

北汽戴姆勒交叉持股背后： 北汽自主喜忧参半



升中国业务，特别是戴姆勒成为北京梅赛德斯-奔驰销售服务有限公司的实际控制人后，有利于解决国产、进口奔驰自线的局面。这也正是2012年奔驰在中国增长远不及奥迪、宝马的原因。一旦奔驰调转枪口向外，真正有利于助推奔驰在中国的销量和利益，有利于争夺全球豪华车市场第一的宝座。

北汽集团上市和北汽集团跻身世界500强，一个也不能少。而这正是北汽集团和戴姆勒集团谈判的基本原则之一。在戴姆勒股份眼中，利益是最重要的。无论是短期的销售收入还是长期的利益，展开了新一轮又一轮谈判。最终，终于达成这样一个交叉持股的方案。

助力上市

自2010年成立之初起，北汽股份就肩负为北汽长远发展融资的使命。然而，三年过去了，北汽之所以迟迟未能实现上市，一直不能纳入北汽股份利润报表，导致北汽股份整体盈利性不高有关，因此北汽股份急需向资本市场证明其主营业务的盈利能力。

据公开资料显示，北汽股份拥有的优质资产不多，目前北汽股份旗下的主要盈利资产仅有北京现代、北汽自主品牌乘用车部分业务还处于发展初期的亏损阶段。对于上市前景于迫切的北汽股份而言，若北京奔驰被纳入北汽股份，其盈利性便可大大提高。再如果成功引入戴姆勒参股，北汽股份IPO的影响力和融资规模肯定会有较大增长。

此前，北汽集团董事长徐和谊曾公开表示，北汽股份计划于今年年底在香港上市，筹资100亿元。该百亿融资计划的前提则是，将北京奔驰“纳入”北汽股份。而北京奔驰股比的改变，对北汽而言意味着上市前的障碍已扫清。因为，此次“1%股权一增一减”的含义，决定了北汽公司财务归属范畴——50%的对等持股只能说明财务归属北汽股份，而实现控股之后，北京奔驰就成了北汽股份的“主营业务”。自2009年北汽股份至今的3年间，为了达成更具吸引力的资产上市的目的，北汽尝试了多种方案，而戴姆勒的参股计划是最可行的途径，将为其上市融资的效果大大加分。今年是北汽集团的上市年，年底登陆H股，而这次股权合作协议最终签署，也意味着北汽

股份上市进入倒计时阶段。
“从最开始的‘交叉持股’到北京奔驰逐步完成整合，再到戴姆勒入股北汽股份，北京奔驰‘1%’的股权交割，预示着北汽股份整体上市最后一公里基本完成。”一位业内资深人士如是说。

北汽自主喜忧参半

此次北汽与戴姆勒的战略合作，将中外合作的深度提升到了新的层次。戴姆勒持股北汽股份将有利于在资金、技术、管理、品牌等各个方面促进北汽自主品牌的发展，同时也将提升奔驰品牌在中国市场的表现。

在2012年天津夏季达沃斯论坛上，徐和谊曾明确表示，北汽股份上市筹资将用于发展自主品牌轿车业务。但是，值得关注的是，北汽自主品牌业务仍然处于起步阶段，与实现盈利的目标相距甚远。

数据显示，2012年北汽集团年销量为169.11万辆，其中自主品牌乘用车、微车总产量约为6.6万辆，仅占全年销量1/25。目前市面上在售的北汽自主品牌汽车主要有模仿上一代奔驰B级车研发的经济型轿车E系列和微型商用车中高端轿车品牌“绅宝”至今仍是“雷声大雨点小”，尚无明确上市时间。

据了解，在近期的合作中，戴姆勒将会把现有梅赛德斯-奔驰E级车平台及前后车桥有关核心技术永久“无偿”许可给北汽股份，用以开发北汽自主品牌高端车；同时将协助北汽股份将现有基于“萨博”技术自主研发的动力总成系统通过技术改造的形式用于许可平台的整车匹配。

不过，在北汽“轰轰烈烈”的自主品牌发展规划面前，也有业内人士对其后续发展前景表示担忧，北汽以往自主品牌轿车体现了太多外资合作伙伴的背景，而这背后所隐藏的，是北汽自身设计和研发能力的不足。据了解，E系列车在外观和内饰上都在有意无意地仿效奔驰B级车，该车型的地盘技术则来自于奔驰旗下Smart For Four车型。

业内专家建议，北汽未来的自主品牌战略要想走得更好，还得靠自己，不仅要消化吸收获得的外来技术，还应继续加大研发投入来提升研发实力。对北汽而言，能否借助与戴姆勒的深度合作实现上市，从而成功推动自主品牌的发展显然还不是下结论的时候。(李永钧 杨冉冉)

巨亏PSA 割肉瘦身 长安或收编佛吉亚

法国标致雪铁龙集团(以下简称PSA)持续巨亏，让总裁菲利普·瓦兰焦头烂额。为了兑现对董事会承诺的“2014年恢复现金流平衡”，必须进一步割肉瘦身。

2月16日，接近长安汽车集团的知情人士向《21世纪经济报道》记者透露，2013年长安汽车集团与PSA旗下零部件子公司佛吉亚的合资计划有望落地。“去年长安自主品牌轿车业务的成功转型，为其零部件体系调整提出了新要求。”知情人士透露，长安目前迫切希望与有实力的国际零部件巨头合资，以提升产品质量，降低采购成本。

2月13日，PSA公布的财报显示，该集团2012年净亏损达50.1亿欧元，亏损额创历史新高，资产严重缩水。其中，汽车部门经营亏损15.04亿欧元，亏损额远高于2011年的9200万欧元。PSA的债务困境为长安尽快实现与佛吉亚合资提供了机会。

在裁员、关闭工厂等措施无力的情况下，PSA总裁菲利普·瓦兰表示，公司已别无选择，仅希望通过新方案加速集团重组，力争在2014年恢复运营现金流平衡。而在今年1月初，法国方面曾有消息传出，PSA可能会抛售其所持有的佛吉亚57.4%的股权。

虽然该消息随后被PSA方面予以否认，但加快旗下业务重组以期转型已经成为PSA目前唯一看到希望的自救措施。

掩护优质资产转移

全球排名第六的汽车零部件供应商佛吉亚，一直是PSA集团旗下盈利较强的业务板块之一。根据佛吉亚的统计，2006年至2012年，佛吉亚累计为PSA贡献了18亿欧元利润，而后的核心汽车业务同期亏损额度却达12亿欧元。即便在2011年PSA汽车业务出现9200万欧元的营业亏损时，佛吉亚的营业利润还同比增长42.8%达65.1亿欧元。

但日益萎缩的欧洲汽车市场，也毫不留情地将这家汽车零部件供应商拖入了债务泥潭。瑞士信贷银行分析师埃里克·豪泽(erich hauser)曾表示，当前PSA负债总额为25亿欧元，其中佛吉亚就占16亿欧元。公司业务过度倚重欧洲市场是佛吉亚营业利润迅速下滑的主要原因。这家提供汽车座椅、排放控制技术系统、汽车内饰和外饰业务的零部件供应商，目前主要的销售市场依然在欧洲。

有数据表明，2011年佛吉亚欧洲、北美、中国销售收入占比分别为63%、21%和9%。即便在2012年，该公司的欧洲业务占比也依然达到一半以上，而该年欧洲汽车市场销量仅为1250万辆，同比下跌7.8%。

于是，不断恶化的西欧经济形势也将佛吉亚拉入到PSA万人大大裁员的计划中。去年11月，佛吉亚在一份声明中预计，该公司实现5%以上营业利润率的时间预期已经从2014年推迟到2016年。

事实上，将业务转向欧洲市场以外，特别是中国市场，佛吉亚的行动并不迟缓。1994年，佛吉亚就开始进入中国，并在最近3年以平均每年新建6家工厂的速度加快扩张。佛吉亚(中国)区总裁蔚蓝认为，未来十年，中国市场还将以每年7%到10%的速度增

加，其中自主品牌汽车产量会显著增加。

按照计划，佛吉亚要在2015年将欧洲销售收入占比下降至54%，中国市场则提升至17%，以保证全球业务平衡，从而尽量减少因为欧洲汽车市场低迷带来的损失。

不过，扩张中的佛吉亚起初并没有把与中国本土汽车企业合资作为一种主要的发展模式。“根据最初达成的协议，2010年长安标致雪铁龙公司成立后，佛吉亚会与长安汽车合资为新公司提供零部件。但不知何原因，这一计划至今未能成形。”知情人士说。

根据去年3月佛吉亚发布的公告显示，该公司将在东莞投资约3500万欧元建立工厂，为长安标致雪铁龙和长安汽车提供配套服务，但工厂属于佛吉亚独资。这一消息曾令长安方面认为，与佛吉亚的合资计划将成为无限期推长。如今PSA的再次巨亏为双方加速合作的主要动力。

长安也很着急

与PSA业绩巨亏形成鲜明对比的是，2012年在长安福特汽车热销的强势带动下，长安汽车的净利润将有望带动4亿~16亿元，同比增长44.64%~65.30%。特别是长安汽车集团所属的母公司兵装集团，在“军工概念”股的热炒下，去年实现利润总额83.78亿元，同比增长1.88%。这一系列亮眼的数字，令长安汽车集团相信它们已经有足够的资本在汽车零部件领域进行合资甚至海外收购。

1月21日，在长安汽车集团2013年的工作会议上，该集团董事长徐留平在部署2013年的工作重点时，特别提出“加快与佛吉亚等一批世界级企业建立零部件合资公司，促进合资企业可持续发展”。

“由于过去长安汽车主要生产微车，零部件领域的配套也主要供给微车，现在随着长安汽车开始向中高端轿车业务转型，改变零部件对外采购依赖度的要求已经越来越迫切，否则新的成本问题将始终困扰长安汽车的发展。”知情人士称。

去年，长安汽车分别推出了逸动、睿骋、CS35等一批新车力图调整产品结构，新车虽取得不错的市场销售成绩，但过分的去年4季度长安的资产减值计提中，由于睿骋成本价高于售价，使得该公司在存货跌价部分损失1亿元。

今年，长安仍继续推出13款新车，继续进行产品结构的转型升级，这一要求已经令长安集团在零部件领域加快合资步伐。据知情人士称，除佛吉亚外，长安已陆续与麦格纳、本特勒等世界知名汽车零部件企业接触，力求于2013年在零部件领域有所突破。而与其他公司相比，与长安交往最密切的佛吉亚显然被排在最前面，这家法国公司已经在为长安福特汽车进行相关零部件配套。

“随着自主品牌车企纷纷进行产品转型升级，未来在零部件领域与跨国公司合资合作已经成为一种趋势，它将关系到自主品牌的转型升级战略能否持续发展。”知情人士称。目前，东风、长城等自主车企已经从去年开始陆续与国外零部件公司合资合作，未来这一趋势还将在更多自主车企中出现。

(范文清)

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，与此同时，也揭开了双方密谋多时的资本集团。

交叉持股

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；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有限公司的股份将增至51%。

这显然并非简单的数字游戏。此前，国内车企与跨国巨头组建的乘用车合资企业严格遵循50比50的对等持股。此次北汽股份凭借在北京奔驰增持的1%股权获得控股地位，将得以把北京奔驰的丰厚收益纳入财务报表。“十二五”期间北汽主营业务收入将达到3500亿元至4000亿元，力争进入世界汽车行业排名前15位。如果顺利实现北京奔驰、北京现代的销售收入并表计算，那么今年北汽集团有望实现跻身世界500强的目标。所以这一汽车行业“创造性”的参股项目，将使北汽受益匪浅。

而对国内市场表现明显落后于奥迪、宝马的奔驰而言，与北汽深化合作也有助于全面提

大马力≠高油耗

杰狮牵引重卡高效时代

目前欧美国家的商用车技术在全球范围内都属领先，并且公路运输重型卡车使用的柴油发动机排量多为11L-13L之间，马力主要在400-600马力之间。而目前国内的主流重型卡车产品发动机排量普遍在9L-11L之间，与国际主流产品尚有差距。2012年，上汽依维柯红岩推出了搭载Cursor 13发动机的杰狮重型卡车，引领国产重型车迈入大排量时代。

大排量、大马力发动机的优势到底如何？据中国汽车工程学会名誉理事长张兴业指出，重卡采用超过300马力11升以上的发动机可以进一步提高整车的动力性、可靠性、经济性，可为企业及个人产生惊人的经济效益。大排量、大马力的柴油发动机更是体现为低速扭力大，扭力范围更宽，使得发动机经济转速区拓宽，车辆在各种工况下都能高效运行，从而达到使用成本上的经济。

红岩杰狮重卡装备的Cursor13系列发动机主要部件均为原装进口件，根据目前国内运输市场行情推出4个马力段产品：C13.350、C13.390、C13.430、C13.480。Cursor13发动机缸径与行程分别为：135mm x 150mm 采用四气门技术，最大扭矩可达2200N.m 最低燃油消耗率188g/kw.h。

安全无忧标配发动机制动。Cursor13系列发动机标配IVECO专利的先进发动机制动系统，该系统由发动机ECU控制在压缩行程产生制动效果，制动效率达到发动机驱动功率的80%，利于整车降低制动频率，增加整车安全性同时减少制动摩擦片的磨损，降低摩擦片使用成本。发动机制动时处于断油状态，可大幅度降低油耗。

优良的散热系统保证发动机高效运转。发动机排量越大意味着发动机自身热量也就越大，那么对于这台Cursor13配备了超大机油热交换器，冷却能力强，水泵额定转速流量550升/分钟，超越国内同级发动机30%以上。C13采用分体式水泵维修更方便。

超长换油里程 超长使用寿命。使用CI-4级别润滑油在正常使用条件下换油里程为3万KM，如使用E4级别全合成润滑油换油周期更是长达15万KM(欧洲目前标准)E4级别全合成润滑油优异的清洗效果，保持气缸内清洁，延长发动机寿命。超强低温启动性，可在-25度环境顺利启动，为车辆高效运行提供保障，降低使用成本提供了支持。CURSOR13发动机在正常使用条件下其寿命可达126万公里，完全满足



●图为搭载Cursor13发动机的红岩杰狮重卡

国际标准。负责传递Cursor13强劲动力的任务则交给了来自国内成熟技术的陕齿法士特12JSD200TA 12JSD220TA加大中间轴距12速变速箱以及16JS240TA三款变速箱，以适应不同马力段发动机及不同使用工况的需求。车桥配置上更是型号丰富，STD系列单级减速桥根据不同用户使用工况，共6款车型完全满足不同用户使用工况。

车型细分方面，红岩杰狮推出两大类产品，大家熟悉的S100豪华版以及C100经济版，用户可根据自己使用情况选择不同配置的驾驶室。对于人性化选装方面红岩杰狮更是推出了选装套餐，用户可选择C100经济版车型，然后再根据自己使用情况来加装实用的选装件，这种灵活的选装方式也是红岩杰狮在国内首推的个性化服务。

除了这些硬性配置外，红岩杰狮装配Cursor13车型更是注重细节上的配置，如制动总泵采用了来自全球知名的KNORR-BREMSE(克诺尔)产品，WABCO(威伯科)阀类，西门子VDO行驶记录仪，ZF转向机等国际知名零部件以及CAN总线控制，以及盘式制动器，轻量化下挂式平衡悬挂系统，空气悬挂系统都将逐

渐成为红岩杰狮重卡的选装配置为这款Cursor13重卡高效运行提供有力保障。

3000公里节省油费1100元。2012年9月份重庆市场销售的第一台装配Cursor13发动机的红岩杰狮牵引车交付用户使用。

据悉，该车型全部为装配Cursor13系列发动机的红岩杰狮轻量化6X4牵引车，拖带13米3轴高栏挂车，发动机马力有390、430、430马力两类车型，车桥全部选用STD单级减速双联驱动桥，装备390马力车型为4.11速比，430马力为3.71速比 两款产品变速箱都为12JSD200TA超速档变速箱，轮胎规格为315/80R22.5真空轮胎。

与红岩杰狮Cursor13车型相比，另一款国内11L排量发动机的牵引车3000KM来回要多消耗1100元燃油费用，两者拖带挂车相同，并且装载总质量都未超过国家超限规定55吨限值。一年12月，按照11个月出车计算则能节省36300元，这是能直接看到使用Cursor13发动机红岩杰狮重型卡车给用户带来最直接的经济效益。由此可见，大排量、大马力柴油发动机只要使用得当，使用成本是非常低廉的。

(重型车网)