

第三阶段乘用车油耗限值收紧 车企升级压力大

根据第三阶段《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》(报批稿)要求,我国乘用车平均燃料消耗量水平在2015 年下降到 7L/100km 左右, 对应二氧化碳排放约为 167g/km;此外加入企业平均燃料消耗量考核标准, 这将对国内汽车生产企业形成较大压力。

报批稿已于去年年初报批国家标准化委员会, 目前仍然没有公布执行时间。如《乘用车燃料消耗量限值》第三阶段标准收紧, 众多车企巨额投资的传统内燃机和动力总成将很难满足新一轮限值要求。

日前,有消息人士向《每日经济新闻》记者透露,“在工信部上周举办的一次汽车工业会议上, 有提议将2015 年全国平均乘用车燃料耗量降至 6L/100km, 这比之前披露的第三阶段标准更高。”

第三阶段标准变数

《乘用车燃料消耗量限值》是我国控制汽车燃料消耗量的第一项强制性国家标准。2005 年 7 月 1 日,新开发车型开始实施第一阶段限值要求, 对 3.5 吨以下的轻型载客车辆按整车质量进行分段,并确定各重量段内汽车要达到的 “百公里燃料消耗量”标准。如果某种车型油耗不达标,

将不准生产、销售和进口。

2008 年 1 月 1 日起,第二阶段限值要求开始执行。在产车型比新开发车型分别推迟一年实施。目前标准仍处于第二阶段。

《每日经济新闻》记者近日向国家标准化委员会咨询限值第三阶段标准的执行时间,但多个部门均表示对具体标准时间并不熟悉, 要等通知。

2010 年 11 月 1 日,国家标准化委员会在官方网站上公布了《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》(报批稿)。与前两个阶段最大的不同是,第三阶段标准不再以单一车型为评价对象,而是将汽车企业作为整体进行评价。这与美国 CAFE 法(公司平均燃料经济性)类似。CAFE 法统计一家整车厂一年中在美国境内所售出的全部轻型车数量,按车型权重计算出平均油耗,这个平均值不能超过规定的年度限值。

报批稿主要起草人之一、中国汽车中心标准化研究所副总工程师金约夫在接受《每日经济新闻》记者采访时表示,“标准在一年前就完成报批,并发放到汽车企业手里,应该还在走法规流程。”

“第三阶段限值标准和欧美几乎同步,没有必要超越太多,不然汽车企业负担会很重。”金约夫说。

巨额研发资金抉择

根据报批稿,第三阶段限值标准沿用以整车整备质量作为基准参数的单车燃料消耗量评价体系,同时引入“企业平均燃料消耗量目标值”的概念,将企业作为评价对象。企业平均燃料消耗量目标值执



行时间已经明确: 油耗限值从 2012 年开始为导入期,2012 至 2014 年企业燃料消耗量将分别给予高于车型油耗目标值 9%、6%、3%的灵活性, 2015 年开始全面实施。

该标准和时间表经过国内 18 家整车制造企业和零部件企业的认同,参与起草单位包括奇瑞汽车、一汽集团、广汽本田、东风日产、上海大众和吉利汽车等。

金约夫表示,“加入企业限值标准,可以让一些大排量汽车生产企业承担更多的责任。未来一些大排量汽车生产企业肯定要生产小排量汽车才能达到要求,不然就得发展新能源汽车。”

比较起来,企业平均燃料消耗限值短期内执行比较宽松,而单车燃料消耗量标准相对严格。相比第二阶段消耗量标准,已公布的第三阶段消耗限值下降了 20%,其中大排量汽车限值下降了 30%。记者查阅第二阶段综合值和第三阶段限值发现,目前还没

有一个车型油耗符合第三阶段限值标准, 汽车厂家面临很大的升级压力。

以整车整备质量作为基准参数对第二阶段和第三阶段限值进行对比,重量为 865KG 的长安铃木羚羊,第二阶段限值为 7.7L/100km,该车型综合值为 6.62L/100km, 而第三阶段限值为 5.8L/100km;重量为 1360KG 的福克斯第二阶段限值为 10.1L/100km,综合值为 7.7L/100km, 第三阶段限值为 7.3L/100km; 重量为 1630KG 的宝马 530 的第二阶段限制为 12L/100km, 综合值为 9.33L/100km, 第三阶段限值为 8.1L/100km。

东风本田参与标准制定的一位人士向《每日经济新闻》记者表示,“汽车企业油耗限值在 6.9L/100km 比较合理,这个标准略微高于国家标准水平, 是众多企业公认的理想值,假如企业油耗限值标准提高到 5.9L/100km,相信很多企业都不达标。”

全国乘用车信息联席会秘书长饶达对记者表示,“《乘用车燃料消耗量限值》第三阶段预计最快将于今年 7 月份发布,明年 7 月实施,但执行起来难度比较大。”

饶达认为,“企业进入第三阶段油耗限值的技术已经具备, 但是现在时机还不成熟,未来还得通过新能源汽车降低油耗,但是新能源汽车生产成本很高, 假如国家强制执行,整个行业在第三阶段会面临洗牌。”

一方面是大排量汽车的高利润吸引, 一方面是国家对汽车燃油消耗的严格限制,汽车企业在技术研发上面临艰难抉择。业内人士多认为,自主品牌和豪华车企业在第三阶段面临的压力最大;自主品牌油耗技术上仍然不完善,要赶上标准必须投入巨资打造新能源汽车和小排量汽车;合资品牌企业由于技术比较完备,油耗限值标准提高带来的生存压力不大。

(摘自《每日经济新闻》)

北方持续旱情 引发面粉涨价

北方和国外产麦区的持续旱情引发小麦价格上涨,近日,记者走访瑞宝粮油批发市场和个别面包企业,发现小麦磨成的面粉价格有不同程度的提升, 少则升价 1 元/包,最高者甚至升 8 元/包。

批发市场: 一袋面粉涨价 1 元多

进入 2 月,北方冬麦区气温回升,旱情发展迅速,一些地方还在持续加重。小麦减产,直接影响到面粉的产量,对面包和面条的产量与价格也造成一定影响。

记者走访了瑞宝粮油批发市场,发现比起大米,卖面粉的档口相对少。在售卖面粉最多的一个档口,至少有 7 款以上类别不同的面粉,价格从 78 元到上百元。销售员告诉记者,50 斤重的香满园面粉从原来的 86 元升到 88 元。当被问及价格是否受干旱影响时,答案是肯定的。

另外,永兴面粉食品行从 2 月 13 日开始提价,50 斤装的面粉涨价 1~2 元/袋。如 50 斤装的鲁王面粉批发价从 78 元涨到 80 元,50 斤装的五得利面粉批发价从 79 元涨至 80 元。

面包: 不排除有 2%~3%的涨幅

原来面粉供货商的报价周期都是以月计,如今几乎每周就得报一次。甜心客生产部的陈经理一提这事儿就郁闷。店中的面包蛋糕种类多,每种类别都需要配以不同种类的面粉,粗略一计,就有全麦粉、高筋粉、低筋粉和各色进口杂粮粉。

面粉的价格一路高涨,“假如原来持续涨价,不排除产品价格有相应调整”。业内人士透露,如果按照目前的面粉涨幅,不考虑其他原料的价格升降,估计面包会有 2%~3%的涨幅。

国内北方面粉涨价,国外的也不甘示弱。陈经理说,2010 年初,一包 22 公斤重的进口面粉价格大概 92 元,2010 年末价格涨到 95 元/包, 开春后的面粉价居然已经跃至 103 元/包。“不单北方干旱,国外像澳大利亚等也灾难不断,致使价格攀升。”

最近传闻有经销商在北方收不到小麦,北方媒体称受农民惜售所致。陈经理认为,“收不到小麦的原因可能是地方有人专门囤积货物。农民惜售影响不大。”

面条:分量“缩水”

“怎么这个面条的分量越来越少啦?”近日早晨,倩倩在等早餐上桌时,听到厨房中传出来妈妈的一声抱怨。倩倩一家是湖北人,挂面是他家的例行早餐,最近,倩倩的妈妈到岗顶附近的超市买挂面,价格倒是没变化。可一拆封来煮,发现分量分明少了, 拿起包装盒一看,果然不假,原来 180g 的分量现在直“缩水”到 168g。

广州人的家庭吃面较少,平均也就一周一两次,但是都能感受到面条升价的压力。杨女士举了个例子,比如虾仁蛋面过去一箱 4 斤共 9 元,现在要 13.5 元了。

(《广州日报》文 / 曾繁莹)



沃尔沃垂青中国豪华车市场

“中国作为沃尔沃汽车的第二本土市场,对沃尔沃汽车的成功起着至关重要的作用。我们的目标是 2015 年达到 20 万辆车销量和中国豪华车市场 20%的市场份额。”日前在京召开的沃尔沃汽车中国战略发布会上,沃尔沃汽车公司全球总裁兼首席执行官斯蒂芬·雅各布对沃尔沃未来五年在中国的发展充满信心, 他表示,沃尔沃将在中国建立成都和大庆两个生产基地,并加快上海总部基地和中国技术中心的建设。

雅各布的信心来源于对中国经济持续发展的看好和中国消费者对豪华车迅速增长的市场需求及新团队惊人的工作效率。自 2010 年 8 月 2 日吉利与福特汽车公司完成对沃尔沃汽车公司的交割后,沃尔沃一举扭转了过去两年来的下滑趋势,全年实现汽车销量达到 37.4 万辆,比上年增长 11.2%,实现了全年盈利。沃尔沃电动汽车 C30 安全碰撞也取得了与普通内燃机汽车相媲美安全指标,把沃尔沃在安全方面的全球领先地位继续引向未来。第三方进行的员工满意度调查也达到 84%, 为历年来最高。对此,沃尔沃汽车公司全球董事长李书福表示:“董事会对沃尔沃管



理层在过去几个月所取得的工作成绩表示非常满意。”

根据其未来 5 年发展战略,沃尔沃将不断调查研究中国市场, 在了解中国消费者需求的基础上, 规划进口产品和国产化的产品, 设计满足中国消费者喜好的产品, 快速适应中国市场的发展趋势和中国客户不断变化的需求。其上海总部基地是沃尔沃汽车集团中国区的行政中枢, 位于上海的沃尔沃汽车中国技术中心的工作重点是高档轿车、电

动车和新能源汽车的设计、研究和开发;在成都的沃尔沃汽车西部基地将以覆盖中国西部市场为主, 在大庆的沃尔沃汽车北部基地则以覆盖中国北部市场为主。

同时,沃尔沃将加强对销售和管理的管理,4S 店将从目前的 106 家增加到 220 家,并不断改善、提升消费者体验和客户服务,大力加强沃尔沃汽车“全球豪华汽车品牌”的品牌建设,进一步完善与执行沃尔沃全球采购的一贯战略。

野菜季节 香椿芽卖出海鲜价

时值春暖花开,香椿芽、蕹菜、野葱、侧耳根、清明菜……各种野菜陆续上市,提到野菜,你很可能就会想到“味道鲜美,营养价值高”等。记者打探得知,供不应求的现状让野菜的价格也相当高,有的几乎卖出了虾价钱。

记者赶场 3 斤野葱两小时卖完

近日早上 7 点多,记者赶到巴南区渔洞农贸市场,看到 50 多岁的菜农赵大妈已经将 3 斤野葱摆上售货台。

“这野葱卖得怎么样?”

“好卖得很,昨天我的 3 斤野葱,两个小时就卖完。”赵大妈说。

赵大妈介绍说,现在市场上的野葱不按斤卖, 而是卖 2 块钱一把,一把大约两个指头粗,“算下来比普通

葱子贵 4 倍。”

虽然香葱售价不菲,却还是供不应求。记者看到,短短 3 分钟,就有两个顾客在赵大妈这里买了野葱。刚购买了一把野葱的万婆婆打算用野葱炒鸡蛋给孙子吃, 她说:“野葱虽然贵,但是一年也就是这个时候能尝口鲜。”

除了野葱,同样走俏的还有侧耳根。“春天来了,吃惯大鱼大肉的市民,也要换换口味吃野菜了。侧耳根,在我店里面都已经缺货好几天了。”昨天上午,一位手持推车的菜馆大户



一口气买了 5 斤侧耳根。

“现在蕹菜的批发价为 20 元一斤,太贵了,我都没有进货,都是顾客要才帮忙代买。”做了多年蔬菜生意的罗平说, 往年野菜大量上市以后,香椿芽、蕹菜价格都会跌到每斤 10 元以下。

目前野菜量少价高,主要是因为今冬比较冷,很多野菜还没有大量上市。“在上市的野菜品种里,香椿芽卖得最好,不过一斤 25 元的价格也快赶上基围虾了。”

真假野菜 种植的香椿芽叶片大

“现在上市的野菜里面有不少都是大棚养殖的,许多纯野生的品种还要过一段时间才能大量上市,预计再

过半个月时间价格会降下来。”巴南区农委经济作物站站长薛红说,由于野菜有独特的风味和营养价值,深受都市人喜欢。但数量不多的纯野生野菜,无法满足消费者的需求,所以很多农民开始种植野菜。

薛红说:“虽然种植的野菜口味要略差些,少了野菜特有的清香味。但很多野菜属于药食同源,生长过程中不需要喷洒农药,所以即使是人工种植的野菜, 仍然具有独特的口味,营养价值也不错。”

那么,真正的野菜和种植的野菜如何区别?“可以两者的颜色和味道来分辨。”薛红说,例如野生的香椿芽叶片小,呈紫红色,香味较淡。如果香味浓郁且叶片大,就可能是人工种植的。

(摘自《重庆晨报》文 / 周洁)

限购抑制需求 南京 2 月楼市 成交跌七成

中国不动产研究中心近日发布 2011 年 2 月南京新商品住宅数据月报。数据显示,2011 年 2 月,在楼市调控政策、春节长假、加息的叠加影响之下, 南京商品住宅市场的认购量、成交量急速下跌,2 月成交量相较 1 月猛跌七成。

根据数据,2 月南京楼市认购套数为 1926 套, 较 1 月的 6512 套大幅下跌 70.70%;成交套数为 2172 套,较 1 月的 7404 套,大幅下跌 70.42%。

尽管成交量大幅下挫,但限购令对于房价的影响似乎还未显现出来。目前除河西一家楼盘宣称将 19800 元的均价下调 1000 元之外, 尚未传出其他楼盘下调价格的消息。知情人士说,这家降价楼盘在河西的销售一直不太兴旺,去年 10 月新房源开盘时却猛然上拉了 2000 多元的价格,现在再下调 1000 元,其实根本算不上“割肉”。另还有楼盘传出不降反涨的消息,如江北一家上周末开盘的楼盘, 房价每平方米逆市上涨数百元。

据 365 网尚数据监控中心调查,截至 2 月底,南京全市 8 大片区 72 家楼盘的房价平均涨幅为 1.8%,其中 16 家楼盘价格有着不同幅度的上涨, 占总楼盘标本数的 22%。3 月份,南京预计将有 28 家楼盘推出 3900 余套新房源,其中有 65 家纯新盘上市。业内人士预测,3 月份在基本政策面不动摇的前提下, 南京房价将出现较明显的下行趋势, 不排除有少部分开发商率先“跳水”。

(摘自《新华日报》文 / 韩 倩 汪晓霞)