

新闻链接>>>

什么是“零整比”？

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,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,揭示了当前国内车市不合理、不公平现象,引发了社会高度关注。

——什么是“零整比”？

答:顾名思义就是配件与整车销售价格的比值,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。

——什么是50项易损配件“零整比”？

答: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,此次研究我们共选取了50项配件。

50项易损配件“零整比”系数:50项易损配件价格之和与整车销售价格的比值。

——易损配件的选取规则是什么？

答:此次研究是根据保险行业理赔数据统计,选取事故车维修过程中使用频率、赔付金额最高的50项配件。2013年,这50项配件占总事故车维修数量的67.26%,占维修金额的74.71%,使用这些配件可以比较方便地代表事故车维修的配件价格总体情况。

——“零整比”系数涉及的整车价格和配件价格来源于哪里,是如何取得的？

答:整车销售价格来源于各车型厂商指导价,配件销售价格是采集自各4S店原厂配件价格。

——国外是否有过类似的研究？

答:在国外,保险行业通过对积累的道路交通事故和车辆维修费用等方面数据进行研究,为提高车辆安全性能,降低修理成本等方面提供了很有价值的意见,在规范社会道路交通安全管理等方面发挥了重要作用。

如:英国的机动车修理研究协会(the Research Council for Automobile Repairs)就是一个由保险公司组成的国际组织,一直致力于推动与汽车修理有关的专业信息的交流和分享。由英国30家保险公司共同成立的独立研究机构Thatcham(简称大昌),致力于车辆低速碰撞、车辆安全性、维修性及维修技术的研究,车辆维修工时测定,综合考虑23个常用配件的价格、新车购置价、车辆低速碰撞维修价格等因素,将车辆分成50个风险级别。在日本,保险公司根据车辆的出险情况参考低速碰撞试验在相同碰撞条件下的修复费用的差异将车辆分为9个风险级别。

相关新闻>>>

车主维修账本中藏了哪些小秘密？

记者在一汽大众位于北京的一家4S店内看到,经销商将11大类的配件全部公示,宝来轿车仅40多项常用配件加到一起的总费用近2万元。而火花塞、制动器摩擦片等配件的国产、进口产品之间的差价高达几倍。记者在多家4S店发现,尽管品牌不一样,但各家4S店都会尽力向消费者推荐进口配件,这也进一步增加了车主的维修成本。

在4S店内,厂家都大肆宣传原厂配件的优点和假冒配件的危害,但是记者发现,仅仅是单价几十元一个的空气滤芯,4S店内标示的一汽大众原装产品价格,就比在正规电商网站的不同品牌产品要高出一倍。

根据中国保险行业协会、中国汽车维修协会统计,宝来轿车的“零整比”达到404.06%。亚运村汽车交易市场商务信息中心主任郭勇认为,虽然在现实维修当中,很多车主可能不会把车上配件全换一遍,但是一些所谓原厂配件价格较高,这使得消费者更换一些常用配件的成本居高不下。

贾新光则认为,很多4S店能修理却换件,能换零件却换总成,把消费者带入一个很大的误区。在上述一汽大众全国统一配件价目表中,记者看到宝来轿车的散热器罩总成是166元,大灯总成是1044元,这其中一些单独零件的价格却没有详细标示。

除此以外,完全没有透明可言的工时费也让不少消费者大呼看不懂。陈先生告诉记者,在自己走出4S店后,通过找其他正规修理厂,工时费比4S店低50%-60%。而不少品牌的汽车一次简单的保养,工时费动辄百元,哪怕仅是更换机油等简单操作。对此,贾新光认为,本来汽车配件的价格就不甚合理,再加上工时费等一些不规范、不透明的因素,消费者需要承受的负担自然大大提升。

“零整比”透视买车容易养车难

什么是汽车零整比？

中国保险行业协会发布的一种汽车系数,便于消费者清楚地了解各品牌、各车型之间维修成本的差异,将来为保险公司车险定价作参考



$$\text{汽车零件零整比} = \frac{\text{车辆全部零配件价格之和}}{\text{整车销售价格}} \times 100\%$$

18种常见车型中

最高 如果该车型更换所有配件,所花费用可以购买12辆同款车型 1273%

最低 272%

50项易损配件零整比

$$= \frac{\text{选取事故车维修过程中使用频率、赔付金额最高的50项配件价格之和}}{\text{整车销售价格}} \times 100\%$$

18种常见车型中

最高 223%

最低 77%

本版内容根据新华社稿件综合

新华社记者 周大庆 编制

新闻背景>>>

中国汽车反垄断,何时能出手？

我国已连续年成为全球最大汽车市场,然而售后服务市场涉嫌垄断暴利这一“病灶”,长期侵蚀千百万消费者的权益。

近期,中国保险行业协会、中国汽车维修协会发布国内常见车型“零整比”系数研究成果,用权威数据揭出中国汽车售后服务市场之“病”,引发社会关注。

所谓“零整比”,即市场上车辆全部零配件价格与整车价格的比值。调查数据令人大跌眼镜,比值系数最高的某国产奔驰车型竟达1273.31%,通俗来说就是买全部零配件的花费,能买12辆同款车型。其余车型中500%至700%的比比皆是,调查覆盖的18款车型中竟有10款超过400%。

实际上,国外这一系数通常在300%左右,而我国市场数据却显著高于正常值,有些更高出两三倍,堪称离谱。零配件如此暴利,可见许多车主感叹汽车“买得起,修不起”绝非虚言;而且在保养、维修环节,有些汽车品牌可谓磨刀霍霍,因为在中国,除了4S店,消费者几乎没有其他选择,只有被动“挨宰”。

那么,汽车零配件销售以及其他保养维修服务领域的暴利从何而来?看看中国汽车售后服务市场就知道,如更换原厂零配件,除了4S店几乎买不到,而且4S店销售价也都是“统一价”或“最低价”;再如保养等售后服务,不去4S店做就是对质量问题不保修……凡此种种,都带着垄断的影子。

正因为垄断的力量,在品牌授权4S店,汽车零配件敢卖十多倍的“天价”,维修人工费成倍高于市场价,机油等耗材价格水分极大……可以说,如此攫取的暴利,从消费者口袋里多掏走的钱,缺乏正当性。

中国汽车市场的“垄断之祸”还不止售后服务市场暴利一项。必须看到,当前国内汽车市场乱象丛生,涉嫌垄断行为频频出现,某些企业疯狂赚取暴利,与我国现行的行业管理办法存在制度性缺陷不无关系。市场上明显存在的种种侵害消费者正当权益的不合理现象,一次次佐证了现有行业管理规定,已经严重不适应市场现实,甚至沦为某些厂商牟取暴利的“挡箭牌”。

其实令人遗憾的是,尽管市场投诉不断,媒

体曝光频繁,有关行业主管部门和反垄断监管部门也只是表态“要调查”“要研究”,却迟迟没有下文,依然让汽车市场按原有“惯性”继续滑行,让翘首以盼的消费者希望落空。

我国售后服务和零配件销售的现行模式,早已在欧洲被明令禁止,而且类似做法,正是欧洲反垄断部门严打的重点,不少汽车零部件厂商已经为垄断行为付出了惨痛的代价。因而,国内汽车市场上那些堂而皇之的暴利,是不是涉嫌垄断,只要稍加对比,恐怕答案并不难找。

涉嫌垄断,就要查;认定垄断,就要罚;制度有漏洞,就要改;规定不合理,就要废。期待反垄断部门“该出手时就出手”,还消费者公平,使市场起到决定性作用。

有些人担心,汽车市场涉及利益面太广,修改行业管理规定可谓“牵一发而动全身”,作出调整会对市场带来冲击。但这种逻辑很有问题,因为常识告诉我们,市场永远只会被垄断搞垮,不会被反垄断打垮;公平透明、充分竞争,才有希望给亿万汽车消费者带来实惠,才有可能圆中国的汽车强国之梦。

核心提示>>>

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。专家指出,我国汽车市场管理的制度缺陷已导致垄断危害的产生,监管部门不能再视而不见。

漫画:“变形金刚”

全车零件总价是新车12倍 制度缺陷还是严重垄断？

暴利惊人:“零整比”数据揭底中国车市最“黑”一环

买得起,修不起,是中国大车主长期以来的切身感受。汽车售后环节“宰客”,零配件昂贵,大概也不是什么新闻。然而,商家“黑”到什么程度,攫取暴利到了怎样疯狂的地步,大概很少有人能弄清。

权威数据揭开了中国车市中的“黑心”一环。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。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。

制度缺陷:谁纵容了垄断欺客？

零配件高价,4S店保养高价,正规渠道维修高价,中国汽车售后环节弥漫的关键词,仿佛就是“贵”。那么这些超常规的高价,又是从哪里来的?

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,有制度缺陷。

中国汽车流通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

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。而华晨宝马3系E90 LCI车型,系数也高达661.74%;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%;其余品牌中雷克萨斯、大众、奥迪、比亚迪被调查车型“零整比”系数也超过400%,仅有少数几种低于300%。

“零整比”系数越高,显然就代表零配件定价越贵。那么,本次调查数据,反映出我国某些

品牌车型的零配件贵得有多离谱呢?

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,尤其是外国车企抬高了零配件定价,目的就是攫取暴利。”

“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等问题,但售后环节可能是最“黑”的一环,因为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,这就是垄断惹的祸。

被动挨宰:亿万车主合法权益谁来保？

我国私家车保有量10年涨了13倍,早已突破8500万辆,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,各种涉嫌垄断行为造成的超额利润,就是伤害市场公平、侵犯消费者利益的“首祸”。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相背离的现实,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业普遍现象,但反垄断监管长期缺失。“媒

体曝光4S店宰客,零配件价格畸高,已不是一年两年,但始终没有得到监管部门的回应。”

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。但该办法的修改也很复杂,最复杂的问题就是制定该办法的三大部门,正是我国反垄断监管部门。