

汽车产品“变相涨价”的中国乱象

■ 记者 蔡梦葵 报道

2013 年 7 月,在政府的反垄断调查风暴下,多家洋奶粉表示将主动降低价格。然而,惠氏在月底推出的全新配方奶粉,却又一次将已降低的价格拉了上去。有专家担心,惠氏的发作可能引得众多洋奶粉的模仿,以推出换代产品的方式实现“变相涨价”。而事实上,这种做法不仅仅在食品行业,在合资汽车制造中,也同样地存在。

换代车型价格远高于旧款

6 月份, 丰田集团在美国正式推出了长达 8 年末换代的新一代卡罗拉。据了解,这款全新的卡罗拉延续了老款车型较为居家的造型,但前脸继承了丰田最新的家族史设计,显得更为运动和张扬。在配置上,换代车型的轴距则是相比国内现款车型加长了近 100mm,达到 2700mm。在内饰方面,新款卡罗拉采用了不对称的中控台设计模式,加上中控台液晶屏的配置,让内饰整体显得具有科技感。

此外,美版新卡罗拉将标配 led 近光灯与 led 日间行车灯、8 安全气囊、蓝牙系统、后排座椅 60/40 放倒、发动机启 / 停和安全带预警技术。同时,高配车型还将配备有一键启动系统、自动空调、真皮多功能方向盘、换挡拨片、前排座椅加热、GPS 导航、倒车影像、电动天窗等配置。

据了解,新一代卡罗拉将配备两种调校的 1.8L 发动机, 其中包括可输出 97kw 的 1.8L vvt-i 四缸发动机 (l.e.s 版本使用),le eco 版本使用则搭载最大功率 104kw 的 1.8L 发动机,油耗方面,官方公布的 le eco 车型为 5.9l/100km,经济型十足。变速器上,入门版车型将继续使用 4 速自动变速箱,中高配车型则搭载 CVT 无级变速箱和 6 速手动变速箱。CVT 变速器在油耗方面将有所帮助。

据国内的汽车门户网站报道,该款车型将于 2014 年被引入中国。但引入后,价格较之现款车型将出现上涨。只是,现款一汽丰田卡罗拉的售价已达 12.38-16.08 万。今年 3 月份推出的炫装版车型, 售价更是达到 13.28-15.18 万元。较之市面不少同级别车型,其较为居家的低配置让它并不具备太大竞争力。

据了解,作为中级车的现款马自达 6,其国产车型的起步价为 17.08 万, 中国汽车门户网站汽车之家显示,在优惠之后,目前全国最低价为 12.98 万。也就是说,若全新款卡罗拉明年上市后 4S 店前期无任何优惠,购置这样一辆紧凑型新车的起步价会超越一款中級车的价格。

同样地,从 2012 年便甚器尘上的全新一代日产逍客,由于增加了全新的 1.2T 发动机和 CVT 变速箱, 平均油耗可以达到 5.6l/100km, 一直广受消费者关注。但前不久,有媒体曝出,这款将于 2014 年上市的全新逍客在定位和定价上均会有所提升,起步

价格可能将达 16 万元人民币, 比现在 13.98 万的指导售价高出两万元。而铃木即将国产化的全新 SX4-CROSS 由于升级了 CVT 变速箱,配备了四驱系统、自动起停系统等。厂家已拔高了它的定位,称价格会与现款逍客相仿。而 SX4 现款车型在中国目前的起步价仅为 8 万多。

外来车型想着法儿涨价

如果说全新逍客与全新卡罗拉确实在换代之中对整体品质做了一定提升,成本上涨从而推高了价格还足以让人理解,那一些仅作了细微改款的车型涨价,则着实令人感到费解。如马自达 3 的改款车型马自达 3 星骋,与老款相比,其核心如发动机、变速箱、底盘均是 1.6L/107 马力 /L4、4 档手自一体、多连杆独立后悬架不变, 仅增加了中央扶手、电动天窗、铝合金轮毂等少数配置,以及安全带未系提示这类相当基本的配置。但马自达 3 星骋自动精英型的厂商指导价却是 12.98 万,较之老款马自达 3 同档次的自动经典特惠型高出了 2.3 万元人民币。

而这个价格,比起同为日系偏运动型紧凑级轿车的骐达 -2011 款 -1.6L/CVT 舒适型也高出了接近 1.5 万, 比起配置更为丰富的福克斯 -2012 款 - 两厢 -1.6L/AT 舒适型的厂商指导价仅低了 1100 块钱。而上述这些配置,在近一年来的紧凑级轿车中纯属标准配置,骐达、新福克斯等均属标配,可以说完全属于配置水平随大流的正常提升,其性价比的高低不言而喻。

而更为奇葩的变相涨价,则是许多购车者应该十分清楚的加价提车。在中国的车市,有一些产品,想要尽快提车,需要加收好几万费用,否则消费者有可能要等待半年以上。

以年初“千呼万唤始出来”的热门 SUV 长安福特翼虎为例, 这款竞争力可抗衡途观、CR-V 的新车,也在营造着“一车难求”的销售氛围,在上市当天,全国各地就纷纷传出加价 3 万元的消息。在 1 月份,北上广等一线城市的 4S 店普遍需要加 1-3 万元的装潢费用,最快也要春节之后才能提到车。

与赤裸裸的加急费相比,加装潢的营销这种“显得人性化”的做法被普遍运用于热销新车中, 而且这其中的价格弹性很大,比如说一个行李架, 可以报价 5000-10000 元不等,还有导航、贴膜等等都是传统加装潢的方式。此举被指是既能保证利润,又可以让消费者感到“比较舒服”,并营造出“奇货可居”之感的做法。

而翼虎的做法仅仅是加价提车的一个缩影,事实上,早在数年前本田汽车推出雅阁第六代时,广汽本田与他的经销商就研发出这种全新的销售模式,之后,上海大众的途观、一汽丰田的 RAV4、东风本田的 CRV 均开始采用这种模式,随着参与者越来越多, 目前不少畅销车型都摆出了这个架子,并逐渐形成中国车市的一个潜规则。翼虎实际上并不算“黑”的产品,有媒体统计,选购



大众途观目前需要加 5-6 万元的装潢,高尔夫 6 刚推出时,需加价 4-5 万元。否则只有无限期的等待。

那加价提车,是否真的意味着这些产品热销到供不应求呢? 以东风本田为例,截止 2012 年底,东风本田在中国拥有两个工厂,产能达到 48 万辆。工厂目前生产 CRV、思铂睿、思域、思铭、杰德六款车型,2012 年销量达到 30 万辆,并未饱和。因此,说 CRV 产能不足需要加价显得难以服众。随着去年中国不少国民反日情绪日益提升致日系车日子不好过,使得 CRV 不但不继续加价,反而优惠了近 1 万元更足以说明供不应求只是个涨价的幌子。

有业内人士指出,提车加价实际上是厂商与 4S 店为增加利润合谋的一出戏。对于经销商来说,每个品牌下都有畅销的、也有相对滞销的车款,滞销的车型销售上可能会利润很低甚至赔钱,但是厂家又要强压销售任务, 所以经销商只能多挣畅销车的利润,来补贴其它车型。

其次,国内消费者“买涨不买跌”的心理也是造成“加价提车”问题出现的另一个重要原因。 新车刚刚投放市场,少数“荷包殷实”的消费者为了抢先为了炫耀而加价提车, 结果往往会导致大批消费者蜂拥而上,从而进一步推高了汽车销售价格。

此外,一些热门车型——特别是不少品质较高的 SUV 都加价的情况下,也让消费者一度感到无从选择、没有办法。种种原因,造就了畅销车型的消费者为厂商和经销商承担其它车的损失这一拥有强盗逻辑的怪现象在中国蔚然成风。

国内外对比:中国减量还加价

在改革开放 30 年里, 不少跨国企业来中国投资建厂,无不看重的是这个国家更为廉价的人力资源成本,即便近几年原材料涨价、中国整体物价上涨,但中国的成本在全球而言,比之欧洲、北美、日韩等发达国家和地区,仍有一定优势。这也是中国不少企业花点心思仍可保证自身竞争力的一绝对原

因。

此外, 一些大型的跨国企业在中国投资,还能享受到国家政府和地方政府给予的一些税收用地方面的优惠政策。然而,即便是这些有机会享有极优待遇的合资车企,在中国生产出来的汽车在价格上却不比欧美的便宜,有的甚至比他们还要昂贵。

以丰田旗下的凯美瑞为例,记者在美国的汽车销售网站 AutoUSA 上搜索发现,该款车型 2.5L 六速变速箱的售价为 23,400 美元,折合为人民币为 14.32 万元。而在中国,记者在汽车销售网站易车网上查询发现,凯美瑞 2.5L 六档手自一体的厂商指导价为 21.98 万,比美国要贵出 7 万多元。即便是动力更差的 2.0L 四档手自一体,在国内的厂商指导价也达到 18.98 万, 即便加上目前全国最高的 3.35 万元的优惠,价格也比美国 2.5L 六速变速箱的价格贵两万元人民币。

同样作为丰田旗下的卡罗拉,据《凤凰汽车》报道,2013 年在美国的起步售价为 16.230 美元,约合人民币 10.1 万元。而在中国的起售价为 12.38 万元,要贵出两万多元。而近年来在美国大热的本田思域,据《凤凰汽车》报道在美国的起售价为 15.955 美元,约合人民币 9.93 万元。在中国的起售价则为 13.18 万元。

除了日系车,德系和美系汽车产品在中国的售价也普遍比欧美高。记者查询到,目前在美销售的福特福克斯 2.0L 的起步价为 16,310 美元,折合成人民币还不足十万。而在国内,福克斯 1.6L 的起步价都是 11.99 万,同级别的款式的厂商指导售价更是达到 15.19 万。德国品牌大众旗下的主打紧凑级车型速腾,其 2013 款在美国的起售价更是仅 15.545 美元,折合成人人民币 9.5 万,但该款车型在中国的起步价却达到 13.18 万元, 高出美国售价仅四万元!

而对比同一款车型的国外版本和国产版本。不少国产合资车型的偷工减料也十分之严重。如一些车型在国内减掉了国外都会有的四驱功能,以及国外不少车型都会存在的 iPod 接口。以老款福特嘉年华为例,据报道,15 寸铝合金轮毂、USB 音乐接口是选装

配置, 以及特有一套与微软合作开发的“SYNC”通讯与娱乐系统在欧洲和美国版车型上均可选装,但国产版并无该类服务。此外,在安全配置上,国外的嘉年华标配 7 个安全气囊(包括驾驶员膝气囊)、后防撞梁和 ESC,这让国产版望尘莫及。

由于欧洲天气寒冷,冬天道路容易因结冰引起湿滑,从 2010 年开始,欧盟已将于将车辆打滑状况减少 80%,从而能够大幅度减少车辆因失控所衍生的许多危险的 ESP(Electronic Stability Program)列为新车(乘用车与轻型商用车)的标准配置,意在通过此次举提升行车与成员安全。

同样地, 美国也在 2012 年起将此装置强制列为新车的标准配置。在此之前,欧美也早就将儿童安全座椅接口列为汽车标准。中国的法律法规并无此类强制规定,这让一些合资车企不会在 20 万以下较为廉价的产品上增加这类装置。而事实上,越轻的车,在打滑时反倒更容易对驾乘者造成致命伤害。

除了配置的减配,在服务上,国产车型也“减配”严重。据相关人士透露,在美国,不少日系车型都是保修 10 年或 30 万公里,而在中国,日系品牌普遍保修 3 年或 10 万公里。而这还算心肠好的,不少德系车,仅保修 2 年 6 万公里。但不论是硬件配置还是软件配置的减少,都不影响他们价格的节节攀升。

以近一两年来因减配严重而广受诟病的大众新速腾为例,该款全新车型将旧款为人称道的同级车中少见的多连杆独立悬挂改为了更便宜扭力梁非独立悬挂。当然,此举至少还换来了后排座相对较大的乘坐空间,若不飙车,多连杆独立悬挂的意义也并不是很大,但是,新速腾其他的一些减配则让人捉摸不透。有网友总结道,新速腾的车门密封条、三段式铰链、隔热玻璃、电瓶、液压杆较之旧款都进行了减配或改用更为低端的产品。而且,新速腾的 1.6L 手动时尚型和自动时尚型的厂商指导价分别为 13.18 万和 1.38 万, 比起 2011 款的价格差异不大,手动舒适型和自动舒适型的价格则比旧款贵了几大千。新速腾并未因降低成本而降低了价格,让利给消费者。

当然,目前的减配大潮中,有一些配置的减少,是厂家出于不符合中国路况与中国人的用车习惯而考虑,或者生产厂暂不具备相关技术等各种原因。比如马自达 Atenza 在海外配备了更多的安全配置,其中便包含 LDWS 车道偏离预警系统。它能够在驾驶员未使用转向灯时,对变换车道的动作进行告警,避免睡瞌以及其他因素造成的误操作带来的安全隐患。

但国产版并未配置,官方给出的解释就是上市时还未完成中国路况下的系统测试。但是,如上所述,同样的产品,中国人使用比起欧美版出现了减配, 有的甚至还比较严重,却并未因此拉低价格,有的甚至不降反升。多多少少让人有些想不通。而目前,随着汽车产品一轮又一轮的换代,各种匪夷所思的涨价还将在中国继续。

四省空置五万套 保障房屡遭“愁嫁”尴尬

■ 周炳 报道

山东 1.29 万套, 海南 9000 多套, 广东 1.15 万套,云南 2.3 万套……近日多个省份审计结果暴露出保障房空置尴尬。

一边是中低收入群体期盼早日实现“安居梦”, 一边是大量保障房空置“遇冷”窘境。经过几年“高速”建设保障房进入“产出”高峰, 但一些地方保障房入住率低,“民心房”屡遭尴尬。

建了没人住

深圳最大公租房项目分配进入了最后阶段,首批推出的 8250 套公租房房源,入围申请家庭一万余户,但有 45% 的申请家庭弃租。

新一轮大规模保障房建设启动以来,部分地方却出现了始料未及的“房等人”现象,原本“一房难求”的保障房却面临“愁嫁”尴尬。

山东省审计机关对省内 15 市城镇保障性安居工程的投资、建设及分配情况进行审计发现, 有 9 个市、40 个县的 1.29 万套保障性住房处于闲置状态,其中近 4 成空置 6 个月以上。

从全国一些省份的 2012 年度审计结果来看,“有房无人”的保障房闲置问题十分普遍:在海南,9 个市县 9077 套保障性住房处于闲置状态;在广东,有 13 个市本级、28 个县(市、区)11464 套住房处于闲置;在云南,有 2.3 万套保障房被闲置……

在房价高企的背景下,一边是低收入群

体只能“望房兴叹”,对“住有所居”有着迫切需求,一边却是保障房空置率高企,房源存量不断增加。

“空置率高,意味着大量保障房没有发挥到真正的保障作用,而且造成资金、土地等资源的浪费。”海南大学中国现代经济理论研究所所长王毅武教授说。

上海市房地产科学研究院副院长严荣说,建设保障房是一项重大民生任务,各级政府都将其列入重点工作。依靠行政力量推动,大批保障房快速建了起来,还只是在数量上完成民生答卷。建了没人住,百姓得不到实惠,最后成了政府的面子和摆设而已。

位置偏配套差

本应该会竞相申请、一房难求的保障房,却演变为“房等人”的无奈。面对这种现象,人们不禁要问:难道保障房已供过于求?

事实并非如此。我国的保障房覆盖率仍较低,仍有相当一部分群众存在住房问题。

此次多地公布的审计报告指出,闲置的重要原因之一是配套基础设施或公共服务设施不完善。

以深圳的公租房分配为例,按照当地住建局公布的价格,若租用一户 40 平方米户型的公租房,每月房租大约 600 多元。租金如此优惠, 为何 4000 多户申请人最终选择放弃申请? 一位在关内南山区工作的申请人道出其中缘由,项目选址偏远,到公司上班路程将近 30 公里,不堵车每日也要花上三个小时。

“保障对象入住意愿较低的保障房小区



基本都处于距离中心城区较远的地方,属于生僻地建房‘凑数量’,基础设施薄弱,公共服务设施配套滞后。”海南省住建厅一位干部向记者坦承。

记者采访发现,部分地方的保障房质量偏差,小区环境脏乱差,物业管理难到位,一定程度上影响了保障对象的居住意愿。海南省审计厅对保障性安居工程审计发现,全省有 24 个项目存在偷工减料、以次充好现象等,其中有 770 套住房出现墙体开裂、顶棚渗水等影响结构安全和使用功能的质量缺陷。

海口市一家廉租房小区物业管理的负责人说,廉租住房、公共租赁住房物业管理

费用几乎不收,而小区的卫生、安保、水、电、绿化等日常管理需要大量资金维护,物业费用缺口很大,小区环境自然好不起来。

严荣说,住房不仅仅是为了居住,还是一种生活, 而社区环境是重要的参考因素,配套设施建设应与保障房工程本身同步规划、同期建设、同时交付使用。位置偏僻、配套设施不完善、房屋品质存问题等多重因素,抑制了保障对象的选择意愿,推高了保障房“空置率”。

制度设计与约束问责

千万户住房困难家庭翘首期盼的保障

房上演“空城计”,严重挫伤的不仅仅是政府的形象,还有望眼欲穿的民心。如何破“计”考验着基层政府的为民理念和执政水平。

针对这些问题,河南省提出,地方在保障房项目实施中做到“三不”,即对选址距离中心城区过远、缺少基础设施配套的项目不予立项和审批;对基础设施配套不能满足基本入住条件的项目限期整改,不达标的不组织验收;对不按要求配建保障房的商品房开发项目,不予办理预售手续,并明确要求,廉租房主要布局在省辖市、县(市)中心城区。

“保障房建设的核心,是必须从中低收入住房困难家庭的实际需求出发,防止出现“两张皮”。”四川省社科院研究员胡光伟认为,地方政府必须要有勇气直面“空城”的尴尬,厘清问题根源,切实解决保障对象的顾虑、忧虑和实际困难。

北京市维拓设计集团副总建筑师张根说,保障房的保障对象本来就是生活成本极为敏感的一个社会群体,为民而建的保障房更得要便民。

保障房建设选址布局应“以需定建”。应在城区商品房中配建一定比例保障房,解决目前部分保障房位置偏僻、环境不好、配套设施不齐全等问题。

“保障房建设,不能‘重量不重质’,更不能完成数量任务就万事大吉。”严荣认为,针对一些地方出现的“重建设轻分配”现象,通过制度设计进行严格约束问责。同时还应进一步降低保障房申请门槛,加大对外来务工人员、的保障性力度。在强调“在当地没有自有房产”和“没有同时享受其他住房保障”的同时,公租房的承租条件可以适度放宽。