

奔驰之后,奥迪再降备件费

8月1日起,国产车型上万种备件降幅达20%

本报济南7月27日讯(记者 韩适南) 记者从一汽大众奥迪处了解到,8月1日起其旗下所有国产车型原装备件价格将下调。这是本月继奔驰在全国范围内宣布服务收费和配件价格下调20%、捷豹路虎3款车型厂商指导价平均下调20万之后,又一个豪华车厂家宣布降低产品及服务价格。

记者了解到,此次涉及的备件有上万种,平均降幅达20%。例如奥迪A6L TFSI 舒适型的2.0升TFSI发动机价格下降22%,multitronic无级/手动一体式变速器降价38%,车身总成降价16%,ABS单元降价25%。

今年4月份,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。数据表明,国内一些车型的“零整比”系数之高令人咋舌。如北京奔驰“C级W204”车型,系数高达1273%;雷克萨斯、大众、奥迪、比亚迪等被调查车型“零整比”系数也超过400%。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,但600%、700%这么高的系数显然不合理,目的就是攫取暴利。

奥迪此次下调备件费,意味着车主以后售后保养费用的降低。与7月1日在全国范围内下调零配件与工时费的奔驰相比,奥迪此次的幅度与奔驰相当。据记者了解,奔驰维修保养价格下调是全方位的下调,主要是厂家在零配件供应上支持价格调整。另外,工时费的调整也是同步跟进的,当时奔驰总体下调幅度在20%左右,与目前奥迪的下调幅度基本一致。

对于此次调整,27日,山东银座天尊汽车有限公司一销售人员告诉记者,“全国范围内备件费下调的事听说了,但我们还没有接到厂家通知,这样一来奥迪车型售后保养费用应该会便宜。”



7月份以来,奔驰、捷豹路虎、奥迪等高端豪车品牌接连宣布整车、配件或保养价格下调。多家车企表示,降价是为了回应国家反垄断部门针对汽车行业进行的调查。记者采访发现,少量品牌的试探性降价幅度偏小,国内售价仍远高于国外市场。面对即将落地的汽车行业反垄断调查与处罚,车企可能不仅要“出汗”,还可能面临“出血”的代价。

豪车集中试探性降价,国内售价仍远高于国外市场

若受反垄断处罚,车企将大出血

更换配件花费 可购买3辆新车

7月上旬,梅赛德斯-奔驰对保养服务的价格进行了明晰和调整。7月25日和26日,捷豹路虎中国和一汽-大众奥迪宣布整车和原装备件价格下调。

记者26日和27日在北京捷豹路虎和奥迪品牌4S店看到,此次主动降价后,豪车价格仍远高于国外市场。国内市场上,

路虎揽胜“5.0 V8 Autobiography”降价后的低配版本厂家指导价为260万元左右,但在英国市场,此车型价格仅为8.1万英镑,折合人民币不到90万元。

按照汽车行业专家贾新光的计算,即使进口汽车要交纳关税、增值税、消费税等较高额度税款,但国内外价格相差2

倍,其中的暴利十分明显。

除了整车价格依然畸高,配件价格下调后,国产奥迪的“零整比”也仍然较高。以奥迪“A6L”为例,该车型的“零整比”将从411%降至291%,这意味着更换这辆奥迪车所有配件的花费,可以购买几乎3辆新车。

试探性降价 或为应付调查

不少消费者和业内人士认为,这种试探性降价,仅仅为了应付反垄断调查压力。而捷豹路虎中国和一汽-大众奥迪明确表示,降价是为了主动配合、回应国家发展改革委价格监督检查与反垄断局针对汽车行业进行的反垄断调查。

一汽-大众奥迪销售事业部

执行副总经理葛树文表示:“作为中国高档车市场的领军者,一汽-大众奥迪积极配合相关调查,并通过内部优化主动回馈用户。”而捷豹路虎中国相关负责人对记者表示,捷豹路虎中国对于反垄断调查非常重视,迅速启动了响应机制,积极协调公司各

部门,主动提出了相关方案,对旗下三款车型进行价格调整。

一位知情人士向记者透露,近期一些车企频繁与相关部门沟通,希望能用主动降价的方式表现出良好的姿态,以避免反垄断处罚,这可能是车企最近集中降价的主要原因。

汽车行业 反垄断剑指旧规

仅靠试探性降价,车企光是“出汗”,可能难以起到更大的警示作用。在中国反垄断调查与执法日渐完善的基础上,未来一些在中国市场定价畸高的车企,可能将面临“出血”的惩罚。

处罚不是目的,不少专家表示,目前我国汽车行业垄断问题的根源,都指向实施多年的《汽

车品牌销售管理实施办法》。

社科院美国所副研究员苏华撰文指出,随着我国汽车市场广度、深度、容量等因素及经销模式的发展变化,《汽车品牌销售管理实施办法》已逐步从实施初期对汽车经销的促进与规范作用转变成阻碍作用。《汽车品牌销售管理实施办法》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。”贾新光表示,这间接强化了国内汽车售后维修与配件供应的垄断,只有修改完善这一规则,才能从根源上避免车企垄断生产、销售、定价、维修保养等几乎所有价格环节。 据新华社

以前渔民撵游客,现在开起渔家乐

作为海洋生态文明示范区试点,威海日照长岛多措并举修复海滩

近日齐鲁环保世纪行活动启动,本次活动聚焦山东海洋生态环境保护,对威海、日照、长岛等海洋生态文明示范区试点的环境保护工作进行宣传和监督。记者调查发现,这些地区海洋生态环境保护方面有了不少改进,往日渔民因为游客赶海拾贝影响收入不太欢迎游客,变成现在敞开渔家乐大门双手欢迎。

文/片 本报见习记者 徐瀚云

威海>>> 臭水变清, 海边有了垂钓者

在威海的九龙湾,不少市民在长堤一头坐着马扎,手执吊杆,享受着在海边垂钓的乐趣。

“几年前,由于海水的侵蚀,别说沙滩,就连沙滩后面的防护堤和防护林都遭到了损坏。”威海市经济开发区建管办主任王维利介绍,由于长峰河入海口水流交换不畅,水质恶化,有时候这里的水都是臭的,根本没人来这儿钓鱼。

从王维利展示的对比图可以清楚地看到,2009年以来,九龙湾海域出现了严重的海岸侵蚀现象,当时的沙滩在逐年减少,沙体大量流失,防护堤也逐渐被海浪打得破败不堪。

2010年11月,威海市海洋局委托专业机构设计修复方案,2012年7月开工,次年10月完成了新建引堤、景观护岸修复、修补沙滩等工程,九龙湾逐渐恢复了清澈。

威海市海洋与渔业局局长王焕孟介绍,威海近海海域水质达标率为100%,是全国海水水质最好的区域之一,“比如九龙湾,沙滩虽然修复好了,如果没人管的话就会再次变得脏乱,市里出台

了一些政策,将16处沙滩纳入日常规范化管理中,现在每1公里沙滩就有专人负责维护。”

日照>>> 优质沙滩搞养殖, 太浪费了

“以前海边到处都是渔民承包的海参、贝类的养殖场,如果游客想下海游玩,经常被养殖户撵回去,就怕游客赶海拾贝,经济受到损失。”日照市海洋与渔业局局长崔久成说。

日照的自然海岸线保有率超过60%,拥有大量美丽的沙滩和冷峻的礁石,沿着海岸线一直走,时不时就有巴掌大小的螃蟹“霸道”地穿马路、人行道,海浪退去,沙滩上的水坑里留下没能溜走的鱼群,随处可见大量的游客,一家老小身着泳衣,在海边捕鱼捉蟹,或抬着小艇下海游玩。

“我们试过用筛面粉的100目筛来筛这里的沙子,筛下去以后筛子上根本留不下什么,没有石头也没有泥土,都是非常细的沙子,这样的沙滩要是用来搞养殖圈起来,人们没法享受,那就太浪费了。”崔久成说。

日照市开展海洋生态整治修复工作相对比较早,目前已经累计改造修复岸线20多公里。不少散乱难看的小房子在改造中消



如今旅游业成为日照经济的重要支柱,美丽的海水和沙滩吸引了很多省内外游客。

失,海边围海养殖的养殖场也逐渐拆除,取而代之的是优美和免费的沙滩,还有灯塔广场、世帆赛基地、万平口广场和运动基地等供人游玩的项目。

烟台>>> 拒绝污染企业海边建厂

“烟台入海的河流比较多,长度在5公里以上的有121条,虽然近年来削减主要水污染物排放5万多吨,但是陆源污染防治比较困难。”烟台市环保局局

长姜青山介绍。

不仅烟台一地,沿海城市近岸海水水质污染相当一部分来自于陆地上的污染物排放,经过河流流入大海,这些污染有的来自不达标企业的排污,有的来自生活污水的排放,有的来自农业生产中的施用农药、化肥,还有的来自于畜牧养殖过程中家禽、家畜的粪便,甚至有的来自“邻居”城市的排放。

在烟台,由于其独特的地理位置和特性,海上油气田开发、海上交通运输十分频繁,渤海海域内就有20个油田,165个石油平

台,最近的油田距离市区近33海里,海上溢油等海洋环境突发事件隐患日益突出。

认识到了以环境污染为代价带来的经济发展,无异于杀鸡取卵的行为,烟台、威海、日照三地纷纷加强了对海洋污染的防治工作,其中十分重要的一项就是拒绝高污染企业在沿海建厂生产。

“2012年的时候,日照经济技术开发区拒绝了一家投资8000万美元的造纸企业落地,取而代之的是一家只有500万美元的高新技术企业项目。”崔久成告诉记者。