



国 IV 排放实施评论

—重卡整车短期波动加大，核心零部件企业则有望受益

评级业务部

李树磊

电话：010-88090113

邮件：lishulei@chinaratings.com.cn

吴翠

电话：010-88090086

邮件：wucui@chinaratings.com.cn

林华

电话：010-88090019

邮件：linhua@chinaratings.com.cn

第 47 期（总第 305 期） 2014 年 04 月

中债资信评估有限责任公司是国内首家采用投资人付费营运模式的新型信用评级公司，按照“独立、公正、创新、专业”的宗旨为投资人提供信用评级、信用风险评估与管理咨询等服务。

公司网站：www.chinaratings.com.cn

电 话：010-88090001

地 址：北京市西城区金融大街 28 号
院盈泰中心 2 号楼 6 层

观点简述：

2014 年 4 月 23 日，工信部官方网站刊登公告（2014 年第 27 号），宣布为落实《节能减排“十二五”规划》和《大气污染防治行动计划》，促进大气污染防治、减少汽车尾气排放、保护消费者权益，定于 2014 年 12 月 31 日废止适用于国家第三阶段汽车排放标准柴油车产品《公告》，2015 年 1 月 1 日起国三柴油车产品将不得销售。继三度被推迟后，国 IV 排放标准全面实施的具体时间终于尘埃落定。

整车层面，国 IV 排放标准的升级对重卡行业影响最为明显，参照以往排放升级经验，新标准实施前市场将会透支未来需求而实施后则消化透支效应，从而形成“前高后底”的消费态势，受已经透支部分未来需求、销量基数偏高等因素影响，预计 2014 年重卡销量增速将有所回落、2015 年将出现明显下滑；零部件层面，由于跟博世合作掌握核心技术的威孚高科受益最为显著；技术和产品储备充足的动力总成制造商潍柴动力在排放标准升级有望挤占竞争对手份额、巩固市场地位。



国 IV 排放标准“千呼万唤始出来”，拟定于 2015 年 1 月 1 日正式实施

早在 2009 年，出于对大气污染防治的考虑，国家有关部门即拟定于 2010 年开始实施汽车排放国 IV 标准，但由于相关技术储备欠缺及相应配套设施建设力度未达预期，重型柴油车国 IV 标准排放时间两度被推迟至 2012 年、2013 年，然而 2013 年 7 月国 IV 标准排放依然未能“如约”实施，事实上宣布了国 IV 标准实施时间第三次被推迟，同时工信部、环保部等有关部门并未对国 IV 的具体实施时间予以说明，市场及行业内部猜测颇多，对企业排产及消费者购车带来了一定程度的负面影响。

2014 年 4 月 23 日，工信部官方网站刊登公告（2014 年第 27 号），正式宣布定于 2014 年 12 月 31 日废止适用于国家第三阶段汽车排放标准柴油车产品《公告》，自 2015 年 1 月 1 日起国三柴油车产品将不得销售。至此，国 IV 排放全面实施的具体时间终于尘埃落定。

表 1：我国国 IV 排放标准推出的时间进程

时间	部门	事件
2009 年 3 月	工业和信息化部产业政策司	召集有关企业开会，讨论汽车排放标准（国 III、国 IV、国 V）实施问题
2010 年 12 月	环境保护部	原定于 2010 年 1 月 1 日实施的 3.5 吨以上柴油车国 IV 标准推迟两年实施；3.5 吨以下柴油车推迟 3 年，即在 2013 年 7 月 1 日实施国 IV 标准
2011 年 6 月	环境保护部	要求自 2011 年 7 月 1 日起，所有生产、进口、销售的轻型汽油车、两用燃料车、单一气体燃料车必须符合国四标准的要求
2011 年 12 月	环境保护部	规定自 2013 年 7 月 1 日起，所有生产、进口、销售和注册登记的车用压燃式发动机（主要指柴油发动机）与汽车必须符合国 IV 标准，再次将重型柴油车国 IV 标准的执行时间推迟到 2013 年 7 月 1 日，这是国 IV 排放标准的第二次推迟
2013 年 5 月	中机车辆技术服务中心	经请示工业和信息化部同意，决定自 2013 年 7 月 1 日起，新申报重型柴油车产品均应符合国四排放标准，并停止受理国三重型柴油车新产品，事实上宣布国 IV 排放时间再度推迟
2014 年 4 月	工业和信息化部	为落实《节能减排“十二五”规划》和《大气污染防治行动计划》，促进大气污染防治，减少汽车尾气排放，保护消费者权益，定于 2014 年 12 月 31 日废止适用于国家第三阶段汽车排放标准柴油车产品《公告》，2015 年 1 月 1 日起国三柴油车产品将不得销售。

资料来源：网上公开资料，中债资信整理

整车层面，排放标准升级将加大重卡市场的波动性，参照以往经验将形成“前高后底”的消费态势，受已经透支部分未来需求等因素影响，预计 2014 年其销量增速将有所回落、2015 年将出现明显下滑；零部件层面，威孚高科、潍柴动力等企业有望受益

从整车层面来看，由于轻型柴油车已经实施国 IV 标准，此次国 IV 排放标准的全面实施对中重卡影响较大，其中重卡市场受影响将最为明显。新排放标准的实施会带来重卡价格的上升，根据行业的平均水准，国 IV 车的价格将比国 III 车高 2 万元左右，我国重卡用户对价格普遍比较敏感，而政府对购买符合升级标准的重卡也没有太多的优惠措施，因而消费者倾向于在升级之前增加对旧车



型的购买，升级前后重卡销量具有较大的波动性。从国 II 标准更换到国 III 标准的经验来看，通常升级前半年左右的销量会出现明显的上升，由于透支了未来的消费需求，标准出台后的半年内销量会显著下滑（图 1）。

图 1：国 III 排放标准实施前后重卡销量变化（万辆，%）

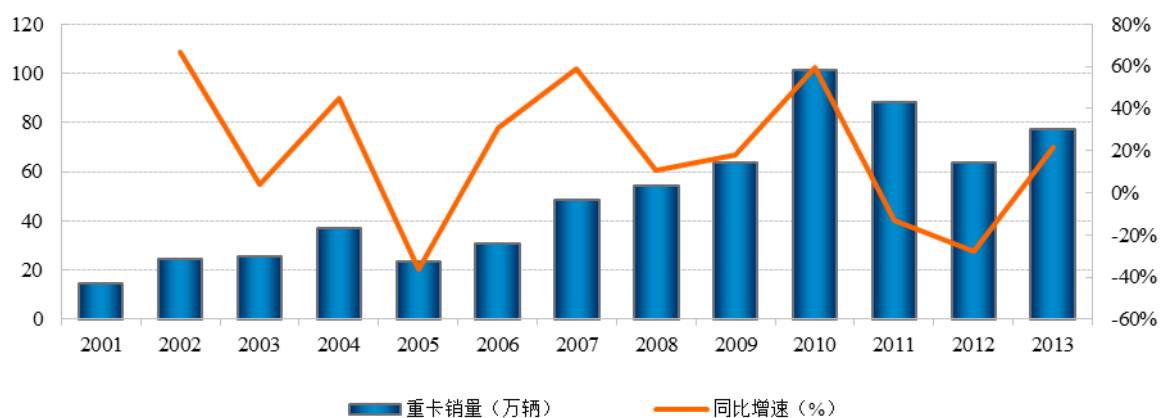


资料来源：中债资信汽车销量数据库，中国汽车工业协会，中债资信整理

2013 年中国重卡行业共计销售 77.41 万辆，同比增速超过 20%，超出业内预期，行业销量的高速增长既源于基建及房地产投资需求保持高位、同期销量基数偏低，同时与对未来需求的透支也不无关系。由于原定于 2013 年 7 月 1 日实施国 IV 排放标准，推迟后许多机构及企业推测可能将于 2014 年年初实施，因此许多消费者的购车需求于 2013 年被提前释放。参照以往排放升级经验，国 IV 标准全面实施后（即 2015 年）重卡销量将出现明显下滑，而 2014 年其销量表现具有一定的不确定性。一方面，重卡保有量水平较高，2015 年开始实施国 4 排放标准使得 2014 年重卡用户为节约成本仍有提前更新、提前新购国 3 标准重卡的动力，“透支”需求对销量增长的支撑作用仍将部分存在；另一方面，需求透支已然部分在 2013 年被消费，未来透支力度可能弱化，加之自 2014 年二季度起，同期销量偏低的基数效应将消失，同时基建和房地产投资增速将有较大可能有所回落，因此综合来看，行业整体增速水平有所回落是大概率事件，但 2010 年前后行业景气高点所售的重卡已经开始进入更新阶段，其更新需求的释放以及继续透支未来需求仍能使其保持一定增速水平。



图 2：近年来重卡销量表现情况（万辆，%）



资料来源：中债资信汽车销量数据库，中国汽车工业协会，中债资信整理

汽车零部件层面，国内汽车厂家大多选择了 SCR（选择性催化还原）的技术升级路线，但其核心技术仍主要被外资及在华合资企业所控制，其中威孚高科由于跟全球燃油系统垄断厂商博世合作掌握了关键技术，未来受益最为显著；柴油机总成潍柴动力符合国 4 排放标准的发动机技术和产品储备充足，可能在排放标准升级过程中挤占部分竞争对手份额，巩固市场地位。且不同于行业层面“前高后底”的销量波动，各整车厂预计将于 14 年下半年开始加大对国 IV 车型排产，相关汽车零部件企业有望持续受益。

免责声明：本报告系根据公开信息做出的独立判断。对于公开信息，本公司不保障其真实性 and 准确性。在任何情况下，本报告中的信息或所表达的意见不构成任何机构或个人做出证券买卖出价或询价的依据。本公司及其雇员对使用本报告及其内容所引发的任何直接或间接损失概不承担任何法律责任。本报告版权归中债资信评估有限责任公司所有，未经书面许可，任何人不得对报告进行任何形式的发布和复制。