

“双积分”下，谁是赢家？

□ 宗和/文

承载了中国“弯道超车”梦想的新能源汽车，近来再次成为各方关注的焦点。虽然工信部等部门并未回应，但业内盛传：原定于2018年实施的新能源汽车积分政策或将延后一年执行。

2018年新能源积分比例达8%的政策虽已取消，但2019年和2020年新能源积分比例仍维持10%和12%不变。这意味着，双积分政策仍将对中国汽车行业格局产生重大影响。

积分不够或被停产

双积分到底是什么？2016年9月工信部发布的《企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理暂行办法（征求意见稿）》，要求车企的平均燃料消耗量积分和新能源汽车积分，在规定时间内归零或为正数，车企才算达标。与以往鼓励性政策相比，双积分不达标就要被暂停申报汽车目录、暂停相应数量传统汽车车型的生产或进口。

以新能源汽车积分为例，对在国内年度生产或进口量大于5万辆的乘用车企业，2018至2020年，新能源汽车积分比例要求分别为8%、10%和12%。其中，每辆纯电动汽车依据续航里程不同可积

2~5分，HEV/PHEV等续航里程超过50公里的混合动力汽车积2分。

简单地说，在国内年销售300万辆的大众汽车需要在2018年拿到24万的新能源积分，也就是至少要销售4.8万辆纯电动汽车，或相应数量与积分标准相符的混合动力汽车。

此前，工信部公示了2016年度122家乘用车企业平均燃料消耗量情况数据，与2015年相比，去年平均燃料消耗量超标的车企不降反增，达到40多家，其中大部分是旗下SUV车型占多数的车企，比如广汽三菱、长城汽车等。从今年上半年各大车企的销量数据计算结果来看，也仅有比亚迪、北京汽车、吉利汽车等7家企业满足新能源积分要求。

目前拉动市场增长的主要是SUV车型，相较于轿车，SUV的油耗更高；另外，国内销售前十的新能源车企都是自



主品牌，合资以及外资豪华品牌在新能源领域的布局明显滞后。

“现在很多车企还没有准备充分，”全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树接受采访时表示，“如果新能源汽车积分政策延期一年执行，将为车企提供更长的缓冲期，有利于企业和市场的顺利过渡。”而此前中国汽车工业协会常务副会长董扬也曾公开表示，希望政策延后一年实施。

不过，上海交通大学汽车工程研究院副院长殷承良则认为，双积分政策能够给新能源汽车带来3年黄金发展期，一年都不能拖，否则我国新能源汽车积累的先发优势将不复存在，形势将变得更为严峻。中国汽车流通协会副会长苏晖也认为，双积分办法不宜再拖延，越快实施企业才能越快适应，应当让政策来鞭策车企，加速新能源汽车发展。

业内专家表示，我国虽已形成了较为完善的新能源汽车扶持体系，但以往多以鼓励性为主，缺乏可持续发展的新能源扶持体系。随着油价下跌，新能源车需求不旺，车企热情不高，态度不坚决，新品推出不强，没有跟上汽车转型升级的趋势。而双积分政策无疑是给车企打了一支发展新能源汽车的“强心针”。

中外车企联姻补短

双积分政策被业界认为是在2020年取消补贴制度后，继续推广新能源汽车的有效举措。不过正如崔东树所言，“无论是合资品牌还是自主品牌，想要在明年达标，都很难。”以大众汽车为例，现在每年新能源车在中国的年销量只有几百台，想要短时期实现几万台的



目标，绝非易事。

像大众汽车尚且如此，一些技术储备较为薄弱的车企更是难上加难。于是，自身新能源技术家底并不雄厚、难以短期推出大量产品的外资车企，开始选择与国内体量不大、却有较多新能源车销量的自主品牌合作。日前，雷诺-日产联盟和东风汽车宣布成立一家新的合资公司——易捷特新能源汽车有限公司，旨在开发销售电动汽车。此前，江淮大众、御捷长城以及众泰福特已纷纷签约成立合资公司，在业界看来，跨国车企选择与国内车企牵手，计划成立新能源汽车合资公司的背后，无疑是应对即将实施的“双积分”政策。

成立合资公司，是一些车企应对“双积分”想到的解决方案之一。在“双积分”压力下，传统燃油车企业考虑更多的是尽快解决积分难题。数据显示，2016年，纯电动汽车在中国的销售量达25.7万辆，同比增长121%。在2017年的前7个月内，纯电动汽车产量达到22.3万辆，售出20.4万辆，增长率都在40%左右。但是，以国内车市每年销售2500万辆传统燃料车计算，2018年的新能源积分需要达到200万分，至少卖掉50万辆纯电动汽车。

崔东树表示，自主车企大部分已在新能源汽车领域进行了布局，而跨国车企大部分仍未有新能源车型投入国产，随着前几家新能源汽车合资公司的获批，未来或将涌现更多关于新能源汽车合资的项目。

政策之下的“闪婚”，某种角度而言，其实违背了双积分政策实施的意义。董扬曾明确表示：“双积分政策实施的最终目的是促进汽车的节能减排，并且在补贴退坡和截止后，继续推动我国新能源汽车的发展。”而企业通过合资方式，在短期内确实可以尽快弥补负积分，却未对市场起到促进的作用。

让很多人担心的是，合资双方实力悬殊，是否会导致新能源合资企业的技术主导权掌控在外方手中？国家新能源汽车创新工程项目专家组组长王秉刚坦言：最不愿意看到的是，当2020年对新能源汽车补贴结束时，面对外资企业的强势介入，自主品牌又像传统汽车产业那样，只做中低端的产品。

一些业内人士认为，与30年前汽车合资项目中市场换技术不同，目前合资是外资掏钱买车企社会责任，与过去的合资是外资出技术挣钱相比，已形成巨大的反差。政策延期执行，既给企业一定的缓冲期，留给外资企业充分的时间与中方合作伙伴一起生产新能源车型，同样也就没有理由“另起炉灶”。

自主品牌前景看好

相比而言，比亚迪、众泰、北汽、上汽、吉利、江淮、奇瑞等自主品牌，完成积分任务的难度比合资车企小，甚至会产生较多的正积分进行销售。

为此，不少人士认为，以比亚迪、

吉利、北汽、上汽等为代表的传统自主新能源车企，将成为众多跨国公司积极“统战”和“合纵连横”的对象。其多余的新能源积分也将成为大家争夺谈判的对象，这也是自主品牌绝地反攻的大好时机。

“如果双积分政策能按期实施，会给自主品牌带来切实利好，短期内会占有更大的市场份额。”崔东树说。不过他认为，自主品牌近期的能力提升主要在应用层面设计，但汽车基础设计技术较差，缺乏国外新能源汽车的模仿对象，短期内自然造不出来好车。目前仍是以限购城市销售为主，其他非限购城市需求并不旺盛。

究其原因，首先是产业链的技术差距，国内电池技术不强，新能源车的实际性能较差；其次是油价偏低，新能源的性价比不高，消费者不想买新能源车；三是产业链基础薄弱，新能源汽车的插混的核心零部件制造能力较差。

业内普遍认为，我国发展新能源汽车的大方向不会变。车企应加强技术线路研究规划，强化产业链合作，加速跨界融合，构建新型协同研发体系；实施动力电池升级工程、加大新能源汽车推广应用力度；以新能源汽车和智能网联汽车为突破口，加速跨界融合，构建新型产业生态，带动产业转型升级，实现由大到强发展。●

