

自今年9月1日起，全国范围内便正式开始试行“私家车6年内免检政策”，对注册登记6年以内的非营运车辆实施免检（免予上线检测线检验），车主只需每2年按照《道路交通安全法》和《车船税法》等规定，提供交通事故责任强制保险（放心保）、车船税证明，将交通事故和交通安全违法处理完毕后，可直接领取检验标志。对于车主们来说，新政省去了繁琐又费时的上线检测时间，实在是大快人心。

这里值得注意的是，如果在这6年免检期间车辆发生过造成人员伤亡的交通事故的话，还是需要按原规定参加检验（即上线检验）。对于交通安全责任大、易引发群死群伤的交通事故的面包车和7座以上车辆，此次暂不纳入免检范围。

内容摘要

■ 研究

校车运营模式解读

- 校车运营的七种模式

■ 分享

浅谈汽车经销商满意度研究

- 经销商满意度调查的意义
- 一般流程
- 研究方法
- 指标体系
- 弱项指标分析
- 研究模型举例

现行政策

8年内 每2年检验1次 6~15年 每年检验1次 15年以上 每半年检验1次

新政 私家车6年内免检



哪些车享受免检

2010年9月1日（含）之后注册登记的非营运轿车和其他小型、微型载客汽车



哪些车不能享受

面包车和7座（含）以上车辆
2010年8月31日之前注册登记的车辆
发生过造成人员伤亡的交通事故的车辆



每2年领一次检验标志

每2年需定期检验时，车主提供交通事故责任强制保险凭证、车船税纳税或者免征证明后，处理完交通违法、交通事故后，可直接向公安交管部门申请领取检验标志，无需到检验机构进行安全技术检验



到哪里领

地市和县级车辆管理所、交通管理服务站、交通违法处理窗口等场所的核发检验标志窗口

Hot Words

• South-to-North Water Diversion Project

南水北调

• Scottish independence referendum

苏格兰公投

• Constructing a new Maritime Silk Road of the 21st century

建设21世纪海上丝绸之路

校车运营模式解读

关键词：校车

我国校车市场发展较晚，入行门槛较低，多种经营模式并存，据北京环亚市场研究社调查发现，校车运营的主要责任单位有第三方、学校及政府，具体运营模式可划分为以下七种模式：

	责任单位	运营模式
模式一	第三方	第三方负担所有购车费用和日常运营费用，对购买车辆有自主决定权，第三方设置线路，第三方收取学生费用，政府和学校不进行任何补贴，完全市场化运营模式
模式二	第三方	第三方负担所有购车费用和日常运营费用，对购买车辆有自主决定权，学校设置线路，政府把每个学生补贴给学校，学校收取学生费用，学校租赁第三方校车，完全的租赁模式
模式三	第三方	第三方负担部分购车费用和日常运营费用，对购买车辆有自主决定权，政府对购买车辆进行补助，同时每年给予一定的运营补助，第三方收取学生一定费用
模式四	第三方	第三方负担部分购车费用和日常运营费用，对购买车辆无自主决定权，需购买政府指定车辆才有补助，政府对购买指定车辆进行补助，同时每年给予一定的运营补助，第三方收取学生一定费用，
模式五	学校	车辆为学校自行采购，运营由学校自行承担
模式六	政府	车辆为政府/教育局采购，车辆运营由学校自行承担
模式七	政府	政府统一采购，线路设置，司机招募

模式一：第三方购车及运营，无补贴，自负盈亏

市场上比较常见的运营模式之一，第三方自筹资金购买车辆提供校车服务，学校或学生家长向其提出服务需求，第三方在规定时间内提供车辆和司机运送学生，以此获取盈利的模式。

校车运营模式解读

此运营模式在经济相对发达的区域且家长比较重视安全的情况下，第三方能盈利，在经济力量相对薄弱区域，如果校车收费太高，家长就会自己接送，第三方经营校车就处于亏损状态。

模式二：第三方购车、并对购买车辆无决定权，学校收取学生费用给第三方

第三方负担车辆购买的全部费用，在运营中，第三方出租车辆和司机给学校，学校收取学生费用，然后给第三方，完全租赁的方式。

此运营模式第三方和学校共同承担责任，学校能及时了解车辆状况，及时解决问题，该模式要求学校对学生安全意识较高，且当地经济水平较高的地区适合使用。

模式三：第三方购车、第三方运营，有补贴

也是目前比较常见的运营模式之一，地方政府为了保证学生安全，鼓励通过政府资质审批的运营公司及个人购买校车，与学校或学生家长达成协议，为学生提供校车服务，政府给经营校车的第三方相应的资金补助，该补助分为两种，一种是购车补助，既在第三方购买车辆时，每辆车给5-10万元的补助，另一种是运营补助，既第三方收取学生相应的费用，政府每年给每辆车补贴，第三方购车时对购买车辆品牌有自主决定权，政府不予干涉。

校车运营模式解读

此运营模式既减轻了政府的财政负担，又保障了第三方盈利，使其能够提供符合条件的、更专业的校车，保证孩子的乘车安全，该运营模式要求当地经济实力较强，政府财政收入较高的区域。

模式四：第三方购车、第三方运营，对购买车辆无决定权，有补助

比较少见的一种运营模式，和第三方购车、第三方运营，有补贴运营模式差别之处是，第三方对购买车辆品牌没有决定权，政府指定车辆品牌，否则不给补助，补助费用每辆车在10万元左右。

此运营模式既减轻了政府的财政负担，又有效保障了第三方盈利，使其能够提供符合条件的、更专业的校车，保证孩子的乘车安全，但此运营模式只适合于具有一定经济实力的地区，补贴额度要适中，太高政府财政负担不起，太低对第三方来说解决不了问题。

模式五：学校购车运营

从车辆的采购到运营均由学校独立完成，此种模式对学校资金实力要求较高，目前主要集中在高档民办学校和具有丰富优质教育资源的公办学校，幼儿园学校自营模式所占比例明显高于小学和初中。

此模式给予学校校车管理很大的灵活性，出现问题能够快速反馈给学校管理部门及时解决，但由于对资金要求较高，且学校缺乏专业的车辆运营和管理经验，因此对于学校的要求较高，适用范围有限。

校车运营模式解读

模式六：政府购车，学校运营

政府出资统一购买，负责校车监管，学校负责校车日常运营，在日常运营中，政府也会给相应补助。

此模式减轻了学校负担，但加重了政府负担，适用于政府财政实力雄厚、学生需求量大、学校分布相对分散且政府有意解决学生上下学问题的地区，或特殊的学校，比如少数民族学校。

模式七：政府购车并负责运营

政府出资购买车辆，并负责线路设置，日常运营，平时相应收取学生一些费用。在线路设置上，需对全县或市内学校的节假日进行调整，交错过节假日，以便达到车辆充分利用，充分发挥车辆作用。

此运营模式能充分的利用校车资源，合理分配校车使用状况，且要求政府不仅有雄厚的资金基础，还要有精力运营，同时还能调整当地各个学校的上学时间。

以上七种运营模式具体哪种更适合当地市场发展，一要看当地的经济水平，二要看当地对学生安全重视程度，两者决定当地校车市场的运营模式。

• 更多信息，请联系：

赵秋娜 汽车研究事业部

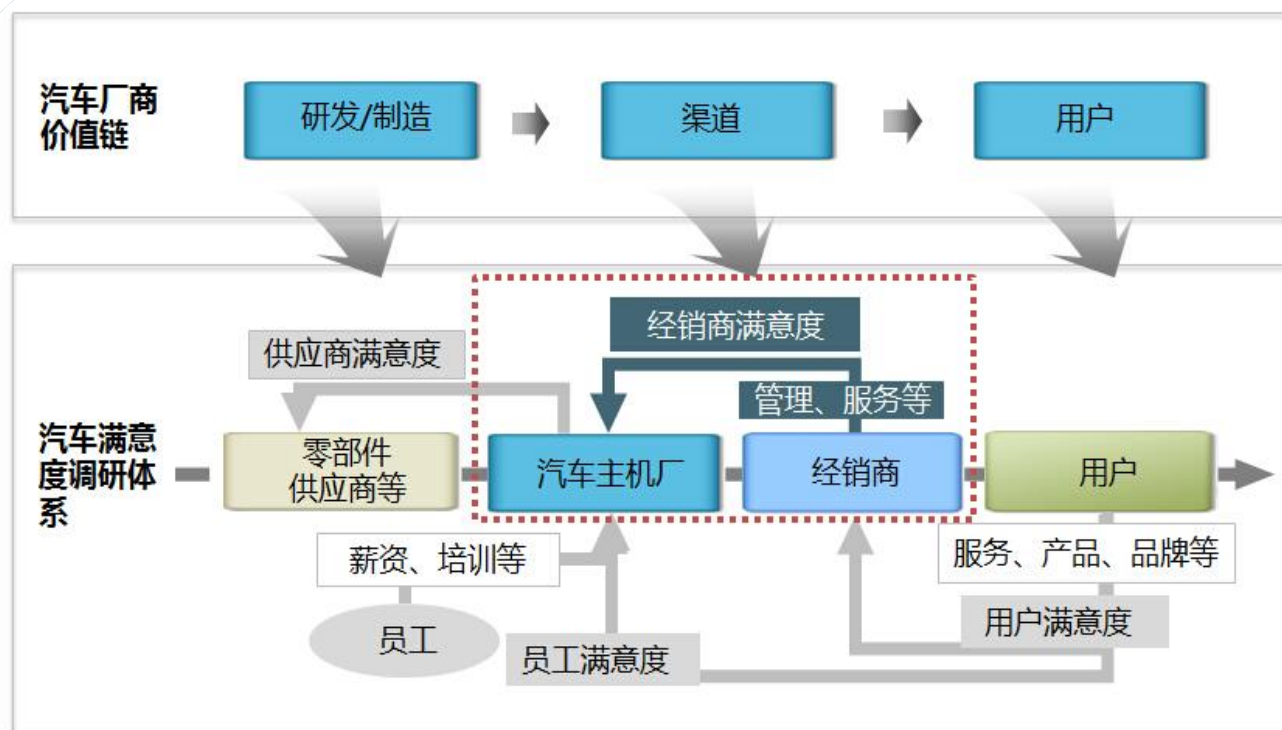
Tel: (86 10) 67160521 Fax: (86 10) 67120669 E-mail: zhaoqiuna@pamri.com

浅谈汽车经销商满意度研究

关键词：经销商、满意度

经销商满意度调查的意义

- ❑ 经销商是用户买车的主要信息来源，是用户与厂家、产品产生第一次亲密接触的载体，代表了厂家及产品的品牌形象，经销商现场的表现常常成为用户决策的重要因素。
- ❑ 经销商管理是汽车企业经营管理价值链中的重要组成部分，经销商满意度研究是众多汽车厂商调研体系中重要的一环。



浅谈汽车经销商满意度研究

一般流程



研究方法

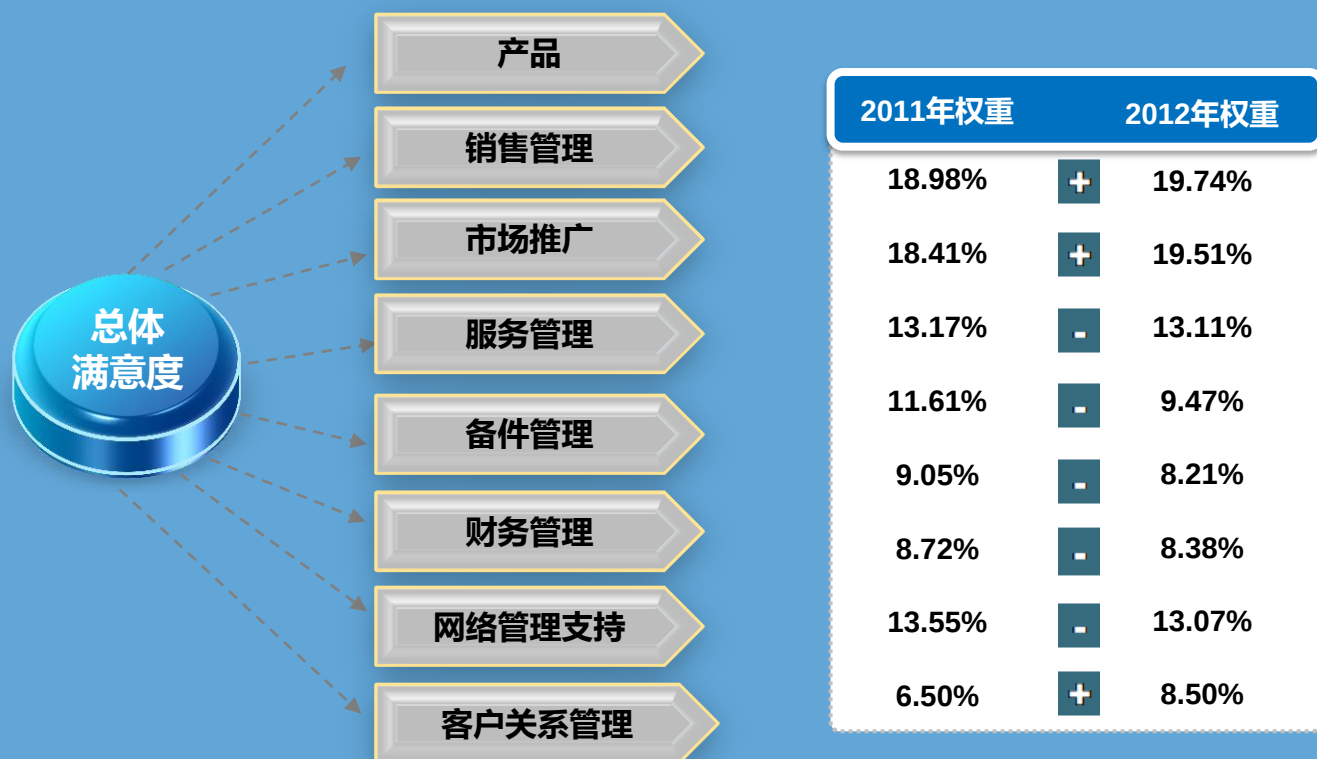
- 定量调研：找出弱项指标。
- 定性调研：挖掘弱项指标内涵，寻找改进关键点。

	网上调研	电话深访	面谈深访
研究目的	了解经销商满意度的情况，找出弱项指标	挖掘经销商对弱项指标不满意的原因和改进关键点	挖掘经销商对弱项指标不满意的原因和改进关键点
筛选原则	全网全职位覆盖	经销商总分排名靠后的经销商中，上述低分指标的对应岗位	经销商总分排名靠后，并考虑区域均衡

浅谈汽车经销商满意度研究

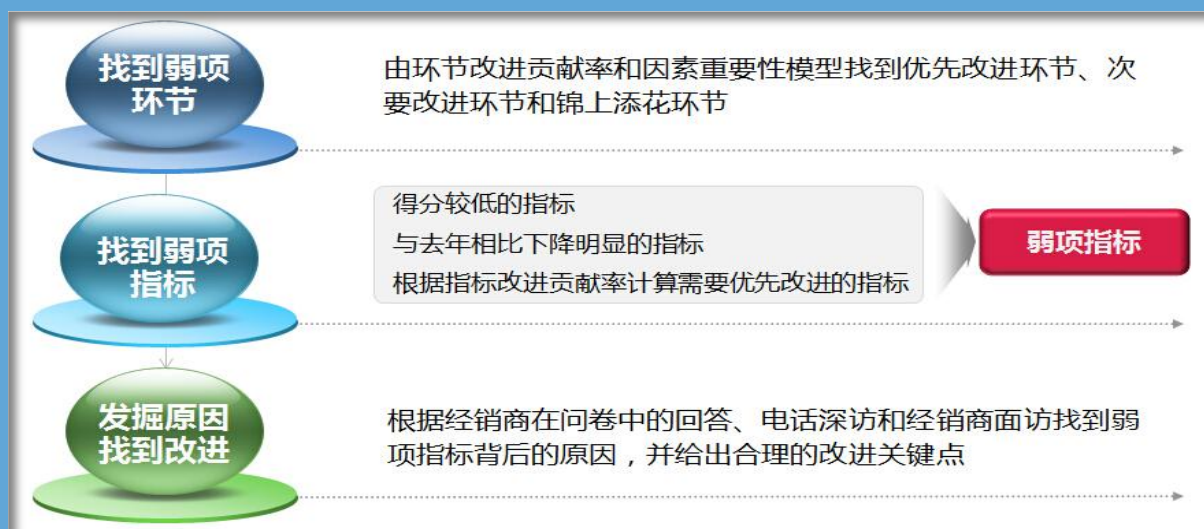
指标体系

□ 确立指标体系及权重，举例如下：



弱项指标分析

□ 弱项指标有三个来源：低于本模块平均分的指标；与去年相比有所下降的指标；改进贡献率在本模块排前1/3的指标。符合上述任何一个原则的指标即选为弱项指标。



浅谈汽车经销商满意度研究

研究模型举例

- 因素重要性模型：结合改进贡献率与满意度得分两个维度分析，可以将环节分为优先改进区、次要改进区、优势保持区、锦上添花区四类。

环节（或指标）改进贡献率 = 重要程度 × 改进空间 / 总体（或环节）满意度改进空间

注：重要程度 = 环节（或指标）权重

改进空间 = 经销商中该环节（或指标）最高分 - 环节（或指标）得分

总体（或环节）满意度改进空间 = 经销商中总体（或环节）满意度最高分 - 总体（或环节）满意度

改进贡献率：衡量某环节（或指标）的改进程度对总体满意度水平改进程度贡献的值：



• 更多信息，请联系：

王文利 专项研究事业部

Tel: (86 10) 67160390 Fax: (86 10) 67120669 E-mail: wangwenli@pamri.com