

调查：解读油耗限值新政

调查时间：2011年8月23日至29日 投票人数：1704位 作者：盖世汽车研究院

节能减排注定是这个时代的主旋律。

综合国内惊人的石油消耗速度以及碳排放的污染程度，再对标国际的相关指标和积极履行国际公约，中国正在全面推进各行各业的节能减排力度。而作为全球二氧化碳排放的第二大行业（有数据显示，一辆小汽车一年排放的有害气体相当于自身车重的3~4倍）以及石油消耗大户，汽车行业无疑成为重点整治的目标。

日前，国家发改委产业协调司装备处处长李刚国内某节能汽车发展研讨会的一席表态再次将舆论关注的焦点引向汽车油耗新政上来。据李刚透露，旨在从“从源头促进汽车企业重视节能减排”的汽车企业车型平均油耗制度有望建立。这预示着去年11月公布的《乘用车燃料消耗量评价方法及指标(第三阶段)》（以下简称“第三阶段油耗限值”）很快就将正式启动。然而，由于这一新的油耗限值标准所涉及利益方诸多，标准提升幅度大，再加上重新设定了考核制度（新政参考了美国《公司平均燃料经济性法》，将车企生产的所有车型产量纳入整体评估范围），甫一公布便引来各方的高度关注，支持、反对、抱怨声参杂其中。

根据盖世汽车网最新一期的业界调查（8月23日至29日）结果，面对即将启动的车型平均油耗制度，业内无论持支持还是反对立场的人士均占到了较大比例。调查1的投票结果显示，**40%**的人士认为国内的能源、环境等与汽车过高的油耗排放之间的矛盾日趋激烈，推出“第三阶段油耗限值”符合我国国情；但站在企业的层面考虑，**35%**的人士认为当前没有一家车企能打到新政所提出的标准，它的推出偏离基本国情；另有**25%**的人士则担心一些企业会采取投机取巧的政策来应对新制度的考核，从而使其失去应有的效用，很难确定在当下推出这一新规是否是最佳时机。

| + 调查1：即将出台的新的平均油耗制度是否符合我国国情？ | | |
|-----------------------------------|--|-----|
| 选项 | 比例 | |
| 1:不符合，国内没有一家车企能完全达标 |  | 35% |
| 2:符合，国内的能源、环境等与汽车过高油耗排放矛盾激烈 |  | 40% |
| 3:不好说，降低油耗是大势所趋，但不确定企业是否会投机取巧应对政策 |  | 25% |

在 2009 年的哥本哈根会议上，中国政府曾向国际社会作出郑重承诺：到 2020 年单位 GDP 碳排放在 2005 年基础上减排 40%—45%，并把该指标纳入强制性的国民经济发展纲要中，在“十二五”规划中，这一指标也得到了具体体现：“十二五”期间和今年我国工业节能减排四大约束性指标分别为到 2015 年我国单位工业增加值能耗、二氧化碳排放量和用水量分别要比“十一五”末降低 18%、18%以上和 30%，工业固体废物综合利用率提高到 72%左右。

当然，国内过快的石油消耗也在敦促我们必须对汽车油耗加以控制并大力推广新能源汽车以缓解日渐迫近的国家能源危机。诚如国家发改委产业协调司装备处处长李刚所言：“限购憋不死中国汽车，但能源会憋死中国汽车。”根据工信部披露的数据显示，今年前 5 个月，我国原油对外依存度达 55.2%，超过了美国的 53.5%。因此，从国情实际出发，被视为“太过严厉”的“第三阶段油耗限值”已经势在必行。

影响也将随之逐渐显现。

从调查 2 的投票结果来看，业内对“第三阶段油耗限值”的实施效果普遍存在担忧，**34%**的人士认为由于监管、抽查等细则不明，车企容易钻空子以图蒙混过关，导致新政的影响大打折扣。对比之下，只有 **10%**的人士看来此次标准升级使得国内的能源、环境等问题得到一定程度缓解；此外，**28%**的人士对自主车企的生存境况是否会因此新政导致成本上升、竞争力下降而更趋艰难表示担忧，但 **24%**的乐观人士则认为大部分企业将会积极应对，并促进企业相关技术的提升。



在去年“第三阶段油耗限值”草案公布之际，作为该草案的主要起草人之一、中国汽研中心标准化研究所副总工程师金约夫在接受媒体采访时的表态将该新政的影响力推向了一个全新高度。据其所述，“现在国内没有一家企业能完全达标。”一时间，这一还未生效的油耗限值标准升级便引来企业抱怨声无数，如每辆车成本至少抬高数千元，需从海外购买技术等等。

“这一制度对企业的影响有，但未必如一些企业所说的那样夸张。”面对国内部分企业的抱怨，一位资深业内人士曾向盖世汽车网指出，“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。”

在我们的调查采访中，多位人士一致认为新标准的实施对国内整个汽车市场而言并不会产生过大冲击。反而对于部分以小排量产品为主打的本土企业而言压力可以得到释放，产品主要集中在中高级车领域的企业，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、纯电动车等技术未来几年逐渐趋向成熟的预期下，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。

有悲观人士担忧指出，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，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，目前一线自主品牌如奇瑞、吉利等均已在节能减排方面取得突破，基本只要通过重新调校发动机的相关参数就可以达到国家标准，对于类似中兴、长城、江淮主要以轻型客车、SUV以及MPV等相对高能耗产品为主打的企业而言，虽然有一定的压力，但同时这也有利于逼迫这些车企加大在燃油技术以及新能源领域的投入，加快产品结构转型升级。因此，总体而言，自主品牌的发展也不会因此受到很大牵掣。

| + 调查3：我国汽车平均油耗限值标准如何制定才更具效应？ | | |
|--------------------------------|--|-----|
| 选项 | 比例 | |
| 1: 标准应是半数左右车企能达到，而非几乎所有企业均无法达到 |  | 21% |
| 2: 标准的制定应循序渐进，不宜过快提高 |  | 21% |
| 3: 标准的制定应以欧美日等为标准，避免在国际上陷入被动 |  | 19% |
| 4: 标准的制定的同时应明細相关抽查、监管等措施 |  | 36% |
| 5: 其他 |  | 3% |

如果从国家层面考量油耗限值标准的提升对环境质量整体的改善和能源的节约程度，相关监管、抽查的细则是否到位才是政策执行好坏的关键。这也是调查 2 中为什么有高达 **34%** 的人士对此存有疑虑所在。结合调查 3 的投票结果，我们可以发现，要使“第三阶段油耗限值”新政真正发挥更大的效应，在 **36%** 的人士看来，最根本的还是取决于标准制定的同时应明細相关抽查、监管等措施，并严格执行。如车企在进行油耗测试时选择同一批次中最好的车来进行测试；不按照要求分路段地进行测试，而是按照每小时 **90** 公里的等速油耗进行上报；甚至于一些车企会当场更改发动机标定降低油耗。当然也有人士向我们指出，部分车企与检测中心勾结，在车型不过关的情况下直接在检测报告中做手脚。等等这些手段，都因抽查、监管不到位而让油耗限值政策的实际影响力大打折扣。

在调查 3 中，还有超 **4 成** 的人士认为制定过于严苛的标准也可能会使得事与愿违。其中，**21%** 的人士认为标准应是半数左右车企能达到，而非几乎所有企业均无法达到，这也会在一定程度上迫使一些企业进行数据造假；另 **21%** 的人士则表示标准的制定应循序渐进，不宜过快提高。此前有消息传出，“第三阶段油耗限值”将确定 2012 年为导入期，至 2015 年正式执行（2012—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）。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，期间亦有声音指出标准将提至 6L/100km，二氧化碳排放标准则低至 167g/km。

还有 **19%** 的人士认为国内油耗限值标准的制定应以欧美日等为标准，避免在国际上陷入被动。

事实上，在国内的“第三阶段油耗限值”即将启动之时，一些发达国家也正在拟推相关政策提高油耗标准。据日本媒体报道，根据日本政府制定的新标准，汽油发动机的节能标准将从 2009 财年的平均 16.3 km/L 提高到 2020 财年的 20.3 km/L，百公里油耗低于 5 L。平均燃油经济性能提高 24.1%，新标准最早将在 2012 年年初实行。美国政府在未来几周内也可能就新的限值标准达成一致。据了解，到 2025 年，美国车企的产品平均燃油经济性要达到 56mpg（mpg 为美国汽车燃油经济性指标，即每加仑燃油行驶英里数），百公里油耗约为 4.2 L，平

均燃油经济性能提高了约一倍。相比之下，“第三阶段油耗限值”的实现目标与美日两国还存在一定差距。

我们认为，节能减排是一个产业，一个国家甚至于整个地球能否实现可持续发展的基本保障，因此无论是从全球还是全国亦或是从产业自身的发展来看，节能减排都是一个将逐渐推进的进程。在经济效益和社会责任的两者权衡下，车企必然要作出决断。我们也在呼吁，政府部门能加强监管措施，使政策的效用达到最大化。企业应积极配合和面对，在能力所及范围之内投入更多的研发资金，将自身的未来发展与整个产业的可持续发展直接接轨。