

## 新能源积分供大于求 双积分政策未达预期效果？

近日，中国电动汽车百人会公开表示，2016-2017年的新能源积分已经供大于求。预计行业油耗负积分为80万分左右，而市场上有效的新能源正积分供给量在260万分。供需的不平衡直接导致的是积分价格的走低，根据中国电动汽车百人会研究，目前中国市场上2016-2017年的积分交易价格已经低于1000元/分。



需要指出的是，这是电动汽车百人会首次公布对新能源积分交易价格的预判。在此之前，汽车圈对于新能源积分的交易价格已经有过不少猜测，大致与电动车百人会公布的新能源积分价格相同。

### 应对双积分“毫无压力”预言成真

在政策制定之初，行业专家和政府领导万万没想到的是，如今新能源市场会出现积分供大于求的情况。在今年的电动车百人会上，工业和信息化部部长苗圩还曾预言：“目前有接近一半的企业不能达标。”

之所以出现供大于求，卖方市场的情况，在于在双积分政策实施前后，各个车企针对双积分政策而进行的一系列排兵布局。

从最开始的江淮大众模式起，福特与众泰、东风与日产雷诺纷纷相反，如今，广汽与丰田已经深入到销售模式上的合作：丰田在广汽丰田4S店销售首款纯电动汽车，挂广汽集团的标。

此外，各家车企在能量密度、续航里程上的死磕也为积分比例的提升做出了贡献。2018年年初，北汽新能源上市的EX360的最大续航里程已经达到了398公里。在追求高续航里程的征途中，北汽新能源不是孤例。在其推出EX360后，紧接着吉利又推出了EV450、GSe等，最大续航里程也提升到了400公里以上。

在各个车企集体奔赴双积分及格线之下，新能源汽车消费市场成为今年车市的一道亮丽的风景线。数据显示，8月，新能源车的销量达到8.4万台，同比增长61.7%，1-8月新能源乘用车销量达50万辆，同比增长一倍。

车企倾注在新能源市场的精力很快有了成效。截止到今年7月，本该在2019年完成的新能源积分占比已经完成，整整提前了四个月。

在新能源积分比例超过8%后，乘联会秘书长崔东树在接受汽车头条APP采访时便有预测：“车企肯定能达到2019年10%积分比例的要求。”

各大车企高层也早就放言称，对新能源积分比例达标毫无压力。去年广州车展期间，汽车头条APP专门就此问题采访了多位车企高管，得到的答复均是“毫无压力”。

福特中国有限公司市场销售及客户服务总监陈晖在接受汽车头条APP采访时表示：“在车型上，福特会在70%的车型上，在2025年之前实现我们的电气化、新能源化。我们也会跟中国的新能源电动车的领导企业众泰一起合作，投资50亿共同推出合资企业自主品牌的电动车。”

广汽本田汽车有限公司总经理室主任张华在接受汽车头条APP采访时表示：“广汽本田有信心对应好国家的相关政策。”

就连一直被担心由于传统燃油车占比过多、新能源产业毫无起色的长城，也在最近展开了一系列新能源布局，试图弥补新能源积分空白。

今年的北京车展上，长城发布了旗下独立纯电动汽车新品牌——欧拉，而后，长城与宝马成立的合资公司光束汽车也承担了长城进军新能源市场的重任，另有长城入股的电动车企业领途也是长城应对新能源积分的后备军。

### 突围双积分隐忧重重

从目前的情况看，大部分车企的确能轻松应对双积分政策，而即便是如今面临接近40万油耗负积分的长城，由于低廉的新能源积分交易价格也不必为新能源积分不达标付出太大的代价。

一方面，这对此前为达标双积分比例而焦虑的车企而言是一大好事，而另一方面，是否意味着双积分政策倒逼车企发展新能源的作用减弱？

当大部分车企都达标双积分比例，小部分不达标车企只需为此付出微小的代价便能顺利过关之时，双积分政策助推新能源发展的动力还剩多少？

我们可以合理地猜测，当车企能轻松跨过2019年10%的积分比例大关，是否也意味着2020年12%的积分比例也能轻松达到？

此外，专门针对积分交易而设置的双积分交易平台是否将形同虚设？此前制定的对未达标企业采取限制产能的惩处措施是否也将无人触碰？

车企为未达标所付出的成本大幅降低的同时，新能源积分富余的车企所获得的积分收入也将相应减少。

需要指出的是，如今新能源积分富余的车企都在新能源发展前期投入了极大的财力物力，甚至担当着为新能源行业发展填坑的角色。如今，几乎所有车企通过相应手段都能顺利过关，导致新能源积分价格偏低，直接的影响是会大大降低早期发力新能源企业的收入。

电动汽车百人会评论称：“新能源积分的交易价格将偏低，既影响了前期新能源汽车研发投入较大的企业收入，也降低了不达标企业的违约成本。”

针对目前新能源双积分市场出现的新情况，电动汽车百人会专家建议，应根据市场的实际情况及时调整新能源汽车的积分比例，稳定新能源积分的价格，将双积分政策应有的效果发挥出来。

中国新能源市场正处于发展初期，双积分政策的推出推动了一大批传统车企转型新能源领域。不过，正是因为新能源市场尚未成熟，需要汽车行业共同探讨推进，双积分政策作为促进新能源发展的政策也需要根据产业发展变化而有所改进。

在双积分政策制定之初，便仅对2019年、2020年两年进行了积分要求，2020年之后的积分比例设限还有待商榷。这样的缓冲，给了双积分政策为适应市场行情而转变的机会。

基于新的市场行情，双积分政策会有怎样的变动呢？（汽车头条）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/129594.html>