

## 一月 汽车召回 合作扩大

进入2013年的第一天，新的《缺陷汽车产品召回管理条例》正式开始实施。与此前的汽车召回管理条例不同，这部对中国汽车行业将影响深远的法规，最大的亮点是对于问题车企的处罚更加严厉，而且从原来的部门规章上升为行政法规，使其具有更高的法律效力和更多的约束力。

该条例对生产厂家销售有缺陷产品的行为给予更严厉的管控手段，对于违规的汽车企业和部门增加了相应的惩罚费用，对于隐瞒缺陷情况，拒不召回缺陷汽车等违法行为形成了威慑力。

在这个月，两起合作引人关注。月中，菲亚特集团、克莱斯勒集团与广汽集团签署扩大在华生产、销售乘用车合作的框架协议，以满足今后更多菲亚特-克莱斯勒产品在华国产化的需求。克莱斯勒集团的Jeep品牌也成为继菲亚特品牌之后，广汽菲亚特合资公司下一个国产化品牌。26日，沃尔沃集团与东风汽车集团股份有限公司签署合作协议，双方商定共同成立新的东风商用车公司。东风集团与沃尔沃集团分别持有55%和45%的股权，该交易的完成将使沃尔沃集团成为全球最大的重型卡车制造商。

## 二月 交叉持股 “京五”标准

2月1日，北汽集团与戴姆勒深化合作的谈判终于瓜熟蒂落。双方高层在德国斯图加特正式签署战略合作协议，开创了跨国车企直接入股中国本土汽车制造商的先例，也揭开了双方密谋多时的资本谜局。

根据双方达成的协议，德国戴姆勒收购北汽集团旗下北京汽车股份有限公司12%股份，为北汽集团自主品牌业务的发展提供资金支持，推进北汽股份上市；北汽集团和戴姆勒分别增持北京奔驰和北京奔驰销售公司股权。其中，北汽股份在双方合资企业北京奔驰汽车有限公司的股权将增至51%；而戴姆勒股份公司在双方合资销售服务公司北京梅赛德斯-奔驰销售服务有限公司的股份将增至51%。这一合作项目最终于11月19日完成，双方分别在全面战略合作交割书上签字。

同样是在2月1日，北京市第五阶段机动车排放地方标准正式实施，新标准规定了颗粒物(PM)的排放限值，每行驶1公里排放0.0045克，这也与欧V标准中的相关排放限值一致，此外在氮氧化物的排放限值和尾气排放达标的有效性上也更严格。

## 三月 DSG召回 哈弗独立

3·15消费者权益日的来临，让业界和消费者将目光再次聚焦于车辆质量问题。大众DSG、江淮汽车相继被央视“3·15”晚会“点名”。国家质检总局于3月16日发布公告，基本认定大众DSG变速器存在缺陷。3月18日，大众汽车正式向国家质检总局提交了召回DSG变速器的申请，决定自4月2日起，召回部分缺陷汽车。据悉，此次召回共涉及超过38万辆问题车。至此，中国车主针对DSG缺陷旷日持久的维权终因央视“3·15”晚会的曝光而有了明确的结果。

3月29日，近两年异军突起的自主品牌长城汽车宣布，其旗下哈弗品牌独立。哈弗将成为继路虎和JEEP之后，第三个专门致力于生产SUV的汽车品牌。相关数据显示，从2002年诞生至今，哈弗SUV产品市场保有量突破了100万辆。

在当月举行的全国两会上，节能减排成为汽车产业关注的焦点。近年来，汽车工业与自然环境、社会公众之间的矛盾日渐凸显。从汽车业代表委员在本届两会提交的议案可以看出，企业在探索汽车行业的发展之路时更加注重兼具社会责任。

## 四月 车展盛况 豪车大降

进入四月，沪深两市中，83家汽车制造业上市公司把自己过往一年的业绩答卷呈现在了投资者面前。相继发布的年度报告、业绩预警或快报显示，汽车类上市公司业绩分化明显。其中，上汽集团、长城汽车、吉利汽车实现领跑，比亚迪汽车业务实现扭亏。而与这些企业呈现明显反差的是，一汽轿车、广汽集团等，利润大幅下滑，惨不忍睹。

4月21日至29日，备受瞩目的2013上海国际车展在上海新国际博览中心隆重亮相。这是我国自有车展历史以来规模最大的一次盛会，展出面积达到了28万平方米，吸引了来自全球18个国家和地区近2000家厂商参展。展出整车约1300辆，全球首发车数量远远超过往届达到111辆。中国市场的巨大消费潜力让上海、北京两大国内顶级车展获得厂商的认可。

始于去年的豪华车大降价浪潮在进入2003年后愈演愈烈，进入4月更是达到了高潮，各豪华车品牌开始上演价格集体大跳水，从几万元到十几万元，甚至几十万元的降幅也并不罕见。竞争激烈、经销商库存压力巨大、政府严抓公务用车使用和严控奢侈消费等举措，使得中国豪华车市场增幅快速萎缩。

## 五月 跨区“联姻” 红旗回归

5月16日，东风汽车与福建省政府签订了包括东风增资福汽、与福汽联合设立投资公司控股东南汽车等事项的框架协议。这是继上汽收购南汽、长安整合航天系之后，我国汽车行业最大的跨区域战略重组。此次重组开创了一个全新的模式，先以增资方式受让福建省国资委持有的福汽集团部分45%股权，实现在福汽集团层面的合作。这种先参股再有条件控股的模式，为其他企业重组提供了可资借鉴的范例。

5月30日，一汽轿车宣布红旗H7正式上市销售，红旗品牌至此将重新迈开开拓市场的步伐。“红旗荣耀”能否回归市场？成为关注热点。不过红旗品牌要想打全面的翻身仗，还有待于更精准的品牌、产品、营销和服务策略，以及更经得起考验的技术、品质和口碑的积累。

在这个月，《机动车强制报废标准规定》开始实施，新规取消了对私家车“最高15年”的报废年限，增加了“行驶里程60万公里引导报废”的内容。对大多数私家车主来讲，新规将汽车的使用年限大幅提高；对车市而言，新规将刺激中高档车市场和二手车市场，同时廉价低质车将难以生存。

互联网应用产生的“低头族”成为道路安全的新隐患

汽车安全“碰撞”互联网  
城市安全系统需升级

本报讯(记者于冠尼)“低头族”随处可见，成了道路安全的新隐患，道路交通安全意识的培养迫在眉睫。”12月16日，以“谁将引领汽车安全3.0时代”为主题的第二届(2013)国际汽车安全高峰论坛在北京举行。“汽车与智能化”、“汽车安全新时代”等话题成为关注热点。

相关数据显现，截至今年10月，因随意变更车道导致的事故1276起，死亡152人、受伤1467人；营运车辆因超速行驶致事故1413起，死亡752人，受伤1581人。北京市警察学院副院长柳实表示，随着汽车保有量的持续增加，道路交通安全问题越来越受到人们的重视。道路交通安全知识普及，道路交通安全意识的培养迫在眉睫。

据统计，95%的道路交通事故都与驾驶者个人原因有关，其中由于驾驶者的不当操作而引发的事故高达67%。

公交车上玩游戏、等红灯时看短信、过马路时刷微博……这些不分场合、随时随地低头玩手机的人群被称为“低头族”。随着智能手机、平板电脑的普及，“低头族”随处可见，成了道路安全的新“隐患”，甚至被称为“移动杀手”。不仅行人如此，就是车里的“低头族”数量也在激增。

据介绍，“低头族”往往有种侥幸心理，觉得看一两眼没什么大碍。但对于司机来说，1秒钟车就能开出5米甚至10米，即使低一下头，也可能对前方的突发状况来不及反应。

随着智能、互联网技术高速发展并与汽车的融合，人们再次看到了革命性提升汽车安全的新契机。比如，沃尔沃汽车首创的城市安全系统和行人安全系统就把综合主动安全的理念提升到了新高度。

吉利汽车集团董事长李书福透露，目前沃尔沃正在瑞典实施一项无人驾驶计划，其目的就是要实现2020年“零事故、零伤亡”的愿望。

专家称，汽车安全的3.0时代或许也是重新定义汽车、发明汽车的新时代。作为车企不仅要研究驾驶者、行人的安全，更要研究人、车、环境如何和谐共存。如果把此前以安全为代表的阶段比作汽车安全1.0时代，以ABS、EBD等技术为代表的阶段比作2.0时代，那么接下来，随着汽车智能化的发展，汽车安全迎来3.0时代。

希望扩大轿跑细分市场竞争优势

上海通用宣布  
2014款别克英朗XT上市

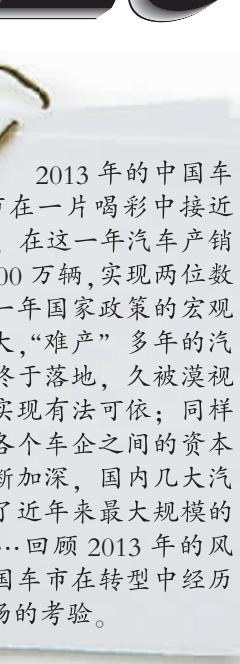
本报讯(记者丁军杰)12月20日，上海通用宣布，2014款别克英朗XT正式上市。该车前不久曾在广州国际车展亮相，并引起广大消费者的关注。除了在1.6T车型上增加了发动机远程启动功能，2014款英朗XT还新增两款高级绒面内饰选择，为消费者带来更具时尚感与科技感的升级体验。

立足中级运动车细分市场高端，2014款英朗XT凭借与时俱进的时尚、动感魅力，将引领新一轮的五门轿跑潮流。”上海通用宣布的定价根据配置不同最低价位12.99万元，最高价位18.15万元。

据介绍，2014款英朗XT两款高级绒面内饰源自高端品牌。这种由聚酯和聚氨酯经复杂处理之后形成的织物面料，具有超强的抗污、耐用、防滑等特性，在汽车行业常伴随超跑、豪华车闪亮登场，中级车上的应用极为罕见。此外，两款1.6T车型新增了发动机远程启动功能。车主只需在手机上安装OnStar安吉星应用程序，即可轻松实现对发动机的远程遥控，大大减少了冬日热车所带来的烦恼。

作为别克高档轿跑系列的明星产品之一，英朗XT自上市以来，凭借时尚动感的设计以及1.6L Turbo涡轮增压发动机与瓦特连杆后悬挂系统所带来的强劲动力和精准操控，受到了消费者的一贯好评，目前已拥有超过17万用户。上海通用希望，随着2014款英朗XT的上市，别克的实力派“小钢炮”将继续扩大在细分市场的领先优势。

2013年的中国汽车市场在一片喝彩中接近尾声，在这一年汽车产销有望突破2100万辆，实现两位数增长；在这一年国家政策的宏观调控不断加大，“难产”多年的汽车三包政策终于落地，久被漠视的汽车召回实现有法可依；同样在这一年，各个车企之间的资本合作也在不断加深，国内几大汽车集团进行了近年来最大规模的人事调整……回顾2013年的风云变幻，中国汽车在转型中经历了一场又一场的考验。



## 六月 奇瑞转型 广汽整合

进入六月，关于奇瑞盈利状况不佳的消息不断见诸报端。自2009年开始，奇瑞已连续四年出现经营性亏损，累计亏损额已超过20亿元。奇瑞从自主品牌“旗手”的巅峰状态迅速跌落着实令人唏嘘。与此同时，奇瑞为走出困境而进行战略转型也引发业界关注。

在这个月，奇瑞汽车企业新战略和新品牌形象发布典礼举行，标志着奇瑞为期三年、长达1000多天的企业转型到了关键时期。对于奇瑞来说，累积多年的发展沉疴不能依靠这些调整取得成效不劳而获。但无论如何，“痛定思痛”的奇瑞已经开始逐步扭转产品结构混乱、内耗过大、品牌形象和美誉度止步不前等内部流弊。接下来要将技术实力转化为产品竞争力，进而赢得市场，奇瑞也将不可避免地经历阵痛。

与奇瑞异曲同工的是，广汽集团在6月也进行了大调整，广汽正式对外发布关于《广汽集团人事调整为加快发展提供组织保障》的公告。这一波人事调整的范围从集团覆盖到子公司，所涉高管人数之多堪称中国汽车界罕见。在调整人事的同时，广汽对经营层架构也进行了大刀阔斧的整合，增设执行委员会，并在执行委员会下分设各个专业委员会，以强化集团对经营计划及各专业板块业务的执行与协调职能。



■ 杨冉冉 李永钧

东方IC供图

## 七月 销量稳增 奔驰震荡

进入七月，汽车市场传来好消息，中国汽车工业协会公布的数据显示，上半年，我国汽车产销量双双突破1000万辆，同比增长均超过10%，总体呈稳定增长。业内人士乐观预判，中国汽车产业经过两年的调整，目前已迎来了两位数增长的新机遇。

与整个汽车市场销售增幅形势喜人形成反差的是，豪华车品牌奔驰上半年销售同比下滑了0.5%。在七月，奔驰经历了一场人士震荡，包括CFO、市场部负责人以及北区、南区总经理等一系列职位发生变动。上任半年的北京梅赛德斯-奔驰销售服务有限公司总裁兼首席执行官倪凯面对媒体罕见地公开进行自我批评和反省，坦言奔驰在中国市场销售业绩的尴尬。

随着反垄断调查的扩大，进口汽车暴利的问题开始引起社会关注。专家指出，一些跨国公司在中国汽车市场上，通过滥用市场支配地位、大幅抬高产品价格、控制零配件销售等手段获取暴利，严重侵害了消费者权益。业内人士呼吁，对于限制竞争的价格操纵行为应进行查处，即便不能尽快开展反垄断调查，也应对有关汽车的政策进行改革、尽快调整现行《汽车产业政策》和《汽车品牌销售实施管理办法》，营造公平竞争的贸易环境。

## 八月 价格畸高 垄断嫌疑

由“进口车卖得贵”引发的“垄断大讨论”在一个月持续发酵。对于进口汽车的“暴利”存不存在垄断行为，业内有着不同的声音。有观点认为，汽车厂家追求利润实属正常行为，亦有专家认为进口汽车厂家凭借着市场地位，摆脱不了垄断嫌疑。

业界对中国的汽车行业特别是进口汽车的销售模式存在质疑。2005年，中国开始实行《汽车品牌销售管理实施办法》。该办法确立了“品牌授权经营”原则，让“被授权”的经销商从一开始就是厂家的附属地位，因此被认为充分代表了生产企业的利益。最近几年，汽车市场生存空间萎缩，进口车价居高不下，4S店大面积亏损等，都被认为是汽车品牌销售管理办法的弊端显现。同时，制造商对经销商收取建店保证金，强行压库，搭售等矛盾和问题也长期存在。制造商向经销商压库、搭售，而经销商会再利用紧俏车型向消费者大肆加价出售。

在8月23日召开的商务部例行发布会上，新闻发言人沈丹阳表示，汽车供应商如果强制规定经销商经营模式，垄断价格，违规收取建店保证金，强行压库、搭售，将依法受到严惩。

一些行业人士呼吁，应从根本上着眼于我国汽车社会、汽车产业的长远健康发展搭建新的流通政策，严格规范流通秩序。

## 九月 出口滑坡 排放新规

9月17日，相关部门发布《轻型汽车污染物排放限值及测量方法(中国第五阶段)》(简称“国五”排放标准)，同时宣布该标准将会在2018年1月1日起在全国范围内实施。与“国三”、“国四”汽油标准相比，“国五”标准最大的变化是硫含量的消减。当前，“国三”标准硫含量要求低于150ppm，“国四”标准要求低于50ppm，而此次“国五”标准硫含量要求低于10ppm。此外，锰含量的指标限值也降幅较大。从“国三”升级到“国四”，再升级到“国五”，将大幅减少机动车污染排放量。

进入9月，中汽协公布的一组数据，引发了业界对汽车出口“大滑坡”的担忧。数据显示，8月汽车企业出口比上月下降11.6%，比上年同期下降26%。汽车月度出口已连续四个月低于上年同期水平。今年1~8月出口比上年同期下降5.5%，降幅此前7个月扩大了3.3个百分点。

2012年中国汽车出口首次突破100万辆，成为汽车史上的里程碑。就在大家满怀信心地期待另一个新纪录时，持续“大滑坡”的出口形势，给国内车企泼了一瓢冷水。中国汽车出口今年缘何大幅下滑？出口目标国经济形势不景气、人民币升值、贸易壁垒增加等都对出口造成了不利影响。此外，企业自身产品竞争力弱、合资品牌和外资品牌的竞争也影响了出口。

## 十月 汽车三包 节能补贴

在10月1日，备受消费者期待的汽车三包规定正式实施。从起草到正式推行，用了12年时间。这期间共经历了4次公开征求意见，50多次激烈讨论修改，多番博弈。

三包政策中对汽车生产者、销售者以及修理者三方的义务均作了明确规定。家用汽车产品保修期限不低于3年或者行驶里程6万公里，以先到者为准；家用汽车产品三包有效期限不低于2年或者行驶里程5万公里，以先到者为准。汽车三包让消费者可以找到法律依据，对于汽车厂商也提出了更高的要求，同时，法律的规范对汽车市场的正常运行也是一大利好。

同样在10月1日，1.6L及以下节能环保汽车开始实施新一轮推广补贴政策。新节能标准实施后，享受补贴的车型将会大幅度减少，将促使车企对现有车型进行技术升级。这一“政策强心剂”，能否带来产业的春天，让新能源汽车真正走入百姓家，还有待市场检验。

10月17日，工信部发布《特别公示车辆生产企业(第1批)公告》，首批48家车企被亮出了“红牌”。这不仅意味着进入名单的车企申报的新产品不会被受理，而且在2年整顿期内如果依然无法通过相关考核，将被“劝退”。业内人士表示，此举意在进一步推动行业兼并重组，淘汰落后、无生产能力、产品质量难以保证的汽车厂商，我国汽车行业当前散、乱、弱的现象或将有所改观。

## 十一月 放开股比 日系复苏

11月19日，商务部长表示将进一步放开汽车等一般制造业领域的外资准入限制，其中包括股权比例。长期以来，汽车整车合资中外资占股不得超过50%，并且外资的合资伙伴不得超过两家的限制，是汽车产业政策的一道“红线”。11月中旬召开的十八届三中全会强调，要放宽投资准入。商务部上述表态应该是三中全会决议精神的进一步阐释。

2013年，在中国市场一度衰落的日系车打响了反击战。以丰田、本田、日产为代表的日系车企，通过新车型投放、本地化战略、营销多样等因素促进了销量。数据显示，丰田、本田、日产三大日系在华车企11月份单月销量分别同比增长40.7%、101.4%与95.7%。1~11月上述三大日系车企累计在华销量分别同比增长7.9%、22.4%与13.1%。标志着日系品牌已经全面复苏。

11月底第一批28个新能源汽车推广应用城市或名单出炉，各试点城市和区域正在制定各自的推广方案。未来三年，各地将推广超过30万辆，新能源汽车无疑已经行至市场化前夜的最后阶段。

在这个月，中共中央、国务院印发《党政机关厉行节约反对浪费条例》，规定“取消一般公务用车”。业内普遍认为，公车采购规模可能因此每年削减30万辆，占乘用车市场总量约2%，总体影响不会太大，但一些自主品牌会受到一定冲击。

## 十二月 天津限牌 雷诺“落地”

12月5日，汽车行业各协会发表了成立“中国汽车产业联盟”的倡议书。近年来以资本为纽带的整合方式并不被大多数企业看好，而组成产业联盟恰恰是可以形成技术互补，人才与平台共享的一种方式。在联盟的合作领域各取所需，去发现和总结各自的优势形成互补，但愿此次由行业协会牵头组建的联盟是对体制创新和机制创新的一次有益尝试。

12月15日，天津市宣布从2013年12月16日零时起在全市实行小客车增量配额指标管理，这也是继北京、上海、广州、贵阳之后第5个实行限购政策的城市。

伴随着空气污染和道路拥堵情况加剧，汽车给城市带来的各种压力也越来越大。随着一线、二线城市纷纷举起限购大旗，汽车企业明年的触角将更加深入到三线、四线、五线市场。

12月16日，东风集团与法国雷诺组建东风雷诺合资公司。这意味着，目前唯一一个没有国产化的跨国汽车品牌雷诺将在中国落地生根。

此番合作的双方各有所求，一个想成为中国第一大汽车集团作为目标，另一个则希望成立中国车市上的第一大合资企业。然而，雷诺已经错过中国车市最为黄金的十年高速增长期，能抢得的市场蛋糕已经很小。雷诺表现如何，我们将拭目以待。

**连续6年  
全国超级卡车大赛  
唯一使用轮胎**



CCT 长城康山