



## “双积分”落地 喜忧参半

本刊记者 | 田曼

九月末，《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》（以下简称《双积分办法》），几经波折，终于落地。作为“财补”的接棒者，《双积分办法》的制定与出台，备受业内人士重视。一方面是考核延后，一方面是门槛加严，“双积分”政策落地，看似温柔一刀，实则锋芒暗藏。对于企业而言，要么借势发力，要么自救，无论是哪一种，都必须加快新能源汽车发展步伐。

### 接棒“财补” 建立长效机制

9月28日，工信部、财政部、商务部、海关总署、质检总局联合发布《双积分办法》，并于明年4月1日起实施。

工信部装备工业司负责人在接受媒体采访时指出，制定《双积分办法》是促进节能与新能源汽车产业发展的内在要求。截至2016年底，我国汽车保有量达到1.94亿辆，车用汽柴油占全国汽柴油消费70%以上。为了缓解能源与环境压力，近年来，国务院印发了《节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020年）》《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》《“十三五”国家战略性新兴产业发展规划》，要求研究实施企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分管理制度，建立新能源汽车产业发展长效机制。工信部会同相关部门出台了《乘用车企业平均燃料消耗量核

算办法》和新能源汽车推广应用等支持政策，对促进汽车产业健康发展发挥了积极作用。为了进一步推动节能与新能源汽车产业发展，借鉴美欧等国家汽车企业平均燃料消耗量和新能源汽车管理法规的立法经验和做法，结合我国汽车产业实际，亟需制定《双积分办法》，以规范和加强乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分管理。

清华大学汽车产业与技术战略研究院副研究员刘宗巍在接受本刊记者采访时表示：“《双积分办法》的颁布实施，意味着我国汽车产业严控能耗与推进新能源双轨并行的政策组合体系正式成形，其中CAFC积分用于确保汽车产业总体能耗特别是石油消耗量受控，NEV积分则是为保障新能源汽车可持续发展而建立的市场化运作机制。在新能源财政补贴渐趋退坡的前景下，该政策的出台十分必要和及时，将为中国建设汽车强国与健康汽车社会提供重要支撑。”

## 考核延迟1年 有人欢喜有人忧

相较于上一版征求意见稿，正式稿取消了2018年NEV积分比例考核，同时将2019年和2020年的NEV积分比例进行合并考核，即2019年企业NEV如果是负积分，可以到2020年来抵偿，2019年如果有正积分可以继续在2020年使用。而这恰恰是《双积分办法》出台后，引发喧嚣舆论的关键点。

众所周知，当前中国市场上新能源汽车主要来自于中国品牌，合资企业总体上相对滞后，但是随着双积分考核节奏的放缓，中国品牌企业的这种先发优势可能会被削弱。

对此，董扬解释，实施《双积分办法》的目的是继续推动电动汽车产业发展，而不是为了挡住外国品牌，需要从实际情况出发做出正确的选择。

“按照汽车行业的规律，产品开发至少需要三年时间，而生产布局也需要一年以上。假设企业都有准备，从政策颁布到真正实施，也需要一年以上时间。从当前产销数量看，少数中国品牌企业可以达到政策要求，多数中国品牌企业达不到要求。”

因此，双积分政策考核延后一年，“实际上是给了中外车企一定的缓冲期，可以让车企有时间对产品布局进行有针对性的调整。”刘宗巍告诉记者。

不可否认，推迟一年考核新能源积分交易政策，会对新能源汽车行业的发展带来一定的积分利润损失。但从战略高度上看，“要在2020年实现新能源汽车年产200万辆的目标，就必须给企业留出缓冲时间，确保行业的总体发展进度按计划进行。”全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树告诉记者。

## 门槛加严 “生死”两重天

不同于考核节奏的放缓，新能源积分考核门槛从5万辆降到3万辆，将更多中小企业纳入考核

范围。业界预估，《双积分办法》的实施将成为影响车企生死存亡的关键因素。

优胜劣汰，不可避免。近年来，一方面，以比亚迪、吉利等为代表的中国品牌在新能源汽车领域快速发展，产品表现颇为亮眼。以工信部公示的2016年度乘用车企业平均燃料消耗量来核算，比亚迪、吉利等企业均处在拥有高正积分阵营。在此前提下，借势发力，无疑是实现“弯道超车”的契机。另一方面，行业发展散、乱，低水平重复及盲目投资等问题也比较突出。“将更多的中小企业纳入考核，将实现小企业更快做大做强，也有利于行业的兼并重组和弱势企业淘汰。”崔东树指出。

考核门槛加严，也将成为预防车企“混日子”、逃避新能源车责任的一把利器。根据全国乘用车市场信息联席会发布的2016年乘用车产销数据来看，产销在3万~5万区间的国产和进口车企多达20家。崔东树指出，部分车企生产销售规模小，或者产品相对偏重于商用车，容易形成“混日子”的现象，甚至部分企业故意减少进口车数量，以实现低销量、高利润，逃避新能源汽车责任。考核门槛的进一步加严，将有效推动车企承担更多推广新能源汽车的责任。

总体来看，要么借势发力，要么自救，无论是哪一种，车企都必须加快新能源汽车发展步伐。

## CAFC与NEV 未来应独立并行

在《双积分办法》中，新能源汽车在CAFC和NEV两种积分核算中得到了双重的优惠。对车企而言，生产新能源汽车不仅可以直生NEV正积分，还能在CAFC积分计算上发挥额外作用。这可能会导致车企在节能方面产生侥幸心理，降低企业发展节能技术的紧迫性，影响行业整体油耗水平。

刘宗巍认为：“从我们进行的量化评估结果来看，NEV积分政策确实会给四阶段CAFC法规的达标难度造成显著影响。最主要的原因在于：在

NEV积分政策之前,为鼓励发展新能源,在四阶段CAFC法规中已经给予了新能源汽车核算数量加倍以及油耗计为零的优惠,而新的NEV积分制度规定了新能源汽车必须发展到一定的数量,按此数量获得的油耗核算优惠是巨大的。此外允许NEV正积分单向抵偿CAFC负积分,也给企业满足CAFC法规提供了新的灵活性。因此,目前四阶段CAFC法规存在油耗目标失控的风险。”

事实上,未来不仅传统汽车,即使是新能源汽车也一定会有节能诉求,车企必须加紧节能技术的布局与追赶,否则即使一时凭借新能源汽车过了CAFC考核,也难以持续满足后续的法规及市场需求。

刘宗巍建议,“未来五阶段CAFC应与NEV积分独立并行、各司其职。一方面在已有NEV强制积分比例要求的前提下,CAFC中对新能源汽车的核算优惠应该快速逐步取消,避免双重优惠;另一方面,也不应允许NEV积分对CAFC积分进行单向抵偿,两者的目标及计算方法均不相同,这相当于让企业测算‘一只羊值几只鸡’,不仅科学依据不足,也使CAFC的油耗控制目标难以得到准确估计。实际上,作为市场化的机制,最终两种积分都应该与经济处罚直接挂钩,这样两种积分各自价值及相互比较的问题就迎刃而解了,并且可以为未来统一到更高维度的碳配额交易创造条件,这也是国家应该着力推进的一个重要方向。”

## 保住先发优势 中国品牌还需努力

《双积分办法》实施后,在兼顾节能技术的持续改进与新能源汽车的快速发展的大环境下,无疑是开辟了相互混杂的全新战线,中国品牌车企能否经历重重考验,保住先发优势?

必须强调,双积分政策下,中国品牌车企的压力仍然很大。崔东树指出,很多中国品牌的能

力提升主要在应用层面,比如SUV的外观、制造精度及可靠性,但基础设计技术仍然较差,电池技术不强,新能源汽车的实际性能并不尽如人意,这也是新能源汽车产品在非限购城市表现较差的直接原因。

此外,尽管现阶段合资品牌在新能源汽车领域总体发展相对滞后,但其背后都有国外顶级车企的技术、资金、管理和品牌为支撑,《双积分办法》实施后,聚力发展新能源汽车是必然举措。

刘宗巍认为,中国品牌必须加倍努力,才有可能保住目前极其有限的先发优势。与此同时,国家的相关法规政策必须系统、科学,目标一致,

“有序放开本应对内先行”,不应在内资做新能源汽车尚有明确资质要求的情况下,就对外资率先放开新能源汽车的合资限制。

崔东树建议车企,应强化技术线路研究规划,强化产业链合作,加速跨界融合,构建新型协同研发体系。同时也要更多关注、降低燃油车油耗,实现节能车节油和新能源车减排两个线路同步发展。R

