

新能源汽车补贴政策退出倒计时 双积分“指挥棒”引领行业奏响时代新乐章

■本报记者 龚梦泽

2022年即将过去,2023年马上要来了。从2023年1月1日起新能源汽车补贴政策将完全退出。届时,中国汽车行业发展行至又一个重要关口,业界有声音认为,“双积分”政策将继续接力指引我国新能源汽车产业的发展。

“双积分”政策兼顾了油耗和新能源汽车两个积分体系,在积分交易管理中,两者既有协调也有侧重,把企业引向注重节能减排,最终目的是实现“双碳”目标。”中汽数据有限公司副总经理赵冬昶对《证券日报》记者表示,随着时代的发展,下一步“双积分”政策将根据形势变化进行适当调整,更好地发挥统筹协调作用。

值此关键时点,《证券日报》记者采访多位业内专家及多家车企,详述“双积分”政策产生的历史背景、制定思路、重大影响,了解“双积分”政策是如何约束和激励行业,如何引领车企未来发展之路。

落地5年 双积分为什么为汽车行业带来了什么

2009年,我国汽车产销量跃居全球第一,成为最活跃的汽车消费市场。然而,繁荣背后也潜藏着危机,一方面,我国石油对外依存度逐年提高,另一方面,面对生态环境的恶化,加快汽车产业节能减排刻不容缓。

为了促进新能源汽车产业发展,同时督促企业降低油耗,2016年我国“双积分”政策正式立项。2017年9月份,工业和信息化部、财政部、商务部、海关总署、市场监管总局联合发布了《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》(即“双积分”政策)。

“欧盟采用碳排放政策来鼓励新能源汽车发展,美国加州使用ZEV法案推进新能源汽车产业,他们也是根据自身实际情况采取的

措施。中国的情况较之有很大差别。”赵冬昶对《证券日报》记者表示,我国“双积分”政策借鉴了欧美的经验,在减少温室气体排放的同时,也考虑到了有毒有害尾气的监控,是一项实实在在的创举。

在赵冬昶看来,汽车产业链很长,吸纳了大量就业人口。对于这个产业来说,既不能只顾环保不顾民生,也不能只顾民生而忽视环境和产业的健康发展。“双积分”政策正是基于这样的思路,打通了燃油车与新能源汽车的阻隔,把两者统筹起来,共同促进我国汽车产业健康发展。

“双积分”政策作为接替新能源汽车补贴退坡的重要支持政策,对整个汽车产业结构的调整与转型升级意义重大。其主要执行效果首先体现在,督促汽车企业加快节能技术的应用和研发进度,促进我国乘用车新车平均油耗逐年下降,同时显著推动了新能源汽车的发展。

中国汽车流通协会专家委员会成员颜景辉表示,“双积分”政策对车企节能减排、推进新能源汽车增量起到了作用,从2021年的各项数据上得到了印证。“双积分”政策实施的几年时间内,新能源汽车销量明显提升。”

据中国汽车工业协会(以下简称“中汽协”)数据显示,去年国内新能源汽车产销量均超350万辆,市场占有率达13.4%,预计2022年新能源汽车销量有望达到550万辆。

“目前我国汽车产业处在颠覆的过渡期,燃油车企处在转型期,智能电动化趋势已确定。”清华大学汽车发展研究中心主任李显君对《证券日报》记者表示,纯电动汽车已经进入导入期,进入快速成长期,未来3年至5年十分关键,预计10年左右完成技术变革。

履行新使命 双积分政策“指挥棒”作用凸显

按照往年惯例,每年7月份都是上一年度“双积分”成绩单出炉的时间。今年7月份,工业和信息化部等四部门发布2021年度中国乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分情况公告。公告显示,2021年度积分交易规模大幅提升,新能源汽车积分累计交易金额141亿元,其中2021年交易总额109.4亿元,同比增加322%。

记者了解到,在129家乘用车企业中,2021年度乘用车平均燃料消耗量达标企业为65家,达标率在50%以上。而在2020年,达标率仅约30%。

实施5年来,“双积分”政策对我国汽车工业飞速发展和转型升级的贡献毋庸置疑。不过,从具体实践来看,“双积分”政策也存在一些需要关注的问题。

比如,考核体系还不够全面,对汽车产业尚未全覆盖;积分比例以生产量为计算基础的,可能存在企业盲目生产没有市场的新能源汽车的隐患;积分供需失衡,可能造成交易价格大幅波动,影响政策执行效力;与碳交易制度缺乏衔接等。

作为国内汽车行业龙头,上汽集团连续两年实现“双积分”平衡。记者注意到,2021年,集团旗下上汽通用五菱营收同比增长8.25%,达789.43亿元,净利润同比增长近7倍,达11.35亿元。更为关键的是,五菱为上汽集团的“双积分”平衡做出了巨大贡献——累计斩获

11.95万新能源汽车积分,并带动上汽通用

五菱整体获得233.06万个平均燃料消耗量正积分。

业内普遍认为,对于上汽通用五菱来说,MINI EV最大的作用或在于以最低的成本获得足够的新能源正积分,以抵消上汽集团内部主要由大众和通用产生的巨额燃油负积分。

“受各车企产量、平均油耗等因素影响,每年积分需求及价格存在不确定性和不可预测性,对于企业运营管理及风险控制有比较大的难度。”上汽集团相关负责人在接受《证券日报》记者采访时表示,集团首先考虑的是每年的“双积分”是否达标。目前的做法是,及时动态地掌握集团下属五家整车企业的“双积分”完成情况,做好内部统筹结转工作,实现“双积分”平衡。

相比传统燃油车企,新能源汽车企业面对的压力相对缓和。“从‘双积分’政策达标方面来看,公司暂不存在堵点和难点,但从企业生存发展的角度看,前期新能源汽车生产成本居高不下,而‘双积分’价值不高,并未为企业带来资金收益,导致企业生存发展面临巨大压力。”北汽新能源方面对记者表示。

事实上,北汽新能源方面提到的“双积分”价值不高的情况,突出表现为积分供需比扩大,交易价格波动加大,这一问题已在业界引发广泛关注。

2021年,我国纯电车型销量大涨1.6倍,NEV正积分供给达到惊人的600万分,且由于负积分排名靠前的企业多可通过关联企业内部结转抵偿清零,使得交易积分规模仅为200万分,3:1的积分供需比,让积分交易价格的下降成为必然。

“新能源汽车产销量突飞猛进,导致‘双积分’市场严重供大于求,积分交易价格大幅下降,严重低于企业对积分价值的预期。”北汽新能源方面对《证券日报》记者表示,在2023年度至2024年度,公司预计将很难从“双积分”中得到收益,导致企业资金流压力巨大。

长安汽车相关代表在接受《证券日报》记者采访时表示,在“双积分”实施过程中最大的难点,就是积分价格波动过大,当供需波动超过一定程度后,缺乏灵活的调控机制,增加了规划可预期性的难度。

“企业唯有紧跟主管部门的政策要求,更加频繁地审视产品表现,适时调整应对策略。”长安汽车方面表示,未来将基于不含积分收益的情况下,改善新能源产品效益。目前来看,公司积分富余,集团内合资板块都优先向自主板块购买积分。

在上汽集团看来,正积分不断攀升,交易价格持续走低,同时大量正积分因过期而无法交易,需要国家调整“双积分”政策,尽可能维持交易平衡和价格稳定,提高正积分企业积极性。

“在节能减排大趋势下,大力生产纯电动乘用车和插电式混合动力汽车或许只是个开始,持续地、有效地降低汽车能耗水平才是长久之计。”中国乘用车产业联盟秘书长张秀阳表示。

业界建言政策完善 积分池如何调控稳价成焦点

在2021年“双积分”成绩单公布后,工业和信息化部发布了《关于修改〈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〉的决定(征求意见稿)》(以下简称《意见稿》),对积分计算方法和考核比例进行了修改,增加了积分市场交易调节机制。

记者注意到,与以往政策相比,《意见稿》进一步收紧新能源积分考核要求,将单车积分下调。2024年度至2025年度新能源乘用车标准车型分值平均下调40%左右,纯电动乘用车标准车型积分上限为2.3分,较2021年至2023年的3.4分下降了32.4%。

此外,《意见稿》还下调了能量密度调整系数,将动力电池能量密度在90Wh/kg至105Wh/kg的车型、105Wh/kg至125Wh/kg的车型分值调整系数分别下调至0.7和0.8,均较之前下降了0.1。

这意味着,从2024年开始,微型电动车的“副分”策略将大打折扣。以五菱宏光MINI EV车型为例,同款车型在新政策下将只能获得0.63个积分,同比减少49%。

■龚梦泽

当下,汽车行业向新能源转型势不可挡,推动这一变化的力量主要来自两个方面:市场的自我调节和政策的强制推动。前者主要表现为,汽车市场和资本市场对新能源业务开展顺势的企业给予了更多认可和资源倾斜;后者则集中体现为,新能源汽车补贴政策和“双积分”政策的落地执行。

尤其是在“双积分”政策发布实施后,企业普遍加大研发投入,加快环保车型投放,产品性能质量稳步提升,市场主体活力充分激发,通过线上和线下沟通与交易,促进了企业间的交流与合作,提高了资源配置效率。

现阶段,行业的可持续性发展正从政策保护转向市场化机制,因此逐步退坡的消费端补



调整

系数的同时,《意见稿》进一步解决市场供需矛盾,建立积分池制度便是其中的重要举措。《意见稿》明确,将供需比2.0倍和1.5倍分别作为积分池启动收储、释放积分的触发条件,供需比介于1.5倍和2.0倍之间时积分池不启动,最大限度减少对交易市场的非必要干预。

赵冬昶向《证券日报》记者透露,有关部门已经注意到积分交易价格波动太大给产业发展带来的影响,并着手解决这个问题。数据显示,2018年双积分交易平均单价为300元/分-500元/分,2019年为800元/分-1200元/分,2020年为1204元/分,2021年一度上涨至2500元/分-3000元/分。尽管2021年交易价格创新高,但预测2022年积分交易价格将大幅下降。从数据不难看出,交易价格波动较大。

“积分价格应围绕价值波动,不应过分偏离。过高或过低的积分价格都会干扰企业对国家节能法规的判断,从而影响新能源汽车产业的健康有序发展。”乘用车市场信息联席会秘书长崔东树对记者表示,2023年以后,汽车行业“双积分”压力将逐步增大,积分比例要求的明显提升将导致车企分化的局面进一步加速。

事实上,积分价格下探对于企业影响巨大。此前,部分车企销售正积分,一方面可以帮助积分未达标企业过关,另一方面,其自身也能通过正积分交易获得可观收入。数据显示,2021年理想汽车共交易约7万分的新能源正积分,获得收益超2亿元;蔚来汽车2021共交易约20万分的新能源正积分,累计收入5.17亿元。若按照工业和信息化部此前公布的均价(2088元/分),2021年特斯拉和比亚迪若将所有新能源正积分卖出,则将分别获益34.57亿元和29.28亿元。

在中国汽车工业协会副秘书长陈士华看来,此前“双积分”对于新能源车企来讲是一个重要的利润来源,但现在由于“双积分”价格降低,利润不会增加太多。从鼓励新能源汽车发展的角度讲,应该考量中长期的可持续政策。

值得注意的是,《意见稿》提出了积分池收储的优惠条件和收储上限要求。规定显示,收储至积分池的新能源汽车正积分不受积分结转比例要求限制,并给予五年有效期优惠。同时为避免过量存储导致市场上可供交易的积分不足,存储的积分数量不超过自身当年度产生和结转的新能源汽车正积分总量的40%。

张秀阳表示,通过积分池制度的调节机制,企业可以在积分市场供大于求时,申请新能源汽车正积分收储,在供小于求时释放存储的新能源汽车正积分,以此起到平抑积分市场供需和价格的作用。

“积分池的存在可以减少整个市场的不确定性,对稳定市场及维护汽车行业平稳发展是利大于弊的。”上汽方面表示,此外,目前积分池仅适用于新能源汽车正积分,油耗正积分仍缺乏调节机制,大量油耗正积分因过期而无法交易,建议建立油耗积分池,或调整油耗正积分结转机制,延长结转期限,使交易更加灵活。

结合企业自身实际,北汽认为,通过积分池发挥调节作用,将带动积分价格有所提升,但预计短期内仍难以发挥重大影响。“预计‘双积分’市场供大于求的情况短期内难以改变,积分价格仍难以提高,建议同步启动其他政策手段支持新能源汽车大力发展,比如延续财政补贴、购置车辆税收优惠等。”

可以看到,作为新能源汽车行业的顶层设计和重要政策,“双积分”政策不仅在制定过程中需要多方论证,同时也要在实施中及时跟踪、评价效果,不断与时俱进和完善。长安汽车方面表示,当前积分池设定的收储上限为40%,若新能源渗透率远超政策预期时,可能无法规避积分价格大幅下跌的情况。因此,需要车企与主管部门一起,根据后续的实际进一步优化相关政策。

中国汽车工业协会总工程师、副秘书长叶盛基认为,下一步,积分池措施应明确积分交易环节适用的税率,给企业合法纳税提供依据,从而稳定企业购买预期。同时,建立跟踪评估机制,实时组织开展行业第三方“双积分”政策实施效果跟踪评估。

双积分驱动汽车行业高质量发展

贴政策,以及不断优化具有市场化驱动机制的“双积分”政策,推动新能源汽车行业进入“全面市场化+高质量自主发展”的新周期。

但在“双积分”政策实施过程中,也存在技术标准亟须更新、考核体系不够全面、企业认识和投入不足、积分交易市场供需不平衡、积分价格波动过大等问题。对此,笔者有以下三点建议:

一是持续更新完善核算方法,拓展“双积分”政策适用范围。以市场为导向,研究更科学合理的核算基础。不断论证和改进油耗正积分、NEV积分的结转比例、结转周期和结转条件,以及与油耗、电耗及成本之间的关系。同时,逐步将专用乘用车、商用车(如客车、货车)、汽车产业链中碳排放重点行业等纳入积分体系,实现汽车产业全覆盖。

二是优化制度设计,稳定价格预期,建立跟踪评估机制。科学设定年度乘用车平均燃料消耗量达标值和新能源汽车积分比例要求,完善积分灵活性调节及稳价机制,避免积分价格大起大落。在执行落地环节,后续可将跟踪评价制度化,做好汽车产销量及积分供需监测与评估,实时组织开展行业第三方“双积分政策”实施效果跟踪评估,确保政策落地实施达到预期效果。

三是关注研究“双积分”与碳交易衔接,助力汽车产业“双碳”目标实现。短期来看,两种管理制度的衔接面临着制度差异性、量价折算和车端管理核算的困难。但二者长期目标一致,随着实践和研究的推进,将作为二者的有效衔接提供政策、标准、规章制度等方面的配套支撑,助力“双碳”目标早日达成。