



· 普通高等教育汽车类专业“十二五”规划教材

UTO MOBILE

汽车鉴定估价与回收

QICHE JIANDING GUJIA YU HUI SHOU

主编 姚明 王文山

主审 葛如海

教学资源库
<http://js.ndip.cn>



国防工业出版社

National Defense Industry Press

普通高等教育汽车类专业“十二五”规划教材

汽车鉴定估价与回收

主 编 姚 明 王文山
副主编 范炳良 熊 新 黄大星 杨效军
主 审 葛如海

国防工业出版社

·北京·

内 容 简 介

本书主要介绍旧机动车鉴定评估与回收相关的基本理论和基本方法,以及针对车辆故障及事故造成的贬值分析。内容包括:旧机动车鉴定评估概述、旧机动车技术状况的鉴定、影响汽车评估价格的故障及诊断、车辆损耗贬值及其计算方法、旧机动车评估的基本方法、汽车碰撞损失评估、旧机动车鉴定评估报告、旧机动车的市场交易等。本书力求涵盖旧机动车鉴定评估及回收等各方面的知识,并且客观地反映出目前国内旧机动车市场运作的实际状况和具体操作程序。

本书可作为高等学校汽车运用服务工程专业的教材,也可供交通运输、载运工具运用工程等专业的学生使用,还适合从事汽车定价、销售、信贷人员,汽车保险的审核人员,旧机动车的经销代理及鉴定评估人员阅读参考。

图书在版编目(CIP)数据

汽车鉴定估价与回收/姚明,王文山主编. —北京:
国防工业出版社, 2012. 8
普通高等教育汽车类专业“十二五”规划教材
ISBN 978-7-118-08177-0

I. ①汽… II. ①姚… ②王… III. ①汽车—鉴定—高等学校—教材 ②汽车—价格评估—高等学校—教材 IV. ①U472.9②F766

中国版本图书馆CIP数据核字(2012)第177008号

※

国防工业出版社出版发行

(北京市海淀区紫竹院南路23号 邮政编码100048)

国防工业出版社印刷厂印刷

新华书店经售

*

开本 787×1092 1/16 印张 15½ 字数 357 千字

2012年8月第1版第1次印刷 印数1—4000册 定价29.00元

(本书如有印装错误,我社负责调换)

国防书店:(010) 88540777

发行邮购:(010) 88540776

发行传真:(010) 88540755

发行业务:(010) 88540717

普通高等教育汽车类专业“十二五”规划教材

编审委员会

主任委员

陈南（东南大学）

葛如海（江苏大学）

委员（按姓氏拼音排序）

贝绍轶（江苏技术师范学院）

蔡伟义（南京林业大学）

常绿（淮阴工学院）

陈靖芯（扬州大学）

陈庆樟（常熟理工学院）

戴建国（常州工学院）

鞠全勇（金陵科技学院）

李舜酩（南京航空航天大学）

鲁植雄（南京农业大学）

王琪（江苏科技大学）

王良模（南京理工大学）

吴建华（淮阴工学院）

殷晨波（南京工业大学）

于学华（盐城工学院）

张雨（南京工程学院）

赵敖生（三江学院）

朱龙英（盐城工学院）

朱忠奎（苏州大学）

编写委员会

主任委员

李舜酩 鲁植雄

副主任委员（按姓氏拼音排序）

吕红明 潘公宇 沈辉 司传胜 吴钟鸣 羊玢

委员（按姓氏拼音排序）

蔡隆玉 范炳良 葛慧敏 黄银娣 李国庆 李国忠 李守成 李书伟

李志臣 廖连莹 凌秀军 刘永臣 盘朝奉 秦洪艳 屈敏 孙丽

王军 王若平 王文山 夏基胜 谢君平 徐礼超 许兆棠 杨敏

姚明 姚嘉凌 余伟 智淑亚 朱为国 邹政耀

前 言

随着我国经济的迅猛发展，汽车已经从原先的生产资料逐步转变为提高人民生活质量的消费品而进入千家万户。尤其是2003年以来，轿车进入家庭的速度越来越快，也促进了汽车工业的迅猛发展。2004年我国汽车产量已经位于全球第四，2009年，我国汽车销量已经超过美国，产量超过美国、日本之和，产销量均位居世界第一。这迅速增长的数字的背后，预示着一个巨大的潜在的旧汽车的交易市场。

随着旧机动车交易量的迅速上升，为了促进旧机动车交易的健康正常发展，迫切需要具有旧机动车相关鉴定评估经验的人员。同时，与汽车相关的评估行为也越来越多，如旧机动车的典当、质押评估，汽车保险中的保险价值评估，事故汽车的损失评估，旧机动车的回收评估等。

本书力求能较全面地涵盖旧机动车鉴定估价及回收相关方面的基本理论知识和实践知识，同时结合国家现行的相关管理法规和标准，介绍了旧机动车交易中的运行规律和运作方式，并辅以一定的实例。本书理论体系合理，内容循序渐进，具有较强的可读性和实用性。

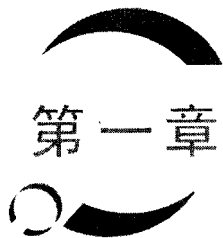
全书由姚明和王文山任主编，范炳良、熊新、黄大星、杨效军任副主编，其中第一章、第三章由扬州大学的王文山编写，2.1节、2.2节由常熟理工学院的范炳良编写，2.3节由盐城工学院的熊新编写，第四~第六章及附录由江苏大学的姚明编写，第七章由韶关学院的黄大星编写，第八章由山东交通职业学院的杨效军编写。全书由姚明负责统稿，江苏大学的葛如海教授担任主审。

本书的编著过程中，引用了国内外相关的期刊、文献等资料，在此谨向有关资料的作者表示感谢。由于编者水平有限，加之经验不足，书中难免还有不足和疏漏之处，恳请广大读者批评斧正。最后，感谢所有支持与参加本书编著与出版的相关人士。

目 录

第一章 概述	1	第四章 车辆损耗与贬值及其计算方法	90
1.1 旧机动车相关的几个概念 …	1	4.1 车辆有形损耗与贬值 ……	90
1.2 旧机动车市场的形成与发展 ……	3	4.2 车辆无形损耗与贬值 ……	97
1.3 旧机动车估价的标准和基本假设 ……	8	4.3 车辆损耗折旧指标参数 ……	99
1.4 旧机动车鉴定估价的原则和程序 ……	11	4.4 车辆成新率计算方法 ……	103
第二章 旧机动车技术状况的鉴定	15	第五章 旧机动车评估的基本方法	115
2.1 机动车技术状况的静态检查 ……	15	5.1 旧机动车评估概述 ……	115
2.2 机动车技术状况的动态检查 ……	32	5.2 现行市价法 ……	116
2.3 机动车技术状况的辅助仪器检查 ……	39	5.3 收益现值法 ……	119
第三章 影响汽车评估价格的故障及诊断	47	5.4 清算价格法 ……	123
3.1 汽车故障的内容 ……	47	5.5 重置成本法 ……	125
3.2 汽车发动机电控燃油喷射系统的故障诊断 ……	52	5.6 旧机动车评估方法的选择 ……	130
3.3 汽车底盘故障诊断 ……	67	第六章 汽车碰撞损失评估	137
3.4 汽车电器系统的故障诊断 ……	83	6.1 汽车碰撞事故分类及类型 ……	137
		6.2 碰撞损伤的诊断与测量 …	141
		6.3 受损零件修与换的原则 …	155
		6.4 汽车碰撞损失项目确定 …	158
		6.5 汽车灾害损失分析 ……	164
		6.6 汽车修理材料、工时费的确定 ……	167

6.7 碰撞汽车损失评估报告 ...	171	第八章 旧机动车的市场交易	191
第七章 旧机动车鉴定评估报告	178	8.1 我国的旧机动车交易市场	191
7.1 旧机动车鉴定评估报告的作用与格式	178	8.2 旧机动车的销售实务	194
7.2 旧机动车鉴定评估报告的撰写	185	8.3 旧机动车交易手续及变更程序	205
7.3 旧机动车鉴定评估档案管理	188	附录 旧机动车交易和评估相关政策法规	211
		参考文献	241



第一章 概述

1.1 旧机动车相关的几个概念

1.1.1 旧机动车交易市场

1. 旧机动车交易市场的内涵

旧机动车交易是指买主和卖主进行旧机动车商品交换和产权交易。由于政府对机动车辆实行严格的管理，旧机动车的产权只能在旧机动车市场中进行交易、转换。因而，为满足旧机动车的产权流动而建立的旧机动车产权交易市场，其主要业务就是接受产权交易双方委托并撮合成交，以及对旧机动车交易及产权转换的合法性进行审查。

2. 旧机动车交易市场的功能

旧机动车交易市场是机动车商品二次流动的場所，它具有中介服务商和商品经营者的双重属性。具体而言，旧机动车交易市场的功能有：旧机动车鉴定评估、收购、销售、寄售、代购代销、租赁、置换、拍卖、检测维修、配件供应、美容装饰、售后服务，以及为客户提供过户、转籍、上牌、保险等服务。此外，旧机动车交易市场还应严格按国家有关法律、法规审查旧机动车交易的合法性，坚决杜绝盗抢车、走私车、非法拼装车和证照与规费凭证不全的车辆上市交易。

3. 旧机动车交易市场的形式

随着旧机动车交易市场的发展，目前我国已有多种旧机动车交易市场形式，常见的有旧机动车交易市场、旧机动车经营公司、旧机动车置换公司、旧机动车经纪公司和经纪人等。但旧机动车经纪公司和经纪人只能在旧机动车市场中进行旧机动车的撮合成交。

随着旧机动车市场的发展和壮大，旧机动车超市和旧机动车园区也在逐渐形成和发展。其主要功能是在一般旧机动车市场的基础上，引入了汽车文化、科技、科普教育、

展示、旅游、娱乐等多项功能。

总之，随着我国机动车保有量的不断增加，旧机动车市场的发展前景将是一片光明，二手车产品的流通，逐渐成为一种朝阳产业，已成不争的事实。

1.1.2 机动车与旧机动车、汽车

1. 机动车与旧机动车的内涵

机动车是指由金属及其他材料制成，并由若干零部件装配起来的机械结构，在一定的动力驱动或牵引下，能够自行行驶，并可完成某些专项工作的车辆。如汽车可在公路上运行，同时完成载客或载货的工作；装载机可在货场中完成短距离搬运物品并装卸货物的工作。

机动车区别于非机动车的本质特征有两点：一是机动车具有轮式或履带式行走系统；二是具有动力装置。

旧机动车是指在公安交通管理部门登记注册，在达到国家规定的报废标准之前或在经济使用寿命期内服役，并仍可继续使用的机动车辆。这与《旧机动车流通管理办法》中的定义是一致的。

2. 机动车的分类

(1) 按照公安交通管理部门对机动车辆的管理，可将机动车分为：汽车、拖拉机、农用运输车、轮式专用机械、摩托车、电车、挂车 7 大类。其中轮式专用机械系指有特殊结构和专门功能，可在道路上自行行驶的轮式工程机械，其设计行驶速度应等于或小于 50km/h。它一般包括叉车、装载机、挖掘机和其他专用机械。而设计速度大于 50km/h 的轮式自行专用机械按汽车分类。挂车本身无驱动装置，由牵引车辆牵引行驶，从行驶的安全性考虑，亦列为机动车辆之类。

(2) 按照国家对机械产品的用途，可将机动车分为：公路运输机械、农业机械、工程机械、起重运输机械。公路运输机械主要指各类汽车、摩托车；农业机械主要指拖拉机、农用运输车辆；工程机械是指设计行驶速度在 50km/h 以下的专用机械；起重运输机械主要是指短距离运输的车辆，如叉车、电瓶车等。

3. 汽车

汽车一般是指本身具有动力装置，由动力驱动，具有 4 个或 4 个以上车轮的非轨道承载的车辆，它主要用于：载运人员和（或）货物；牵引载运人员和（或）货物的车辆。汽车也包括与电力线相联的车辆，如无轨电车；整车整备质量超过 400kg 的三轮车。

从广义来说，汽车的范畴也包括汽车列车在内。汽车列车一般由一节有动力装置的牵引车和一节或两节无动力装置的挂车组成。

汽车是机动车辆中，应用最广、数量最大、最普通、最常见，与广大人民群众关系最为密切的一种机动车辆。所以，若不作特别说明，本书中所谓的机动车和旧机动车，均指的是汽车和旧汽车，而鉴定评估的有关内容，也是以旧汽车为主。希望读者能通过学习旧汽车的鉴定评估技术，举一反三，触类旁通，从而能鉴定评估其他旧机动车。

1.2 旧机动车市场的形成与发展

1.2.1 从斯隆的“销售四原则”说起

阿尔弗雷德·斯隆是美国最大的汽车工业公司——通用公司历史上贡献最大的总裁和董事长，他对通用公司作出了不可磨灭的巨大贡献。

斯隆担任通用公司总裁的初期，就对通用汽车公司进行了一系列重大改革，这些改革适应了当时美国经济发展的新潮流。他的改革措施集中体现在以下3个方面。

首先，他为通用公司建立了“分散经营，协调控制”的管理体制。在半个多世纪以后，这个体制仍然指导着今天的通用汽车公司，除了进一步完善之外，没有发生根本性的改变。

其次，他创建了技术研发中心，奠定了通用汽车公司逢凶化吉、长盛不衰的产品技术基础。公司每年均要投入巨额资金来保障科研和技术发展工作的稳定进行。通用公司每年所花的科研与发展费用，均为其销售额的3%以上，其中绝大部分直接用于技术开发。

第三，斯隆在就任总裁后不久，就提出了著名的“销售四原则”，即“分期付款、旧车折价、年年换代、密封车身”4条销售原则。根据这4条原则，通用公司迅速拉开了产品的档次，以适应不同顾客的需求，从而在根本上挽救了濒临绝境的通用公司，并使之走上健康发展的光明大道。

斯隆这4条销售原则一实施，很快使福特公司和通用公司的市场占有率完全调换了一个位置。通用公司由原来10%的市场占有率，一下提升为56%；而福特公司的市场占有率则正好由56%以上，下降到10%。这样的奇迹，不是偶然的，是因为斯隆的4条销售原则是以科学认识为基础的，顺应了市场的发展。从1928年以后，通用公司一直是美国和世界上最大的汽车工业公司，直至现在。

销售4原则中的“旧车折价”就是所谓的置换和旧机动车收购。这条原则不仅减轻了顾客买新车时经济上的负担，而且延伸了产业链条，扩展了汽车产业的下游产业链条，扩大了下游产业的利润空间，开辟了汽车产业新的服务系统，使汽车产业增加了金融服务、旧机动车服务的内容。

斯隆前瞻性地洞察到了当时汽车产业的发展方向。到1926年，当时世界汽车的保有量达2000万辆，大部分汽车在美国本土，这些汽车新旧杂陈，然而最后都免不了转手出卖。为此，旧机动车便夺去了被福特公司统治了近20年之久的廉价汽车市场，并使后来任何廉价汽车制造商也都无法与旧机动车的价格竞争。甚至，有时只需花10美元~15美元就可买到一辆便宜的旧机动车。此外，这时人们开始认识到汽车不仅是一种交通工具，而且还是财富和地位的象征，也是健康文明生活不可缺少的一种基本日常需求。随着美国公众所拥有的汽车数量日益增多，以旧换新的交易自然兴旺起来。置换来的旧机动车除少数已达到使用寿命期，需报废外，大多只要稍加维护保养或修理、换件，仍可继续使用。为此，汽车经销商可从收旧卖新的经销过程中，获得更大的利润。经销商乐此不疲，从而使旧机动车市场迅速发展起来。与此同时，以旧换新的竞争也越

来越激烈。竞争的结果使旧机动车的消费者得到更多的实惠。最终，旧机动车的销售和新车销售一样，消费者可享受售后服务、配件供应、质量保证等优惠服务。

斯隆这4条销售原则的实施，开辟了旧机动车销售的先河。从此旧机动车市场就迅猛发展起来。目前，在发达国家，旧机动车的销售量和利润额均成倍地超过新车的销售量和利润额。

1.2.2 旧机动车产生的原因与市场需求

1. 旧机动车产生的原因

旧机动车产生的原因多种多样，其中车源充足、消费者需求旺盛是旧机动车市场兴旺发达的主要条件。旧机动车产生的其他主要原因有如下方面。

1) 喜新厌旧的消费心理

从前述的“销售4原则”中可以看出，斯隆那个时候就窥视到人们对汽车的消费心理，提出汽车生产要“年年换代”的原则，也就是要不断地推出新车，以满足消费者“喜新厌旧”的消费心态。

旧机动车交易市场买卖双方的需求不同，其心理动机也不一样，他们都有各自的政治经济背景。作为卖者，有的受求新心理动机的驱使，不断玩新车、卖旧车；有的是在政治或经济上到位后，为满足自尊和显耀心理的需要，要求换档次更高的名牌车辆，以象征自己的名誉、地位和个人能力。作为旧机动车的买者，则受求实、求便、求廉等心理动机的驱使，他们重视车辆的实际效用，以图省钱省事。买卖双方虽有不同心理，但有一点是相通的，那就是都认识到，汽车不再是一种单纯的交通运输工具，而且还是人们地位和财富的象征，是自尊、显耀心理的外部表现；同时也是求快、求便、求美、求舒适、求健康心理的体现。

此外，提倡超前消费，今天花明天甚至后天钱的概念，越来越被广大中、青年所接受。再加上方便的车贷服务，这些都为汽车消费市场起到了“推波助澜”的作用。

在西方发达国家，中产阶级是一个主要的庞大消费群体，他们购车以新车为主，注重的是新车的档次、品质、安全和可靠性，而非价格。通常在4年~5年更新一次，条件更好点的3年就更新车辆。在日本，绝大多数人5年肯定要卖旧车，换新车；条件更好一点的2年~3年就换新车；条件差的7年也一定要更换车辆；极个别经济条件很差的用到10年才换新车。为此，世界上大的汽车公司，一个新的品牌型号的车辆，通常只生产5年就下线，不再生产。例如，奥拓轿车，1985年投入生产，到1990年生产线上一天才有两辆车下线，该车型基本下线停产了。另外，西方发达国家多数家庭不止拥有一辆车，通常均有两辆车，甚至3辆车。这样更新时间短，更新率就高，产出的旧机动车就多，这是旧机动车产生的主要渠道。

在进入21世纪以后，我国人均收入不断增长，富裕人群增多。在深圳、广州、上海、北京、浙江等城市和地区，形成了一个较大的高收入阶层，他们已经成为稳定的汽车消费群体，从而推动我国换车消费逐年升温。

2) 消费观念不成熟

消费观念不成熟就是理性消费欠缺。经历市场经济的时间越长，消费者成熟程度也

越高,消费起来就更理性一些。但总有一部分人过分的自尊、求新或显耀心理作祟,过分地追求时髦,盲目攀比,购车时考虑不周,对车辆缺乏全面了解,一时冲动,买了新车。使用后,发现新买的“爱车”并不值得热爱,一些毛病使自己心里不痛快,例如,乘坐并不舒适、车内空间小、动力不足、提速慢、油耗高等,就想处置现有车辆,从而将车送入二手车市场。还有的人,看见以前的同学、同事或邻居买了新车,就觉得条件不比别人差,随即产生要买一辆比其高一档次的新车,炫耀一下的念头,并没有考虑到购车的用途以及车辆的养护和维修等使用开支。车的档次越高,使用费用也越高。若车辆闲置不用,车辆也有自然老化的损耗,时间越长,贬值率越高。这样,只好将车送入旧机动车市场。

汽车就像计算机一样,是一种消耗性商品,它不可能保值(除古董车外),更不可能升值,随着时间的推移,只会越来越贬值,消费者必须清楚这一点。

此外,由于市场油价不断攀升,汽车的使用费用越来越高,而且这种趋势没有缓解的迹象。事实上,石油这种不可再生的资源,开采量逐年增加,开采难度越来越大,成本也逐渐上升,导致国际市场原油价格上升的趋势是不可遏制的。在世界原油市场这个大环境的影响下,我国的油价逐年上升的趋势是不可逆转的。

另一方面,我国的用车环境还不是很理想。特别是在一些大城市,如北京、上海等,过桥费、过路费、停车费等费用还是很高的。

还有就是国家的宏观政策的影响,例如环境政策的变化,汽车尾气排放已经开始执行国Ⅲ标准,部分城市已经提前执行国Ⅳ标准,这些都将使已有车辆产生贬值,从而提高汽车的使用费用。

消费者在购车时,对上述实际情况考虑不周,缺乏理性,则容易成为旧机动车的车源点。

3) 车主收支失衡

无论在国外还是国内,许多车主都是通过银行贷款购车。由于各种各样的原因,如由于车的档次较高,车价高,每月还贷超出车主的实际承受能力,难于还贷,又如车主买车时,只考虑到买车的钱,而未仔细考虑使用过程中,各种规费及维护保养等各项支出,使用中,发现超出自己的支付能力,这样手中的车就可能成为欲出售的旧机动车。

4) 企业、政府部门或个人的产权变动

有的企业或公司在进行合作、合资、合并、兼并、联营、企业分设、企业出售、股份经营、租赁、破产时,也可能产生欲出售的机动车辆,这些欲出售的机动车辆也是旧机动车的重要来源。

此外,我国政府部门按规定要配公务用车,而且数量较大,一般均为中、高档车。由于各种原因,需要更换。这些公务用车也将流入旧机动车市场,但多半以拍卖方式出售。

而个人由于资金发生困难,需要将“爱车”抵押或典当来进行融资,当事人用自己的车辆作为抵押物与融资的贷款方签订合同。这样提供车辆的一方为抵押人,接受抵押车辆的一方为抵押权人。当抵押人不能履行合同的义务时,抵押权人有权将抵押车辆根据合同的有关条款,在法律允许范围内,将抵押车辆变卖,从变卖的价款中优先受偿。这些欲变卖的车辆也是旧机动车的一个重要来源。

2. 旧机动车的市场需求

前已述及，早在20世纪20年代，斯隆就已看出旧机动车的市场机会，提出“旧车折价”的销售原则，以便以旧换新，从而开创了旧机动车市场的先河。市场经济就是这样，凡是消费者未能满足的需求，就是市场机会，寻找市场机会，首先就要分析市场，准确地把握住市场机会，积极进入该市场，从而获得丰厚的利润。

目前世界汽车保有量超过7亿辆，在西方发达国家，汽车的保有量多则上亿辆，少则千万辆。美国汽车保有量就达2.4亿多辆，所产生的旧机动车数量也是很大的。在这样的一些国家，一般中产阶级以下的消费者大都以购买旧机动车为主。旧机动车的价格通常不足新车价格的1/2，而且这类车还能可靠地使用3年~4年之久。使用后的贬值率要比新车小得多，若再转手卖掉，还可卖到新车价格的20%左右。这样再转手卖掉的旧机动车，大多流向收入很低或者没有收入的人群。在美国和日本，主流旧机动车的价格大概折合人民币约2万元，比新车要便宜得多。正因为旧机动车很便宜，在日本可看到很多五六成新的车，作报废处理。因此，旧机动车是学生或年轻的驾车新手的理想选择。在美国和德国，有时会碰到车主把自己用过的车，白送给人，不要一分钱，但办理过户手续需要收车的人自己去跑。

在工业发达国家，旧机动车年交易量是新车的2倍~3倍。交易量极大，需求一直很旺盛。而我国是个人口众多的大国，目前，我国的汽车保有量已经超过1亿辆。随着汽车保有量的增长，旧机动车市场的需求也在逐年增加，特别是北京和上海这样的特大型城市，二手车市场的发展是极快的。在北京2010年旧机动车的年销售量已接近新车，而且发展势头不减。在上海，2010年汽车保有量约为270万辆，仅为北京的60%，但旧机动车的交易量却很大。其原因可能是新车上牌比较困难，费用过高，在拍卖市场一个新车牌号的价格均在5万元以上。

此外，北京和上海的旧机动车，有相当一部分都销售到郊区和周边省份的中、小城市和乡村去了。据调查，辽宁和河南新乡地区就有专门的旧机动车采购团体，常驻北京旧机动车市场，成批采购旧机动车到相关地区去销售，从而获得不菲的利润。上海也一样，远郊区和周边中、小城市是旧机动车销售的热点地区。杭州就有采购团体常驻上海，成批采购不带牌照的旧机动车到浙江各地去销售，在销售地重新上牌，投入使用。

上述情况可知，我国国民消费水平有很大的地域性差异，这是符合我国目前经济发展的实际状况的。我国目前还存在城乡之间，大城市与中、小城市之间，东、西部之间的区域性经济发展差异，居民的收入水平和消费水平也存在同样的梯度性差异。我国居民对汽车的需求是极旺盛的，需求是多层次的。旧机动车降低了居民的消费门槛，能满足城乡和地域不同居民的多档次、多品种、低价位的消费需求。

从总体上来看，我国居民收入水平还不高，汽车更新的周期还比较长。另一方面，由于我国汽车总的保有量还不多，造成旧机动车车源有限，从总体上来说，旧机动车还处于供不应求的状态，结果导致旧机动车市场价格比发达国家高出许多，但旧机动车的交易价格有逐年下降的趋势，这是正常的。

1.2.3 国内旧机动车市场的特点

由于我国汽车保有量还远未达到饱和状态,汽车进入家庭的时间还不长,大多数家庭还是刚刚购买了第一辆车,绝大多数还未到换车的时候,旧机动车市场出现井喷式增长尚需时日。然而,旧机动车市场仍然蕴涵着巨大的增长潜力,我国旧机动车市场将在未来几年内进入高速增长阶段。

同时,我国旧机动车市场新的竞争态势逐渐形成,交易形式由集中交易模式向多元化主体经营模式转变,新老经营主体通过各种途径不断提升服务质量,以适应不断变化的市场需求。国家有关部委相继出台一系列有利于旧机动车市场规范发展的政策,旧机动车行业组织日渐成熟,都昭示我国旧机动车市场迈入了新的发展阶段,旧机动车市场要比新车更具拓展空间。

尽管如此,我国旧机动车交易还不是很完善。由于技术性较强,业务构成较复杂,涉及的部门较多。从整体上看,我国旧机动车交易市场还存在发展水平偏低,交易量不大,价格偏高,交易功能单一,不够灵活,鉴定评估水平较低,缺乏整体的评估体系,流通领域缺乏健全的法规和科学的管理体系等问题。

1. 交易量较小,价格偏高

我国经济发展水平还不很高,生活水平还正在向建设全面小康的方向努力,远没有达到3年~5年就换一次车的水平。规定的汽车报废年限较长。这种种原因,导致进入旧机动车市场的汽车总量有限。相反,市场需求却较旺盛。特别是年青一代,对拥有一辆自驾车有着强烈的愿望。全国目前尚有1000多万持有驾照而无车开的人,其中绝大多数是青年人。若干年后,也许汽车会像目前的手机一样普及。由于需求旺盛,旧机动车价格自然就会偏高。旧机动车价偏高,利润空间就较大,利润较丰厚。目前经营新车的利润一般在10%以下,低的只有3%~5%。而旧机动车一般的经营利润均在10%以上,有的达20%,甚至更多。

2. 经营模式开始转变,但交易功能单一,不够灵活

近来,国家有关部委发布了一系列有利于规范旧机动车市场的政策法规,从而打破了过去经营主体单一的模式,而向经营主体多元化格局转变。一批新车制造商、新车销售商,纷纷下海试水旧机动车经营业务,并且在注重品牌效应、连锁经营、售后服务等更高层面上开始了规模化经营的尝试。新车经销商直接在旧机动车市场摆摊设点,或与旧机动车交易市场、经纪公司联手参与旧机动车经营活动。各地拍卖企业也纷纷尝试进行旧机动车实地拍卖和网络拍卖,都取得了满意的效果。国际知名旧机动车交易企业也跃跃欲试进入我国旧机动车市场。一个以旧机动车交易市场、旧机动车经纪公司为传统力量,旧机动车经营、旧机动车拍卖、旧机动车置换等众多新兴主体参与多元化旧机动车经营格局已初步形成,实现了经营主体由单一模式向多元化经营格局的转换。

尽管旧机动车经营格局发生了变化,但经营范围较窄,功能单一,经营方式也不够灵活的情况,尚无大的变化。多数旧机动车交易市场仅局限于提供场地,办理手续,粗略地评估,收取评估费和交易费,功能过于单一。缺乏现代化经营手段,旧机动车交易

市场的功能作用远未挖掘和发挥。各地的旧机动车交易仍以代理为主，而收购、寄售、代销、租赁、拍卖等多种经营方式尚未普遍开展。至于跨地区的流通网络更是严重滞后，信息不畅。今后必须努力拓宽服务领域，延伸服务产业链，变单一功能为多环节的一条龙服务。给企业找到新的利润增长点，为旧机动车交易市场在新的形势下，实现可持续发展，提供新的思路和支撑点。

3. 评估质量不高，缺乏市场认可的评估体系

为了使旧机动车鉴定评估更加公开、透明，维护交易双方权益，根据有关文件，各地相继成立了一批专业的鉴定评估机构，对评估师也进行了专业培训。但到目前为止全国还没有统一的旧机动车鉴定评估标准，评估师的执业水平参差不齐，甚至良莠不分，差别很大。很多鉴定评估机构采用单一的平均年限折旧法进行价值评估，评估结果缺乏科学依据，也与现实的市场情况相背，难以为公平的市场交易提供价值尺度。评估师培训内容，也变化不大，缺乏与时俱进的精神，没有很好地去总结经验，跟踪市场，研究深化鉴定评估的理论、方法和技巧。

4. 需要尽快建立健全旧机动车流通的相关法律法规

2005年我国相继出台了《汽车贸易政策》和《二手车流通管理办法》等相关法规，对规范旧机动车市场，将起到重要作用。但也应看到，我国旧机动车市场在流通管理上相对滞后，与旧机动车市场高速发展之间的矛盾仍很突出。虽然管理办法已出台，制定了旧机动车交易专用发票，从宏观上解决了放开经营，搞活市场的问题。但是与之配套的实施细则，目前还没有出台，还需要做许多细致的工作。企业在具体操作过程中，还会遇到各种各样的问题。建立一个顺畅高效的旧机动车流通体系，健全旧机动车流通管理法规体系，进行科学管理，营造出一个健康有序的市场环境，恐怕还尚需时日。

1.3 旧机动车估价的标准和基本假设

随着市场经济体制的建立和发展，企业资产的再生产已从一个封闭的系统走向了全面开放。不同所有者之间的合资、联营，企业之间的收购兼并，企业破产清算以及资产重组等资产业务的开展，使得资产流动逐渐社会化，加之融资租赁，抵押贷款，债券发行，风险担保等信用业务以及房地产业务的发展，国家行政事业单位的资产合理配置和流动都需要进行资产评估，使得资产评估逐渐发展成为一个专门性的职业。从资产评估对象上看，旧机动车属固定资产机器设备的一类产品，故机动车鉴定估价的理论依据和估价方法都是以资产评估学为指导思想的。

1.3.1 旧机动车估价的计价标准

和其他资产评估一样，旧机动车估价的计价标准是关于旧机动车估价所适用的价格标准的准则，它要求计价标准与旧机动车估价的业务相匹配。

旧机动车估价的计价标准是旧机动车评估价值形式上的具体化，旧机动车在价值形

态上的计量可以有多种类型的价格,分别从不同的角度反应旧机动车的价值特征。这些价格不仅在质上不同,在量上也存在较大差异,而旧机动车评估业务所要求的具体计价标准却是唯一的。否则,就失去了正确反映和提供价值尺度的功能,因此,必须根据评估的目的,弄清楚所要求的价值尺度的内涵,从而确定旧机动车评估业务所适用的价格类别。

根据我国资产评估管理要求,旧机动车估价亦遵守这4种类型的标准:重置成本标准、现行市价标准、收益现值标准和清算价格标准。

1. 重置成本标准

重置成本是指在现时条件下,按功能重置机动车并使其处于在用状态所耗费的成本。重置成本的构成与历史成本一样,也是反映车辆的购建、运输、注册登记等建设过程中全部费用的价格,只不过它是按现有技术条件和价格水平计算的。重置成本标准适用的前提是车辆处于在用状态,一方面反映车辆已经投入使用;另一方面反映车辆能够继续使用,对所有者具有使用价值。决定重置成本的两个因素是重置完全成本及其损耗(或称贬值)。

2. 现行市价标准

现行市价是车辆在公平市场上的售卖价格。现行市价标准源产生于公平市场,具有如下规定性:有充分的市场竞争,买卖双方没有垄断和强制,双方都有足够的时间和能力了解实情,具有独立的判断和理智的选择。决定现行市价的基本因素有如下方面。

(1) 基础价格:即车辆的生产成本价格。一般情况下,一辆车的生产成本高低决定其价格的高低。

(2) 供求关系:车辆价格与需求量成正比关系,与供应量成反比关系。当一辆车有多个买方竞买时,车的价格就会上升,反之则会下降。

(3) 质量因素:是指车辆本身功能、指标等技术参数及损耗状况。优质优价是市场经济法则,在旧机动车评估中,质量因素对车辆的价格的影响必须予以充分考虑。

3. 收益现值标准

收益现值是指根据机动车辆未来预期获利能力的大小,按照“将本求利”的逆向思维——“以利索本”,以适应的折现率或资本化率将未来收益折成现值。可见,收益现值是指为获得旧机动车辆以取得预期收益的权利所支付的货币总额。收益现值标准适用的前提条件是车辆投入使用,同时,投资者投资的直接目的是获得预期的收益。

4. 清算价格标准

清算价格是指在非正常市场上限制拍卖的价格。清算价格标准适用的前提条件与现行市价标准的区别在于市场条件。现行市价是公平市场价格,而清算价格则是一种拍卖价格,它由于受到期限限制和买主限制,其价格一般低于现行市价。在旧机动车交易的实践中,旧机动车的拍卖,均是这种性质的价格出售。

对于旧机动车评估计价标准的选择,必须与机动车经济行为的发生密切结合起来,不同的经济行为,所要求车辆评估价值的内涵是不一样的。如果不区别车辆经济行为确

定评估价值类型——计价标准，或者笼统地确定机动车辆的评估值，就会失去评估价值的科学性；实际工作中，旧机动车评估的经济行为是多种多样的，要求鉴定估价人员充分理解机动车评估计价标准的涵义和适用前提，分析选择科学合理的计价标准。

1.3.2 旧机动车评估的假设

假设是任何一门学科形成的前提，相应的理论、观点和方法是建立在一定假设基础之上的。旧机动车的评估适用于资产评估的理论和方法，也是建立在一定的假设条件之上的。旧机动车评估的假设前提有继续使用假设、公开市场假设、破产清算假设。

1. 继续使用假设

继续使用假设是指旧机动车将按现行用途继续使用，或转换用途继续使用。对这些车辆的评估，就要从继续使用的假设出发，而不能按车辆拆零出售零部件所得收入之和进行估价。

比如一辆汽车用作营运、其估价可能是4万元；而将其拆成发动机、底盘等零部件分别出售时也可能仅值3万元。可见同一车辆按不同的假设用作不同的目的，其价格是不一样的。

在确定机动车能否继续使用时，必须充分考虑的条件是：车辆具有显著的剩余使用寿命，而且能以其提供的服务或用途，满足所有者经营上或工作上期望的收益；车辆所有权明确，并保持完好；车辆从经济上和法律上允许转作他用；充分地考虑了车辆的使用功能。

2. 公开市场假设

公开市场是指充分发达与完善的市场条件：公开市场假设，是假定在市场上交易的旧机动车辆，交易双方彼此地位平等，彼此双方都有获取足够市场信息的机会和时间，以便对车辆的功能、用途及其交易价格等作出理智的判断。

公开市场假设是基于市场客观存在的现实，即旧机动车辆在市场上可以公开买卖。不同类型的旧机动车，其性能、用途不同，市场程度也不一样，用途广泛的车辆一般比用途狭窄的车辆市场活跃，而不论车辆的买者或卖者都希望得到车辆的最大最佳效用。所谓最大最佳效用是指车辆在可能的范围内，用于最有利又可行和法律上允许的用途。在旧机动车评估时，按照公开市场假设处理或做适当地调整，才有可能使车辆获得的收益最大。而最大最佳效用，由车辆所在地区，具体特定条件以及市场供求规律所决定。

3. 清算（清偿）假设

清算（清偿）假设是指旧机动车辆所有者在某种压力下被强制进行整体或拆零，经协商或以拍卖方式在公开市场上出售。这种情况下的旧机动车评估具有一定的特殊性，适应强制出售中市场均衡被打破的实际情况，旧机动车的估价大大低于继续使用或公开市场条件下的评估值。

综上所述，在旧机动车评估中，由于机动车辆未来效用有别而形成了“三种假设”。在不同假设条件下，评估结果各不相同。在继续使用假设前提下要求评估旧机动车辆的继