车贸易有限公司、华晨宝马汽车有限公司决定自8月25日起,召回部分进口及国产宝马3系汽车,共计15474辆。

召回车辆包括宝马(中国)进口的1999年6月至2006年8月生产的宝马3系汽车,共计1877辆;华晨宝马2003年4月至2005年6月生产的宝马3系汽车,共计13597辆。

由于供应商制造原因,本次召回范围内部分车辆在潮湿地区使用一段时间后,前排乘客侧正面安全气囊气体发生器可能会发生故障,气囊无法正常打开,气体发生器金属外壳被撕裂,有伤及前排乘客或其他车内人员的风险,存在安全隐患。

宝马(中国)、华晨宝马将为召回范围内的车辆免费更换前排乘客侧正面安全气囊模块,以消除安全隐患。

## 阿斯顿马丁拉共达

## 因变速箱隐患召回部分进口汽车

据新华社电 (记者徐博)国家质检总局日前发布消息称,阿斯顿马丁拉共达(中国)汽车销售有限公司将自7月30日起,召回部分2014年款进口DB9和锐捷S汽车。

召回车辆生产日期为2013年6月至2014年7月。据该公司统计,在中国大陆地区涉及307辆;另有9辆2012年款锐捷coupe和1辆2014年款锐捷S因售后服务时使用了缺陷零部件也须召回,总共317辆。

本次召回范围内的车辆,变速箱换挡控制开关上的印制集成电路板(PCB)的边缘设计有若干传导轨道,这些轨道有可能形成歇性的成为地线,通过开关外围的镀铬壳体传导至周围其他部件。

在受影响的情况下,当车辆行驶中驾驶者没有做挡位操作时,变速箱有可能默认进入空挡,车辆进入怠速状态失去驱动力,驾驶者无法保持原有速度或加速,存在安全隐患。

阿斯顿马丁拉共达(中国)汽车销售有限公司将为召回范围内的车辆免费更换重新设计生产的变速箱换挡控制开关,以消除隐患。该公司将从7月30日开始通知相关客户,以安排相关的免费零部件更换,未销售的库存车辆未经缺陷消除不得销售使用。

## 对车市排行榜的另类思考

■文岩

如今的国内汽车圈,对于车市销量排行榜越来越偏爱,此外,各种行业内外、机构或媒体举办的汽车品牌评选活动,也经常成为人们热议的话题。

为何车市排行榜成为热门话题?其实并不难理解,销量排名不仅给车企宣传、媒体报道提供了绝佳素材,而且结果揭晓前又带有不确定性,给了人们分析预测的空间。另外,车市排行榜,如今也成了百姓买车时参考的风向标——“谁家车卖的好就买谁”,从这个角度看,车市销量排行榜无疑将有更多看点。

然而,笔者以为,对越炒越热的车市排行榜大可不必当回事,毋须太认真。理由是悬念不足,数据与市场实际脱节,使车市排行榜不能承载太多的实际意义。

首先,与国外不同,国内车企的销量排名通常悬念很小。以中汽协公布的近5年国内乘用车企业年销量排名来看,进入前五名的企业基本没有太大变化。而且,由于销量差距相对明显,除了个别销量差距较

小的企业外,通常前11个月的销量就可以确定全年座次。在这种情况下,国内车市销量排行榜少了些戏剧性的变化,特别是缺少了跨国汽车巨头在最后一刻分出胜负时的紧张与刺激。

其次,数据与市场实际脱节,令“销量排行榜”参考性低。“销量排行榜”参考性低,是由我国汽车数据发布较少权威结构而致。

由于国内的销量数据通常以中汽协与乘用车会统计为准,虽然带有明显的“官方性质”,但其数据采集的方式均是企业主动上报,统计的是汽车销量的批发数字,而非终端销售数据。这就难免体现车企的主导性,在车市顺风顺水的时候,车企会在提前完成销售任务的情况下,刻意压低年末销量,以将其反映到下一年统计数据中去。而在车市逆风逆水的时候,车企会给予新一年销售数据里注水,将去年隐瞒的数字做成新一年的业绩。由于销售数字失去一定真实性,并不能完全反映车企生存状态的真实写照;这就弱化了销量排名榜在反映市场表现、分析市场销售情况中所能发挥的作用。

多年来,中国车市有一种不成文的“规则”,凡是3月、6月、9月、12月的汽车产销表现,数据都是令人欣喜的,中国车市形成了“水多加面,面多加水”的态势。在连续几年获得世界第一的产销大国称号下,数据背后竟然缺乏权威的支持,折射中国汽车数据之乱。因此,车市销量排行榜本身很难承载太多信息。

综上所述,单凭表面统计数据已不能真正反映车企的实际状态;正确的做法应是,结合车企多方因素一起考量,即企业产品和销量结构、热销车型所处价格区间、竞争对手细分市场销量表现、车企产能饱和程度和近期规划、网点布局情况等。只有这样才能发现数字背后的真相:如有的车企看似销量很高,但产品结构单一;有的车企销量不低,但却缺乏拳头车型;有的车企排名不高,但涨幅明显;从细分市场排名中的变化,可能发现消费的新蓝海……如果从更多维度审视,也就能够得到更多“隐藏”信息,这也可能是车市销量排行榜背后更大的意义所在。

## 搏杀中级车市场

的中级车才是