

汽车平行进口博弈 美规版平均比中规车便宜 10%

■ 黄琳涵 报道

《汽车品牌销售管理实施办法》(以下简称《办法》)的修订已有了实质性进展。

所谓的平行进口车,是指国外的汽车品牌不经由中国总代理商引进,而是通过其他渠道进口的汽车,其中包括美规车、中东版和欧洲版等车型,完成海关和检验检疫局的合法手续流程后,可以正规上牌。只是上牌时,为完全符合中国道路行驶要求,需要作个别改动。

“《办法》修订过程中,遇到的阻力一直很大,在经过多轮探讨和平衡之后,推出了初步的征求意见稿,预计最终版本将以此为基础,再做小幅调整。”一位参与《办法》修订研讨会的汽车流通领域消息人士日前向记者表示,征求意见稿保留了品牌授权的经营原则,放宽了经销商的经营标准要求以及经营模式限制,不过对备受争议的平行进口,征求意见稿增加了对其身份的“限定”条件。

据了解,在多方博弈之后,征求意见稿规定汽车经销商销售的新车产品“不得是在国内外办理过注册登记的机动车”。上述消息人士表示,这一条文表面上看是强化了对二手进口车的限制,实际上也成为限制平行进口业务的重要条款。

“这或将非中规车中份额最大的美规车排除在外,也将直接影响平行进口车的业务规模,非中规车有可能仍然维持在此前小批量运营的状态。”上述消息人士指出。

今年以来,在国家工商总局取消品牌备案制,质检总局考虑将非中规车纳入三包范畴等利好背景下,平行进口车似乎迎来“大赦日”。平行进口,是指进口商从产品原产地直接进口,进货渠道与国内授权经销渠道相“平行”,该类产品价格比正常进口车价格低 15%至 20%。

有观点指出,征求意见稿对平行进口的限定,是主机厂所代表的利益集团进行博弈的结果。虽然目前的《办法》修订内容在一定程度上平衡了经销商利益,但政策回调的痕迹仍然可见。如果对平行进口的“限定”最终落定,消费者此前期待的进口车价格普降 20%的预期或化为泡影,也将再次使豪华进口车的暴利“有据可循”。

美规车成主要限制对象？

此前,《办法》修订过程中争议最大的两项内容,一是授权经营,二是平行进口。在多轮修订稿中,授权经营模式不会改变的原则已得到证实,而在目前关注度不断

上升的平行进口车方面,征求意见稿也“隐晦”地做出了限制性规定,征求意见稿中针对汽车经销商销售的新车产品作出了“不得是在国内外办理过注册登记的机动车”的表述。

“这除了代表禁止进口二手车销售,对于平行进口也将起到巨大的制约作用。”据上海一位从事平行进口车业务的相关人士介绍,“实际上目前大部分平行进口车在严格意义上都在国外市场已经注册登记过,回国之后再予以撤销的。”

他进一步向记者解释,目前在中国市场,小贸车商(非授权渠道进口车)主要以“小批量”和“小 3C”的方式进口,其中前者是与外商达成合作关系。根据 2010 年海关总署公告第 32 号《关于常驻机构和常驻人员进境机动车辆有关事宜》的规定,允许外商自带车辆,外商可以以自己名义向国内海关提出申请进口自用车辆,在国外注册登记之后再带入国内市场,这部分车辆可以免于认证;而后者则是小贸车商在国外通过特定渠道,批量性注册登记之后再进口至国内,被称为“小 3C”车。

据业内人士介绍,美规车由于在美国出境时需要“完税”,所以成为征求意见稿中“不得是在国内外办理过注册登记的机动车”规定的主要限制对象,而中东版车型则不然,中东地区只有少部分车辆需要注册,且“操作空间”较大,所以“限定”的影响并不大。

汽车厂商的博弈轨迹

根据中国汽车流通协会进口车工作委员会的数据显示,2013 年我国平行进口车的来源地区主要是来自于北美,占比超过 50%;而第二来源地区为中东,占比超过 40%。

由此可见,如果对于车辆注册登记作出限制,或将切断部分小贸车商的产品来源,在很大程度上抑制了平行进口车的大规模发展。

分析人士指出,《办法》征求意见稿对平行进口的限制性规定更多体现了汽车厂商的意愿,如果在平行进口车中去掉美规车,等于平行进口业务量减少了一半以上,这也就意味平行进口仍然只能小批量运营,无法与国内授权渠道进口车形成大规模竞争,从而使得中规车高价和暴利的局面难以打破。

征求意见稿看似向经销商作出利益让渡的背后,汽车厂商强大的博弈力量隐隐浮现。

“这种隐晦的限制,其实在一定程度

上反映了汽车厂商的意志力仍然十分强大。”上述消息人士分析称。

实际上,在这之前,国内市场关于平行进口车产品的利好消息接连不断。7 月 31 日,国家工商行政管理总局发布了《关于停止实施汽车总经销商和汽车品牌授权经销商备案工作的公告》,称将自 2014 年 10 月 1 日起,停止实施汽车总经销商和汽车品牌授权经销商备案工作,从事汽车品牌销售的汽车经销商(含总经销商)营业执照经营范围统一登记为“汽车销售”。有分析认为,这在理论上为此前处于“灰色地带”的非中规车销售商获取了合法身份。

不久前,伴随着质检总局酝酿将平行进口车辆纳入“汽车三包”体系的消息传出,以及北京、上海等地对于平行进口产品的管理方案相继公布,业界普遍认为,平行进口车的政策放行已呼之欲出,甚至有乐观者认为,这一趋势也或将体现于新一轮的《办法》修订之中。

“从征求意见稿来看,对于平行进口的限制态度,其实是与市场呼声背道而驰的。”在上述消息人士看来,这背后的原因仍在于汽车厂商对于销售利润的严密把控。

据了解,由于平行进口产品价格比正常进口车价格低 15%至 20%。此外,其外观、尺寸、配置等方面都与中规车不同,因此也赢得了很多追求个性化需求的消费者青睐。

“过去豪华车市场基本处于什么车都好卖的时代,因此赚得盆满钵满的跨国公司对于平行进口车的现象并未打压,但随着市场竞争日趋激烈,中规车销售商对于非中规车商的打压行动也开始。”据西南地区一位小贸车商向记者介绍,此前消费者购买小贸车一般只需额外缴纳一部分服务费,就可以在品牌 4S 店中享受保修服务,而厂商对此也“睁一只眼闭一只眼”。但自 2012 年起,包括宝马、路虎、奔驰等在内的多个汽车厂商都开始严厉清理这一现象,以此限制非中规车。

不过,这并未抑制住平行进口车产品的市场需求。据中国汽车流通协会进口汽车工作委员会信息部主任胡丝羽介绍,去年我国的平行进口车为 83 万辆,在整个进口车市场中占比为 7%;据其预计,今年非中规车的进口量或将增长 32%。

中国市场在成为跨国企业最大的销量市场的同时,也成为其贡献利润的最重要市场,平行进口业务一旦大规模推广开来,必将成为授权渠道进口车(中规车)的重要竞争者,而为了维持在市场的强势地

位,“限制”平行进口也成为进口车总经销商们的重要博弈点。

持币待购致进口车库存飙升

记者在调查中发现,因为观望平行进口政策变动而延迟购车的消费者众多。消费者普遍认为,平行进口车一旦在政策层面得到放行,必将冲击现有的进口车价格体系。目前,持币待购等因素已经导致国内进口车 9 月库存系数飙升至 3.79,逼近历史高点。

中国进口汽车贸易有限公司市场营销部经理王存指出,倘若库存持续保持高位,进口车商必然会再次回到 2012 年下半年的“去库存”状态,价格下探将是不可避免的趋势。

分析认为,除了受宏观经济环境影响,进口车市场的低迷也与消费心态不无关系。来自上海的消费者张先生,原本考虑将其 2010 年购买的道奇酷威置换成 JEEP 牧马人,不过他在近日打消了这个念头,选择“持币观望”。

张先生的消费行为转变主要是受到平行进口车政策风声的影响。近来,国家质检总局计划将平行进口车辆纳入汽车三包,北京、天津、上海在内的全国多个城市出台一系列措施积极推动平行进口车市场的规范化管理,都造成了消费者对进口车价格下降的预期。

据统计显示,部分进口车国内销售价格是国外价格的 2~3 倍,这成为进口车市场垄断并形成暴利的最突出表现。相对于中规版的进口车而言,美规版、中东版进口车的价格平均比中规车价格低 10%左右,部分车型甚至能低 20%~30%。

以丰田某中大型 SUV 车型为例,目前国内 40L 低配版的价格约为 80 万元。天津的一位非中规车经销商告诉记者:“其中东版价格约为 52 万元,可以和中国人寿签订协议,享受三年 6 万公里的‘三包服务’,保费价格为 7500 元,共计 5275 万元。”这一价格比该车的国内市场售价便宜近 30%。

因此,有观点指出,一旦平行进口车在政策层面得到放行,将得到更快发展,届时也给进口车市场造成更大压力。因此,主机厂必定会为自己争取权益,希望保持其强势的市场支配地位,但是豪华进口车价格高于国外市场数倍的价格体系并不符合发展规律,也难以长期维持,平行进口的政策“松绑”是调节市场的最重要手段,可以促使进口车价格进一步回落至合理区间。

平行进口车 销量预计增三成

■ 刘卫琰 报道

伴随诸多利好平行进口汽车贸易信息的释放,今年平行进口车市场有望实现高速增长。

日前,中国汽车流通协会进口汽车工作委员会(以下简称进口汽车委员会)在“平行进口市场规模发展论坛”上预测,“今年平行进口全年销量增幅有望突破 30%。”2013 年,平行进口车销量增幅约为 20%。

平行进口车销量快速增长

据进口汽车委员会相关人士介绍,在 2005 年之前,中国进口车市场一直以配额制度的方式进口,即对汽车进口量和金额进行控制,从而起到限制市场规模的作用。

平行进口模式的诞生,是伴随着我国汽车授权代理制度的出现而应运而生的,而这一制度来自于 2005 年正式实施的《汽车品牌销售管理实施办法》(以下简称《办法》)。

随着这一制度的诞生,没有获得汽车供应商授权的经销商在中国出售的进口车就有了一个名称:非中规车,以区别于授权经销商销售的中规车,非中规车的进口被称为平行进口。

据中国欧洲经济技术合作协会副秘书长陈璟明表示,2013 年平行进口汽车的进口量超过 8 万辆,年增速超过 20%,远远高于进口汽车整体增长速度。

今年,随着上海自贸区申请试点从事平行进口汽车交易模式,北京北辰亚运村汽车交易市场联手中国人保从事平行进口贸易汽车的三包和售后服务业务等,关于平行进口汽车运营的规范化推进工作不断推进,因此,进口汽车委员会预计今年平行进口规模增幅有望再度提升。

据上述进口汽车委员会相关人士表示,2013 年平行进口车的进口量占当年进口总量的 7%,占总进口金额的 12%,而今年上半年平行进口车的数量已达 5 万多辆,预计全年销量将较去年实现约 32%的增长。

倒逼中规进口车价格下探

近两年非中规车市场规模不断提升,并不仅是因为利好消息逐步释放,更重要的是这类车型具有一定的市场需求。

记者在走访市场北京亚运村汽车交易市场时发现,其特色进口车销售专区内销售的多为豪华 SUV、房车以及皮卡等车型。SUV 车型主要包括宝马 X5、宝马 X6、丰田兰德酷路泽、路虎揽胜等,皮卡车型主要包括福特 F-150 猛禽、丰田坦途等。

据上述进口汽车委员会相关人士介绍,每年平行进口的车辆中,“SUV 约占九成,皮卡预计占 10%。”

一位在北京从事非中规车销售的人士告诉记者:“福特 F-150 猛禽、丰田坦途等高端皮卡车之所以有市场,主要是因为在一、二、三线城市,一些有经济实力的消费者不仅需要它们来载人、拉货,而且对车辆的档次和性能也有一定要求,这是大多数国产皮卡所不具备的。”

而非中规 SUV 车型之所以受欢迎,另一个原因是因为其丰富的配置选择。“美规或者中东版车型具有诸多不同于中规车的外观,比如前保险杠、后尾灯、仪表盘等。同时,美规车还具有丰富的选装配置,比较符合个性化消费者的购车偏好。”上述销售人员表示。

不仅如此,非中规车型还具有明显的价格优势。相关统计显示,平行进口车的终端成交价格平均比中规车低 10%-20%。以丰田兰德酷路泽为例,目前国内 40L 低配版的价格约为 765 万元,然而,在天津,中东版价格约为 52 万元,比中规车售价便宜 30%。

宝马 X5 亦是如此。据记者调查,目前在天津,新款美规版宝马 X530T 最低配车型的价格为 69.5 万元,而中规版低配车型指导价为 87.7 万元,价格高出超过 20%。

延伸阅读 平行进口车发展历程

在过去的近 10 年中,平行进口车在国内的状况经历了三个阶段:第一阶段为从 2005 年~2010 年,平行进口车型多为小 3C、小批量和二手车;第二阶段为,2010 年~2013 年,平行进口的主要特点为多为小 3C 和小批量;第三阶段为,2013 年至今,这一阶段的特点为小 3C。

这一系列特点的呈现是和我国一系列针对进口车政策的发布密切相关的。

2002 年,3C 认证(即强制性认证)在中国实施,这就是进口车进入中国的重要凭证之一。但非中规车与中规车的车型不同,因此,必须对与中规车不相符的部件进行单独认证,这就是所谓的“小 3C”车型。

2010 年海关公布《关于常驻机构和常驻人员进境机动车辆有关事宜》,要求除符合特殊规定的人员外,其他常驻机构和常驻人员不得进境旧机动车辆,对其旧机动车辆进境申请,海关不予受理,因此,以二手车进入中国的数量大幅减少。

2013 年,国家认证认可监督管理委员会发布《关于汽车整车进口口岸开展免于强制性产品认证检测处理程序工作的通知》,这一条文也规范了平行进口汽车的发展。



平行进口“松绑” 豪车价格或受冲击

■ 朱世杰 张少华 报道

10 月 1 日起,国家工商总局停止实施汽车总经销商和汽车品牌授权经销商的相关备案工作。而关于国家质检总局也正在计划将“平行进口车”纳入“汽车三包”范围的消息,更是有望打通平行进口车的“售后命门”。就在今年 8 月 1 日,国家工商总局发布了《关于停止实施汽车总经销商和汽车品牌授权经销商备案工作的公告》,其中就规定,平行进口车经销商不再受备案制度限制,完全合法化。

所谓“平行进口”,是相对“中规车”概念而来的,指除总经销商以外,由其他进口商从产品原产地直接进口,其进口渠道与国内授权经销渠道相“平行”。上海自贸区 and 北京亚市将陆续推出汽车平行进口试点方案,这样一来,平行进口汽车也将享受汽车“三包”。这意味着,如果试点成功,那么国内的饱受暴利指责的豪华车价格有望受到冲击。

“平行的”价廉式样多

与传统进口车相比,平行进口车的最大差别在于车价。据了解,平行进口车的价格比正常进口车价格低 15%至 20%。这也是平行进口车最突出的优势。

亚市内主营进口保时捷业务的一位销售负责人告诉记者,平行进口车跳过总经销直接国外进口,也跨过了中间多重利润环节,成本上自然会低很多。这也是平行进口车要比 4S 店内的进口车便宜很多的主要原因。

以丰田普拉多为例,丰田 4S 店内的

指导价格为 48.9 万元,而在亚市部分车商的店内,其价格多在 40 万元左右,相差 8 万余元。

此外,相比 4S 店进口车,平行进口车的选择更多样,这也是为什么我们能够在亚市看到很多 4S 店看不到的车型。以进口宝马 X5 为例,厂家在全球共发布了 8 款车型,但在中国市场发售的车型仅为 5 款,而其他 3 款车型,只有通过平行进口的方式才能购买到。

另据一位经营多个豪华车品牌的平行进口车商介绍,平行进口车的提车速度也相对更快。“如果要买丰田埃尔法,到店就能提车。”而在丰田 4S 店内,记者了解到,购买丰田埃尔法不仅要加价 10 万元左右,而且通常需要等 3-6 个月的时间才能提车。

平行进口汽车将享受“三包”

此前的进口汽车《品牌管理办法》中明确规定,境外汽车生产企业在境内销售汽车必须授权国内企业或者在我国设立企业负责销售。基于这样的规定,多数海外车企都在国内设立了销售公司,负责进口汽车的总代理,而这个销售公司,也顺理成章地成为该品牌进口汽车在中国的唯一经销商。

正是由于这个“唯一”,让进口车在国内的价格和海外的价格有了悬殊。也正是由于这个“唯一”,一直以来,平行进口车的销售都处于灰色地带。

虽然之前“平行进口车”的身份并不合法也难以享受三包,但据权威部门统计,2013 年仍有约 9 万辆原装进口并未获得跨国汽车厂商及在华总经销商的授权,

却通过天津、大连等港口进入市场。

中国汽车流通协会进口汽车工作委员会信息部主任胡丝羽认为:平行进口车进口量今年预计增长 32%。从去年的情况看,平行进口车的进口量大约有 8 万多辆,占到去年进口车总量的 7%。从金额来看,平行进口车基本能占到进口车 12%的份额。今年上半年,平行进口的汽车超过 5 万辆。因此判断今年平行进口车的进口量将增长 32%,与进口车的整体走势相吻合。

部分地区提供 平行进口车“三包”服务

今年 8 月底,上海市政府官网发布《上海国际贸易中心建设 2014—2015 年重点工作安排》,提出推动自贸试验区内“平行进口汽车”政策试点,建设“平行进口汽车”展示、体验等综合性展示交易平台和综合维修中心。

该方案显示,上海自贸区将在外高桥汽车交易市场的基础上,成立自贸区进口汽车交易中心,提供一系列平台和服务,统一处理售后服务保障、消费者权益保障、零部件供应保障和综合服务管理等工作。提供售后保障亦是上海自贸区“平行进口”试点方案的主要内容之一,平行进口车也可享受“三包”等售后服务。

继上海自贸区提出试行汽车“平行进口”方案后,北京决定快速跟上。9 月 25 日,北京亚运村汽车交易市场宣布,将与中国人民保险公司签订“推进平行进口车三包服务战略合作框架协议”,并在此基础上建立“亚市特色进口车销售专区”。这意味着,近年来一直处于灰色地点带的平

行进口车,可能很快获得合法身份。

由于很多国内市场的进口汽车品牌均不对平行进口车提供保修服务,因此一直以来平行进口车发展的主要瓶颈就在于售后服务环节。而北京亚市引进中国人保的主要目的就在于解决售后问题,计划提供与中规车相似的“三包”服务保障。

豪车价格受冲击 或降 20%以上

在今年的汽车反垄断调查以来,进口车暴利就引发了广泛关注。前不久国家发改委相继对多家车企开出巨额反垄断罚单;在罚单威慑下,很多汽车进口品牌都下调了售后零配件价格,但只有极少数品牌下调部分销量较低的新车指导价。

与国外市场相比,国内多数豪华车型价格仍然过高。以一汽丰田兰德酷路泽为例,国内国产兰德酷路泽 40L VX 车型的售价为 79.9 万元。而在某平行进口车经销商处,这款车价格为不到 53 万元,且享受中国人寿保险提供的三年 6 万公里保修服务。再例如销量一直不错的保时捷卡宴 S30 混合动力版,其官方售价为 143.8 万元,而配置相近的美规车型售价只要 90 万元左右。若“平行进口”方案试点成功,整个进口车售价将会受到极大的冲击。

浙江省汽车行业协会会员、宁波某汽车品牌代理企业负责人称:国家现在支持“平行进口车”,目的之一也是为了打击中规车价格虚高现象。平行进口车变合法,将来对 4S 店肯定会造成比较大的冲击,特别是百万元以上豪车,优惠幅度估计能达到 20%以上。