

中国进口车 全球最贵靠的是什么?



相关链接

核心提示

进口奔驰350汽车国内市场价139.8万元,国外零售价约56.5万元;路虎在国内售价118.8万元,海外仅为31.34万元……中国汽车流通协会常务副会长兼秘书长沈建军说,国内进口车市场垄断最突出的表现就是价格居高不下,厂商利润显著超过全球平均水平。那么为何中国进口车全球最贵?

1 是税高还是供求关系所致?

多年来,对于进口车的高额价格,汽车业内人士从未清楚说明其中缘由:要么说高档进口车在中国卖得贵,是因为税高;要么说是供求关系所致。

稍微算算账就会知道,这种说法站不住脚。从事20多年进口车经营的上海汽车进出口有限公司整车进口事业部总监高济华介绍,我国进口汽车关税为25%,增值税为17%,消费税分7档,最高为40%,即使以排量超过4.0升、税额最高的情况测算,一

辆进口车应缴税额为车价的1.4375倍,国内销售很多进口车价格是国外同款车型的3倍,显然存在暴利。

大量热销车型,如宝马X5、奥迪Q7等,排量3.0升左右,税额为车价的0.95倍。也就是说,价格不应该超过国外市场的2倍。但市场上很多产品3倍都不止。

比如,路虎揽胜在美国售价合人民币54万元,完税后约130万元,然而国内市场起步价是189万元;奥迪Q7的3.0T顶配车型,美

国售价6万美元,完税后正常价格应该不到75万元人民币,但国内售价超百万元。

上海外高桥汽车市场总裁张敏说:“同一款车型,刨除税收因素,价格在全世界都是可比的。事实是,中国进口汽车的价格远远超过全球其他市场。”他进一步指出,进口到中国的汽车到岸价就已经被提高了,把巨额利润留在了境外,外国车厂在华销售高档进口车的利润约高于国际平均的30%,靠的就是垄断。

2 正常市场行为还是滥用市场支配地位?

反垄断研究专家、大成律师事务所律师魏士康认为,厂商确实有权设置指导价、建议价,但不能限定、制定转售价格,也不能因为特许经营违反反垄断法。特许经营如果不是投资关系,只是相对交易人,如果限制、限定价格,显然是违法的。也就是说,厂方如果规定经销商最低限价,就是垄断行为。

高济华等多名长期从事进口车经营的人士向记者证实,国外厂商限定国内经销商售价的行为长期存在。

一位经营日本、德国、法国等多家品牌4S店的负责人说:“他们非常谨慎,从来都是口头限定,不留书面证据。因为明知是违法的,有的汽车巨头,前几年还在国内搞‘价格委员会’,就是把经销商秘密

召集起来限定价格,后来被人举报后不敢公开再搞。但现在,毫无疑问也通过各种手段垄断销售价格。如果经销商敢卖低价,就会用‘扣资源’‘商务政策’等多种手段严厉惩罚。”

魏士康说,进口汽车通过销售代理商,往下进行分销转销,容易产生纵向垄断嫌疑,只要达成价格限制协议,就触犯了反垄断法。

“现在国内同地区4S店同款车型价格基本一致,很可能有价格管控问题,但是外商一般不会保留书面证据,所以取证有难度。”他分析,国内进口车通过4S店单一渠道销售,再把价格提升了,在渠道上没有可替代性,实际上是滥用市场支配地位的一种,利用独家销售权实施不公平高价销售,反垄断法也明确规定其属于违法行为。

3 除了限价还要控制渠道

上海外高桥汽车市场总裁张敏分析,一辆高级奔驰车,完税后国外厂商还有30多万元利润,保时捷、路虎等品牌就可能更高。这样的暴利在全世界都不可能,显然就是其涉嫌垄断的行为造成的。“不管在消费领域还是在家

电等行业,渠道商的利润高于制造商的利润是常态,然而,只有在进口汽车领域,经销商利润普遍超过10%,国外厂商利润甚至接近30%。这种批零利润严重倒挂的不正常局面,正是垄断的结果。”张敏说。

而且,进口汽车的垄断问题还不止价格那么简单。除了限价销售外,车厂强推4S店形式、垄断零配件配售、禁止经销商跨区域销售等行为,都涉嫌垄断。

“进口汽车天价零配件就是因为垄断销售;禁止跨区域销售,还

是为了限价。种种现象已经表明,高档进口车在华销售产生的超额利润,真正原因是控制了渠道,也就是垄断。只不过有的行为比较隐蔽,需要取证调查而已。”魏士康这样说。

(据新华社上海8月20日电)

现行进口汽车管理政策已无法适应市场

目前,国内高档进口汽车市场高价暴利司空见惯,反常的市场现象涉嫌垄断。业内人士认为,随着进口汽车贸易量激增,国内有关进口汽车品牌销售管理政策已无法适应当前市场现状。

记者调查发现,一些国外车厂充分利用了《汽车品牌销售实施管理办法》存在的漏洞,涉嫌在华垄断经营,各种问题日益突出。

第一,境外厂家地位强势,4S店忍气吞声。管理政策实际上赋予各品牌汽车厂商、境外总经销商对国内销售商的最高控制权,包括定价权、零部件供应、售后服务等,国内授权的4S经销商无法自主掌握经营。

第二,国外厂商控制定价权

牟取暴利。由于独家经营,国外汽车厂商掌握了中国市场定价权并获取暴利,国内消费者即使在进口汽车关税不断下调的背景下,依然无法获益。

第三,资源浪费严重。按照规定,进口汽车销售普遍实施4S店为基础的单一模式,不但要高昂的投资,关键还要占用大量土地。

第四,相关产业链风险正在积聚。近年来,一些国外汽车厂商不断向经销商压库存,导致一些经销商已经不堪重负,亏损幅度正在扩大。

业内人士呼吁,应尽快调整现行的汽车管理政策,适度开放进口市场,打破垄断,优化国内汽车市场结构,营造公平贸易环境。(据新华社上海8月20日电)

国家发改委反垄断部门称——密切关注此问题已不下两年

记者20日从国家发展和改革委员会反垄断部门相关人士处获悉,价格监督和反垄断部门密切关注进口和合资汽车领域的价格问题已经不下两年。这位人士没有透露具体的反垄断调查时间表。

这位熟悉反垄断工作的人士说,两年前,新华社有关报道披露了中国内地市场进口和合资汽车价格畸高等问题,我国反垄断部

门就开始密切关注这个问题。

据社会科学院反垄断专家介绍,国外对大型公司垄断行为的调查往往要经历数年。同美国等国家相比,我国反垄断部门成立不过数年,面临人手不足,经费紧张等问题,对众多行业存在的垄断问题往往只能选择相对重大或紧迫的问题。(据新华社北京8月20日电)



洛阳晚报 咱家的报

最爱洛阳最懂你

- ★ 创刊20年,洛阳平面媒体发行量第一,影响力第一
- ★ 中国10大地市晚报、中国都市报最具品牌价值10强
- ★ 2014年征订季已全线展开 多重好礼回馈读者
- ★ 《洛阳晚报》全年订价168元

新闻/订报/广告热线: 66778866