

iCET 对工信部公示的 2017 年度乘用车双积分成绩简析

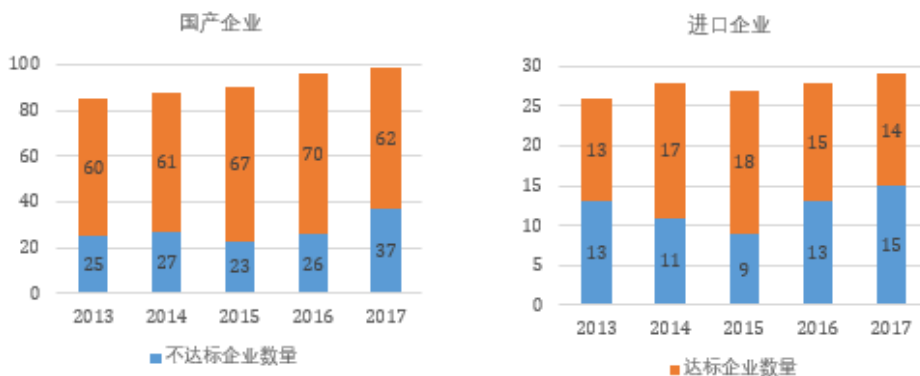
2018.04.13

4月10日，工信部公示了“2017年度乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分情况”，能源与交通创新中心（iCET）作为一家参与推动中国汽车燃料经济性标准及新能源汽车积分机制构建与实施的公益性研究智库，持续跟踪评估标准与政策对油耗与新能源汽车发展的影响。基于最新工信部公示（由企业自主上报，政府还未最终核查确定）的这一份“双积分”答卷，iCET先对其进行简要分析，在iCET即将发布《中国乘用车燃料消耗量与新能源汽车积分发展年度报告》，届时会对双积分政策实施及企业合规达标进行详细的分析与建议。2017年报告可[点击下载](#)。

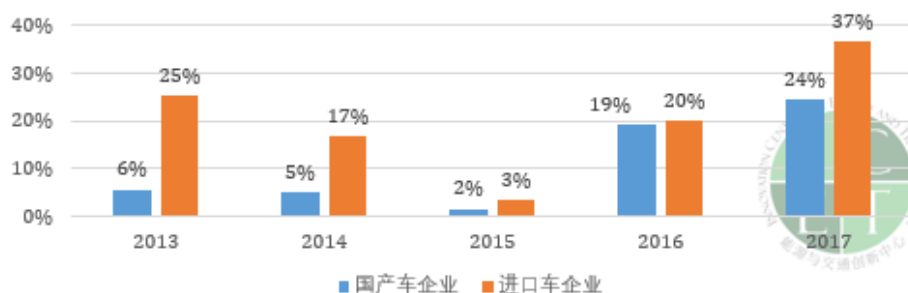
1. 2017 平均燃料消耗量不达标企业仍保持较高比例，没有得以改善。

2017年平均燃料消耗量（CAFC）不达标的国产企业数量超过1/3，进口企业情况更甚，超过一半不达标，情况较2016年没有改善。不达标企业所产汽车数量及占比在增加，2017年不达标国产企业生产汽车579万辆，占生产总量的1/4，而不达标进口企业进口37.2万辆，占总进口量的37%。

2013-2017 CAFC达标及不达标企业数量

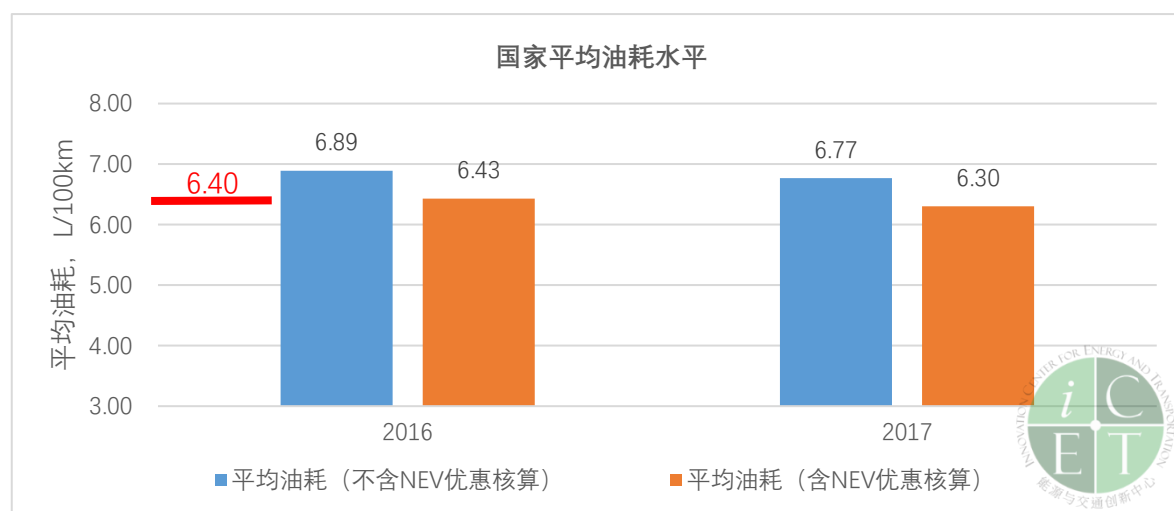


2013-2017 CAFC不达标企业生产的汽车数量占比



2. 2017 年国家平均油耗为 6.30 L/100km，虽低于 6.4 L/100km 国家预设目标值，但油耗改善幅度仍较低，进口车油耗首次不降反升。

2017 年国家平均油耗水平(含国产与进口)为 6.30 L/100km，同比下降 2.0%，低于 6.4 L/100km 的预设目标值(含 NEV 优惠核算)。若不含 NEV 优惠核算，2017 年国家油耗水平为 6.77 L/100km，实际节能改善导致的油耗同比下降 0.12 L/100km，降幅 1.7%，改善不明显。2017 年 NEV 优惠核算将国家油耗水平拉低 0.47 L/100km。其中，进口车平均油耗为 7.58 L/100km，同比增加 0.8%，这是近年来进口车平均油耗首次出现增长。

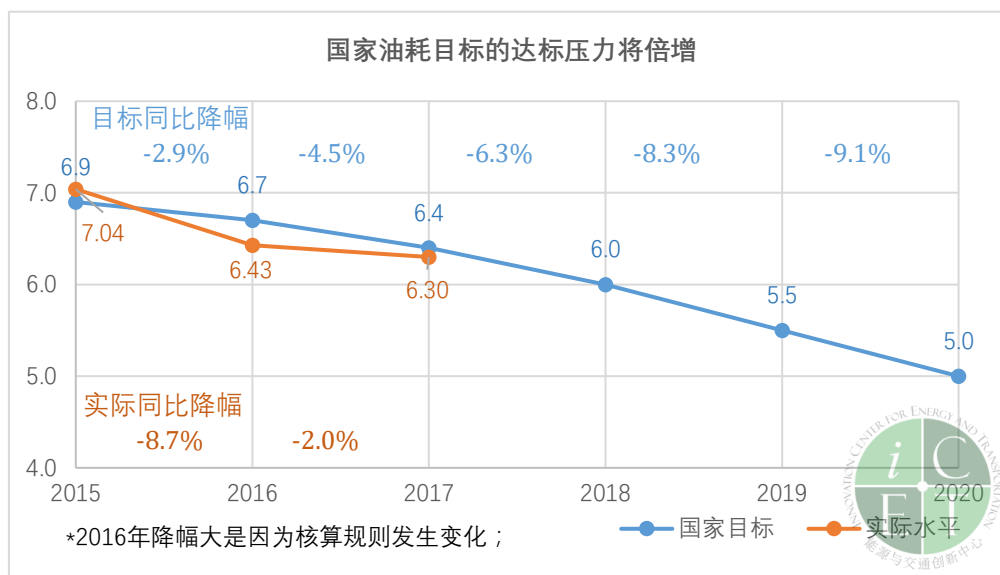


3. 从 2018 年开始国家油耗目标达标难度将倍增，传统汽车能效需大幅提升，否则即使考虑新能源汽车核算，目标也难以实现。

2016 年进入四阶段之初，由于 CAFC 核算方案的变化（纳入 NEV 优惠核算），国家油耗水平从 2015 年的 7.04 L/100km 下降到 2016 年 6.43 L/100km，降幅超过 8%。而 2017 年与 2016 年基于同样的核算规则，即使在 NEV 乘用车产量同比增长 110% 的情况下，国家平均油耗也仅下降了 2%。而国家油耗目标设计则逐年加严，2018、2019、2020 年要求同比降幅为 6.3%，8.3% 和 9.1%，且 NEV 产量优惠核算倍数也将从 5 倍下降到 3、3、2 倍，且 2020 年以后 NEV 产量优惠核算倍数可能完全取消。

此外，乘用车产品重量化的趋势在加剧，基于 2017 年的产品结构及质量段计算得出国产企业平均燃料消耗量 100% 目标值为 5.20 L/100km，进口车 100% 目标值达 6.05 L/100km，这给 2020 年 5 L/100km 的油耗目标实现增加了不少的难度，如果不加大节能技术升级，大幅度提高传统车能效，将产品结构超轻量化方向调整，即使在 NEV 大幅增长的情况下，也很难实现目标，毕竟传

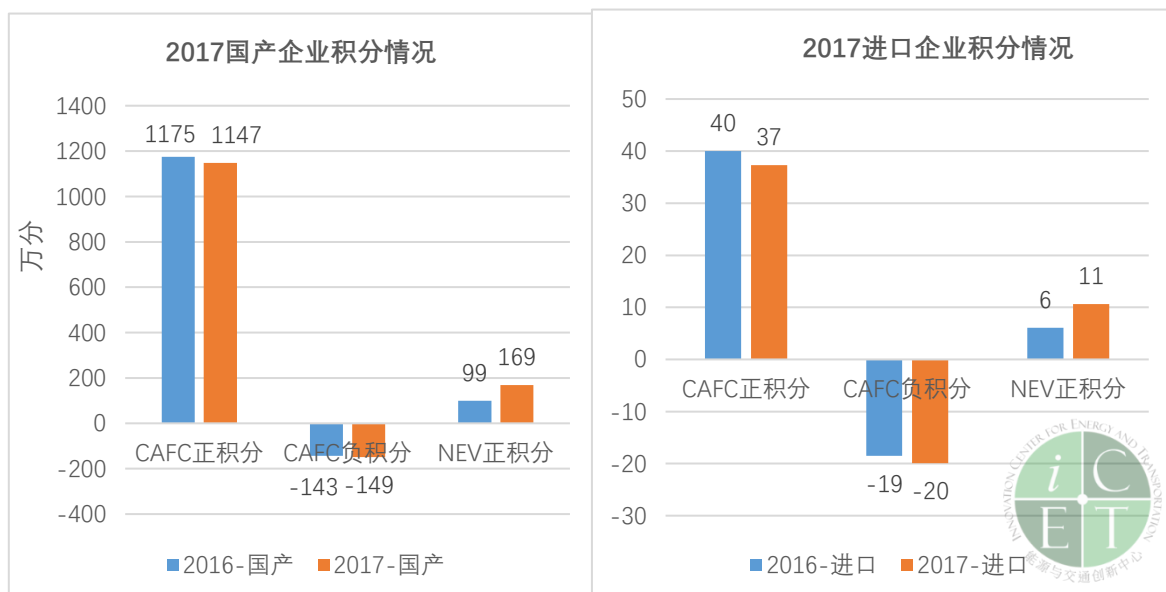
统乘用车在 2030 年之前仍将占大比例。



4. CAFC 正负积分数量继续悬殊，2016-2017 年企业合规难度系数仍不大。

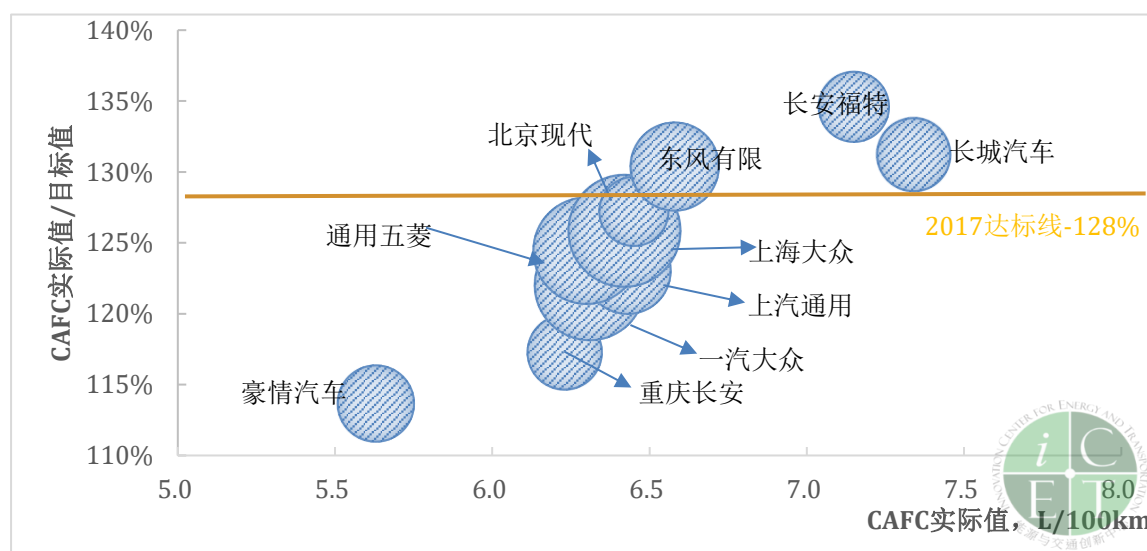
根据工信部公示结果，2017 年中国共产生 1185 万 CAFC 正积分，169 万 CAFC 负积分，以及 190 万 NEV 正积分，正积分将近负积分的 8 倍，虽非关联企业 CAFC 积分不可以结转，但市场上 NEV 正积分也已超过 CAFC 负积分，2017 年不用就只能作废。由于 2016-2017 年两年的负积分可一起抵偿合规，两年正积分可等额使用，可见，2016-2017 年 CAFC 负积分合规难度不大。

建议目前存储 CAFC 正积分较多的企业节能管理工作也不能放松，毕竟油耗标准在逐年加严。同时，也建议政府在进行下一阶段政策目标与细则设计时，需从中长期出发，把节能表现优秀的企业政策获益点挖掘出来，否则企业内部结转的大量的正积分可能会导致其调整高油耗车型的生产计划，不利于国家整体油耗目标的实现。



5. 国产、进口前十大企业各三家有 CAFC 负积分亏口，重庆长安 2017 年积分大逆转，进口车企节能管理工作待加强。

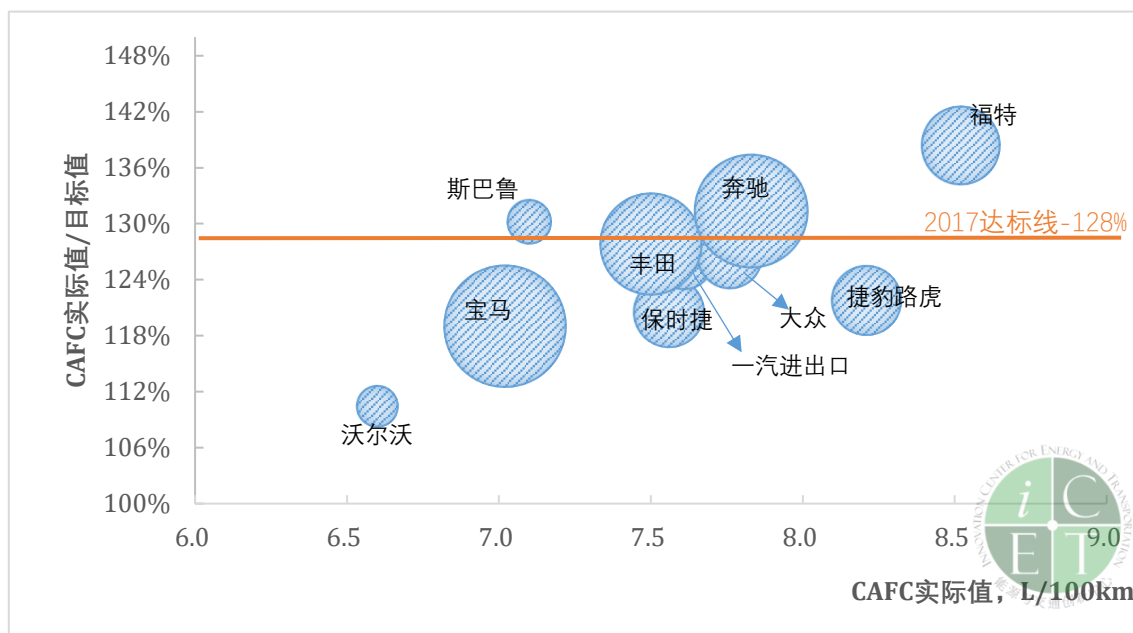
2017 年前十大规模国产汽车企业，不合规的有三家，东风有限、长城汽车和长安福特，分别产生 15.4 万、16.0 万和 28.7 万 CAFC 负积分。长城汽车 2017 年油耗同比下降了 3.4%，但仍有 15 万负积分亏口，去年 25%入股河北御捷，后者产生的 3 万 CAFC 正积分及 1.5 万 NEV 正积分可协助其合规，但仍需要外购 NEV 积分来合规。东风有限 2017 年油耗改善仅 1.2%最终不合规，即使 2016 年有一定的 CAFC 正积分结转和少量 NEV 正积分，仍有 10 万负积分的亏口；长安福特 2017 年油耗改善表现依然不好（实际上它已连续 5 年油耗水平没有下降了），油耗下降不足 1%，负积分量将近去年的 4 倍。根据双积分管理办法，长安福特和东风有限可通过关联企业结转合规或者购买新能源汽车积分合规。



2017 年前十大国产企业在油耗改善方面表现较好的是重庆长安，2016 年它是第二大负积分企业，有超过 20 万负积分亏口，今年反转产生了 52.8 万 CAFC 正积分，同时，还产生了 9.6 万 NEV 正积分。重庆长安 2017 年进行了战略调整，在 NEV 的助力下，油耗水平从 2016 年的 7.2 L/100km 下降到了 2017 年 6.23 L/100km，降幅为 13.5%，即使不考虑 NEV 核算影响，重庆长安这一年因节能改善，其油耗也从 7.41 L/100km 下降到 7.20 L/100km，降幅约 2.8%，远高于国家平均水平。

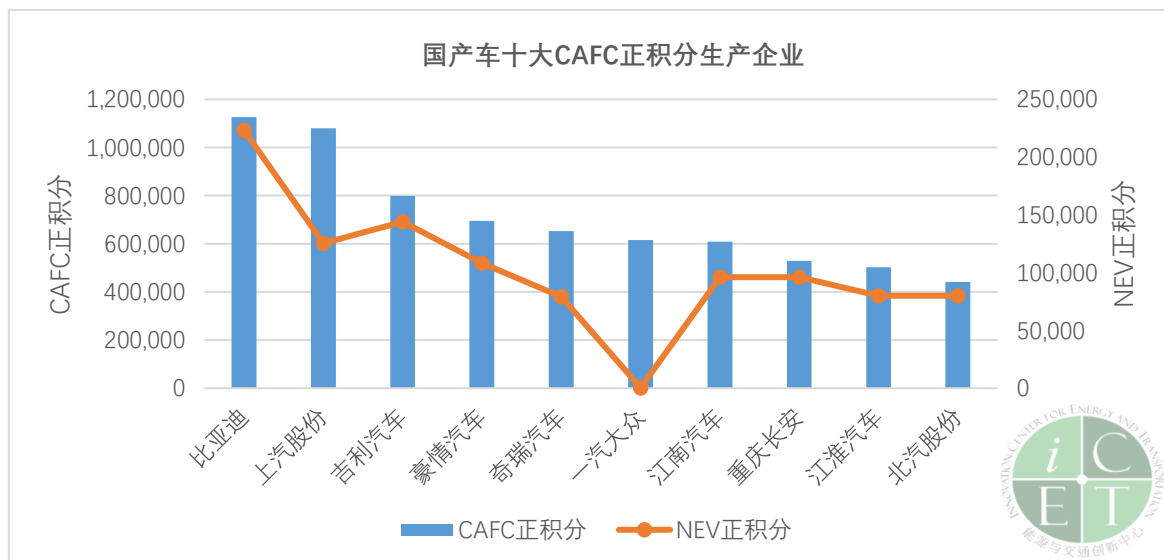
企业	油耗降幅	2017 年 CAFC 负积分	历年结转	2016 NEV 正积分	2017 NEV 正积分	负积分缺口
东风有限	-1.2%	-154464	56986	2677	0	-94801
长安福特	-0.7%	-287823	0	0	0	-287823
长城汽车	-3.4%	-159849	0	0	9488	-159849
重庆长安	-13.5%	528660	0	0	96092	---

进口量前十大的企业同样有三家企业不合规，福特、奔驰、斯巴鲁分别产生 5.5 万，3.6 万和 0.3 万 CAFC 负积分；此外，进口量较大的玛莎拉蒂、克莱斯勒、日产、三菱也产生了 1 万以上的负积分。但由于部分企业进口量不大，加上很多合资企业有关联企业，2017 年合规仍比较松，但 2018 年后，要同时合规 NEV 积分和 CAFC 积分，合规压力会大增。



6. 2017 年 CAFC 合规中，最大的受益方仍然是新能源汽车生产企业。

2017 年 CAFC 正积分前十众，除了一汽大众外，其他均是新能源汽车的主要生产企业。双积分政策机制中，由于新能源汽车在 CAFC 核算及合规中享有多重优惠，一方面可优惠核算降低 CAFC 实际值，获得大量的 CAFC 正积分；另一方面产生的 NEV 正积分可自由出售或抵偿 CAFC 负积分合规。



即使是只生产或者进口电动汽车的企业，在获得 NEV 正积分的同时，也能获得 CAFC 正积分，

如北汽新能源、特斯拉等，2017 年北汽新能源平均 NEV 单车可获得 5.8 个 CAFC 积分和 2.8 个 NEV 积分，特斯拉更甚，NEV 单车可获得 8.8 个 CAFC 正积分和 5.0 个 NEV 正积分，虽然对于只生产 NEV 企业本身来说 CAFC 正积分不能交易，但如果未来能够吸引传统企业入股投资，成为关联企业，即可以结转 CAFC 正积分，比如河北御捷的正积分就可以结转给长城汽车。

只生产 NEV 的企业	2017 年 NEV 产量	企业 CAFC 总积分	企业 NEV 总积分	单车产生 CAFC 积分	单车产生 NEV 积分
北汽新能源	79,244	456,445	218,464	5.8	2.8
河北御捷	5,244	30,048	13,852	5.7	2.6
云度新能源	2,495	15,768	7,093	6.3	2.8
特斯拉汽车	17,011	149,527	85,014	8.8	5.0

*note：以上车企 2017 年只生产了新能源汽车，无传统车。