## 

汽车与国际接轨

汽车 浣滆

鍙戝竷浜庯細2006/11/20 14:40

关于汽车行业"和世界同步"、"与国际接轨"的叫声已经不是一两天的事了,而近些年来,汽车价格确实在不断地下降,各种新车推出的步伐也在不断加快,可这些是否就代表了我国的汽车已经和国际接轨了呢?国内消费者对此反应又是如何呢?这些都是那些汽车国际巨头应该思考的事,毕竟,随经济的快速增长,汽车正一步步走入中国的千家万户,中国市场可以说是全球汽车市场的战略性重要部分。

其实,就消费者最为敏感的价格而言,在05年底,国内的门户网站新浪网就已专门开辟过一个专栏对汽车国际品牌在我国合资生产的轿车进行过全面的价格对比,在国内车迷中引起过不小的反响,而中外车价的差别也一向是消费者关心的焦点所在,所以也借此再做一次探讨。

对于价格,国内轿车与国外应该怎么比

中外车价可不可以进行比较,或者如何比较才更加客观公正、更加合理一直是整个对比的基础。 这里,不妨将各种影响车价的因素做一个简单的罗列:

首先,车型与基本配置必须相同。车型相同自不待言,即便是同一品牌,不同的车型如敞篷跑车与普通轿车之间的可比性实在是微乎其微。而基本配置更需要十分小心:作为一辆汽车,最为基本的配置就是引擎与变速箱,前者对车价的影响肯定要比后者大,如同样是奔驰的S车系,S600价格比S280要贵出一倍,最主要的原因就是6升引擎与2.8升引擎的差别。

其次,内饰与附加配置。可以说这是最难以比较的部分,由于内饰与附加配置往往根据各国的不同需求而加以变化,所以不少厂家都十分愿意强调车价在这方面的不可比性。实际上,与基本配置相比内饰与附加配置在车价中所占的比重并不大。就以业内曾经认为价格档次拉得非常大的丰田威驰为例:其1.5自动挡版从最基本的型号11.98万元,到最昂贵的15.98万元,其间的差别为运动版、高级音响版与电子导航版,它们与最基本的型号相比主要是多出了电子控制的运动模式、高级音响以及电子导航系统,而最大价格差别则为4万元左右。应该注意的是这并不是一款大型豪华的车。如果发现国内外车仅仅因为内饰与附加配置不同就加价10万元以上的,很可以追究一下有关方面的利润究竟有多少

再次,国内外的税率差别。这在各国都无法回避,其实由于目前国内的汽车制造已经形成一定的规模,许多比较简单的零配件成本可能比海外低;而国内劳动力的成本总体来说也比海外低许多,所以许多厂家习惯于将国内车价相对比较高归结于国内外的税率差别,其实从生产与采购成本来看,国内车厂在某些领域也具有成本低廉的优势。

关于目前现状与未来发展趋势的思考

就目前而言,国内车价总体来说比海外高。其中,国产小排量的轿车可以说与海外车价基本持平,甚至个别车型比海外略低,波罗就是明显的例子。由此往上,不同车系的车均比海外价格高,甚至

连以高性价比著称的韩国与日本车也同样如此。越是高档豪华的轿车国内外的差价就越大,甚至可以相差到一倍以上。从新浪05年底列出的数据看来,奥迪A6的Tiptronic在美国的价格是53770美圆,约合人民币43.35万,其国内对比车型:奥迪A6L 4.2quattro至尊旗舰型国内售价是84.89万元,CROWN皇冠北美版的3000G 4WD 6AT折合人民币约33.52万,国内对比车型:皇冠Royal Saloon G VIP售价是48万,可见,越是高档轿车,差价就越大。

当然,从长远发展的形势来判断,国内车价还是有很大的下降空间的,类似于波罗这样价格比将来肯定会在所有档次的车价上得到体现,只是下降的速度未必十分迅速。在未来的3~5年里,国内车市尤其是中低档车会在降价之中与海外车市逐渐地接轨,而高档豪华轿车则难以一时与海外车价接近。但以什么样的方式接轨还是存在着一些变数的。根据目前消费者的需求,不少车厂很可能是在性价比上下功夫,而不会在价格上绝对地下降。此外,对于追求高技术的车迷来说,车价更可能一直高位运行,因为在新技术的投入上毕竟有较高的花费与较大的风险,许多厂家都会对此有意无意地采取回避的态度。