

京 V 标准实施在即 多款车将退出北京市场

■ 芦楠

上周,伴随着接连不断的雾霾天气,北京市环境保护局正式发布第五阶段机动车排放标准,即“京 V”标准。自 2 月 1 日起,北京市开始执行最新的京 V 标准,并且规定从 3 月 1 日起,不符合第五阶段标准的轻型汽油车将停止销售和注册。面对即将到来的大限,京城汽车经销商将如何处理无法达标的国 IV 车辆呢? 一些车型是否将永远告别北京市场呢?

大限 3 月 1 日

1 月 29 日,北京再次陷入严重污染的雾霾天气,而之前像这样的重度污染天气北京已经在一个月內经历过两次。尽管根据北京市环保局公布的数据显示,相比于几年前,北京空气污染的各項指标已经改善了不少,但北京的市民们对此却没有明显感觉。

随着去年北京的机动车数量突破 500 万辆大关,汽车尾气污染已经成为北京大气污染的主要来源,而根据相关研究数据显示,近年备受关注的 PM2.5 的主要罪魁也是汽车尾气。

上周的 1 月 23 日,北京市环保局终于出台了酝酿已久的京 V 排放标准。北京市规定自 2 月 1 日起,北京市将开始执行京 V 排放标准,停止受理汽车企业申报符合第四阶段标准的轻型汽油车型,不再发布符合第四阶段排放标准轻型汽油车的环保目录,并且要求在京汽车销售企业从 3 月 1 日开始,停止销售、注册不符合第五阶段标准的轻型汽油车。

北京市环保局机动车排放管理处处长李昆生介绍,中国采用的机动车排放标准是世界三大标准体系中的欧洲标准,每个标准的限值和检测方法均与欧洲标准一致,只是管理方法有所不同,北京市实施的京 V 标准已经相当于欧 V 标准。

李昆生说,目前北京已经具备了实施新标准的条件。截至 1 月 23 日,市环保局公布了符合第五阶段排放标准的 1300 余种车型,涵盖了国内外主要汽车企业的主流车型。随着新标准的发布,汽车生产企业还将陆续申报更多符合第五阶段排放标准的车型,环保局将及时更新目录。

而随着京 V 排放标准的实施,北京市汽车的环保标志也将从绿色换成蓝色。据了解,蓝色环保标志內嵌有电子芯片,六年更换一次。第五阶段标准及以上排放标准的车辆,环保检测周期为登记注册六年內每两年一次,六年后每年检测一次。

另据李昆生介绍,为了给京 V 排放标准做准备,早在去年 5 月 31 日,北京就已经开始销售第五阶段标准的车用汽柴油。“预计在三年后,本市将有 200 万辆左右京 V 标准的机动车,空气质量将得到大幅提高。”李昆生说。

那么,面对 3 月 1 日的销售大限,北京究竟还有多少待销的国 IV 车,经销商将如何处理这些国 IV 车呢?

经销商应对各不相同

“目前,我们这儿销售的车,除了一小部分 C2 外,其余全都达

到了国 V 标准。”北京姚家园汽车市场东风雪铁龙 4S 店的张经理介绍说。

据张经理介绍,去年年底,他们就已经不再从厂家进国 IV 标准的车了,现在只有少量的 C2 库存。“到 3 月 1 日前,这些车要是还卖不出去,就先上牌,然后交给关系户。”张经理说。

不过,也有不像张经理这样从容不迫的,“厂家只答应到 3 月 1 日之后,才给我们进京 V 排放标准的车,现在我们卖的车还都是国 IV 标准的,我们现在库存 160 辆,估计到 3 月 1 日只能卖出 100 辆左右,剩下的只能拿到外地卖去。”在不远处的东风悦达起亚 4S 店的胡经理多少有些无奈。

北京一家比亚迪 4S 店的负责人表示,虽然目前他们的车已经都达到京 V 标准,但手续却都是按国 IV 标准办的,到时这批卖不完的车也只能拿到外地的店去继续卖。

北京北辰亚运村汽车交易市场总经理迟亦枫说,早在去年第四季度开始,北京的 4S 店经销商就已经利用促销优惠等手段,清理库存的国 IV 标准汽车。

“据我了解,目前在北京市市场上还在销售的国 IV 标准汽车,不到总量的 10%。”迟亦枫说。

据李昆生介绍,此次实施的京 V 标准只针对在售的新车,而京城的二手车交易市场,3 月 1 日后,将不受新排放标准的影响,国 IV 和国 III 标准的车仍可交易。“不过,外地转入北京的车辆必须符合京 V 标准才可以注册。”李昆生强调说。

多款车将退出北京市场

尽管目前北京市场上的大多数在售车型都已符合京 V 排放标准,但 3 月 1 日之后,还是有一部分车型会暂时甚至永久告别北京市场。

“据我了解,C2 这款车以后北京市市场上就没有了。”张经理不无遗憾地说。

“3 月 1 日后,1.5L 的雨燕可以达标,1.3L 的不行,羚羊也将退出北京市场,至于一年、半年以后厂家是否会进行技术改造,重回北京市场还不知道。”北京马甸一家长安铃木的销售顾问这样说。

据这位销售顾问介绍,为了即将到来的京 V 标准,库存的 1.3L 雨燕和羚羊已经售完,如果有人想买现在只能预订。

无独有偶,同样面对退出北京市场的还有长安福特经典福克斯,一家长安福特 4S 店的销售顾问说,目前他们店里的 1.8L 经典福克斯并没有什么优惠促销活动,因为该款车型已经卖完了,客人如果想买,也只能先进行登记预订,但能不能预订到,也不好说。

除此之外,在 3 月 1 日后,退出北京市场的车型还包括上海大众老款朗逸、天津一汽夏利 N3、东南三菱翼神、东风标致 207 以及中华骏捷 FRV、FSV。

据业内专家介绍,这些车型退出北京市场的原因各不相同,有的是本身就已面临更新换代再进行技术改造没有必要,比如标致 207 将被 208 替换;有的是厂家认为,单为北京市场进行技术改造无形中会增加生产成本,降低在国内其他市场的价格优势不划算,所以先暂时退出北京市场。

转载自车讯网



“微增长”时代仍存结构性机会

■ 王政

——938 万辆、1364 万辆、1806 万辆、1850 万辆、1930 万辆；

——6.7%、46%、32%、2.5%、4.6%；

对比近 5 年我国汽车年销量和增幅,我们不难发现,车市已告别爆发式增长,进入了“微增长”时代。

中国汽车工业协会最新统计显示,2012 年,我国累计销售汽车 1930.64 万辆,同比增长 4.3%。其中,乘用车销售 1549.52 万辆,同比增长 7.1%;商用车销售 381.12 万辆,同比下降 5.5%。

结构调整带来新的市场机会

“按照菲亚特集团、克莱斯勒集团与广汽集团 1 月 16 日签署的协议,合资双方将追加投资,提高产能,为 2014 年 Jeep 品牌国产做好准备。”广汽菲亚特执行副总经理蒋平坦言,虽然车市进入“微增长”时代,但 SUV 等细分市场依然存在较大的结构性机会。

同样瞄准 SUV 细分市场的还有去年正式挂牌成立的广汽三菱和奇瑞捷豹路虎合资项目。广汽三菱执行副总经理付守杰介绍说,ASX 劲炫上市第一个月,订单就超过了 5000 台。广汽三菱 3 年内将向市场投放 4 款战略车型,有信心成为三菱全球最大产销基地;5 年内产能达到 30 万台,成为中国最大 SUV 生产厂家。

正如两位老总所言,“微增长”不等于没有市场机会。面对消费者对产品、技术、品牌升级换代的要求,以及全社会对汽车节能环保日益严苛的硬约束,车市产品结构、品牌结构、技术结构、市场结构正在发生变化。强者更强、逆市扩产、新合资企业成立、新品牌层出不穷、海外市场快速发展,成为 2012 年汽车产业的显著特点。

2012 年的另一个热点是豪华车市场。一汽—大众奥迪品牌全年实现销售超过 40 万辆,增幅 30%;宝马在华销售 32.6 万辆,增幅 40%;捷豹路虎在华销售超过 7.3

万辆,增幅高达 71%。未来两年,DS、英菲尼迪、捷豹路虎等豪华品牌将相继国产。

国内市场遇冷,汽车出口却再创历史新高。2012 年,我国汽车整车累计出口 105.61 万辆,同比增长 29.7%。其中,乘用车出口 66.12 万辆,同比增长 38.9%;商用车出口 39.49 万辆,同比增长 16.8%。

突发性事件搅动一池春水

“去年上半年企业一路高歌猛进,完成销售 45 万辆,眼看全年 100 万辆的目标胜利在握,没想到形势突变。”东风日产执行副总经理任勇告诉记者,受钓鱼岛事件影响,东风日产 9 月日销量从 3000 台大大幅下滑至 800 台。虽然,企业推出惠及 400 万老车主和未来新车主的“安全保障承诺”后销量逐步恢复,但全年仅完成 77.3 万辆。

作为 2012 年车市最大的突发性事件,日系企业的销量下滑带来了一系列连锁反应。首先,日系品牌让出的约 50 万辆市场份额,大幅缓解了去年以来乘用车企业巨大的库存压力,为 2013 年轻装上阵创造了条件。其次,受益于替代效应,大众、通用、现代起亚、PSA 等合资品牌都实现了逆市高增长。其中,大众两家合资企业终端销售 281 万辆,同比增长 24.5%;通用三家合资企业在华销售 283.6 万辆,同比增长 11.3%;现代起亚集团在华销售 133.6 万辆,同比增长 14.2%。第三,消费者购买目标转移,挽救了前三季度陷入负增长泥潭的自主品牌车企。据统计,前三季度,国内自主品牌除了长城汽车等少数企业外,销量同比均为负增长。但是,9 月以来,自主品牌销量大涨。其中,上海汽车去年 10 月终端销量达到 22494 台,同比增长 99.9%,全年销售超过 20 万台,增幅 23.46%。

不过,即便如此,乘用车自主品牌市场份额持续下滑态势依然没有得到扭转。2012 年,自主品牌乘用车市场份额同比下降 0.3 个百分点,其中,自主品牌轿车市场份额同比下降 0.7 个百分点。自主车企依然任重道远。

转载自车讯网