

汽车“零整比”系数研究成果显示,部分车型全车零件总价是新车12倍——

汽车反垄断亟待再出手

新华社记者 陆文军 杨毅沉 谭谟晓

【核心提示】

日前,中国保险行业协会、中国汽车维修协会联合发布国内常见车型“零整比”系数研究成果,首次披露了18种常见车型的“整车配件零整比”和“50项易损配件零整比”两个重要系数。数据显示,18款车型中有10款车型“零整比”系数超过400%,系数最高的某国产奔驰车型竟达1273.31%。

新闻分析

近期,国内首次汽车“零整比”系数研究成果显示,国内不少车型零配件价格贵得离谱,一款奔驰车型零配件总价竟是整车价12倍多。价格畸高背后,是对消费者权益的肆意侵害,更反映了我国汽车市场长期存在的弊病。

汽车维修暴利惊人

日前,中国保险行业协会、中国汽车维修协会联合发布国内常见车型“零整比”系数研究成果。两协会表示,发布研究成果的目的,在于维护消费者的知情权,保护消费者合法权益,让维修价格更透明。

数据表明,国内一些车型的“零整比”系数令人咋舌。如北京奔驰C级W204车型,系数高达1273%,最通俗的理解,就是在中国更换这辆奔驰车所有配件的花费,可以购买12辆多新车。除了豪华品牌,在中国保有量巨大的丰田,在零配件定价上也毫不“手软”,旗下车型雅力士达到720.28%,卡罗拉达到625.22%,凯美瑞则为503.80%。

中保研汽车技术研究院院长冯君说:“在国外的研究数据中,300%左右的整车配件零整比是最常见的。600%、700%这么高的数据显然不合理。”

“‘零整比’揭示出我国汽车消费领域的不良现象。”一位业内专家指出,车企侵害消费者的“黑洞”在国内并不少见,例如有些车型肆意加价销售问题等。在销售环节消费者可以不买账,但一旦买了车,就必须被迫性“挨宰”,否则几乎买不到配件修不了车。

制度缺陷纵容垄断欺客

近年来,中国汽车市场很多环节的“贵”,根源的指向性似乎越来越明确——垄断。而且我国汽车市场越来越多不合理现象甚至涉嫌垄断的行为,都指向实施多年的《汽车品牌销售管理实施办法》。该办法虽有历史贡献,但已不能适应当前现实。

中国汽流通行业协会常务理事贾新光说,2005年4月1日开始实施的《汽车品牌销售管理实施办法》,并非是为了汽车售后服务垄断而设,但却间接强化了国内汽车售后维修与配件供应的垄断。其中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。”

贾新光认为,汽车生产厂商和汽车经销商都想从自身的渠道获利,而这条规定恰恰保护了生产商+经销商的固定模式,维修与配件供应自然也就被这两方牢牢控制。按照欧洲汽车售后相关法律法规,经销商、维修厂是可以从符合标准的配件厂商直接进货的,也就是打破了垄断。但在国内,这种方式无疑被“汽车供应商授权范围内”这个框架给禁了,价格畸高也就自然产生了。

亚运村汽车交易市场商务信息中心郭勇坦言,中国汽车“零整比”系数畸高,反映的是《汽车品牌销售管理实施办法》之一种制度授权的“服务垄断”,这是由汽车生产厂商、销售商一起组成的垄断体系。这种垄断体系排除了社会上一些合理的零部件生产、销售

个体,现在绝大部分4S店销售商都规定,如果不在4S店内做修理换零件,就不能继续享受一系列的质保。

“4S店模式实际上是一种高成本经营,但是前期各销售商打破头来取得品牌销售权,就是因为垄断产生高回报。”郭勇说,“以前4S店的暴利主要来自于新车的加价销售,目前已转向售后维修保养,由于垄断产生的‘零整比’畸高,即使卖车不挣钱,维修保养的超额利润足以维持高成本运营。”

北京大成律师事务所合伙人魏士康指出,制度缺陷导致了垄断产生,从法理上来说,目前《汽车品牌销售管理实施办法》确定的管理模式,变相导致了垄断经营行为,损害了消费者权益。

车主合法权益谁来保障

我国私家车保有量10年涨了13倍,涉及的车主和家庭成员数以亿计。然而,在中国汽车消费市场,一些不公平现象却长期存在。那么,诸如“零整

比”畸高导致消费者“被动挨宰”的现象,到底要几时休?

中国保险行业协会财险工作部主任郭红表示,汽车作为耐用消费品,初始购置成本和后续的使用维护费用都是一笔大额支出,与广大消费者的日常生活息息相关。发布“零整比”系数,可以在一定程度上揭示汽车产业链定价过程中前端与后端一些背离的现实,能够在现有条件下更大程度地提升消费者的选择权和知情权。

然而,从实际情况来看,提高知情权相对容易,提升选择权就没那么容易了。全国乘用车信息联席会秘书长饶达说,汽车零配件暴利是我国汽车行业普遍现象,但反垄断监管长期缺失。

魏士康认为,从法理上分析,现行的《汽车品牌销售管理实施办法》的某些规定实际造成了垄断,侵害了消费者权益。有专家坦言,如果该办法不修改,消费者将继续无奈接受“被动挨宰”的命运。

(据新华社上海4月13日电)

链接

整车配件的“零整比”

所谓“零整比”,即市场上车辆全部零配件的价格之和与整车销售价格的比值。此次发布的这些车型的“零整比”系数,也就是具体车型的配件价格之和与整车销售价格的比值。

易损配件是根据保险行业理赔数据统计,选取目标车型在理赔事故中出险数量占比、赔付金额占比具有代表性的配件。50项易损配件“零整比”系数,即50项易损配件价格之和与整车销售价格的比值。

权威发布

“以地控税以税节地”试点效果明显

查补税收56亿元

本报讯 记者曾金华 崔文苑报道:国家税务总局日前发布消息,“以地控税、以税节地”管理试点工作取得明显成效。统计显示,截至今年2月底,税务部门依托土地部门提供的信息,发现面积不实或未申报的应税土地14万余宗,增加应税土地面积6亿平方米,查补税收56亿元,其中,城镇土地使用税37亿元、房产税等其他相关税收19亿元。17个试点地区查补城镇土地使用税超过上年该项税收收入的10%。

2013年5月,国家税务总局和国土资源部联合下发通知,在全国开展“以地控税、以税节地”试点工作,税务部门依托国土部门提供的地籍信息全面控管土地税源,国土部门以税务部门提供的税源信息促进土地节约利用。

国税总局有关负责人介绍说,两部门还将研究部门配合、信息共享、联合控管长效机制,尽快在全国推广,让“以地控税、以税节地”取得更大成效。

京沪高铁运送旅客突破2亿人次

实现运量快速增长

本报北京4月13日讯 记者齐慧报道:截至2014年4月13日9时30分,开通运营不到3年的京沪高速铁路运送旅客已突破2亿人次。

京沪高铁自2011年6月30日开通运营,1年8个月之后,2013年2月28日,运送旅客突破1亿人次;而仅1年2个月,这条世界上一次建成标准最高、线路最长、中国历史上一次投资规模最大的高速铁路运送旅客量就实现了翻倍,再次展示出其巨大的输送潜能。

京沪高速铁路股份有限公司负责人表示,京沪高铁公司和北京、济南、上海铁路局干部职工共同努力,取得了开通以来安全持续稳定、设备运行良好、运量快速增长、收入持续攀升的业绩。京沪高铁的开通运营,促进了沿线产业结构调整、经济发展方式改变,促进了城镇化进程,加速了人流、物流、信息流、资金流迅速聚集,改变了沿线群众的出行选择,有力地推动了经济社会快速发展。

地质灾害遥感监测与应急技术项目实验

将为灾害应急等提供支持

据新华社成都4月13日电 (王守雷 江毅) 一项名为“典型地质灾害遥感监测与应急关键技术及应用”的科研项目,从12日开始,在“5·12”大地震遗址北川老县城展开为期两周的专项科学实验。此项目由民政部国家减灾中心联合国家地震局、北京大学、武汉大学、西南交大等单位组织实施,是国家高技术发展计划科技攻关项目之一。

北川成为此项目在四川省唯一的实地科研试验地,40多名来自全国各地的科研专家通过现场激光扫描和多角度摄像,为即将展开的航空遥控拍摄和高分辨卫星遥感拍摄进行基础数据准备。

据民政部国家减灾中心航空遥感部副主任王薇介绍,此次实验将充分利用高分辨率、多维度遥感数据、灾害现场以及基础地理等多源数据,提升地质灾害应急管理的时效性和准确性,为国家灾害应急、灾害救助和恢复重建提供支持。

信息技术领域各专利申请逾200万件

占全国申请总量的34%

本报讯 记者黄鑫报道:在4月11日召开的电子信息博览会高峰论坛上,工业和信息化部电子一所所长洪京一表示,物联网、云计算等新一代信息技术的兴起推动信息技术领域专利保持高速增长。截至2013年6月30日,信息技术领域发明和实用新型专利申请已经达到209.9万件,占全国申请总量的34%。

据洪京一在论坛上发布的《信息技术领域专利态势报告》显示,2013年,中国的PCT(专利合作协定)申请量超越德国,位居世界第三位,其中83%的专利申请来自信息技术领域。国内企业专利申请量增长迅速,少数企业专利实力已经具备较强国际竞争力。各省市信息技术专利申请普遍较快,东部沿海地区,特别是环渤海、“长三角”、“珠三角”3大经济圈所在省份的专利数量优势明显。

服务台

“五一”假期火车票开售

本报北京4月13日讯 记者齐慧报道:4月14日起,全国各大火车站开始发售“五一”小长假的火车票,高铁票同时将再次进入打折季,优惠范围以G字头动车组列车商务、特等、一等座为主,二等座也低调进入打折范围。

根据12306网站公告,本次参加打折的高铁共90趟。不少旅客表示,会考虑购买打折车票。

今年高铁票价打折方式更为直接,取消了去年的“预售渐进打折”方式,不再是买得越早越便宜。今年只要在预售期内购票,均为统一优惠价。打折多的车次包括京沪高铁、京广高铁等,最低的北京南到南京南车票则低至七折。



连云港港货物吞吐量首季开门红

4月13日,远洋运输货轮在连云港新东港集装箱码头装卸进出口货物。2014年一季度,江苏连云港港发挥泊位能力、深水功能提升优势,拓展进出口货物份额,累计完成货物吞吐量5323.8万吨,同比增长6.41%,实现首季开门红。

王春振 (新华社发)

净水器行业呼唤统一标准

本报记者 林紫晓

近期发生的水污染事件,让净水器产品受到广大消费者的关注。

我国目前执行的最新饮用水标准是2012年开始的,共有106项指标,与目前世界上最严的欧盟水质标准基本持平。然而,“最严标准”并未能打消居民对自来水水质的疑虑和担忧。据环保部日前发布的数据显示,我国有1.1亿居民与重点排污企业“做邻居”,2.8亿居民尚缺乏安全用水保障。

“人们随着生活水平提高,对生活质量提出了更高要求,希望饮用更洁净的水,这是净水器行业发展的机遇。”清华大学环境科学与工程系教授、中国水工业学会给水委员会副主任王占生说。目前国内净水器行业还处于消费的启蒙期和市场的培育期。数据显示,我国城市家庭中净水器的拥有率尚不足5%,与欧美国家的70%相比差距悬殊,国内净水器行业发展潜力巨大。

资深净水行业专家、直饮水网总编辑白鸥告诉记者,2008年后,我国

的家用净水器行业开始加速发展。国外众多品牌也纷纷前来抢占市场份额。不同于传统家电的低利润,净水器行业的平均利润率超过50%。值得注意的是,净水器是家电行业少有的“耗材行业”,除了制造利润和销售利润,还可以通过销售滤芯等耗材来持续获得服务利润。

然而,净水器市场在快速成长的同时,也埋下了诸多隐患。“净水器行业面临一个重要问题,就是市场监管难度大。”白鸥说,据报道,国内持有政府部门相关批件的净水器企业有1000多家,但作坊式的无证企业竟有2000多家。目前商家有的上门营销,有的通过展览会营销,销售模式五花八门,从而带来监管难度。一方面存在监管漏洞,另一方面有些厂家还进行虚假宣传、炒作概念,夸口净水器过滤后的水具有美白、保健等功能,欺骗消费者。

此外,标准滞后也是影响我国净水器产业健康发展的因素之一。目前,我

国净水器行业主要执行《生活饮用水卫生标准》,但相关规定主要针对水质,并不针对电器。再加上一些行业标准并非强制执行,更造成了净水器市场鱼龙混杂。专家表示,相关标准规范正在进一步讨论和制定中。

安装净水器是否就等于喝上健康安全的水了呢?北京的张女士花1500多元安装了一个进口台式净水器,满怀期望地打开水龙头后,却发现水里悬浮着很多水垢。“水烧开后,水垢没有消失。平时用自来水也没见这么严重的水垢,为什么用净水器后反而如此?”张女士说。虽然商家给出了解释,但张女士还是很难接受。

专家建议,选择净水器一定要选择适合自己所在地区水质的。白鸥说,“南北方水质差异很大,北方水质较硬,南方水质较软但杂质较多,各个省份情况皆不一样。”此外,中国已经是净水器生产大国,也拥有了自己的核心技术,没必要迷信洋品牌。



4月13日,技术人员在河北国华沧东发电有限公司的国产2.5万吨大型海水淡化装置前记录设备运行情况。该装置去年在河北省沧州市安装调试运行,目前进入稳定生产期,各项指标正常。

傅新春摄(新华社发)

本版编辑 于泳 徐胥

热点透视

净水器产品得到越来越多消费者的青睐,市场前景广阔。但目前净水器行业仍存在监管难、标准滞后等诸多问题。面对种类繁多的产品,专家建议,消费者应理性选择适合本地区水质的净水器