

国六b标准实施在即

百万辆非RDE车型迎半年销售过渡期 或助力行业终端价格秩序趋稳

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

号称史上最严格排放标准的国六b标准,还有40多天就要正式实施了。日前,生态环境部等5部门联合发布了《关于实施汽车国六排放标准有关事宜的公告》(以下简称“公告”)。

《中国经营报》记者注意到,公告提出,自2023年7月1日起,在全国范围全面实施国六排放标准6b阶段,禁止生产、进口、销售不符合国六排放标准6b阶段的汽车。

近百万辆库存车迎缓冲期

经过3、4月去库存,当前“仅监测”车型数量不足100万辆,且去库存截止日从6月底延长到12月底,去库存压力明显下降。

公开资料显示,国家第六阶段机动车污染物排放标准是指为贯彻《中华人民共和国环境保护法》《中华人民共和国大气污染防治法》,防治压燃式及气体燃料点燃式发动机汽车排气对环境的污染,保护生态环境,保障人体健康而制定的标准。

时间回溯至2016年12月,生态环境部(原环境保护部)联合国家质检总局发布《轻型汽车污染物排放限值及测量方法(中国第六阶段)》(GB 18352.6—2016)。

上述文件明确要求国六标准的实施分为a、b两个阶段,第一阶段自2020年7月1日起,所有销售和注册登记的轻型汽车应符合国六a限值要求。第二阶段自2023年7月1日起,所有销售和注册登记的轻型汽车应符合国六b限值要求。同时,明确提出道路实际排放测试(以下简称RDE)试验在2023年7月1日前仅监测并报告结果。

在具体实施环节,RDE试验结果符合标准限值要求的,企业可自主选择在实际报告上登记“仅监测”或“满足标准限值”。自2023年7月1日起,所有“仅监测”车型不能

中国汽车流通协会专家委员会成员颜景辉告诉记者,这几年汽车排放标准在持续升级,且每次切换的时间越来越短。“国六是分两个阶段进行,分别是国六a和国六b,各个区域实行国六b的时间也不一样,像北京等一线城市,已经实行近两年了。”

值得注意的是,针对部分实际行驶污染物排放试验(即RDE试验)报告结果为“仅监测”等轻型汽车国六b车型,给予半年销售过渡期,允许销售至2023年12月31日。乘联会秘书长崔东树表示:

继续生产及销售,所有生产及销售

的轻型汽车RDE试验结果均应为“满足标准限值”。

记者注意到,2022年四季度开始,中汽协陆续接到行业部分企业反映,受疫情、市场等多重因素影响,部分不符合RDE试验要求的国六b车辆库存积压严重。今年年初,行业库存压力依然没有得到改善。

数据显示,截至2023年1月底,不满足RDE要求的库存车辆超过189万,含已采购部件的库存超过200万。中汽协方面表示,本轮库存压力是由客观因素造成的。经过调研了解,近两年,受疫情带来的“需求收缩、供给冲击、预期转弱”影响,企业无法如期完成库存清理。

中汽协认为造成上述现象的四大原因有三。一是汽车市场表现不及预期。年底疫情全面爆发,促消费政策全面退出,需求显著下降,直接造成库存积压。二是产品生产切换需要一定时间。企业已采购订回不满足RDE车型的专用件,需生产整车进行消化。三是新能源汽车抢占部分传统燃油车市场。2022年新能源汽车持续爆发

“政策已经给了企业足够的空间来清库存,这将对车市起到重大稳定作用,稳定经销商和厂家心态、稳定生产和销售的节奏,提升消费者收入和消费能力是稳定消费、扩大消费的共识,至少是信心的支持。”

中国汽车工业协会方面亦表示,“该项政策是生态环境部本着助企纾困的原则,结合当前市场形势,经过充分论证,继2022年底优化轻型车车型拓展原则之后,再次给行业带来实质性纾困解忧的具体体现。”

式增长,对传统燃油车形成挤对。四是部分地区降价行为加剧消费者持币待购。局部地区限地、限时、限品牌等去库存的做法,造成全国消费者持币观望。

汽车行业分析师任万付亦告诉记者,过去3年,除了购车的刚性需求外,像消费者的新增或者换购还是受到比较大的影响。“此外,国六b车型相对于国六a车型的价格要高一些,虽然政策是早就定好了的,但消费者还是想等政策正式实施后,看看各家的购车优惠政策会不会发生一些变化,去年年底到今年年初,很多厂商都推出了优惠政策,汽车价格战打得非常厉害,这就使得很多消费者持币代购。”

记者注意到,经过几个月的去库存,国六b非RDE车型已经有了明显降低。华证证券研报指出:“我们预计,经过3、4月去库存,当前‘仅监测’车型数量不足100万辆,且去库存截止日从6月底延长到12月底,去库存压力明显下降,有助于稳定价格秩序及消费者心态,乘用车基本面有望持续修复,企稳向上。”

有助于稳定行业价格秩序

价格战热度逐渐消退,市场整体竞争格局有望得到缓解,终端市场价格趋于稳定,有利于消费需求释放。

“国六b非RDE车型的库存如果都是乘用车的话,按照我们目前的产销数据来看,厂商只要提供足够的优惠政策和金融扶持政策,消化掉这些库存应该问题不大。”任万付说道。

实际上,根据中汽协披露,自国六标准发布起,多数企业直接按照国六b标准要求进行产品研发和生产,业内相当于提前实施了国六b标准,国六b车辆占领了市场主要份额。据了解,标准实施至今,轻型车国六b车型占比超过95%,国六b车辆市场占比超过90%。

今年3月底,上汽集团董秘在投资者关系平台上向关心企业的投资者回复道:“集团旗下各整车企业正在有序推进满足国六b排放标准的产品生产和整车销售。”

上汽大众相关负责人告诉记者,公司早已切换到国六b标准。江淮汽车相关负责人亦告诉记者,公司目前在售的车型都是符合排放标准的。“关于国六b的排放,我们很久之前就在做计划和产品的切换了。”博世中国相关负责人亦表示,国六b标准的实施对其影响不大。

崔东树告诉记者,国六b非RDE车型虽然库存不足百万辆,但前期国六b标准实施政策不明朗,经销商的损失巨大,国六a车型巨额的促销使得行业价格混乱,终端价格体系始终处于亏损并加速消化库存的阶段,这对车市的稳定和可持续发展的影响较大。

中汽协数据显示,今年4月,汽车产销分别完成213.3万辆和215.9万辆,环比分别下降17.5%



自2023年7月1日起,在全国范围全面实施国六排放标准6b阶段,图为上海二手车交易中心摆放的车辆。夏治斌/摄影

和11.9%,同比分别增长76.8%和82.7%。1—4月,汽车产销分别完成835.5万辆和823.5万辆,同比分别增长8.6%和7.1%。“由于去年4月疫情导致生产供应基本停滞,汽车产销一度出现断崖式下跌,同期基数相对较低,今年累计产销实现由负转正。”

东莞证券研报指出,4月汽车产销环比下滑,国内汽车市场需求仍旧偏弱,主要受到3月降价促销影响,市场观望情绪浓厚,需求尚未完全释放。“国六b排放法规于7月1日正式施行,部分车型新增半年过渡期,有望推动新法规平稳过渡。价格战热度逐渐消退,市场整体竞争格局有望得到缓解,终端市场价格趋于稳定,有利于消费需求释放。”

对于外界担心的国六b标准的实施,是否会引发新一轮的“价格战”?光大证券研报指出,

前期行业担忧主要为国六b非RDE车型的执行时间,而政策将实际执行效果延期至年底,给予前期准备不充分的合资车企较充裕的清库时间,价格体系有望趋稳。“价格战核心仍为供需导向,考虑主机厂清库压力下降,叠加新车型上市提振,以及新能源下乡政策逐步落地等影响有望驱动需求修复,主机厂出现大规模价格战的概率下降。”

信达证券研报亦指出,由于前期国六b标准实施政策不明朗,为加速消化国六a以及国六b不带RDE车型库存,终端巨额促销导致行业价格体系较混乱。“如今库存车消化周期将延长至年底,且国六b不带RDE车型库存已不足百万,我们认为车企、经销商的生产与销售节奏有望逐渐稳定,消费者观望情绪有望进一步缓解。”

奥迪中国温泽岳:未来回收的再生材料将有一半以上用于汽车生产

本报记者 张硕 北京报道

“作为一家全球性企业,奥迪不仅将可持续发展战略贯穿于全价值链,以ESG标准作为其中的重要锚点,还希望以实际行动‘与中国美好生活偕行’。”

近日,在第23个国际生物多样性日即将到来之际,奥迪中国在北京正式启动全新企业社会责任项目“奥迪中国自然城市行动”。在项目

启动仪式上,奥迪中国总裁温泽岳表示:“奥迪注重人、城市、自然的和谐共生,‘奥迪中国自然城市行动’是我们华开启的企业社会责任全新篇章。我们希望通过这一项目,聚焦城市生物多样性保护议题,为推动可持续发展探索创新路径,为中国绿色发展和转型贡献力量;也期待未来可以携手更多利益相关方,共同建设越来越多充满多样性的绿色、美好、宜居城市。”

聚焦到中国市场,奥迪持续拓展本土化电动车型阵容。2022年,奥迪携手合作伙伴在长春共同成立奥迪一汽新能源汽车有限公司,将PPE平台引入中国,基于该平台打造中国市场专属的纯电动车型。2023年,随着奥迪Q4 e-tron和奥迪“Roadjet陆地专机”Q5 e-tron优先打开奥迪在紧凑型和中型车细分市场电动化局面,以及2023年下半年首款基于PPE平台打造的量产

车型奥迪Q6 e-tron的即将推出,奥迪将迎来其史上最大规模的产品攻势。到2025年,奥迪计划向中国客户提供5款本土生产的纯电动车型。

业内观察人士对《中国经营报》记者表示,“奥迪中国自然城市行动”作为奥迪探索可持续发展实践路径的又一创新举措,在“通过城市生物多样性保护推动可持续发展”领域,为行业树立全新标杆,为企业履行社会责任贡献创新思路和解决方案。



奥迪中国总裁温泽岳。本报资料室/图

3年后在全球市场推出的新车型将全面切换为纯电动产品

据悉,奥迪中国始终致力于以实际行动支持“双碳”目标。奥迪也将持续扩大在中国的新能源车型阵容,围绕e-tron创建完整的生态体系;构建循环经济,让循环理念成为汽车价值链中不可或缺的一部分,贯穿于产品设计、采购、生产、营销、再利用的各个环节之中;推出LOGISTICS升级版产品运输及包装方案,实现绿色物流;多措并举,助力

天津港打造世界一流的绿色智慧港口;先行探索绿证购买,在上海港与广州港实现可持续发展。

此外,奥迪中国还全力支持大众汽车集团(中国)“绿带行动”公益林项目,推动荒漠化防治,恢复生态系统,振兴当地经济,提高居民生活质量。面向社会,进取创新,奥迪正在以多种方式助力中国可持续发展。

值得注意的是,随着奥迪“Vorsprung 2030”全球战略发布,奥迪正在系统性地推进向可持续商业模式转型,同时为品牌加速电动化转型提出更加明晰的时间规划。奥迪在2021年成为第一家宣布燃油车业务退出路线图的高端汽车制造商;从2026年开始,奥迪在全球市场推出的新车型将全面切换为纯电动产品;至2033年,奥迪将逐

步停止内燃发动机的生产。

奥迪方面表示,为进一步推动电动车型的开发,奥迪充分发挥大众汽车集团内部的协同效应,开发包括MEB模块化电驱平台、J1高性能电动平台、MLB evo纵置模块化平台和PPE豪华车型电动平台的四大模块化电动平台,实现产品电动化,覆盖紧凑型车型及高性能车型各大细分市场。

探索可持续发展路径创新范式:共建绿色宜居城市

可持续发展的商业模式不仅需要按照生态标准来衡量,而且需要以对社会责任感知和良好的企业治理来评判。

2023年中国《政府工作报告》再次强调加强生物多样性保护,不断提升可持续发展能力,促进绿色低碳发展。与此同时,随着城市化进程的加速演变,城市生物多样性成为“人一城市一自然”和谐共生与协同发展的基础,与人们的生活息息相关,对人类社会生存和未来发展具有特殊的重要意义。

据悉,“奥迪中国自然城市行动”项目,旨在通过“奥迪中国自然城市行动”向公众科普城市生物多样性保护知识,提升公众绿色意识,引领未来出行和绿色生活方式,打造绿色、美好、宜居城市,是奥迪中国迈向“奥迪与中国美好生活偕行”企业社会责任愿景的又一创新举措。未来,奥迪中国将继续推进本土化战略,在构建可持续发展的商业模式的同时,积极承担企业社会责任,以实际行动保护生物多样性,为美丽中

国作出贡献。

项目启动当天,奥迪中国与环保组织自然之友联合发起“自然城市守护者”公益倡议,倡导城市居民关注城市生物多样性保护,以绿色出行和生活方式,参与到自然城市守护行动中,在城市中守护自然。

值得注意的是,“奥迪中国自然城市行动”还将在今年联合自然之友推出《北京自然城市观鸟指南》,通过打造内容新颖、形式有趣的北京野生鸟类观赏路线出行指南,向广大公众科普城市生物多样性知识,提高人们对城市生物多样性的保护意识,以实际行动与奥迪中国共同构建绿色、美好、宜居城市。

自然之友总干事刘金梅表示,“随着中国城市化进程不断加速,城市在生物多样性保护方面发挥越来越重要的作用。作为中国成立最早的环保社会组织之一,我们感谢奥迪中国对城市生物多样性的关注和行动,期待未来通过我们的努力,让自然的触角延伸到城市的更多角落。”

未来,回收的再生材料将有一半以上用于汽车生产

有关资料显示,在车型全面电动化和生产物流脱碳化之后,汽车的绝大部分碳足迹将来自供应链环节。据悉,到2025年,平均一辆奥迪汽车全生命周期的总碳排放量将有约25%来自供应链生产。为了实现可持续发展承诺,奥迪从源头着手,联合遍布约60个国家的1.4万多家供应商共同行动。

奥迪方面表示,早在2018年,便启动供应链“减碳计划”,与供应商合作探索减少碳排放的具体措施。2022年,奥迪在其供应链端共计减少了超过37.5万吨的净碳排放量。奥迪供应链还将可持续发展的足迹延伸至高效、可持续地使用自然资源行动中,例如,“铝闭环”(使

用回收铝)、玻璃回收(循环利用受损的车窗玻璃),以及化学回收(热解工艺回收混合汽车塑料碎片)。

其中,“铝闭环”项目可以大幅减少供应链中原铝的使用,确保高质量的铝废料得以重新利用。在冲压车间,供应商将多余的铝废料进行回收并作为再生铝利用,回收率几乎达到100%。与使用原铝相比,这一项目使得铝生产所需的能源减少了95%,不仅节约了宝贵的原材料,还保障了汽车在使用阶段的生态平衡。得益于“铝闭环”回收项目,奥迪在2021年减少了超过19.5万吨碳排放,与上一年相比多减排了约3万吨。

与此同时,奥迪正在按计划推进受损玻璃回收项目,致力于在技

术可行和经济合理的前提下,最大程度使用二次回收材料,减少整个价值链对环境的影响。目前,奥迪正携手合作伙伴开展这一项目试点,针对回收方式、材料品质和公益可靠性进行研究,并将回收生产的新车窗应用于奥迪纯电动车型。

据悉,奥迪坚定秉承“在中国,为中国”理念,持续加大投入,不断强化本土生产和研发实力,协同推动中国汽车行业迈向高质量发展的新起点。去年6月,奥迪投资约26亿欧元的奥迪一汽新能源汽车项目在长春启动,奥迪也将由此迎来在华首个纯电动车型生产基地,预计2024年年底正式投产PPE车型。新生产基地建成后,将为长春

创造约3000个新工作岗位。

今年,奥迪还升级了在北京的研发中心,全新奥迪中国楼已于3月盛大开业。作为奥迪在欧洲以外最大的研发中心,奥迪中国研发中心可实现端到端开发,将成为奥迪探索面向未来前瞻技术的创新中心。目前,奥迪中国研发中心已拥有超过90%的本土研发人才,重点聚焦智能座舱、数字互联服务、先进的驾驶辅助系统等方面,满足中国用户的独特需求。

“今年是奥迪业务转型的关键之年,也是技术加速之年。”温泽岳说道,“在这场变革中,我们会继续发力中国市场,相信奥迪一定会有更加美好的未来。”