

调查：油耗限值新标再施压 业界认为行业受冲击不大

调查时间：11月16日-22日 调查人数：1749 作者：盖世汽车研究院

作为汽车油耗强制性国家标准——《乘用车燃料消耗量限值》（以下简称“《限值》”）自2005年7月1日正式实施以来，有效敦促了整车企业在该标准的规范下主动投入和研发节能减排等关联技术，促进产业链的优化升级。

面对即将实施的更为严厉的油耗限值第三阶段标准（以下简称“新标准”），盖世汽车网最新一期的业界调查结果显示，参与投票的过半业内人士认为，此举对国内整个汽车行业所带来的冲击不会过大。一方面是因为新标准将采取渐进式推进，给企业足够的准备时间；其次，在经过前两个阶段标准的适应期后，绝大多数企业已经提前着手应对后续标准的陆续实施，技术储备相对充裕。

最新消息显示，新标准将于今年12月份出台，最快有望在2011年启动，目前确定2012年为导入期，至2015年正式执行，时间相对宽松。据了解，相较于2008年执行的第二阶段标准，新标准的油耗限值拟将下降20%，力争到2015年全国平均乘用车燃油消耗量降至7L/100km左右，二氧化碳排放标准则低至167g/km。

由于此次新标准大幅度的限值下调，引起了相关舆论的广泛关注和讨论。为了更加系统全面地了解国内汽车业界对此次新标准出台的反应和评价，盖世汽车网特就此话题展开了为期一周的业界调查（调查时间为11月16日-22日），期间共吸引到1749位业内人士参与投票，并得出前述结论。

根据调查1（见图1）的投票结果，53%的人士认为新标准的实施对汽车行业整体而言，压力不大。相比之下，有31%的人士对此持悲观立场，认为限值下调幅度过大将令汽车行业因承受重压而影响整体健康发展。此外，还有16%的人士未明确作出判断。从调查1的反馈结果来看，业界普遍看好整车企业应对新标准的能力。



图 1

中国汽车技术研究中心的统计数据显示，乘用车油耗限值标准自2005年实施以来，截止到2006年年底，累计节约汽油量便达到118万吨，直接经济效益为70多亿元。同时，2006

年的全国新车平均燃料消耗量也已于 2002 年的 9.11L/100km 降至 8.06L/100km, 平均下降幅度为 11.5%。《限值》第一阶段标准作为起步阶段, 要求较低, 对于多数车型而言达标并不存在困难。资料显示, 只有约一成的车型没有达到第一阶段的限值标准, 并且其中大部分早已停产。因此, 到《限值》第二阶段标准推出, 才实质提高了乘用车燃料消耗量标准。据了解, 第二阶段标准的设定参照了 2002 年的世界平均水平, 相比第一阶段大体要再减少约 10%, 使得全国新车平均燃料消耗量下降到 8L/100km 以下, 就指标而言不算低。工信部给出的数据显示, 在第一及第二阶段油耗限值标准实施后, 至 2009 年已累计取消超过 800 多辆不符合限值标准的车型。

而即将出台的新标准要求第二阶段基础上再降 20%, 明确表明政府在汽车油耗限值政策上所采取的先宽后严的策略。有消息披露, 至 2020 年全国平均乘用车燃油消耗量将控制在 5L/100km 左右, 逐渐与国际水平相接轨。

不过, 此次新标准之所以引起业界高度关注, 除了下调幅度较第二阶段几近翻番外, 另一方面主要在于新标准与前两个阶段标准设定均以单一车型为限值对象不同的是, 新标准引入“企业平均燃料消耗量”和“企业平均燃料消耗量目标值”的概念, 直接以“企业”作为考核对象。这样一来, 对于以小排量产品为主打的企业而言压力可以得到释放, 产品主要集中在中高级领域的企业, 只要规划好小排量车型的生产比例也可以摊低企业整体平均油耗, 而在混合动力、纯电动车等技术趋向成熟, 有关车型正式投产后, 则可进一步降低企业在这方面的压力。当然, 也有业内人士担忧, 对于那些资金紧张, 在新能源技术方面欠缺, 传统汽车的节能技术研发又无法跟上行业发展节拍的企业而言, 油耗限值标准的不断严苛, 对其所带来的压力便可想而知。

那对于市场竞争力主要集中在中低排量市场, 技术实力水平相较于合资企业仍有差距的自主车企而言, 此次新标准的出台对其又将会产生怎样的影响? 在调查 2 (见图 2) 中, 参与调查的多数人士认为自主车企所受到的影响从整体上看应该是“利大于弊”, 投票率占到了 **50%**。同时, 认为“弊大于利”和“利弊相当”的人士也各占到了总投票人数的 **25%**和 **11%**。另有 **14%**的人士则未置可否, 表示“不好说”。该组数据表明, 新标准的实施对自主车企所带来的影响, 业界谨慎看好。



图 2

从我们线下调查采访的反馈来看, 业界的顾虑主要集中在自主车企的燃油技术方面。较之合

资企业，自主车企在发动机燃油技术相对欠缺，一些小排量车型的百公里油耗水平甚至与合资企业更高排量的车型不相上下，有悲观人士担忧新标准会让部分在资金、技术方面都较为薄弱的自主车企生存难以为继。而乐观人士则表示，这有利于逼迫自主车企加大在燃油技术以及新能源领域的投入，加快行业结构转型升级。

资料显示，国家发改委在 2006 年公布的首批 34 个企业 409 款车型的油耗数据均达到了限值标准，在随后 2007 年公布的第二批乘用车燃料消耗量中，涉及到 55 家整车企业共计 444 款未达标车型，除了上海大众、上海通用等合资企业位列其中，包括一汽、长安、福田、奇瑞等十余家主流自主车企也均榜上有名。从这一点看，自主车企在降低油耗方面难言毫无压力，尽管所涉车型基本都已停产，但也在一定程度上反映出自主车企所面临的困境。

最新一批，也就是第三批乘用车燃料消耗量在去年 3 月正式对外公布，未达标的车型仍高达四百余款。根据公布的企业名称和具体车型，在该批次中，奇瑞、吉利以及比亚迪等一线自主车企基本已经在榜单上难觅踪影，但中兴、长城、江淮等企业仍再次被公告，其未达标车型主要为轻型客车、SUV 以及 MPV 等相对高能耗产品。尤其类似像长城这种主要以 SUV 车型为主打产品的自主企业，节能降耗的压力普遍偏重，在第三批撤销目录中，长城旗下近 30 余款车型被勒令退市。

不过，从总体上看，自主品牌车型在小排量汽车领域仍占据优势。根据中汽协和中汽研去年 6 月在北京首次公布的汽车产品节能评价结果显示，在 38 家整车企业申报的 1298 个车型中，自主品牌车型在节能减排方面取得了非常大的突破，其中小排量车型的表现尤为突出，奇瑞、比亚迪等车企旗下的多款车型的节能效果位居前列。此外，大部分自主车企目前都在纷纷上马新能源车项目，一旦进入量产阶段，也将大大缓解油耗限值标准所带来的节能降耗的压力。

尽管《限值》直指大排量和高油耗车型，但业界并不认为新标准的出台会给正在不断走高的国内豪华车市场带来大的冲击，在调查 3（见图 3）中，高达 **68%** 的人士支持这一观点，持反对立场的投票率仅为 **28%**。



图 3

在线下调查采访中，多位业内专家对盖世汽车网表示，豪华车生产商自身的技术储备较强，由于中国此前对油耗限值标准过低，大部分企业并未将其最先进的燃油技术引入到中国，一旦中国的相关标准逐渐向国际水平看齐，可以促使这些豪华车企业将其先进的发动机节能减排技术带入中国以满足标准规定，尤其是混合动力和新能源技术的引进。分析师张志勇认为，

新标准的实施在短期内对大排量汽车和豪华车厂商会产生一定的压力，但政府制定标准限值的初衷并不是扼杀汽车行业生命力，着重点主要是在引导整个行业的节能减排发展观，促使企业提高产品的技术含量。

“政府制定的标准参照欧美国家而言，‘就低不就高’，对已实现国产的豪华车厂商产生的实际冲击不大。”张志勇说。

作为《限值》起草人之一、中国汽车研究中心标准化研究所副总工程师金约夫早前在接受采访时曾表示，降低燃料消耗量是汽车的一项综合性指标，与发动机效率的提高、汽车排放及汽车结构设计的优化、轻量化材料的使用等都有很强的关联性，这种连带关系可以促使整个汽车产业链的优化升级。对于这点，也是业界目前普遍达成的共识。

目前实行的由三部委主导的节能汽车惠民补贴工程正在推进中，其节能车补贴的认定标准基本上就是根据《限值》新标准来制定。如果说《限值》的出台是从行业和企业层面对汽车节能减排进行规划，那节能汽车补贴的实施则是从市场和消费者角度加以引导，双管齐下足见政府对汽车节能减排的重视和产业优化升级的关注。