

预期效果引质疑

# 双积分 能否擎起后补贴时代

■本报记者 施芸芸

从2019年开始,凡是在国内年度产量或进口量在3万辆以上的传统能源乘用车生产企业,都将面临新能源汽车积分比例10%的达标要求,2020年,这一比例需提高至12%。近日,能源与交通创新中心发布的《2018年中国乘用车双积分报告》和《2018~2020年双积分合规与预测报告》结果显示,2019~2020年,汽车行业将产生大量的新能源汽车正积分,积分市场供大于求,加上除2019年外,当年产生的新能源汽车积分不能结转至下一年度,因此,届时积分交易的市场价格无法达到预期水平。此外,也有专家提出,在目前的政策规定下,企业达到积分比例要求很容易,政策在推动产业高水平发展上效果不明显。

在政策全面推行的当下,如何看待我国新能源汽车正积分远远多于负积分的现状?“双积分”政策能否达到承接补贴政策的预期效果?后续政策又该进行怎样的调整和完善?就此,《中国汽车报》记者采访了相关业内专家,多位专家对“双积分”政策的现行效果予以了肯定和认同,但也有专家认为,“双积分”政策需针对行业发展的不同阶段进行修正,以达到引导产业健康有序发展的目的。

## ■ 积分过剩目的是给企业留时间

《中国汽车报》:2017年9月,工信部、财政部、商务部等部委联合公布了“双积分”政策,希望通过同时设立企业平均燃料消耗量和新能源汽车两种积分,实现节能降耗和促进新能源汽车发展的两个目标。2018年7月,“双积分”交易正式启动。不过,在政策执行的过程中,也出现了一些与预期不相符的现象。结合现在的情况看,如何评价“双积分”政策的执行效果?

杜芳慈:我认为“双积分”政策在执行过程中,没有达到“两手抓,两手都要硬”的效果,企业对于新能源汽车的热情明显更高。我们应该在大力发展新能源汽车的同时,加强对传统燃油汽车节能减排工作的重视。基于我国当前的能源结构,加上新能源汽车的整体规模与传统燃油汽车相比还相差较大,传统燃油汽车的节能减排还有很大空间。

崔东树:从目前情况来看,在推动新能源汽车发展的层面,“双积分”政策起到了很明显的推动作用。“双积分”政策是针对我国新能源汽车发展的实际情况,推动新能源汽车发展的长效机制,它可以促进新能源汽车的研发和推广,加强汽车产品节能减排的管理,这也是国际上一个通行的做法。

《中国汽车报》:能源与交通创新中心发布的《2018~2020年双积分合规与预测报告》(以下简称《报告》)认为,按照到2020年新能源汽车生产规模为200万辆的保守估计推算,2019年和2020年,我国国产车企将分别产生335万分和479万分的正积分,负积分仅为109万分和115万分,正积分分别是负积分的3.1倍和4.2倍。有专家指出,这说明积分政策对企业的要求过低了,如何看



杜芳慈



许海东



崔东树



刘宗巍

## 访谈嘉宾

中国汽车工业协会顾问……………杜芳慈  
中国汽车工业协会秘书长助理……………许海东  
全国乘用车市场信息联席会秘书长……………崔东树  
清华大学汽车产业与技术战略研究院副研究员……………刘宗巍



待这一现象?

崔东树:按照我们的预测,2018年行业内就将产生360万分的新能源汽车正积分。但正积分远远大于负积分的现象恰好说明了“双积分”对于新能源汽车产业起到了很好的推动作用,只有汽车企业积极行动,多上新能源汽车项目和推出新能源汽车产品,才会产生大量过剩的正积分。

刘宗巍:作为全国性的全新法规,“双积分”政策在对车企提出新能源汽车积分比例强制要求时,既要考虑新能源汽车的发展目标,又要给大多数企业一定的缓冲适应期,避免引发产业发展的不稳定,因此法规在起始阶段本就不宜过分严苛。表面上看,行业整体上正积分远多于负积分,似乎对企业、对产品要求有些低了。但对产生负积分的企业来说,压力还是很大的,他们需要开发新能源汽车产品的时间。因此,正积分多于负积分的情景,恰恰体现了法规谨慎有序推进的初衷。

## ■ “双积分”并非承接经济补偿作用

《中国汽车报》:虽然目前积分交易的具体价格还未公开,但根据测算,2019~2020年,新能源汽车的积分交易价格或将为1000~1500元/分,低于预期。此前,“双积分”政策希望企业能够

通过出售正积分来获取额外的经济收入,以此增强企业节能降耗、发展新能源汽车积极性与主动性,但从目前的交易情况看,似乎并没有达到预期效果。对此怎么看?此外,“双积分”政策还被赋予了承接补贴政策退坡后继续推动产业发展的重任,目前来看,“双积分”政策能否扮演好这一角色?

许海东:在我看来,“双积分”政策的更多在于推动车企积极生产新能源汽车,而非单纯希望车企能通过出售积分来达到盈利的目的。因此,在承接补贴政策的作用时,“双积分”政策在经济方面的补偿或许不如补贴政策那么明显。但从市场运行机制层面而言,只有大量的新能源汽车产品进入市场,并进行充分竞争,产业才能更快进入良性发展轨道。此外,即便当前积分价格偏低,也不会出现车企放弃新能源汽车,单纯通过购买积分的方式来达到符合政策要求的现象。这一方面是因为近两年新能源汽车积分比例有最低要求,更重要的是,大多数车企不可能放弃发展新能源汽车这一大好机遇,尤其是在中国市场。

刘宗巍:“双积分”政策对于推动新能源汽车可持续发展具有重要作用。尽管从近期看,正积分远多于负积分,但后续通过积分比例要求的逐步提升和积分交易机制的合理设计,企业通过出售新能源汽车正积分获得一定收益仍是可能的。

崔东树:由于“双积分”政策的推动,促使车企大力发展新能源汽车,从而产生大量正积分,积分价值的偏低自然就在情理之中,但这反而说明“双积分”政策很好地起到了补贴政策的承接作用,成功激发了车企在补贴政策逐渐退坡之后,还继续布局新能源汽车市场的热情和积极性。

## ■ 要坚持“两条腿”走路

《中国汽车报》:《报告》估算了2019~2020年全行业的新能源汽车积分比例,在上述提过的保守估计的情况下,行业平均新能源汽车积分的占比将分别达到20%和28%,这远高于此前“双积分”政策设定的10%和12%的“红线”,似乎车企达成积分比例要求很容易。如何看待这一现象?针对“双积分”政策后续的发展方向有何建议?

刘宗巍:我认为,目前行业整体表现较好,表明企业对“双积分”政策的响应程度较高,但不能以此作为应该提升“红线”的理由,因为积分比例的设置源自于国家节能减排和产业发展的战略目标。“双积分”政策必须持续坚持下去,同时应该在科学性、系统性、可执行性方面不断迭代、加快完善,尤其要注意的是,“双积分”政策应该是节能与开源的组合拳。一方面,要通过有序加严的新能源汽车积分比例要求,确保新能源汽车发展目标;另一方面,也不能让油耗积分落空,要确保降低油耗的目标同步实现。此外,政府还必须积极采取直接财政补贴之外的其他一系列措施来推动新能源汽车产业的可持续发展,包括快速导入充电基础设施、提供税收及路权等优势、做好市场监管,防止劣币驱逐良币情况的发生,以及切实支持和引导企业努力攻关基础核心技术,使新能源汽车的市场竞争力越来越高。

许海东:作为鼓励我国新能源汽车发展的重要战略,后续“双积分”政策对新能源汽车的积分比例要求应该会适当有所提高,以起到推动新能源汽车产业发展的目的。

崔东树:我认为,政策首先应该调整积分获取中对续航里程的要求,现在已经出现了部分车企通过生产大量小型高续航里程的产品来获取积分的现象;其次,新能源汽车积分的倍数可进一步下降,在算法上进行更加科学的改进。

杜芳慈:在注重传统燃油汽车节能的同时,还应加大对电动汽车节能效果的重视,避免企业为了满足续航里程要求而采取拼命多加电池的做法。