

双积分实施：比亚迪、北汽卖积分可赚15亿！

《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《办法》）自2018年4月1日起施行，2019年起正式考核。根据要求，各自主品牌须生产多少新能源汽车才能达标？看看积分计算方法：

新能源乘用车车型积分计算方法

车辆类型	标准车型积分	备注
纯电动乘用车	$0.012 \times R + 0.8$	(1) R 为电动汽车续驶里程(工况法)，单位为 km。 (2) P 为燃料电池系统额定功率，单位为 kW。 (3) 标准车型积分上限为 5 分。 (4) 车型积分计算结果按四舍五入原则保留两位小数。
插电式混合动力乘用车	2	
燃料电池乘用车	$0.16 \times P$	
<p>1. 对纯电动乘用车 30 分钟最高车速不低于 100km/h，电动汽车续驶里程(工况法)不低于 100km，且按整备质量 (m, kg) 不同，纯电动乘用车工况条件下百公里耗电量 (Y, kW·h/100km) 满足条件一、但是不满足条件二的，车型积分按照标准车型积分的 1 倍计算；满足条件二的，按照 1.2 倍计算。其余车型按照 0.5 倍计算，并且积分仅限本企业使用。</p> <p>条件一：$m \leq 1000$ 时，$Y \leq 0.014 \times m + 0.5$；$1000 < m \leq 1600$ 时，$Y \leq 0.012 \times m + 2.5$；$m > 1600$ 时，$Y \leq 0.005 \times m + 13.7$。</p> <p>条件二：$m \leq 1000$ 时，$Y \leq 0.0098 \times m + 0.35$；$1000 < m \leq 1600$ 时，$Y \leq 0.0084 \times m + 1.75$；$m > 1600$ 时，$Y \leq 0.0035 \times m + 9.59$。</p> <p>2. 插电式混合动力汽车纯电驱动模式续驶里程不低于 50km。纯电驱动模式续驶里程不满 80km 的插电式混合动力乘用车车型，其条件 B 试验燃料消耗量(不含电能转化的燃料消耗量)与《乘用车燃料消耗量限值》(GB 19578-2014)中车型对应的燃料消耗量限值相比应当小于 70%；比例不小于 70%的，车型积分按照标准车型积分的 0.5 倍计算，并且积分仅限本企业使用。纯电驱动模式续驶里程在 80 公里以上的插电式混合动力乘用车车型，其条件 A 试验电能消耗量应当满足纯电动乘用车条件一的要求；不满足的，车型积分按照标准车型积分的 0.5 倍计算，并且积分仅限本企业使用。</p> <p>3. 燃料电池乘用车续驶里程不低于 300km，燃料电池系统额定功率不低于驱动电机额定功率的 30%，并且不小于 10kW 的，车型积分按照标准车型积分的 1 倍计算。其余车型按照标准车型积分的 0.5 倍计算，并且积分仅限本企业使用。</p>		

注：在核算乘用车企业新能源汽车积分实际值时，同一车型在核算年度有多个新能源乘用车车型积分的，按照不同的积分分开计算。

根据办法，2019-2020年，车企销售车辆中新能源汽车积分比例分别为10%和12%。假设一家企业2019年销量为100万辆，按照上述政策要求，2019年其新能源汽车积分需要10万分，按每辆纯电动汽车积4.4分（按续航300km算）、每辆插电式混合动力汽车积2分计算，2018年必须要生产2.27万辆纯电动车，或是5万辆插电式混动车才能达标。

自主品牌新能源汽车销量与积分要求对比

按照办法要求，综合各厂商2019年预估销量，国家标准以及2017年各厂商新能源汽车销量（含纯电、插电），得出如下表格。

2019年自主品牌新能源汽车达标产量统计（万）						
厂商	2017年销量	2019销量预估	新能源车达标积分	2019新能源车达标产量（300Km纯电）	2017新能源车销量	2017新能源积分
吉利	124	200	20	4.55	2.4	约10.5
长安	109	130	13	2.95	2.9	约10
长城	107	130	13	2.95	0.3	约1
奇瑞	55	70	7	1.59	3.4	约11
上汽	52	90	9	2.05	4.4	约11.5
广汽	51	90	9	2.05	0.5	约2
比亚迪	41	70	7	1.59	11	约35
众泰	32	50	5	1.14	3.7	约10
风光	27	40	4	0.91	-	/
幻速	27	35	3.5	0.80	-	/
风行	23	30	3	0.68	-	/
江淮	22	30	3	0.68	2.8	约7.7
北京	21	30	3	0.68	10	约34
东南	15	20	2	0.45	0.0216	/
海马	14	25	2.5	0.57	0.6	约1.5
华泰	13	10	1	0.23	1.2	约3
猎豹	13	15	1.5	0.34	0.016	/
力帆	11	10	1	0.23	0.77	约2
奔腾	10	15	1.5	0.34	0.0125	/
风神	10	15	1.5	0.34	0.27	/
华晨	10	15	1.5	0.34	-	/

2017年积分根据各厂商新能源车型销量估算，仅供参考

注：2019年积分达标产量按300km纯电车型标准计算，2017年积分根据国家计算标准以及厂商各车型销量、续航里程统计得出，仅供参考。

比亚迪、北汽或将依靠新能源富余积分赚取超10亿利润

新能源积分可以交易，届时无法达标的车企肯定要找积分富余的车企买积分，业内对积分2019年的估值从1000-5000不等，取个中间值2500。比亚迪和北汽新能源各自仅2017年的积分价值就高达8.7亿元，后续两家新能源车型销量还将持续暴涨；假设两家车企2019年其新能源车型销量翻番，则其新能源积分富余或将超过60万，价值高到15亿元以上。此外诸如江淮、众泰，以及不在本表格内的知豆、康迪、江铃新能源都将因为新能源积分买卖大赚一笔。

长城、广汽压力大 但达标难度不算大

从各厂家2019年新能源车销量达标要求和其2017年新能源车销量表现对比来看，主流厂商当中：长城、广汽传祺2017年新能源车型销量仅分别为0.3和0.5万辆，距离达标销量差距较大；至于东风风光、风行和北汽幻速干脆就基本没有新能源乘用车，不知道这三家厂商是打算奋发图强，两年内一鸣惊人呢，还是打算找积分富余的厂商买积分；长安和上汽新能源汽车的销量表现基本和积分达标要求接近，达标压力不大；至于比亚迪、北汽新能源、众泰、奇瑞、江淮，则是大大的超过了达标要求，尤其比亚迪和北汽新能源则是遥遥领先。

虽然目前长城、广汽的新能源销售落后，倒也不担心其无法达标。毕竟2019年对两者的达标销量要求绝对值也才2-3万台，销量绝对数值还较小，相信以这两家大佬的实力，实现难度不大。

优胜劣汰 弱小企业生存紧迫感加剧

真正难以达标需要买积分的厂商，更大可能性是东风风光、风行、北汽幻速等靠SUV起家的暴发户，以及东南、猎豹、华晨、奔腾等实力较弱的厂商。尤其是对于东南、猎豹等厂商，本身销量基数就不高，利润薄，还要花钱买积分，那真是祸不单行。从某种程度上看，国家实行双积分政策，除了加快新能源汽车的发展之外，或将加快汽车行业优胜劣汰进程，技术实力弱小企业或将在新能源汽车市场率先出局。

劫富济贫 合资车企或将买自主车企富余积分

合资车企绝大多数在国内的新能源汽车销量都很低，很多根本就没有新能源车，基本都是不达标状态。这些车企要么到时买积分，要么抓紧时机和国内各个新能源先行军合资赚积分。比如众泰福特、江淮大众、以及奔驰与北汽建立纯电动车生产基地。要么合资车企只能向比亚迪、北汽、江淮等积分富余车企买积分。这么来看的话，这次的新能源积分政策也有点劫富济贫的意思。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/121922.html>