

大排量车退场

根据国家发改委产政司今年7月公布第一阶段《燃料限值》标准，20%的产品将不能再生生产。“这是第一阶段，达不到这个标准的车，基本上可以讲就是根本不能再生产的落后产品，”发改委这位处长称：“比如桑塔纳的那款(每缸)两阀发动机的车，为什么在二线城市还能卖得好，因为它价格便宜，但技术却很落后。像这种车都会被淘汰掉。”

但2009年1月，第二阶段《燃料限值》标准的实施将遇到阻力。许多企业表示这样高的标准再加上明年估计要实施的燃油税，恐怕企业连活路都没有了。

“第二阶段是有问题。如果静态地分析，可能有50%产品都不能达标，”这位来自发改委的专家说，“但发改委认为中国汽车技术中心搞的这套能耗标准是一个创举。它是以车重来计算每款车型的标准限值，再用六个国家标准实验中心的实验值去对应，不合格的淘汰。这样的标准可操作性非常强。”按照这一标准，产政司每年只要到全国各地抽查一次就行了。

“问题并不在标准本身。因为我们给企业留了一年多的时间，届时我们估计不会真有一半产品不达标。动态地看还是非常乐观的。不过有的大排量豪华车，恐怕怎么搞也不能达标，而不达标就上不了公告，这就是这个标准的弊端。”

根据目前的政策制度，如果一款车型不能上国家发改委的公告目录，它就不能拿到公安部核发的牌照上路行驶。一些大型SUV、大排量加长款豪华轿车将暂时远离中国市场。

“我们正在考虑规划第三阶段《燃料限值》标准，搞一个加权计算方法，让这些个性化消费的奢侈产品部分地进入市场。但在现阶段，这种汽车不适合中国的发展现状，我们在第二阶段宁肯先不让它卖！”发改委官员如是说。

产业冬天降临

2008年，燃油税出台会让车主多掏腰包，预期中的第二阶段能耗标准则让油老虎不能上路。大排量汽车刚刚在欧洲遭遇到二氧化碳排放的严格标准，又在中国遭到政策两声棒喝。市场似乎已经感觉到国产大排量车将受限的消息，近期，进口车开始大涨。2007年是汽车关税降到底的第二年，进口汽车在前8个月增幅超过33%，首次大于国产车，其中80%以上是以SUV为主的大排量汽车。

今年小排量汽车开始逐渐淡出大城市市场，明年大排量车又将陆续退市。照此分析，明年1.5到3.0升的入门级紧凑型轿车和中高档车，将成为市场的绝对主流，所有的价格、服务与品牌竞争将被统统挤入这狭小的空间。消费者没准儿能得到更多实惠，但汽车厂却将面临新一轮的洗牌。

更重要的一个信息是，在这样严苛的政策环境下，新进入者的机会可能会彻底消失。“云雀、雷诺这样的厂也来发改委申请，希望能继续生存，继续留在公告目录上，可是有什么用呢？上一轮洗牌已经把你洗掉了。下一轮空间更小，更没有机会了，就算在目录上，不还是一辆也卖不出去吗？”

看来，国内的汽车产业格局真的要变天了。