

勤于检查, 精于细节, 以减排促环保



近年来, 高速发展的经济直接带动了我国汽车保有量的增加, 人们在享受汽车带来便利生活的同时, 也不得不面对汽车排放带来的一系列环境问题。汽车排放污染物的成分主要有二氧化碳、碳氢化合物、氮氧化物、颗粒物和硫化物等有毒成分, 此外, 污染物中所含的氯氟烃等各种有害成分也都危害着人类的健康。汽车排放污染已占据大气污染的

60%以上(以北京市为例)。同在蓝天下, 共爱一个家, 环保靠你靠我靠大家。由此可见, 采取有效措施, 降低汽车排放污染, 共同保护自然环境, 已迫在眉睫。随着行驶里程的增加和使用年限的延长, 汽车排放的有毒有害气体体会加剧。笔者总结以下几点建议供大家参考: 首先, 要经常检查汽车管路。各类油管、水管及混合气供给系统, 发现有泄漏的情况

要及时修复, 确保汽油蒸气排风系统和曲轴箱强制通风装置工作正常。汽油管道的泄漏不仅会影响到汽车使用成本, 还会诱发火灾, 同时也会加剧污染物的排放, 严重污染环境。其次, 要随时检查尾气净化装置。保持汽车尾气净化装置的正常运行, 对减少汽车尾气排放至关重要。在对车辆进行日常维护的同时, 可以定期检测排气管出口处内壁上的附着物, 来判断尾气净化装置的好坏: 主要检查废气再循环系统和三元催化转换器。最后, 要及时检查系统参数。汽车中与环保有关的系统主要有电子控制系统、燃油供给系统、空气供给系统、电控汽油喷射系统、点火系统、排放控制系统等。驾驶员要及时对这些系统的参数进行检查, 保证有关参数正常, 各仪表完好, 无故障码, 确保发动机处于最佳工作状态, 以便降低排放污染。此外, 文明规范驾驶车辆, 关注驾驶汽车的细节, 也能在一定程度上降低汽

车尾气排放, 改善环境污染。第一, 精确掌控发动机加速负荷范围。汽车行驶中的急加速、急减速和空加速状态, 会导致燃油的不完全燃烧而产生排放尾气超标。第二, 精心选择合理的挡位。在驾驶过程中, 驾驶员要保持发动机正常温度, 选用合理的挡位, 保持经济时速行驶。另外, 发动机处于怠速状态时, 混合气过浓, 此时发动机工作循环中的气体压力与温度不高, 混合气的燃烧速度减慢, 造成不完全燃烧, 致使一氧化碳的浓度增加, 同时产生大量的有害有毒气体, 导致汽车尾气污染增加。因此塞车严重或者等待时间较长的情况下, 可以将发动机熄火, 以减少怠速产生的污染。细节关联品质, 细节成就大局。只要我们每一名驾驶员能自觉从身边的一点一滴做起, “勿以善小而不为”, 那么就能形成合力, 改善我们的环境, 拯救“蔚蓝色的天空”。

(睦忠)

镇江汇宝 DS

2014年8月31日, 镇江汇宝 DS 闭馆品鉴会暨 DS6 预售会圆满落幕! 此次 DS 闭馆品鉴会通过现场舞蹈表演、砸金蛋、抽大奖、拿礼包等环节让嘉宾体会到实实在在的趣味与让利。现场销售火爆, 取得不错的销售成绩, 品牌在镇江得到有效的推广。

此次活动通过互动体验的方式, 顾客近距离感受 DS 精湛工艺和人性科技品牌。DS 车系有 DS3、DS4、DS5 以及全新 DS5, 还有 9 月 27 日即将上市的 DS6。“DS 之翼”——飞翼式前脸设计传承家族美学, 镀铬线条尽显力量与动感。炫丽 LED 尾灯, 昭显科技魅力。深藏于尾灯中的 DS 标识更显细节之美。而 NAPPA + SEMI ANILINE 顶级真皮材质和全新色系的豪华 Brun Mars 内饰颜色, 营造了无与伦比的顶级触感和奢华氛围。如此优雅野性的外观和豪华精致的内饰, 是不是让你更期待 DS 6 的到来呢? 此次品鉴会圆满落幕! 期待下一次的精彩!

(汇宝)

反垄断指向整车企业 经销商利润将被挤压



与以往相比, 2014 年的汽车行业多了一个关键词: 反垄断。

这个关键词成为今年成都车展的热门话题。在成都车展采访期间, 《证券日报》记者了解到, 不少车企人士、经销商人士仍然认为, 反垄断形式意义大于实际作用, 厂商主销车型价格并没有下调。

“目前看, 厂商会下调不好卖的车型或官方定价本来就很高的车型的价格。实际上, 因市场因素使然, 厂商即使不主动下调价格, 销售时也会降价。零部件也是挑几乎不需要更换的来调价。”有不愿具名的某豪华车品牌经销商人士告诉记者。

即使迫于监管部门压力下终端零配件价格, 汽车厂商也通过强制向经销商搭售零配件方式转嫁损失的利润。包括奔驰、沃尔沃在内的多位经销商人士纷纷向记者表示, 零部件价格下调后, 经销商从厂家处拿货价格下降有限, 导致售后维修这块利润比以往下降很多。

经销商之外, 本来可以是“旁观者”的自主品牌或被误伤。对于

记者提到的外资品牌汽车价格、零配件价格下调, 会否使得自主品牌销售更加困难, 长安汽车股份有限公司总裁张宝林表示, “会的, 但也会倒逼自主品牌迎头赶上”。

反垄断形式大于实际作用?

进入 7 月份, 随着国家发改委陆续“邀请”部分汽车企业相关负责人去“喝茶”, 汽车行业的反垄断正式拉开帷幕。随后豪华品牌捷豹路虎、奥迪、奔驰相继下调整车、零配件价格, 甚至一般的合资品牌广汽丰田、广汽本田也纷纷跟进。

即使汽车行业的反垄断仍在如火如荼进行着, 一些整车企业的处罚金额还未落地, 但多位车企人士和经销商并不认为汽车行业存在垄断行为, “垄断是指在商品定价上拥有绝对定价权、话语权, 在定义上是需要推敲的, 目前符合垄断概念的不包括汽车。不能说汽车行业垄断, 这只是一种商业模式, 消费者选择的机会其实很多。厂商这样定价, 消费者可以选择不买, 这种商业模式在其他行业也存在。”上述豪华车经销

商人士告诉记者。

另外一家车企奇瑞汽车相关人士直言, “厂家不傻, 主销车型不会降价的。中国的汽车市场发展已经比较成熟, 反垄断不可能让主流的市场发生大面积上的变化”。

“从配件来看, 一辆车拥有几万个零部件, 价格不可能全部下调, 企业可能会下调几个不太容易坏的零部件价格, 比如发动机, 需要更换的几率几乎为零, 降价的实际意义不大。这个政策太容易钻空子了。”上述豪华车经销商人士坦言。

在他看来, 目前, 反垄断对车企的影响很小, 形式上的意义更多一些, 实际作用不大。

关于反垄断到底起到了多大作用, 业内人士观点并不一致。反垄断“刚刚开始”, 对于反垄断的重点对象、体量较大的个别豪华车品牌, 谈不上有多大影响, 仍需看后续政策走向。

“反垄断是势在必行的事情, 《反垄断法》会促使反垄断成为今后汽车行业的常态, 这样的事情在行业发展到一定阶段之后, 应

该是经常有的事情。”张宝林在接受《证券日报》记者采访时表示。

经销商利润空间被挤压

“反垄断实际上影响到了经销商的利益, 厂家会降低零配件价格, 但和终端经销商卖给消费者的价格下调幅度相比, 还是很小的。”上述豪华车经销商人士表示。

成都地区某奔驰经销商人士补充, “零部件价格下调后, 经销商利润下降幅度应该会比较大大。零部件下调分为两部分, 一是经销商的进价, 比如以前某个零部件进价为 20 元, 现在降到 18 元; 二是经销商卖给车主的零部件价格, 限价前可卖 40 元, 现在可能只能卖 30 元。这样一来, 厂家的利润减少了一部分, 但经销商的利润牺牲更多”。

对于大部分 4S 店来说, 所用零部件多数需要从汽车厂商处采购, 经销商单独采购的比例非常小, 同时, 经销商一旦被发现没有从厂商售后部购买相应的零部件, 所受到的处罚也不轻。比如一汽大众若发现经销商存在上述情况, 可能会对经销商处以上百万元的罚款或者扣除年终返点。

“部分厂商不但严格要求零配件的采购, 连车的装饰品也要搭售给经销商, 这些装饰品价格远高于市场价, 质量也很差。经销商若是被发现所售装饰品不是从厂家采购的, 就会面临罚款。”一家经营多个汽车品牌的经销商集团负责人告诉记者。

在他看来, 如果发改委能对厂商规定零部件以及车辆维修保养价格的纵向垄断行为进行调查, 是对经销商的极大利好。

有北京现代的经销商人士也非常认同该观点。他表示, “反垄断对于主机厂垄断零配件供应的调查是好事, 厂商不能为所欲为, 经销商也能松绑。零配件采购完全可以以市场为导向”。

然而, 也有 Jeep 经销商人士认为, “厂家供应零配件也是为了维护消费者的利益, 如果 10 家经销商有一家不采购正品的零配件, 出了问题被客户投诉, 怎么去规范? 这会影响到整个品牌形象。从标准、安全的角度来说, 厂家供货是好的, 当然也不排除部分品牌的经销商把真假配件掺在一起卖”。

或误伤自主品牌

不得不说, 城门失火殃及池鱼, 不止一次, 自主品牌总是不小心成为了“鱼”。

本来反垄断是拿外资品牌开刀的, 尤其是外资中的豪华品牌, 跟自主品牌没有什么关系, 只是, 在各个外资品牌纷纷主动下调汽车价格的同时, 市场的连带反应使得自主品牌或许要被误伤了。

“豪华车下调价格倒是不会影响到自主品牌, 像丰田、本田等合资品牌下调价格就不一样了, 如果这个下调带动了整个市场的价格下滑, 加上限购、换代升级等因素, 消费者选择主打中低端市场的自主品牌的几率会变得更低。”上述豪华车经销商人士表示。

“汽车行业的这种垄断是市场自然形成的, 汽车品牌本身就是一种垄断, 自主品牌没有垄断的基础。如果舆论导向让消费者都觉得汽车要降价了, 那对自主品牌是有影响的。”上述奇瑞厂商人士表示。

“无论是合资品牌还是自主品牌, 不能违背市场规律做事情, 汽车反垄断在西方也很厉害, 只是通过长时间的发展已经步入正轨。无论是自主品牌还是合资品牌, 路走弯了肯定会付出代价。”长安 PSA 执行副总裁应展望坦言。

(网言)