

# 《全国乘用车市场信息联席会》·售后服务简讯

## 综合信息

2012年2月29日 星期三(第80期)

主 办：全国乘用车市场信息联席会秘书处

售后服务QQ群：161047680

地 址：上海市曹杨路540号中联大厦1901室

电 话：(021)52680968

E-mail: yzs@126.com      chouliangliang@sxtauto.com

---

### 新闻概要

1. 汽车金融降低门槛抢占银行车贷市场
2. 北京出租行业热议新规 推行面临诸多困难
3. 广州去年二手车销量16.33万辆 同比增21%
4. 预期利好政策 二手车交易今年或突破500万辆
5. 旧车限入 北京二手车开始转向全国流通
6. 中国本土汽车零部件业雪上加霜
7. 别把平均油耗管理当障碍
8. 成品油调价周期将迎新模式 有望今年缩短
9. 南宁问题汽油投诉增加 部分加油站暂停营业

---

#### 1. 汽车金融降低门槛抢占银行车贷市场

“银行在车贷上有诸多限制，不仅要求有房屋抵押，贷款额度也有要求”，寮步国际汽车城兴龙汽贸车行市场总监王虎先生指出，该车行经营自主品牌车型，车价较低，很多时候办理车贷的客户根本无法满足银行苛刻的要求。“我们现在选择的是通用公司的汽车金融贷款，虽说要手续费，但2万块就能贷款”。

在银行收紧银根，掐住车贷口子的时候，汽车金融公司却大肆前进，扩大车贷业务和范围，抢占银行车贷市场。记者了解到，目前包括上海通用、一汽丰田、长安福特、东风日产等品牌都相继成立了汽车金融公司，为旗下品牌提供汽车贷款业务。而随着汽车金融业务的扩散，这些品牌公司也不仅仅局限于自身品牌的车贷业务，更把业务范围扩散至整个汽车市场。

“我们现在都推荐客户选择汽车金融贷款，可以省下很多麻烦”，长安福特一家汽车经销商的销售人员告诉记者。据了解，其实汽车金融公司所提供的车贷业务对比起银行的车贷而言，消费者不仅要多支付2000-3000元的办理手续费，而且贷款的利息也相对比银行同期高。但汽车金融公司的车贷在门槛上和产品品种上要丰富很多。据了解，东莞各家银行提供的车贷业务中，一般要求首付要达到车款的三成，有的甚至要求五成。与此同时，贷款额度银行也要求多多，据车行负责金融的人员介

绍，银行一般要求贷款金额要在5万以上，如果贷款金额低于5万，银行一般是不愿意接收的。更为重要的是，银行车贷还有繁琐负责的审批过程。客户想贷款成功，银行一般要求在东莞有房产，有固定的工作和收入等，任何一个手续或资料的缺失，都会导致审批无法通过。

而相对于银行的苛刻要求，汽车金融公司的门槛就低了很多。“汽车金融公司所需要的资料很简单，一般买了车都能实现贷款”，兴龙汽贸的王虎告诉记者，审批也很快，资料齐全的一天就能办下来，给车行卖车也省了不少事。上海通用东莞经销商向跟记者透露，当前他们的客户选择贷款买车的占比在60%以上，而其中绝大部分客户选择汽车金融的贷款产品。

记者了解到，汽车金融适时推出的各种金融产品，选择比较多，让购车的客户可以选择任意挑选。以近日雷克萨斯推出的低首付贷款业务为例，即日起至4月30日，LEXUS雷克萨斯针对旗下两款小排量豪华座驾CT 200h、ES 240推出低首付、低利率、最长3年期贷款等多项金融产品，提供低至30%的超低首付服务。

[返回](#)

## 2. 北京出租行业热议新规 推行面临诸多困难

2月27日，交通运输部等三部门联合宣布，全国各地将逐步推行出租汽车企业员工制经营模式，代替目前的承包挂靠制；普遍开展以车辆承包费用（“份儿钱”）、休息休假等为主要内容的工资集体协商等多项新规定。

中国劳动关系学院副教授乔建认为，出租车行业以前一直是被当成一种特殊的劳动关系的形态，到底属于劳务承包还是与雇主之间的劳动关系，不是非常清晰。所谓员工制就是确认其是一种劳动关系，通过签订劳动合同，建立权利与义务的关系。

只有实行员工制、明确了出租车行业的劳动关系，才能通过法律途径解决出租车行业的劳动纠纷。工会组织现在推工资集体协商，这也需要建立在有劳动关系的基础上。乔建介绍，北京市经过这几年的努力，目前大部分出租车公司已经和司机签订了劳动合同，理论上实行了员工制。但是全国大部分地方，还是以挂靠承包模式为主，较难签订劳动合同、形成劳动关系。

三部门此次提出的，建立出租车运价与成品油价格的联动机制，也引起北京出租车行业的热议。在这一问题上，出租公司和出租司机意见一致。

若是执行油价运价联动机制，以现在的油价为基准核算，出租车每公里的运价大概会上调至2.4到2.6元。

### 北京出租经营变迁

#### 上世纪90年代初 司机买车挂靠公司

当时，出行难问题凸显，政府提倡发展出租车事业，一些国企响应号召成立出租车公司。当时的出租车公司实际没有车，车辆是由出租车司机自己购买的，车型多为面的（面包车），出租司机采取每月上交三四百元管理费的形式挂靠到出租车公司。

#### 1991年前后 司机出钱公司买车

为加强对挂靠到公司名下司机的管理，公司采取“借司机钱买车再将车辆租给司机”的方式运营。司机出10万元钱以借款名义借给公司，公司给司机打欠条，车辆所有权属于公司，司机需向公司缴纳每月数百元的管理费，车辆使用至报废，公司向司机所借10万元不再返还。

#### 1997年前后 公司收押金和“份儿钱”

1997年前后，出租车公司自己出钱买车，然后再租给司机，真正的租赁关系形成。出租车公司为保证车辆正常使用，向司机收取3万元左右的风险抵押金，司机退出时，抵押金退还。从此，出租车公司开始向司机收取“份儿钱”，数额从1000多元/月发展到3000多元/月。

#### 1997年以后 企业内部承包制

1997年以后，劳动部门开始强制出租车公司和司机签署劳动合同，加之政府要求出租车公司承担社会责任增多，份儿钱最终涨至5175元/月（车型不同略有差别）。此阶段，出租车公司和司机的关系为“企业内部承包制”，即同时具有劳动合同关系和租赁关系。

[返回](#)

---

### 3. 广州去年二手车销量16.33万辆 同比增21%

2月27日，据广东省汽车流通协会统计，去年广州地区二手车交易量为16.33万辆，同比增长21%，不仅增速为全省第一，且跑赢全省14.63%的增幅。

记者同时从广州二手车市场了解到，目前看车人流及交易情况不错，价格与春节前相比基本没有下滑，二手车从业人士预计，在清明节来临之前，二手车市场将保持交投两旺状态。

根据广东省汽车流通协会对全省86家二手车流通企业上报数据累计统计，并结合全省重点地区二手车过户数量综合得出，2011年广东省二手机动车累计交易量为79.6万辆，同比增长14.86%，交易金额为332.43亿元，同比增长33.12%，总体市场情况处于不温不火的状态。其中，深圳以18.79万辆的交易量在地区排名上稳居榜首。但从交易结构看，2011年广州二手乘用车交易量则达到14.3万辆，比深圳12.2万辆的二手乘用车交易量多了2.1万辆，同比增长23.55%，高居广东省二手乘用车交易量排行榜首位。

[返回](#)

#### 4. 预期利好政策 二手车交易今年或突破500万辆

在2011年新车市场增幅回落和进口汽车市场异常火爆的背景下，二手车行业成为2011年中国汽车市场的一个亮点。“2012年二手车有望实现销售500万辆”，中国汽车流通协会副秘书长沈荣表示。

中国二手车市场具有巨大发展的潜质，更多的中西部三线、四线城市是未来二手车市场巨大的成长的空间。据石磊介绍，2011年有超过一千家的二手车的经销商通过车易拍成功交易二手车，其中与车易拍交易平台签约的二手车经销商总数已有大约1500家，这些经销商不仅分布在北京和周边一些城市，涉及范围总共达到25个省份、52个城市，从目前的趋势来看，此项业务涉及的城市量还在进一步加大，区域在进一步拓展。

2011年新车市场价格变化比较剧烈，这给二手车的车价带来一定影响。二手车的车价呈现了一个上半年比较稳定，下半年，特别是到年末有明显的上扬态势。就按照中国汽车流通协会统计，2011年年末，二手车均价达到6.44万元，一方面反映出二手车市场的坚挺和供求关系的平衡率，另外也反映出，和新车价格相比，二手车的车价尚不具有显著的竞争优势，新车价格和二手车价格差异还没有达到成熟和稳定。沈荣说，这种车价波动可能在未来一段时间不断重复上演。当新车市场保持稳定，新车的格局得到固化之后，新车市场的价格稳定以及我们二手车整个行业的这种发展和影响二手车相关的要素得到一个比较稳定的一种环境构造之后，二手车价整体向下形成一个下降通道。

在二手车车价的运动过程当中，价格变化是不太一致的。中国汽车流通协会的统计显示，目前1.0—1.6升车的价格是在5万元左右，4.0升排量以上的二手车交易价格达到37万左右。当然在1.0以上的二手车的交易价格维持在2.5万元左右。

沈荣介绍，二手车交易非常活跃的车型段是：1.0—1.6升为捷达、凯越和福美来。1.6—2.0升交易比较活跃的是思域、宝马3和奥迪A4。2.0—2.5升是凯美瑞、奥迪A6和天籁。1.0以下的微型车交易比较活跃是奇瑞Q3、奥拓和乐驰。

2012年，政府和相关的政策会更加直接的倾注在流通领域。国家层面将有政策推出，在全国范围内给汽车流通行业更大的支持。沈荣预计，在利好政策预期下，2012年二手车交易能够达到年度500万辆的规模。

二手车运营商“车易拍”副总石磊对中国经济时报表示，预计2012年二手车整体交易量会再次上涨，增幅超过10%。而第一车网的预测更加乐观。“我们预测增长率可以达到20—25%”。第一车网数据经理林琳说，近年来，国家对二手车的政策做了非常明确的调整，包括鉴定评估、稳定二手车市场等。越来越多的经营业态正在出现并发展，社会对整个二手车市场的认识也发生了翻天覆地的变化，这些因素都将促使二手车市场在2012年实现更大发展。

石磊预计，在2012年，二手车价格会持续降低，二手车的消费者会日趋理智，交易热情增高。此外，从目前来看二手车的流通领域的跨度会更大。二手车跨地区会成为趋势，物流和服务等等将成为二手车行业在2012年新面对的议题。

石磊介绍，目前在北京市场已有30多个品牌的100家4S店与车易拍开展合作，帮助新车客户妥善处理旧车，目前这一阵营还在继续扩大。第一车网数据经理林琳还告诉记者，2011年55%的二手车销量是靠新车置换带动的，我们没有改变新车销售政策，二手车的置换业务会更大更快地激励新车消费发展。

[返回](#)

## 5. 旧车限入 北京二手车开始转向全国流通

2011年开始北京的“限号”政策激起千层浪，相关的一系列政策出台打出的“组合拳”让全国同行在快速发展中开始了“冷静的思考”。今年1月1日开始，北京周边大部分城市，包括天津、河北、辽宁、吉林、哈尔滨、山东等省市开始限制6年以上二手车迁入该地区，这也就意味着北京二手车的周边出口“被堵死”，北京二手车行业面临“旧车限入”政策之后又一次市场转型。

### “限入”导致二手车降价

供需良好，循环畅通，本来是一件好事，但是作为周边政府部门和行业协会，也开始重新考虑“旧车限入”的一些合理理由。据透露，北京二手车质优价廉对于当地新车销售冲击非常明显，同时由于这类车辆迁入并没有给当地政府缴纳税费，因此为了保护当地汽车流通产业同时也出于环保考虑，限制北京或其他大城市“旧车进入”也是合情合理的。

因此，就在北京政府关于6年以上绿标车辆以旧换新补贴政策刺激了老旧二手车的淘汰之时，周边省市也借此机会开始大量购进“性价比”良好的北京二手车，原有的北京车辆高价格不得不在政策和补贴双重作用下降价了。

普遍认为，中国二手车未来将分三级流通。

第一级：北京、上海、广州、深圳等大城市。这类城市用户使用车辆主要是6年内，对于6年之前车辆一定加强流通到周边省市区域，减少间接损失，6年内汽车使用折旧至少加快20%以上，逐步与国外接轨。

第二级：省会、二级城市等。这类市场主要接纳6年内其他城市二手车，在当地市场在此流通时间约到车龄的8-10年，同时与自主品牌等车型出现一定的竞争情况。

第三级：三级城市或偏远地区。这类市场主要接纳6年以上或更老旧的车型，从一线城市或其它城市的可能性都有，价格便宜，使用方便的车辆作为首选，但是价格因素是最主要的。

### 高端二手车将逐步放低身价

特别要注意的是，通过分析，由于中国地区经济发展差异化较大，城市内收入差距较大，因此一些高端、个性化车辆的未来出路很难。比如高端跑车、SUV等。这些车辆一线城市环保要求高，二三线市场即使接受也在维修保养等方面更麻烦，因此目前越来越明显的情况就是高端车型的保值率飞速下降，未来这类车辆的赔钱比例增大。

希望政策调整不仅是保值率与国际接轨，在相关服务方面也应学习国外先进技术，比如车辆拆解报废的补贴以及相关政策，车辆厂家回收服务等。

对于消费者来说，最明显的就是汽车越来越“不值钱”，越高档的车辆越来越“赔钱多”，这就是汽车流通成熟市场的负面因素，因此建议用户选购车辆时候应更加谨慎才好。

[返回](#)

## 6. 中国本土汽车零部件业雪上加霜

国家发改委、商务部日前公布了《外商投资产业指导目录（2011年修订）》。该《目录》自2012年1月30日起施行。新《目录》中，将鼓励重点由“整车制造”转变为“关键部件的制造和研发”。这一政策对本土汽车零部件企业并不是什么好消息。如今外资对关键汽车零部件的控制高达70%至80%的市场份额，本土汽车零部件企业主要集中在非关键零部件市场。随着外资零部件企业争先恐后地在中国市场设立独资企业，本土汽车零部件企业是否失去了和外资零部件共同成长的机会？

答案应该是肯定的，随着新《目录》将鼓励重点由“整车制造”向“关键部件的制造和研发”转变，零部件行业的发展生态或因此将受到影响。对此，本土汽车零部件企业的生存境况引发了业界的普遍担忧，认为本土汽车零部件行业很可能将迎来新一轮的洗牌。

首先，核心技术积累缺乏依然是本土汽车零部件企业挥之不去的弊病。事实表明，本土零部件企业当下的发展水平良莠不齐，其中绝大多数企业只具备代工职能，经营规模小、产品附加值低、市场竞争能力弱，遑论核心技术。

其次，质量控制能力较弱也是本土汽车零部件企业的硬伤，在这方面和外资零部件企业存在明显差距；不可否认，目前本土汽车零部件企业中占较大比例的企业依靠着低廉的人力成本这唯一的优势在支撑着，但受制于工人的素质水平不高、生产过程缺乏科学系统的管理，对单个工序的质量控制不到位，导致产品的次品废品率高，返工现象严重；同时对生产线的理论认识亦不到位，在生产线的设计和人员配备上存在很多不合理的现象。

而缺乏与整车厂同步开发的经验和机会、品牌影响力弱以及企业管理模式陈旧，使本土汽车零部件企业缺乏足够的竞争力与外资零部件企业分庭抗礼，而曾得益于自主品牌乘用车市场迅速壮大的本土汽车零部件企业随着自主车企遭遇的发展阻力日趋增大，所面临的竞争形势难言乐观。因此，新《目录》的正式施行很可能将促使本土汽车零部件企业当前所面临的形势更为吃紧。

真是祸不单行，1月31日，美国制造业联盟和美参议员布朗等国会议员召开新闻发布会，指责中国对汽车产业的补贴损害了美国产业，呼吁美政府采取措施限制中国汽车零部件进口，对引擎、汽车电子设备、轮胎等相关产品发起更多的反倾销反补贴调查。中国商务部对此发布预警信息，请相关商协会及企业密切关注，做好有关应对准备工作。

如果美国政府坚持对中国汽车零部件商进行反倾销反补贴调查，这将对本土汽车零部件企业是个致命的打击，尤其是轮胎出口企业。中国汽车工业协会统计数据显示，中国2011年汽车零部件出口到美国的销售额为128亿美元，其中轮胎零部件销售额为24亿美元，超过了汽车电子和引擎的销售额。很多出口企业为了保住出口份额，在利润上是作了牺牲的，本身的利润空间就已经受到挤压。现在，美政府采取措施限制中国汽车零部件进口，再加上各种贸易壁垒的影响，本土汽车零部件出口企业的生存将受到考验。

2012年，对于本土汽车零部件企业目前的市场处境，有人形容为“腹背受敌”、“雪上加霜”。前进中的本土汽车零部件企业陷入挥之不尽的烦恼，正经受一场史无前例的严峻考验。

## 7.别把平均燃耗管理当障碍

今年节能减排新政的第一把火就烧向了乘用车。日前，工信部在其网站上发布《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》并征求意见，并计划于2012年7月1日起正式实施。

《办法》的出台意味着之前屡屡引发业界高度关注的《乘用车燃料消耗量限值》第三阶段标准的导入工作将在今年下半年正式启动。可以说，建立企业平均燃料消耗量考核评价体系，是在确保汽车节能总体目标的同时，更好地满足公众对汽车产品多样性的需求。

尽管如此，我们反而听到了更多的抱怨，因为对于车企而言，要达到《乘用车燃料消耗量限值》第三阶段标准的目标并非易事，不少车企担心在技术升级方面遭遇巨大挑战，成本上升导致竞争力降低。自去年以来，中国汽车市场的增速明显放缓，这让中国的汽车企业倍感压力。

《乘用车燃料消耗量限值》第三阶段标准最终目的是将乘用车燃料消耗量指标比第二阶段下降20%，但很多企业并未准备充分。去年，政府调整节能车补贴政策，将百公里平均油耗6.9升下降到6.3升，结果导致超过80%的车型被迫出局。

中国汽车行业在节能减排上一度力度很大，目前国内的车企都经历了燃油排放标准的考验，每一次标准的提升都会有反对或质疑的声音，但最终企业还是被迫按照标准进行升级。

这又回到了一个老问题上，在标准制定中，企业利益与技术革新孰轻孰重？从目前来看，政府更愿意对企业的创新精神予以鼓励，毕竟乘用车燃料消耗量指标将极大地带动企业的技术竞争，同时还可加速整车企业之间的重组，以及企业内部车型分配的合理性。

核心技术的升级是企业的生存根本，企业不去琢磨核心技术的创新，最终坑害的还是自己。

《办法》的出台是为了刺激企业加快引进全新动力总成技术的步伐，不是为了限制企业的发展。由于国内部分企业只着眼于眼前的利益，放弃了长期发展的根基，这种短视的行为迟早会被市场识破。是重投机还是重创新，这本应是一个健康的汽车企业无需考虑的问题。

## 8. 成品油调价周期将迎新模式 有望今年缩短

随着国家发改委对调价周期调整的明确表态，“22+4%”的成品油定价机制或将迎来新模式。国家发改委价格司副司长周望军昨日在被问及“今年我国将开展哪些资源能源产品价格改革”时表示，成品油将完善价格形成机制，缩短调价周期，改进调价操作方式，提高机制运行透明度。

我国现行的成品油调价机制主要为国际市场三地原油价格连续22个工作日移动平均价格变化超过4%时，有关部门即可相应调整成品油价格。由于具体参数及计算公式始终没有对外公布，油价何时调、调多少总是扑朔迷离，且调整方式并未与国际油价实时接轨也饱受诟病，此前关于定价机制改革的传言一直未断，其中调价周期从“22天”缩短至“10天”或“14天”均曾成为猜测的方案之一。

厦门大学中国能源经济研究中心主任林伯强认为，缩短周期并不等同于降低油价，只有在国际原油价格走低时，缩短现行的22天周期才能见效。“在油价上涨时缩短周期，国内成品油与世界市场共荣共损，价格也将上扬。往下走的时候才能让国内消费者受益。”

中国能源网首席信息官韩晓平也认为，相比于22天的周期而言，4%的调价标准由于幅度过大，需要累积时间更久，在改革方面更紧迫。在他看来，可以在国际油价浮动2-3美元时进行调整，而不是进行加权计算。韩晓平同时认为，此前通胀时，舆论对于油价的关注度会大幅增加，但这个时候国际形势是安全的。一旦国际局势发生恶化，成品油能否充足供应比油价更值得关注，供应问题不是缩短周期就可以解决的。“我国成品油市场可以一定程度上开放市场，放开价格管制。但不能完全放开市场，如果民营油厂遇到困难停止经营，供应还需要靠国企。”

而谈及定价机制调整对于CPI的影响，林伯强认为，即使成功缩短“22个工作日”，油价对于CPI的影响也不能在短期内显现，对于成品油消费终端，即消费者，在一时片刻内是无法体会到价格切实的涨与落。但长期CPI会发生变化，例如蔬菜运输成本、日用品生产成本的增减。

除了定价机制外，“油价与国际接轨，但收入却不接轨”也是屡屡被诟病，对此周望军昨日也给出了回应，“价格改革的目标不能简单地概括为‘与国际接轨’，”我国石油对外依存度较高，产品价格在一定程度上“与国际接轨”，为保证国内市场供应的客观需要，接轨成为迫不得已的选择。在周望军看来，相对来说，对于国内自给率较高的能源产品，如煤炭，价格改革将更多地要考虑国内的承受能力和与相关替代产品的比价关系。

[返回](#)



## 9. 南宁问题汽油投诉增加 部分加油站暂停营业

由93号汽油引发云贵地区多品牌汽车熄火的事件，仍迟迟不见官方的检测结果。然而，邻近的广西却又传出数百辆汽车集体“抱病”的消息。

昨日（2月28日）下午，南宁市工商局市场科黄科长向《每日经济新闻》记者表示，近期消费者对于汽油质量问题的投诉呈现大幅增长之势。从上周日开始，工商部门就开始对南宁市的加油站进行抽查，结果估计将在一周后出炉。

《每日经济新闻》记者了解到，部分涉事加油站已经暂停营业，专心处理消费者投诉事宜。此外，亦有加油站开始登记车主的信息，或为后续的理赔提供依据。

“我们从上周日就开始对加油站进行抽查。”昨日下午，南宁市工商局市场科相关负责人向《每日经济新闻》记者表示。据悉，26日下午，广西工商局、南宁市工商局与广西质检院组成检查组，对南宁市主要加油站进行突击检查，并从油枪提出样品。

在一家名为“壮鹰”的加油站，其进货单据显示，该加油站的油来自“中国石油广西销售公司”。由于该加油站价格相对其他加油站更低，93号汽油单价7.38元/升，97号汽油单价7.98元/升，当天前往加油的汽车络绎不绝。

黄科长称，目前抽查还在进行中，截至昨日中午，已抽查了13家加油站。此次，工商部门委托了广西质检院实施抽查。据质监部门相关人士透露，检测结果或将在一周后出炉。

据当地媒体报道，日前执法人员来到“双拥加油站”进行抽检时，该加油站已停止营业，不少此前在该加油站加油的车主，纷纷拿着4S店的维修证明，到此提取当日加油的监控录像。

昨日，《每日经济新闻》记者检索到了双拥加油站内墙壁上贴着的一张告示，该告示称，2月19日~21日，部分车主至该站加93号汽油出现车辆故障，加油站表示歉意。但由于故障原因尚不明确，该加油站要求车主将加油票据及发生故障后检查车辆的发票复印件等材料，交至该加油站存档，将尽快给一个处理意见和答复。告示还称，不止双拥加油站，云南省、贵州省和南宁市周边多家加油站也在同时段、同批次出现了车辆加油后发生故障的现象。

此外，黄科长也向《每日经济新闻》记者证实，工商部门去抽检时，部分加油站已主动暂停营业，来专心处理消费者的投诉。当地媒体报道称，部分加油站将“根据汽油检测情况”，给予车主一定的赔偿，但具体赔偿方案还要等待上级部门确定。

[返回](#)