

新政尚无具体实施时间表

# 车商延续补贴应对二手车政策空窗期

尽管今年新一轮报废补贴政策尚未出台,但车企和经销商并未停止对旧车置换的补贴,纷纷延续去年置换补贴额度进行促销,以提振销量应对政策空窗期。

据了解,为遏制汽车尾气污染,北京市即将出台新一轮老旧机动车淘汰更新方案,对使用六年及以上、提前一年及以上报废的车辆补助车均8000元,小客车最高补助8500元,对转出车辆不再予以补助。新方案规定,若所报废的老旧机动车的车主更换新车,汽车生产企业按照平均标准不低于政府补助的原则,再给予车主购置新车奖励,这也意味着老旧车用户只有报废更新才能享受到补贴,而作为二手车交易则不再享受到政府的补贴。

不过,由于去年实施的淘汰更新方案已经结束,新一轮的方案尚未实施,面对淘汰更新的用户,京城多家经销商依然延续了去年的置换补贴,以吸引想以旧换新车辆消费者的注意力。

北京商报记者在走访中发现,目前合资品牌中,上海大众帕萨特给出了8000元补贴金额、一汽-大众迈腾的补贴金额为6000元、东风日产天籁补贴8000元;自主品牌中,北汽绅宝D50部分车型补贴6000元;而豪华品牌也加入了置换补贴的阵营,上海通用凯迪拉克ATS-L补贴4000元。

一位经销商销售人员表示,置换补贴的金额并不包含在旧车价格中,而是独立进行补贴。“本来年初的优惠幅度应该减少,但今年的库存压力大,而新增购车指标的人数是固定的,新一轮报废补贴又没有实施,因此只能以优惠加补贴的方式吸引部分以旧换新消费者的关注。”该销售人员坦言。

按照北京市小客车指标调控政策,今年北京小客车摇号指标为12万个,比去年减少1万个。同时,北京计划实施新一轮老旧机动车淘汰方案,对于二手车的用户加大了报废补贴额度,对于淘汰外迁的二手

车则取消了补贴。

业内人士认为,新一轮老旧机动车淘汰方案目前并没有给出具体的实施时间表,因此对于想近期换车的消费者来说,经销商给出的置换补贴对其有相当大的吸引力。

采访中,市民张先生想在春节前将自己的旧车处理掉,看到经销商给出了8000元的企业置换补贴,毫不犹豫地选择了置换。“我的旧车本身残值率已经不高,走报废的补贴金额和置换的补贴金额差不多,正好年前还能开上新车。”张先生表示。

实际上,与张先生有相同想法的车主不在少数。一位经销商负责人透露,企业置换补贴确实让很多消费者选择出手换车,而经销商将旧车收回后一部分车况较好的,会选择将其重新整理后纳入品牌二手车进行销售。“现在经销商都是靠售后盈利,新车销售上基本不赚钱甚至是赔钱,延续企业置换补贴能够多渠道将新

置换补贴车型一览

车型	优惠金额	置换补贴金额
上海大众帕萨特	2万元	8000元
一汽-大众迈腾	2万元	6000元
东风日产天籁	1.5万元	8000元
北汽绅宝D50	1万元	6000元
凯迪拉克ATS-L	2.5万元	4000元

车卖出。”

有市场人士表示,今年经销商的高库存压力可能要维持一段时间,因此消费者趁有企业置换补贴时出手换车,不失为一个好时机。但是,在置换过程中,要问清企业置换补贴是否为独立计算,防止经销商将其归入优惠金额以及旧车价格中,变相减少优惠。

北京商报记者 刘洋/文 韩玮/制表

对话“51用车”创始人李华兵

## 顺风车平台亟待政策法规护航

近日,提供一对一“拼车”服务的手机App软件受到越来越多的关注。作为“51用车”的创始人,李华兵介绍说,该软件于2014年12月15日正式上线,希望借此打造一个私家车上下班顺风车平台,为车主提供一种性价比更高的出行选择。

据介绍,“51用车”只需要匹配点对点的车主和用户即可,一位车主只能搭载一位乘客。当乘客叫车输入起点地理位置以及终点的地理位置之后,系统会自动计算出这段距离需要的价格,价格低于同类出租车的30%。



自去年底上线以来,“51用车”目前每天的订单数达到了4位数。

在李华兵看来,北京机动车保有量超过了540万辆,私家车大概为400万

辆,每天在路上跑的车辆为300万辆左右,但有80%的车辆里面只有驾驶员一个人。如果能将这些道路上的车辆盘活,让一些本来要搭乘公交地铁上班的乘客来拼车,这些乘客便有了更好的上班体验,而车主也找到了分担油费的人。

尽管“拼车”逐渐受到消费者的欢迎,但“拼车”服务目前并没有明确的法律约束。根据去年北京市出台的《关于北京市小客车合乘出行的意见》,小客车合乘是指出行线路相同的人共同搭乘其中一人小客车的出行方式。按照是否分摊费用,“合乘”可分为公益型合乘和互助型合乘;按照“合乘”方式,可以分为上下班通勤的长期合乘和节假日返乡、旅游的长途合乘。互助型合乘各方当事人可以合理分摊里程消耗的油、气、电费用和高速公路通行费用。

李华兵认为,“在国外,‘拼车’服务是受到法律保护和鼓励的,我也坚信政府决策者会借鉴国外如Carpool通道等引导私家车拼车的规定,逐渐鼓励并规范私家车用车市场”。

北京商报记者 钱瑜

米其林轮胎研发中心新址启用

米其林公司于近日宣布,其位于上海的米其林轮胎研究开发中心(以下简称“研发中心”)新址即日起正式启用。全新的研发中心标志着米其林将进一步支持中国可持续交通运输事业的发展。“米其林始终以推动可持续交通运输的发展为己任。”米其林中国区总裁万能毅表示,“自1989年进入中国以来,米其林一直都在积极践行这一核心使命。今天,研发中心新址的启用反映了米其林对于中国市场的信心和长期承诺。我们将坚定地致力于解决道路移动性快速发展所带来的日益增长的环境问题,以此促进中国的可持续发展”。

据悉,米其林在中国开展研发项目始于15年前。为更好地满足中国客户对高性能、环保型轮胎的需求,米其林于2012年决定进一步加强在研发领域的投入。如今,米其林中国在上海已拥有三座研发机构,为不断扩大的中国市场提供支持。

雷克萨斯设计大奖获奖名单揭晓

为支持年轻新锐设计师的一项国际性比赛,LEXUS雷克萨斯国际近日正式揭晓第三届LEXUS雷克萨斯全球设计大奖获奖名单。本届LEXUS雷克萨斯全球设计大奖的主题为“感知”,比赛期间共征集到来自全球72个国家的1171部作品。由世界著名设计师和艺术家组成的专家评审团于去年11月在东京对参赛作品进行了严格甄选,最终评出12部获奖作品。

其中,前4名优胜者还将得到著名工程师、建筑师黄谦智、游戏设计师洛宾·亨尼克、知名建筑师、设计师郭锡恩和胡如珊以及设计师麦克斯·兰姆的亲自指导,共同制作获奖作品原型。这四部设计作品将与其他八部获奖作品一起在今年4月的米兰设计周期间进行展出,而所有12位获奖设计师将有机会在LEXUS雷克萨斯展台向世人阐述他们独具匠心的创作理念。此外,LEXUS雷克萨斯全球设计大奖最终冠军也将于米兰设计周期间在这四部原型作品评选中产生。

东洋轮胎在华标识及名称变更

东洋橡胶工业株式会社日前发布公告称,将TOYO TIRES品牌在中国使用的中文品牌标识及相关子公司名称进行变更。东洋橡胶自2007年10月起在全球统一使用的企业品牌“TOYO TIRES”、中国国内使用的中文标识,将由原为意译名称的“东洋轮胎”变更为音译名称的“通伊欧轮胎”。

该公司称,随着中文品牌标识的变更,东洋橡胶对在华的各轮胎事业所属子公司名称也进行了相应变更。同时,为使在华轮胎销售体制合理高效,公司将对销售部门进行整合。

北京商报记者 蓝朝晖/整理

## 中国汽车后市场规模达6000亿元

企业依旧“小而散” 30%通过连锁经营扩大份额

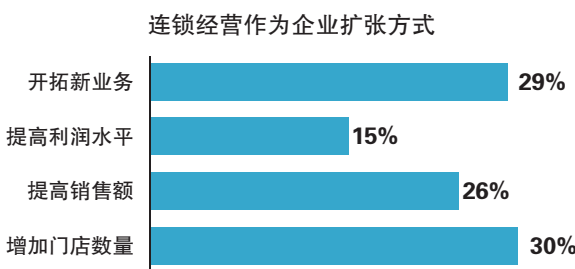
日前,中国连锁经营协会和菁葵投资共同发布了《2014年中国汽车后市场连锁经营研究报告》(以下简称《报告》)。《报告》认为,中国汽车后市场规模已达6000亿元,同比去年增长30%,但后市场企业依旧“小而散”,呈现出“群雄逐鹿”的格局。

《报告》显示,85%的车主至少半年对汽车进行一次常规保养,常规维修保养年平均消费达到5279元,同比去年增长50%;随着平均车龄的增长,预计未来中国汽车后市场年均增速将超过30%,2018年后市场规模

有望破万亿元。

中国连锁经营协会创业与投资加盟部主任苏霜认为,汽车后市场集中度依然较低,单个企业规模小、散,但行业总体规模持续增长,并显现出持续加速趋势;从国际发展经验来看,连锁经营是汽车后市场企业发展的主要模式,此次调查中,30%的企业已经通过连锁经营来扩张市场。

2014年后市场服务连锁业务增长强劲达到25%,远超汽车金融和汽车保险等板块,连锁已成为车主维修保养及配件购买的第二大渠道。调查发现,有六



成受访企业年销售收入低于千万元,企业年均收入增长率集中在5%-15%。而依托连锁运营实施扩张成为七成受访企业的选择。

值得关注的是,《报告》认为,电商推动了汽车服务模式创新,改变了后市场思维模式,促使后市场企业压

缩渠道成本,不仅促进了后市场服务的合作整合,连锁企业在这场风暴中可以更多地抢占资源,势力微弱的独立售后如果再不改变,生存将愈加艰难。

北京商报记者 钱瑜/文 韩玮/制表