

五位专家解读双积分修正案

7月9日，工业和信息化部发布关于《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 修正案（征求意见稿）》公开征求意见的通知。《积分办法》发布和实施以来，在引导行业提高节能技术水平、促进新能源汽车产业持续发展等方面取得了显著的效果。而随着产业的发展，技术水平快速提升，产业现状和国家目标对下一阶段积分政策提出了新的要求。

对此，我们采访中国国际工程咨询公司专家学术委员会专家李万里、国务院发展研究中心产业经济研究部副部长石耀东、中国汽车工程学会名誉理事长付于武、中国汽车工业协会副秘书长师建华、全国乘用车信息联席会秘书长崔东树解读双积分修正意见稿，他们表示，这次的修正是新能源汽车从抓过程到抓结果的修正，也是新能源汽车多元化发展的开始。



中国汽车工程学会名誉理事长付于武：

重视产业发展也要正视产业问题

中国的汽车产业走到新的历史节点上，新能源汽车产业的发展不仅影响到汽车产业的前途，更是关乎我国制造业转型升级的重点领域。重视产业发展也要正视产业问题，清醒地认识到新能源汽车产业尚处在导入期向成长期过渡的关键阶段，在产业政策补贴退坡的情况下，目前以及今后一段时间都将不具备与燃油车同台竞技的竞争力。

节能、安全、环保，是永恒的主题也是不能动摇的规律；加入市场化措施意在引导车企必须按照市场规律按需生产，不能为了双积分而搞电动化，如果违背市场规律，就必然遭遇市场的惩罚。

总体而言，双积分修正案针对传统车油耗和积分失衡问题增加了相关措施进行引导，是在前期积分办法基础上进行了进一步的更新和完善，预期将对行业可持续发展起到更好的促进作用，也为企业长期战略规划指明了发展方向。



国务院发展研究中心产业经济研究部副部长石耀东：

转型需要市场和政策双重推动

此前，双积分政策推出的时候就是要给汽车产业带来发展动、发展方式、发展模式的转变。在转型上，国家此前做好的是自上而下的顶层设计，但是企业一味地在国家引导下进行了偏移性发展，并没有达到国家最初期望的那样，甚至说部分企业通过售卖积分的方式盈利。现在对双积分进行修订，就是要对这种现象进行纠偏，双积分政策从整体性考虑的话并没有发生转变，但是这一次双积分政策加入了市场调节机制。

这种机制具体体现在积分未来交易上面，抑制积分交易乱象。新能源汽车领域的变革需求是急迫的。过去，在补贴政策的推动下，我国新能源汽车取得了长足发展，但丰厚的补贴也让部分企业形成了依赖心理，不利于我国新能源汽车产业健康发展。近段时间以来，相继出台的新能源汽车政策正扭转着这一局面，双积分再修改也是要将汽车产业推向正确的发展道路上，并且现在的转型同样需要市场作用，国家在这一方面的用心也很明确。



中国汽车工业协会副秘书长师建华：

汽车产业不能靠补贴政策拉动市场

发展汽车产业要理性发展，不能靠强势的补贴政策拉动市场。提升企业能力更应当从企业入手，让企业自己提升竞争力，能根据市场和消费者需求来研究产品，提升产品，提高技术性，不能仅仅靠政府买单。

对待产品要有敬畏之心，这一次修正案意见稿的调整着重强调了技术的关键性，不会再让企业仅通过电动就能获得新能源积分，这种方式更利于企业产品的技术进步，也利于企业端正自身心态。

通过这一次修正，国家是想通过经济和技术手段调整企业发展模式，让企业更加注重良性可持续发展，落实企业健康发展，产业持续发展的规划。



中国国际工程咨询公司专家学术委员会专家李万里：

以治理环境为导向的降低油耗是好思路

首先能看到这次修正意见稿中，修改了传统能源乘用车的定义，将能够燃用醇醚燃料的乘用车也纳入积分核算，让动力形式多样化，不再促使车企单一追求电动化。其次，将目光又放到了乘用车行业平均燃料消耗上，现有的双积分制度，并没有有效将普通燃油车油耗降低。

现在是“低油耗”交给企业，但是在具体落实技术路线方面，国家不再强制干涉，可以说现在是从环境治理的角度来解决问题，这个思路是对的。从实施方面看，体现了对真正低能耗车型的引导，避免了企业过分侧重某一技术指标而忽略了整车节能降耗。另外，从积分分值上看，强化了对整车能耗先进性的考量，将整车综合电耗作为纯电动车型积分核算的关键指标，提出了电耗调整系数的方式，能够引导行业切实降低车型能耗水平。

从积分上来看，一定程度上能够避免新能源积分的浪费情况，通过“结转”的方面让新能源积分使用更加灵活，也能起到引导企业改善传统燃油车能耗的作用，最终的目标是良性循环和可持续发展。



全国乘用车信息联席会秘书长崔东树：

纯电动车获得积分难度增加

修正案意见稿引入了电耗系数这一概念，使得新能源乘用车车型积分计算方法加严，与此同时，纯电动乘用车电能消耗目标值的计算方法也有所加严，这样看来，修正案意见稿的一个核心在于降低双积分分值，使车企通过纯电动车获得新能源积分的难度增加。

其次，新加入醇基类产品，也是要将动力形式全部实现正规化的过程，归入燃油车类别更有利于未来管理。另一方面还设定了低油耗车和超低油耗车的概念，使传统燃油车节能化有更好的发展线路。

我认为，现阶段的调整是对整个新能源车和燃油车综合的全面的提升，防止出现单独过分依靠新能源车发展、放弃燃油车降低油耗的现象。

另外双积分可结转提升了事后交易的灵活性，减少低价时的新能源积分供给，使新能源积分价格能够恢复到合理状态，因为在积分交易上，国家并未干涉太多，价格是由市场决定，但是要控制交易的状态，使交易、价格处在相对合理的位置上。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/142288.html>