



零配件降幅不大,整车降价几无风声

# 汽车降价时代到来?为时尚早

随着12.4亿元巨额罚单的开出,发改委挥舞了数月的汽车反垄断大棒终于落到实处。与反垄断调查相随,不少车企闻风降价,指望减免处罚。不过,业内人士预计,尽管巨额罚单威力显著,但消费者所期待的汽车降价,短期内还很难实现。

本报记者 李虎 见习记者 刘相华

## 厂家屯的高价货,降价卖很难

20日,在济南的一家广汽本田4S店内,工作人员表示,他们已经收到厂家通知,将于9月1日起下调部分零部件价格,但具体下调幅度和配件种类尚不清楚,还要等待具体通知,整车销售价格不受影响。“此前配件价格也有过调整,都是一些电瓶、雨刷片等常用配件,一般调价的比例不会超过10%。”该工作人员说。

而雷克萨斯的一名销售人员则告诉记者,他们销售的车辆都是整车进口,受处罚厂商的配件在整车售价中所占比重还不得而知。因此,此次反垄断调查能在多大程度上影响车辆终端的售价,还要观望一段时间。

众所周知,与家电、服装等一般商品不同,汽车采用特许销售的模式,没有车企的授权,商家不得销售特定品牌的汽车。因此,像宝马、奔驰等豪车,在指定经销商的过程中就掌握定价权。“价格的变动不掌握在我们手里,而在厂家那里,我们想降价也不可能。”济南的一家汽车经销商说。

业内人士分析,长远看,汽车垄断现象消失后,在充分的竞争下零配件价格会降低,但因为汽车厂家是分批采购,肯定会在采购到较低价格的配件后,再考虑降价。降价何时会传导到销售终端还不好说,短期内恐怕很难实现。

## 零配件降价,小恩惠是有的

“在国家发起反垄断调查后,很多企业主动降低了价格,还有些企业被处罚后被动降价。”首创证券分析师万冬说,其实,厂家的降价只是挤掉了虚高的水分,让汽车价格回归理性,并不能真正拉低整个汽车行业的价格水平。

一位汽车销售商告诉记者,反垄断高压下,多数品牌选择下调配件价格,也有个别品牌宣布下调市场指导价,这对消费者来说无疑是个利好。

以捷豹路虎为例,厂商宣布共有六款车型降价,平均幅度为20万元,这对计划购买捷豹、路虎相关车型的消费者来说,是很有诱惑力的。

但需要看到的是,目前只有捷豹路虎、克莱斯勒等少数厂商下调了少数车型的指导价,终端汽车售价并未出现大范围的调整。现在有些“雷声大雨点小”的意思,说反垄断调查将推动进口车降价时代的到来,还为时过早。

即便如此,业内人士认为,国家执行的反垄断措施,还是会对相关汽车销售形成震慑作用,市场会得到一定程度的规范,长远看对整个行业的发展是有利的。

## 设备等拍卖公告 (第三次)

受山东真情集团有限公司破产管理人委托,我公司定于2014年8月28日10时在我公司拍卖大厅依法公开拍卖原山东真情集团有限公司所有的:

1.针织服装生产及附属设备(包括织造设备、漂染设备、印花设备、成衣设备、污水处理设备等);2.低值易耗品(办公用品等)一宗。

标的展示时间及地点:拍卖日前三日在标的物所在地公开展示,由竞买人自行踏勘。

竞买手续办理:有意竞买者,请于2014年8月27日16时前,持有效证件及保证金(保证金:100万元)来我公司办理竞买登记手续(未成交者保证金于拍卖会后三日内无息退还)。

标的物以实物现状为准,本公司不承担本标的设备等财物瑕疵保证。特别提醒,有意者请亲自实地看样,自行勘察和计量,未看样的竞买人视为对标的实物现状的确认,责任自负。其他未尽事宜详见公司《拍卖文件》。

地址:临沂市兰山区金坛路10号  
电话:0539-8875766 13853968663  
公司网站:www.lydzpm.com

山东大众拍卖有限公司  
2014年8月21日



国家反垄断行为效果尚未传导到汽车销售终端市场,消费者得实惠还得等一等。(资料片)

### 反垄断三问

## 1 巨额罚款会返给消费者吗?

高额罚款去哪儿了?相信这是很多人的疑问。中国企业联合会研究部经济研究处博士冯立果介绍,罚款将充入国库,成为公共预算的收入部分。但财政收入和支出是两条线,具体到这笔钱最后花到哪儿,确实很难统计。

“性质不同,对于罚款的处理方式会有所不同。”北京律协竞争与反垄断专业委员会秘书长魏士廪说,如果直接

对垄断企业进行罚款,钱会进入国库,不会退还给消费者或垄断行为的受害方;如果要求垄断方直接向受损害方返还多出的利益,那么“退款”就会成为一个独立的整顿措施。

“汽车行业还未形成完善机制,车主大多难以统计。因此如果将钱还给消费者,那么就不应该对垄断企业进行罚款,而应该让企业将钱全部返还给消费者。”有分析人士说。

## 2 反垄断为何频频针对外企?

在此轮汽车反垄断调查中,受调查的都是奔驰、宝马、奥迪、日系车等国外企业,而不见一家中国车企,是不是反垄断调查也有选择性?

“针对外企,主要是因为国内车企的技术水平,与国外车企特别是大型的跨国公司相比,存在较大差距。这种差距集中体现在中高端汽车领域,由于这个市场进入的品牌不多,竞争不

激烈,容易形成垄断。这也是此次调查的企业都是外企的缘故。”首创证券分析师万冬分析道。

对于这一质疑,国家发改委秘书长李朴民在8月20日曾有过回应,他说:“中国是个法制国家,在法律面前人人平等,无论是国内的企业,还是外企,只要是违反了《反垄断法》,都要受到查处,都要接受处罚。”

## 3 为何放过石油、通信等领域?

随着反垄断调查的深入,消费者期盼反垄断利剑进入石油、水电、天然气、通讯等行业,但现实可能未必如此。

“首先需要澄清的概念是垄断地位和垄断行为。我国《反垄断法》并不反对经营者具有市场支配地位,反对的是经营者滥用市场支配地位的垄断行为。”去年8月,国家发改委价格监督检查与反垄断局局长许昆林曾做出如是解释。

记者查阅《反垄断法》发现,国有经济占控制地位的关系国民经济命脉和国家安全的行业以及依法实行专营专卖的行业,国家对其经营者的合法经营

活动予以保护,并对经营者的经营行为及其商品和服务的价格依法实施监管和调控。前款规定行业的经营者应当依法经营,不得利用其控制地位或者专营专卖地位损害消费者利益。

“这里有两个判断标准,定价权和是否侵犯消费者的权益。而像石油、通信等行业的定价权是掌握在发改委手中的,不是100%充分竞争的领域。因此,这些大块头企业很少遭到发改委的反垄断调查。”反垄断律师方正宇说。

本报见习记者 刘相华 记者 李虎

### 新闻评论

## 汽车反垄断 罚款并非终点

早在反垄断落地前,多家车企已集中对零部件价格进行下调,以积极回应国家发改委进行的反垄断调查。然而,对中国汽车行业反垄断来说,降价和罚款不是终点。借助反垄断调查的东风,从根本上解决汽车流通、售后服务领域的垄断顽疾,才能长远维护消费者权益,促进市场良性发展。

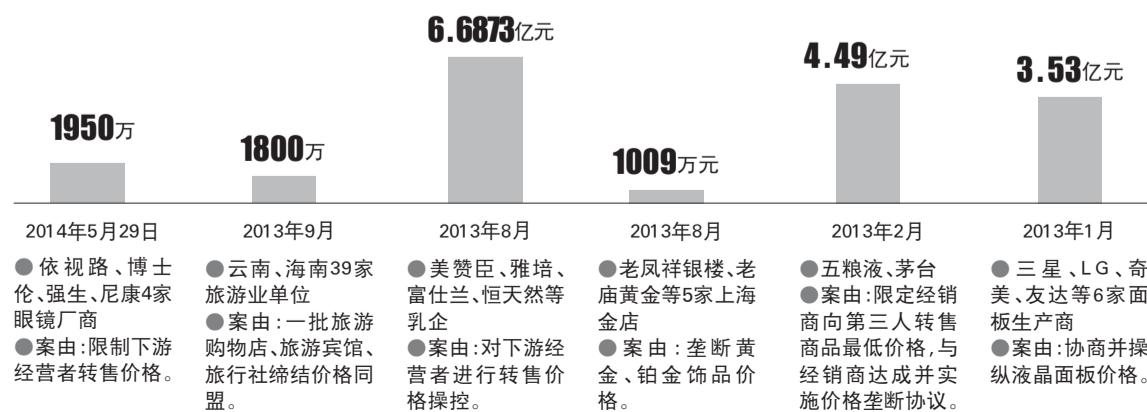
汽车行业反垄断也要与国际接轨,相关企业不能视法律环境宽松“看市场下菜碟”。美国司法部反垄断部门此前曾在汽车零部件价格与投标操纵调查中起诉20家公司和21位高管,所有20家公司都认罪或同意认罪,同意支付16多亿美元刑事罚款。由此可见,汽车行业在零部件领域遭遇的反垄断调查并非我国独有。归根结底,相关企业要反思自己的垄断行为,并积极改正错误做法。

此外,“史上最大”反垄断罚单直接戳中我国汽车业的零部件软肋。我们经常说中国汽车工业大而不强,一个突出表现就是核心零部件技术和产业的双重缺失。虽然中国汽车市场已经连续5年成为全球最大新车市场,年产销突破2000万辆,但绝大多数乘用车的核心零部件企业由外资独资设立或者绝对控股。

因此,反垄断的重点应放在破旧立新的制度建设上。目前,有关部门正在着手修订汽车产业相关政策,应当借这次的零部件反垄断案总结前10年乘用车核心零部件产业惨痛的教训,从顶层设计的高度予以纠偏。

据新华社

## 我国近年来开出的反垄断大单



本报见习记者 刘相华

记者 李虎 实习生 王晓慧 整理