

继奥迪、克莱斯勒后,奔驰因涉嫌价格垄断被罚款 3.5 亿,这是国内对汽车企业最大的一笔发垄断罚款。汽车行业已经告别高速增长,如何理解汽车反垄断执法? 未来汽车反垄断将向何处去?

# 奔驰价格垄断被罚 3.5 亿 反垄断将瞄准售后零配件

4月23日,江苏省物价局公布了对奔驰汽车垄断案的最终处罚结果:对奔驰公司罚款 3.5 亿元,对奔驰在南京、无锡、苏州三地的经销商罚款 786.9 万元。

官方消息显示,奔驰案件具体情况是,2013 年 1 月至 2014 年 7 月,奔驰通过电话、口头通知或者召开经销商会议的形式,限制江苏省不同区域内 E 级、S 级整车的最低销售价格。这一行为违反了《反垄断法》第十四条的规定,排除、限制了相关市场竞争,损害了消费者利益。

另外,苏州经销商自 2010 年 11 月起,南京、无锡两地经销商自 2014 年 1 月起,在奔驰公司组织下多次召开区域会议,达成并实施了固定部分配件价格的垄断协议,违反了《反垄断法》第十三条的规定。

“理解并支持中国政府一系列政策的变化。对于政策变化,中国政府在很多讨论阶段能够让企业一起参与,非常感谢。”4月20日,针对汽车反垄断,北京奔驰销售有限公司总裁倪凯在上海车展回应称。

21 世纪经济报道记者了解到,继奔驰等反垄断案后,“反垄断下一步的重点是治理售后零配件的价格垄断。”

## 汽车反垄断走向新常态



## 上汽依维柯红岩上海车展发布其车联网系统

4月20日,以“创新、升级”为主题的第十六届上海国际汽车工业展览会将在国家会展中心(上海)拉开帷幕。记者从上汽依维柯红岩获悉,21日,该公司在车展期间举行“红岩品牌 50 周年系列活动启动暨杰狮车联网发布”仪式,彰显其在中国重卡领域深厚的品牌历史底蕴和同步欧洲的技术创新变革能力。同时,其代表行业最新技术、适应中国物流运输装备高端化发展方向的全新杰狮牵引车也将在本届车展亮相。

今年,中国最早的重卡品牌——“红岩”即将迎来 50 周年华诞,作为中国重卡工业发展的创立者、见证者、推动者,这一年对“红岩”来说有着极其重要的意义。展会期间,上汽依维柯红岩将举行“红岩品牌 50 周年系列活动启动”,全年将围绕“红岩”品牌展开系列感恩回馈活动,历史的力量、品质的力量、科技的力量尽在绽放。

“互联网+”时代全面来临,车联网发展日新月异。这次上海车展,上汽依维柯红岩还将隆重发布其蕴量已久、基于欧洲技术与中国用户实际需求的“杰时达”车联网系统,全面互联、全新融合、全新改变,促进物流运输装备智能升级。

此外,即将亮相的全新杰狮是上汽依维柯红岩在积极推动中国物流运输装备跨越发展的又一力作,它不仅传承了杰狮同步欧洲的优良技术基因,结合中国物流运输环境实际,在产品人机工程舒适升级、安全高效可靠升级、道路运营经济升级等方面有了极大突破,更是在技术创新、车联网智能升级方面有着卓越表现。

(万枫)

2014 年揭幕的汽车反垄断大潮中,已经有奥迪、克莱斯勒及 12 家日系零配件生产厂家遭遇罚款等反垄断措施。此次奔驰 3.5 亿的罚款,创造了单一汽车企业最高的罚款额度。

据了解,罚款额度是按照奔驰公司 2014 年度在江苏省销售的 E 级和 S 级两款车型、7%的销售额为依据来进行惩罚的。考虑到奔驰经销商的被动地位,南京、无锡、苏州三地的经销商的罚款额是按照其 2014 年同一市场两款车型销售额 1%来计算的。

对奔驰反垄断调查一波三折。去年 8 月,上海市发改委、江苏省物价局对奔驰上海办事处进行了调查,多名奔驰高管被约谈。而奔驰方面迅速作出回应,称自 2014 年 9 月 1 日起主动调整部分维修配件的价格。两天后,发改委秘书长李朴民通报,江苏省物价局反垄断分局已对苏州、无锡等 5 个城市的奔驰经销商进行了反垄断调查。

但随后,事件发生了戏剧化的一幕。2月10日凌晨,央视午夜新闻播报高通反垄断被处罚决定中,节目中意外出现了发改委约谈奔驰高管唐仕凯、倪凯、李宏鹏的“乌龙”画面,引起业界关注。3月4日,有消息传出奔驰因价格垄断,或将被罚 5 亿元,奔驰方面称“调查正在进行中”,对于罚款额度不予置

评。

奔驰反垄断案件历时 8 个月。“反垄断不只是政府开出几张罚单。”北京立方律师事务所律师谢冠斌表示,接下来汽车反垄断要加强对查处的问题车企监管力度。

“处罚并不是最终目的,而是要纠正车企售后垄断行为,这些行为是否纠正,执法部门有必要加强事后监督,此外要对消费者反映比较强烈和行业竞争损害比较大的企业要一查到底。”谢冠斌强调。

中国汽车反垄断正在向纵深发展,未来的趋势是常态化、并与国际接轨。“未来积极的反垄断执法会是常态,我国的反垄断执法覆盖面将更大更广,会催生更多汽车行业部分相关的法律法规的修改,废止和更新。”大成律师事务所律师邓志松表示。

## 下一步汽车反垄断走向何处?

“反垄断下一步的重点是治理售后零配件的价格垄断。”接近发改委的知情人士告诉记者。

奔驰从去年 7 月开始逐步调整售后服务和零配件价格,“星徽”保养菜单与过去相比下降了 20%;奔驰 8 月下调超 1 万种零部件价格。捷豹路虎、奥迪、沃尔沃等车企也下调售后服务和配件价格。

作为垄断“重灾区”的汽车后市场,垄断问题依然明显。虽然价格下调,但也存在易损件价格没有变化以及官方价格下调、实际执行不利等现象。原因在于整车企业滥用其市场支配地位、垄断售后配件价格和渠道。

打破汽车后市场的垄断,既要破也要立。在发改委反垄断执法之后,去年 9 月交通部联合十部委发布了《汽车维修技术信息公开实施管理办法(征求意见稿)》(以下简称《办法》),要求汽车生产者建立完善维修技术信息公开制度,并在新车上市之日起 6 个月内公开维修技术信息。今年 2 月,交通部针对这一办法继续征求意见,并进一步细化了实施细则。

据权威消息人士表示,目前交通部征求意见已经结束,意见集中在《办法》实施的时间、维修信息收费还是免费等问题。

其中,主机厂和零部件企业的意见相反,消费者和维修企业的也不尽相同。“汽车企业的意见集中在能否多给一些准备的时间、公开车型的技术信息范围能否再少一些以及能否用英文公开。维修企业则希望维修信息收费不能太贵,最好免费,否则没有意义等等。”上述人士表示,总体来看反馈意见比较积极,正式实施会在 2016 年。

有业内人士认为,在发改委反垄断执法

的有力保障下,交通部的《汽车维修技术信息公开实施管理办法》和商务部正在酝酿的《汽车销售管理办法》将形成建立中国汽车后市场新秩序的“双剑合璧”。

4月23日,在奔驰被罚当天,中国汽车流通协会公开表示,已经向商务部递交了关于尽快出台新版《汽车销售管理办法》的报告。原因是,去年下半年以来汽车经销商库存高企、资金压力大增、经营成本上升、进销价格倒挂、效益严重下滑、流通行业出现大面积亏损,而这一局面一直持续到今年 1 月份。

记者调查发现,3月开始压库现象再次抬头,经销商价格倒挂现象同时出现,一季度的市场情况并不乐观。4月23日,中国汽车流通协会会长沈进军表示,“最近经销商对于尽快出台品牌管理办法的呼声特别高,协会代表一方利益,行业的真实诉求我们需要及时回应。”

“实际上,在反垄断案件中大部分汽车经销商都处于被动状态,希望反垄断执法让汽车企业重新审视其市场行为的合规性和合法性的同时,对于经销商的高压政策会有效地得到改善,汽车行业的纵向垄断和滥用市场支配地位等现象得到缓解。”沈进军最后强调。

(何芳 王欣)

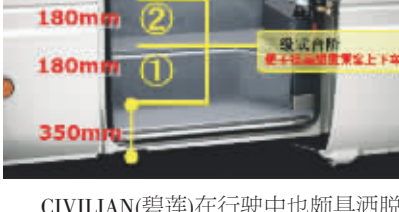
# 阳光灿烂的初夏 碧莲伴您轻松出行

刚刚领略了清明时节的满山苍翠之美,又将迎来五月的黄金小长假。在这个阳光灿烂的初夏,您的脚步会到哪里?

随着中国旅游业的高端化发展,以及对旅游品质要求的逐年提升,无论是团队出游,还是家族自由行,一款舒适、安全的旅游用车,在出行中变的尤为重要。日产高端商务车 CIVILIAN(碧莲),凭借低调内敛的气质与舒适人性化的配置,诠释着奢华与安全兼具的行车之典范,让您的每一次旅程都尽享惬意。

静如画,行如风。不论是驻车静止还是行车途中,NISSAN CIVILIAN(碧莲)皆呈现内敛稳重的视觉享受。

外观上,CIVILIAN(碧莲)简约的双色前脸配合宽大的前挡玻璃与上进气格栅一气呵成,勾勒出端庄大气的视觉感受。犀利的腰线从车头一直贯穿到尾部车灯,令侧面更显动感流畅。全封闭式隔热加色防紫外线车窗与镀铬装饰轮毂罩,层次错落有致,散发出内敛的气质,利落有型的整车效果油然而生,在川流不息的车流中,也能够成为一道靓丽的风景。



CIVILIAN(碧莲)在行驶中也颇具洒脱

风范。其搭载的日产 4.5L 直列六缸发动机,集燃油缸内直喷技术于一身,实现了燃油的充分燃烧,为行驶带来澎湃动力。

专为中国道路而调教的底盘系统为车主带来更为轻松愉悦的用车体验和舒适安全的乘坐感受。同时,6.6 米同类车中最小的转弯半径,方便泊车的车尾摄像头,配备横向稳定杆的全新改良悬挂系统,使得车辆易于操纵,机动灵活,便于景区车辆出入。

# 罗礼祥:2015 年福特在华冲击 130 万辆新目标

在日前举行的第十六届上海车展上,福特推出了全新福克斯、新款锐界、探险者等多款车型,并全球首发了旗舰车型新一代金牛座,成为车展上发布新车最多的品牌之一。其中全新福克斯和锐界预计将在不久后上市,新一代金牛座也有望于年内国内上市。

福特汽车(中国)有限公司董事长兼首席执行官罗礼祥在接受记者采访时表示,在新产品的带动下,今年福特希望在中国实现 130 万辆的销量目标。

同时,福特在华合资公司长安福特将有更为完备的产品线支撑其百万辆的销量目标,但随着杭州工厂的投产和哈尔滨工厂的建设,销量压力也在不断增大。继上海大众、一汽-大众等厂商纷纷启动让利促销后,长安福特的市场促销计划也如期而至。“长安福特最后对部分国产车型赠送购置税。”罗礼祥告诉记者。此举被视为长安福特针对一些主流

合资车企官方降价的应对策略。“随着我们 15 款车的引入,在各细分市场也有进一步的增长。”福特汽车公司总裁兼首席执行官马克·菲尔兹向记者表示,福特在 2012 年针对中国制定了“1515 计划”,即 2015 年前在中国推出 15 款车型,这一计划随着车展众多车型的亮相已基本得到完成。

虽然一季度的销量增速未达预期,但是快速的产能释放也让长安福特不得不

继续提速。“哈尔滨工厂总投资 66 亿元。”罗礼祥告诉记者,长安福特对哈工厂的改造将在 2016 年底之前完成,届时将为长安福特带来 20 万辆的新增产能。

另外,长安福特的杭州工厂在不久前刚刚投产,“杭州工厂产能 25 万辆。”朝兵在接受记者采访时表示,目前长安福特产能已达到 120 万辆,哈尔滨工厂投产后产能将进一步达到 140 万辆。

(冒诗阳)

# 年产能逼近 4000 万辆 车企扩张欲跑赢大盘

比 2015 上海车展展馆更大的,是新一轮扩产后的国内汽车产能。

4月15日,丰田汽车公布了墨西哥新工厂和中国广州工厂第三生产线的兴建计划,两座工厂将总计新增 30 万辆产能,分别在 2019 年和 2017 年投产。这意味着丰田全球产能长达 3 年的“冻结期”结束,新一轮的扩张已开始。而在丰田之前,大众、通用、本田、日产等跨国车企也在加快对中国市场的产能布局。

在车企纷纷扩产的大背景下,2015 年国内汽车总产能或达 4000 万辆。而根据中国汽车工业协会的最新预测,2015 年中国汽车市场总销量在 2500 万辆,产销的落差由此可见一斑。

## 产能竞速

从扩产时间表看,全球三大车企可谓马不停蹄。

率先宣布在华投建新工厂的是去年全球销量位居第二的大众。去年 7 月,大众宣布将在青岛、天津投建两座新工厂。按照规划,到 2019 年前后大众在华产能将提升至 500 万辆。上海大众现有年产能为 172 万辆,其设计产能为 30 万辆的长沙新工厂即将投产,届时上海大众的产能将突破 200 万辆。而随着一汽-大众佛山工厂二期项目在 2017 年的建

成,一汽-大众的产能(含待建)也将突破 200 万辆。“我们总体的目标是扩大产量、销量,同时进一步巩固我们在全球汽车工业的领先地位。”大众(中国)总裁兼 CEO 海兹曼表示。

通用同样将产能目标锁定为 500 万辆,只是时间比大众还要提前一年。“通用汽车计划在 2014 年至 2018 年的 5 年之间,在新产品开发、生产设施扩张升级及其他关键业务领域投资超过 140 亿美元。仅今年一年,通用汽车在华合资企业就将提升 24%的产能。到 2018 年,通用汽车在华总产能将达到每年 500 万辆。”通用汽车首席执行官玛丽·博拉在上海车展期间表示。

三大汽车巨头之一的丰田,在华重启扩张计划后,产能有望从目前的 100 万辆提升至 200 万辆。继 4 月 15 日宣布在广州增设生产线之后,丰田方面表示,一汽丰田也将再建新厂,以期在明年实现年产销量 200 万辆的目标。“公司正考虑在中国北方进行产能扩张,尚未定下具体决策。但正如我们在中国南方的业务运营举措,我们将继续同合作伙伴谈判,以中期增长为目标。”丰田中国 CEO 大西弘致在上海车展期间透露。

## 两极分化

“在合资、自主车企纷纷加大产能时,今

年汽车产业将产生明显的‘马太效应’——强者愈强,弱者愈弱,产能利用率将出现两极分化。”中国汽车流通协会会长沈进军表示。

J.D. Power 亚太公司中国区副总裁兼董事总经理梅松林表示,从全国层面来看汽车产能确已超出市场需求,但在具体判断时要注意不同厂家的实际情况。“有些厂家产能已严重过剩,但也有厂家存在产能不足的困扰,市场上产品长期供不应求的情况也时有发生。如上海通用、上海大众、一汽-大众、北京现代等企业的产能与市场需求对比已经严重滞后,扩充产能是情理之中的事情。”

上海通用一直处于产能吃紧的状态,其今年的目标销量是 200 万辆,而随着新工厂的投产和其他工厂产能的进一步释放,今年上海通用的年产能也才能增至 200 万辆。不可否认,大众、通用、福特等跨国车企正在以快速增长的产能源源不断地消化掉产能。

不过,与合资企业相比,自主品牌车企由于对市场预判过于乐观而盲目扩张的情况普遍严重,而随着市场需求放缓,自主品牌从去年开始整体陷入了低迷状态。“今天的竞争不是一家工厂和另一家工厂的竞争,而是演变为一个集团与另一个集团的竞争,一个联盟与另一个联盟的竞争。”东风汽车公司副总经理刘卫东认为,大自主、大协同是化解产能过

剩的有效途径。

“从过去几年来看,欧系增长相对比较快,较好的发展使其处在一个产能快速扩张的阶段;韩系表现也不错,属于良性发展,产能在同步提升;美系也在快速发展,产能跟着节奏向前走;而日系和自主品牌因多方面原因,没赶上市场发展步伐,接下来需要重新审视一下未来发展的趋势,调整过剩的产能。”梅松林分析。从业内人士的角度看,中国车市已进入奠定格局的中后期,强者愈强,产能吃紧与弱者力不从心、产能过剩的现象将会持续一段时间。

## 警钟敲响

数据显示,2012 年中国车市总产能为 2306 万辆,产能利用率为 66.39%;2013 年总产能为 2914 万辆,全年销量为 2211 万辆,平均产能利用率为 84%,但自主品牌产能利用率只有 65%、低于 70%的安全线;2014 年总产能达到 2586.56 万辆,产能利用率为 76.34%。

中国汽车流通协会有形市场分会副理事长苏晖表示,一部分车企出现产能过剩,还有一部分车企供不应求,但综合看来,产能过剩还没到超过警戒线的程度。“几个主流厂家还没有达到过剩的程度,真正过剩比较突出的

还是自主品牌,盲目扩张加之市场环境发生变化,市场消化不了是主因。”

IHS Automotive 公司预计,2015 年中国汽车行业整体产能利用率将降至 68%,并持续在 70%左右浮动,直至 2020 年。而根据中汽协的预测,今年国内汽车销量为 2500 万辆左右,与各车企 4000 万辆的总产能相比,意味着将会有千万辆汽车的产能被闲置。

日前,《外商投资产业指导目录(2015 年修订)》正式实施。新版的《投资目录》首次将汽车整车制造纳入限制外商投资的产业范畴。商务部外国投资管理司相关负责人表示,“未来投资汽车整车制造领域的审批权限有所变化。这不仅适用于计划首次进入中国市场的外商投资企业,也适用于已经在华成立合资公司的新增产能。”

“上述规定的出台很可能将为中国汽车整车投资降温,在一定程度上缓解汽车整体产能过剩的问题。”中汽协一位负责人表示。有车企内部人士透露,产能布局一般是提前 3 至 5 年作出计划,这就意味着,车企对于产能的规划往往是基于几年前的市场判断,但这一预期并非总是准确。

中国车市已过了高歌猛进的时代,“增重”还是“瘦身”,车企还需调整好自身的节奏。

(崔亚男)