

史上最严排放标准正式发布 自主与合资站在同一起跑线上

2016年12月23日,环保部正式发布国家污染物排放标准《轻型汽车污染物排放限值及测量方法(中国第六阶段)》(以下简称“国六”),自2020年7月1日开始实施。国六排放标准的制定虽然引来各种争论,但发展到今天,这部被称为史上最严的排放标准终于尘埃落定,车企只有抓紧未来三年半的时间开发符合要求的车型才能生存下去。日前,中国汽车工业协会(以下简称“中汽协”)副秘书长许艳华接受专访,解读国六排放标准的同时,也给企业、行业提出了应对建议。许艳华表示,在最严国六面前,扬鞭奋蹄方为企业生存之道。

■最严排放标准助推中国汽车“走出去”

面对越来越大的环保压力,我国的汽车排放标准日趋严格。国六被称为史上最严排放标准,不仅是排放限值相对国五总体提升40%~50%,更严格的是,其在采用严格的WLTC工况测试循环的同时,还增加了蒸发排放、加油排放和车载诊断系统监管。国六既非欧标也非美标,而是综合了欧洲和美国加州排放标准最严格的部分。

国六之严,对于车企来说并不完全是一件坏事。许艳华表示,国六标准的制定在国际上引发广泛关注,而随着我国排放标准的升级,车辆技术达到更高的水平之后,对中国企业走出去会起到积极的推动作用。

“过去,我们车企走出去的一大障碍就是在海外需要重新做认证,要符合当地的法规要求,而验证时间通常要一两年,这极大地影响了我们走出去的进程。”许艳华表示,

“国六标准能促进企业技术升级,而技术提升之后,再到相关国家做标准认证会容易很多。”许艳华还透露,一些国际认证组织已经开始在中国设立分支机构,中国企业通过这些机构获得认证后,可以省去到目的国再次认证的程序,而这些都是国六标准成为“史上最严”带来的衍生效益。

■时间紧是国六的最大挑战

考虑到汽车行业的现实情况,国六实施时间从2020年1月1日延至2020年7月1日,但对车企来说,时间仍相当紧迫。“通常国际上排放标准升级需要4~5年,而标准发布距标准实施的时间要提前4~5年。”许艳华认为,时间紧是国六面临的巨大挑战。我国自2017年1月1日开始全面实施国五排放标准,而国六标准从发布到正式实施仅间隔三年半。企业开发、设计、验证都需要时间,尤其是一些试验必须经过一定时间才能完成。

“中汽协曾向环保部极力争取延后国六实施时间,不过,环保部考虑2020年是汽车减排的关键时间节点,其涉及到我国的总体环保规划问题,所以环保部最终只给了半年的延后期。”许艳华表示,中汽协对这一结果表示理解,希望企业能积极应对。

“我们了解到,有些城市或地区会提前实施国六,就此,中汽协已经向环保部提出建议,提前实施的时间表要科学,也就是说,要在有一定数量的企业可以达标的前提下才可行,否则就没有意义。”许艳华透露,中汽协希望环保部能够就部分地区提前实施国六排放标准的问题进行协调,确保汽车企业能及时供应符合要求的产品。对此,环保部有关负责人表示,地方提前实施更严格的排放标准需要到环保部备案,届时,环保部会考虑汽车行业的客观情况。

许艳华表示,保证汽车安全、节能、环保是企业应尽的责任,按照国家法规要求研发生产相关产品,是企业必须面对的问题。目前,绝大多数企业在积极应对国六标准,制定产品开发时间表。

■不确定因素或致部分车企无车可卖

一直以来,相对于外资品牌和合资品牌,自主品牌在面对排放标准升级方面更弱小。业界担心,国六会给自主品牌带来巨大压力,很多企业很难达到要求。许艳华表示,因为国六标准的

“独创性”,非欧标也非美标,是基于中国国情独创的排放标准,在这一点上,无论是外资品牌、合资品牌还是自主品牌,都在同一起跑线上。

“我国从2000年开始建立汽车排放标准,即所谓的国一。从国一到国五,一直采用欧洲标准,比如测试工况是NEDC,限值基本相同。跨国汽车公司的产品进入中国基本不存在法规上的门槛,而中国品牌汽车则需要大量的前期开发工作。但到了国六,无论是欧洲、日本还是美国汽车品牌,和中国品牌一样都需要应对OBD、RDE、ORVR等升级。”许艳华说。

许艳华透露,目前已经有一家合资企业因为提前做了准备,生产出符合国六标准的产品,从这一点看,符合国六排放要求,不是做不到,只是存在一定难度。“对于国六,国内还不完全具备试验条件,比如RDE,其作为全新的检测项目,需要大量数据积累验证,ORVR相关测试设备则需要重新开发。”许艳华担心,这些不确定因素可能会导致有相当一部分企业届时没有产品上市,或者上市的产品达不到法规要求。

许艳华强调,上述风险对所有品牌都同样存在,在技术储备上相对较弱的企业需要加快脚步。“标准是最基础的门槛,而向无污染排放的目标迈进,才是车企技术开发的最终追求,只有不断提升自身技术水平,才能在未来的市场竞争中赢得主动权。”许艳华说。(人民)