

强制性整合是否意味着汽车行业将实现全国统一排放标准

国家精简标准 “京六”何去何从？

伴随着工信部和环保部日前发布的《关于实施第五阶段机动车排放标准的公告》(以下简称《公告》)一纸公文,我国机动车排放标准再次引发关注,尤其是与此次“国五”全面实施相伴的北京第六阶段机动车排放标准(以下简称“京六”),两者截然不同的技术路线引发业界担忧,到底该怎么办?

巧合的是,就在《公告》发布不久,国务院办公厅便下发了《国务院办公厅关于印发强制性标准整合精简工作方案的通知》(以下简称《通知》),要求对强制性标准进行整合精简,明确提出:今年年底前提出整合精简工作结论,不再适用的予以废止,不宜强制的转化为推荐性标准,确需强制的提出继续有效或整合修订的建议,同时研究提出各领域强制性国家标准体系框架。通过废止一批、转化一批、整合一批、修订一批,逐步解决现行强制性标准存在的交叉重复矛盾、超范围制定等主要问题,为构建结构合理、规模适度、内容科学的新型强制性国家标准体系奠定基础,实现“一个市场、一条底线、一个标准”。

“一个市场、一个标准”的强制性标准整合目标,是否意味着汽车行业将有望实现全国统一的一个排放标准,地方标准从而将被整合精简?已经出台意见稿的“京六”会否纳



入整合精简范围?带着这些问题,记者展开多方求证。

中国标准化委员会一位不愿透露姓

名的部门领导表示:“按照《通知》的要求,一个市场、一个标准,除安全、环保等特殊领域外,地方强制性标准应和国家标准保持一致,

奥迪在华销量大增 全新 A4 等 10 款车将上市

在 2016 年前 4 个月的时间里,奥迪先后推出新款 A6L、A1 以及 Q3 在内的多款新产品,根据此前公布的信息,奥迪将在 2016 年推出 12 款新车型,其中全新一代 A4L 作为最重要的产品之一,不久前正式在华发布,并有望于下半年上市销售。关于 2016 年 4 月份的销售业绩,网通社从一汽-大众奥迪官方了解到,奥迪在华再次创造 4 月份豪华车市场销售纪录,单月共销售 49,366 辆新车,增速十分明显。在接下来的时间内,奥迪还将有 10 款新车陆续上市,这将推动奥迪今年全年销量提升。

(片言)



前四月 1.6 升及以下小排量汽车销售占比超七成

中国汽车工业协会 11 日发布数据,今年前四月乘用车产销分别完成 753.7 万辆和 744.8 万辆,比上年同期分别增长 6.6% 和 6.7%,其中七成以上为 1.6 升及以下的小排量汽车。

统计显示,4 月份我国乘用车产销分别完成 183.4 万辆和 177.9 万辆,比上年同期分别增长 4.5% 和 6.5%;前四月乘用车产销分别完成 753.7 万辆和 744.8 万辆,比上年同期分别增长 6.6% 和 6.7%,增幅比前三个月份分别回落 0.7 和 0.1 个百分点。

受小排量车购置税减半征收政策影响,1.6 升及以下乘用车销售成为热点:今年前四个月,1.6 升及以下乘用车占乘用车销量比重均超过七成,其中 4 月 1.6 升及以下乘用车销售 128 万辆,同比增长 12.1%,高于乘用车总体增速 5.4 个百分点,1.6 升及以下乘用车占乘用车销量比重为 71.9%。

(江洋)

2015 年末 中国汽车整车产能 超过 3000 万辆

■ 闫晓虹

中国汽车工业协会 5 月 11 日发布的中国汽车行业产能调查报告称,2015 年末中国汽车整车产能超过 3000 万辆。

为促进中国汽车产业结构调整和转型升级,中国国家发展改革委近期会同中国汽车工业协会、中国汽车技术研究中心等有关方面建立了汽车产能调查分析和信息发布工作机制,定期开展汽车产能调查和分析,由行业协会组织信息发布。

该调查报告说,根据对 2015 年度汽车产量占比超过 98% 的中国 37 家主要汽车企业(集团)的调查,2015 年末已形成汽车整车产能 3122 万辆,在建产能超过 600 万辆。

中国国内汽车产能地区分布差异明显。2015 年末,全国有 26 个省级行政区具备汽车整车生产能力。其中,重庆、湖北、广东、山东、江苏、北京、吉林、辽宁、浙江、安徽等地产能合计占全国的 2/3 左右。

中国汽车工业协会表示,随着中国经济发展进入新常态,汽车市场增速明显放缓,汽车产能结构性过剩问题已经显现,需引起相关方面注意:一是商用车产能利用率较低,不宜盲目增加产能投资;二是动力电池领域投资热度较高,企业分散且技术和发展水平参差不齐,需防范低水平重复建设;三是企业应重点加强新技术、新产品研发和产业化投入,提高已有产能利用率,增强资源整合能力,积极开展国际产能合作。

上汽通用召回 4 万余辆雪佛兰创酷 和爱唯欧汽车

据质检总局网站消息,日前,上汽通用汽车有限公司根据《缺陷汽车产品召回管理条例》的要求,向国家质检总局备案了召回计划,决定自即日起,召回 2013 年 10 月 28 日至 2016 年 4 月 24 日期间生产的部分雪佛兰创酷汽车(1.4T 四驱旗舰型、1.4T 自动豪华型)和 2012 年 7 月 6 日至 2015 年 3 月 2 日期间生产的部分雪佛兰爱唯欧汽车(1.6 SXAT、1.6 SXMT),共计 44096 辆。

本次召回范围内的车辆由于收音机软件设置不够完善,在特定工况下,钥匙遗忘提醒功能可能会缺失,不符合国标要求。上汽通用汽车有限公司将为召回范围内的车辆采取免费升级软件的措施,以消除安全隐患。

上汽通用汽车有限公司委托雪佛兰特约售后服务中心通知相关车主,安排免费检修事宜。用户可拨打上汽通用汽车有限公司雪佛兰免费客户服务热线 800-820-1912 进行咨询。车主也可登录国家质检总局网站(www.aqsiq.gov.cn)、国家质检总局缺陷产品管理中心网站(www.dpac.gov.cn)以及关注微信公众号(AQSIQDPAC)了解更多信息。此外也可拨打国家质检总局缺陷产品管理中心热线电话:010-59799616 反映召回活动实施过程中的问题或提交缺陷线索。

(兴言)

广州公车拍:丰田普拉多 32 万元成标王

■ 何颖思 廖雪明

暂停近半年时间的广东省直公车拍卖日前进行了第九场拍卖会,这也是今年第一场拍卖会。98 辆车共拍出 97 辆,1 辆流拍。竞价激烈,耗时长达 10 小时 20 分钟。“标王”产生在一辆丰田普拉多上,成交价 32.75 万元。

记者了解到,虽然标王多是被公司买家拍走,但从数量上看买家仍以个人为主,不少人是为了置换 B 级车,或者为了把用车指标留住。受外地限迁政策影响,公车拍卖热度有

所下降。

本地客看油耗外地客看排放

根据规定,凡是符合国家法律、法规规定的法人,自然人均可参与此次拍卖会,如果所购车辆在广州市过户,购买者须持有广州市中小型客车配置(或更新)指标;外迁车辆需符合迁入地的准入条件。

不过博车网的高先生说,个人买家中以广州本地人为主,因为外地买家受环保等迁入限制约束大,只有不到两成是外地人。

而广州机动车拍卖中心的刘震就表示,本地和外地买家各占一半左右,外地和本



日产收编三菱,凸显日本汽车行业整合大势

日本日产汽车和三菱汽车 5 月 12 日达成协议,日产将收购三菱 34% 股份,成为其第一大股东。业内人士认为,对于深陷油耗数据造假丑闻的三菱汽车,以及拥有强大扩张野心的日产来说,此次合作是双赢举措。而日产收编三菱也凸显日本汽车行业的整合大势。

屡曝诚信丑闻 三菱深陷困境

三菱汽车曾经风光无限,2000 年时是继丰田、日产、本田之后的日本第四大汽车生产商。但过去十多年来,三菱被曝出各种诚信丑闻,经营每况愈下。

2000 年和 2004 年,三菱汽车客车部门。卡车和巴士部门先后被曝在长达 20 多年时间里隐瞒了十几种车型的故障信息,涉及至少 70 万辆本该召回的车辆,并导致两起用户死亡事件。

丑闻曝出之后,当时三菱汽车最大股东戴姆勒-克莱斯勒终止了与其的资本合作,三菱汽车濒临破产。最后,三菱集团旗下的三菱重工业。三菱商事和当时的东京三菱银行出手,才令三菱汽车“死里逃生”。

不过,这次三菱集团的态度完全不同。大股东三菱重工业本来就有意在 2016 年出售部分股份,让三菱汽车自力更生。业内人士透露,在 2004 年援手时,集团内部就已达成共识:“这是三菱集团最后一次提供支援”。

在本次丑闻曝出之后,三菱重工业一名当年参与救助三菱汽车的资深人士冷淡地

说,救助真的保护得了三菱品牌吗?

先举报再收购 日产扩张野心不小

本次丑闻曝出之后,三菱汽车手头尚有 3000 亿日元资金。虽然资金尚不至于捉襟见肘,但三菱汽车管理层认定,单靠自身力量难以脱困。

在寻求外部帮助时,三菱汽车董事长益子修第一个想到的就是日产,因为从 2011 年开始双方就在轻型汽车研发方面展开合作。通过和公众形象优秀的日产合作,不仅可以挽回消费者信任,也可以引入外部公司管理思路,改变企业积弊。

而对于日产来说,进一步扩张规模也是战略发展方向?日产在 1999 年和法国雷诺结成雷诺-日产联盟,2010 年该联盟和德国戴姆勒集团进行资本合作,合作阵营进一步扩大。对雷诺-日产联盟首席执行官卡洛斯·戈恩来说,将三菱汽车收归旗下是扩展亚洲市场的重要一步。目前三菱汽车的营业利润中,超过一半来自亚洲市场。而相比丰田和本田,日产在亚洲市场的占有率较低,因此三菱正好可以弥补日产短板。

戈恩和益子修在 12 日的联合记者会上都表示,两家公司迟早都会合作,造假问题使之提前了。事实上,此次造假问题被曝光,导火线正是日产对三菱提供的轻型车进行油耗测试,发现问题后向监管者举报三菱的也是日产。有分析人士推测,日产先曝光再收购,令其最终收购成本大幅下降。

一些强制性标准将被整合精简。但是,涉及到安全、环保等领域也不能一刀切,关键看地方政府怎么界定。如果地方政府认为某项强制性标准关乎环保,必须施行,也会有所保留,否则将纳入强制性标准的整合精简范畴。”也就是说,如果北京认为“京六”关乎环保,那么完全有可能按照既定计划实施。而北京之所以力排众议推行“京六”,就是认为机动车排放是构成北京市 PM2.5 的主要污染源。由此不难看出,“京六”似乎能跳出此次国家强制性标准整合精简的范畴。

尤其值得关注的是,按照《通知》对强制性标准整合精简工作的职责分工,由省级地方政府对地方标准进行整合精简,提出结论上报。这就意味着作为地方强制性标准的“京六”,其整合精简结论将由北京市政府相关部门定夺,这样的话,“京六”能否被整合精简也就不言而喻了。

那么,借助全国强制性标准的整合精简,矫正“京六”就完全没希望了吗?也不一定。全国汽车标准化委员会一位来自上海的委员告诉记者:“只要国家有决心也是可以做到的,关键看有关部门如何界定‘京六’的问题,北京的排放标准和国家标准不统一说不通。”

(关注)

地买家的关注车型大有不同。本地买家喜欢凯美瑞、雅阁等日系车,而外地买家特别是北方买家则更喜欢奥迪、大众等车。本地买家买车主要倾向经济型、油耗低的车,而外地买家则受外地限迁政策影响,会更关心排放标准。

受限迁政策影响热度渐降

除了第一场拍卖会现场拍卖会外,其余省直公车拍卖会均为网络拍卖。广州机动车拍卖中心常务副总经理刘震介绍,首场拍卖会报名人数多达 500 人左右,但之后热度慢慢降温,后几场拍卖则徘徊在 200 人左右,到昨日第九场,报名人数仅 140 多人。他说,柯斯达等热门车型曾试过 20 人抢 1 辆车,出价 200 多次。其他车型一般是五六人抢 1 辆。博车网的高先生则说,去年公司负责的三场拍卖会平均有 4 倍车辆的人数参加,就是平均 4 个人抢 1 辆车,热门车出价多达六七十次。

“一开始客户有点凑热闹的感觉,认为公车就肯定好。后来客户更加理性了。”刘震说,拍卖的公车上 90% 以上都是国 4 以下排放标准的汽车,这些车在珠三角无法通行,在国内其他很多城市也都是限迁的,所以实际能用的人不多。

不过情况可能会变好。此前国务院办公厅印发了二手车“国八条”(《关于促进二手车便利交易的若干意见》)已经明确,除了国家鼓励淘汰和要求淘汰的相关车辆及国家明确的大气污染防治重点区域(京津冀、长三角、珠三角)之外,其他地方不得实施限制二手车迁入政策,已有的限制政策要在 5 月底取消。相信这将大大拓宽二手车的流通领域。

抱团取暖

日本汽车行业整合成趋势

日产成为三菱汽车最大股东后,三菱汽车仍将保持自主经营,品牌也会被保留。未来,两家公司除了共同研发轻型车外,还将在电动车、燃料电池车研发领域加强合作,以应对将混合动力车和燃料电池车定为发展方向的丰田和本田。

日产最新统计显示,2015 年日产全球销量为 542 万辆,雷诺-日产联盟的总销量约为 852 万辆,如果加上三菱汽车,总销量将达约 959 万辆,直逼以 984 万辆销量排名世界第三的美国通用。

而在日本国内,去年销量达 1015.1 万辆的丰田(含大发和日野)是毫无疑问的最强车企。而日产在收编三菱之后,扩大了对本田(去年全球销量为 467.3 万辆)的优势,缩小了与丰田的差距。

由于研发新能源车。自动驾驶技术等投资巨大,很多小型日本车企开始和大公司缔结合作关系。大发工业公司今年 8 月起将成为丰田全资子公司,马自达去年也基本确定与丰田建立全面合作关系,富士重工业公司也在接受来自丰田的出资。

在三菱汽车纳入日产旗下后,目前与大公司没有资本或技术合作的只剩铃木。有消息称,铃木从长期来看也有与丰田合作的可能。因此,整合成为趋势,未来日本汽车行业将被大公司垄断。

(新华社记者 钱铮 东京报道)

(佚名)