

315
调查

政策组合拳力促提质降价

零配件何时告别高价时代

自2015年以来,国家相关部门相继出台政策,打出一系列新政组合拳,改变汽车售后行业长期存在的4S店零配件价格高、定价不透明等现状,试图打破零配件由主机厂主导的市场格局。

反垄断迫主机厂降价

中国消费者协会律师团团长邱宝昌认为,目前很多经销商零配件价格居高不下,缘于厂商垄断零配件供应,经销商根本没有话语权。一些零配件原本是单个换只需要50元,但厂商却要求消费者必须成组换,价格就高达500元,这种更换模式导致了厂商在零配件价格上的垄断。

事实上,早在2014年国家发改委就针对汽车行业的垄断现象进行了调查,并约谈众多车企,确认一些车企存在横向限制、纵向限制以及滥用市场支配地位等涉嫌垄断行为。与此同时,豪华品牌主动宣布大幅降低原装备件价格。

此前,奔驰曾主动下调保养菜单,平均调价幅度为20%;沃尔沃旗下车辆的全部易损配件更换后均享有24个月质保服务,并且全部采用原厂配件,基础保养费用以及易损件更换费用也进行了下调。

虽然目前主机厂主动降低了部分车型的价格,但零整比还是不低。业内普遍认为,国际上通常零整比为3:1,依此推测,经销商有机会采购、销售优质低价的零配件,售后配件的价格也将因此降低。

值得关注的是,主机厂主动降价后,汽车经销商则有望获得自由呼吸的一线机会。在汽车分析师贾新光看来,目前国内汽车4S店以品牌授权经营为主,单店实施单一品牌经营并统一由汽车总经销商管理。现行的4S店模式已经发展到鼎盛时期,未来需要更多政策松绑,对汽车销售模式多元化发展提供支持。随着垄断格局被打破,汽车流通市场有望改变当前资源配置失衡的局面。



维修方可多重选择

今年1月1日起《机动车维修管理规定》和《汽车维修技术信息公开实施管理办法》等多个汽车行业的新规定开始实施。新规定中指出任何强制指定必须去4S店维修、保养的行为都属于违规。修改的新规定主张车主可以自由选择维修方,除了汽车厂商指定的缺陷召回和汽车的质量三包范围外,任何强制指定维修方的行为都是违规的。

与此同时,《汽车维修技术信息公开实施管理办法》规定,未来将建设我国汽车维修技术的公开制度,打破技术壁垒。这意味着也许以后汽车4S店的技术优势也将会失去。

贾新光认为,这次管理办法修改后,增加了经销商话语权,提高了经营的灵活性,也可以为经销商通过销售、服务获取合理的利润,改善经销商的经营状况。经销商也不会变成大卖场或综合维修车间。

“因为未来专业性还是很重要的,经销商如果获得了合理利润,反而会更专业地做好自己的品牌4S店。”贾新光说。

北京商报记者走访车市发现,目前经销商在维修保养方面并未受到很大冲击。一家4S店售后负责人表示,政策推行需要一定周期,由于消费习惯养成等问题,短时间内政策影响有限。

对此,邱宝昌认为,随着反垄断的深入,饱受诟病的汽车流通、销售环节的反垄断新规也将陆续出台。汽车维修市场的价格乱象短期内还难以全部驱逐,这同样需要监管层的严格执法、社会诚信体系的建立等。

同质配件欲破价格坚冰

随着汽车维修技术信息的公开,最新出台的《汽车零部件的统一编码与标识》为同质配件扫清了推广障碍。此前,在非4S店的副厂件,如果符合规定,也将被视为同质配件,作为打破维修配件渠道垄

断、促进汽车维修行业转型、提升汽车后服务质量的利器。

官方资料显示,同质配件是指产品质量等同或者高于装车零配件标准要求,且具有良好装车性能的配件(原厂配件)。其在质量上与原厂配件标准相匹配,在材质、结构、制造与功能标准等方面也与原厂件质量相当或者更高,但价格却便宜不少。

去年底,养车无忧网成为首家获得中国汽车维修行业协会授权试点的汽车后市场电商类企业,获得了同质配件的经营和流通资质。这标志着同质配件越过政策制定的第一阶段,正式进入实质性的推广阶段。

中国汽车维修行业协会汽车维修配件工作委员会秘书长魏同伟告诉北京商报记者,推广同质配件需要三大步,第一步,建立汽车维修配件统一编码与产品追溯体系;第二步,强化质量标准,推行检测认证;第三步,创建放心汽车配件品牌,推广行业认证商标。“消费者如果不买4S店购买原厂配件,原有的免费维修利益也将由执法部门出面维护消费者利益。”魏同伟说。

北京商报记者调查发现,目前同质配件价格比4S店的价格最多可便宜40%左右,但目前服务主体,包括配件经销商和维修厂商均没有推进同质配件的动力。

养车无忧CEO陈文凯表示,同质配件的提出和推广从政府的政策层面先行,展示了国家层面对该问题的重视,但如何令消费者尽快接受同质配件,以及在假冒伪劣配件带来的高额利润现实面前,让同质配件穿过层层阻碍到达消费者手中,并让消费者容易识别真伪,直接影响到同质配件的市场表现。“各种相关平台的公平竞争与消费者的选择才是解决零配件价格乱象的关键。”陈文凯说。

北京商报记者 蓝朝晖

两会声音

两会代表委员建言汽车业

2016年全国“两会”开幕以来,各种热点问题受到很大关注,而作为我国国民经济支柱产业的汽车行业来说,更是受到了两会代表委员们一如既往的热议。而对于汽车业来说,各位代表、委员们的提案、议案将对今后汽车业的政策制定产生影响,那些代表、委员们的提案、议案也共同描绘出汽车行业未来五年的发展蓝图。

李书福:加快自动驾驶立法

“自动驾驶仅靠汽车企业的努力是不够的。未来自动驾驶需要将车与人、车与车、车与移动设备、车与城市道路系统,通过云服务、大数据交换链接在一起,相关法规、公共基础设施建设如果跟不上,一切都会前功尽弃。如何实现汽车在驾驶过程和城市道路系统的自动沟通,这需要车企和政府部门的共同努力。”在今年全国“两会”上,全国政协委员、吉利集团董事长李书福的提案是:加快自动驾驶立法。

李书福表示,自动驾驶对中国汽车行业的发展带来了新的挑战和机遇,中国具有自身的复杂性和独特性,因此建议我国应尽早开始对自动驾驶立法的考虑。他说,虽然国际上的标准可供借鉴,但也需要制定符合自身情况的行业标准和法律法规。尤其需要考虑中国路况的

复杂程度,包括道路设施、路面车辆类型、行人、信号措施、汽车社会化发展的初始阶段等。

李书福建议,在为自动驾驶立法时,要研究分析我国现行的法律法规,识别并着手修改阻碍自动驾驶发展的相关条款。政府要引导汽车厂家或零部件供应商以及大学科研机构重视用户体验,开发出来的自动驾驶技术一定要能够提供更好的用户体验,而不是更复杂的车内操作体验,从而为推广自动驾驶奠定良好的用户基础。

李书福说:“加快自动驾驶立法步伐,有助于树立中国自动驾驶行业规范,推动行业良性发展,引导社会投资。而且,能够凭借相关立法和行业规范的确立,最大化促进相关企业在‘中国制造2025’大战略中实现国际舞台上的弯道超车。”

钟发平:加速推广混动车型

在今年全国“两会”上,全国人大代表、科力远董事长钟发平的议案是《关于加速推广和普及混合动力车的建议》。值得注意的是,这已经是其连续第三年针对混合动力车型提出议案。

在钟发平看来,目前存在一些制约产业发展和普及推广混合动力的不利因素,主要表现在:一是国家政策对新能源汽车购车补贴巨大、对研发与充电配套设施产业投资补贴巨大,而对节能汽车购车补贴为零、对混合动力研发相对较少,无法与新能源汽车同等竞争。根据相关政策,国家对新能源汽车面向2020年500万辆目标,据推广数据设置充电奖励,新能源汽车充电设施建设奖励补贴为1000万~1.2亿元,新能源汽车免征车辆购置税,以上政策混合动力汽车都没有相应优惠政策。二是混合动力汽车成

本相比传统燃油汽车偏高3万元左右,与传统燃油车辆的完全竞争能力稍显不足,但混合动力技术带来的节能减排贡献是明显的。

钟发平建议,国家应从节能减排、环境保护、调整产业结构考虑出发,加大混合动力产业的扶持力度,逐步实现产业的完全市场化。“无论是从技术还是从消费者认知度来说,混合动力都已经具备成熟的产业化条件。”钟发平认为,在中国城市公共交通领域大力率先示范推广自主品牌混合动力汽车,享受免摇号政策。

钟发平指出,发展混合动力汽车不需要改变原有的汽车工业体系,不需要投入大量资金兴建充电站等设施,不再额外消耗外界电能,特别适合城市拥堵的道路状况,可大规模商业推广。

北京商报记者 蓝朝晖