

实现2020年“双积分”目标不易

■秦兰芝 安 锋

根据中国汽车工业协会的数据,今年1~3月,汽车产销分别完成347.4万辆和367.2万辆,同比下降45.2%和42.4%;其中,新能源汽车产销分别完成10.5万辆和11.4万辆,同比下降60.2%和56.4%。虽然新冠肺炎疫情将汽车市场节奏完全打乱,但3月31日召开的国务院常务会议决定将新能源汽车购置补贴和免征车辆购置税政策延长2年,对行业发展无疑是重大利好。目前,国内疫情形势逐渐好转,各行各业纷纷复工,不少地方政府也出台相关政策刺激汽车消费。但考虑到疫情在全球暴发,零部件供应及相关产业链将受到严重影响,今年汽车行业前景仍不容乐观。

能源与交通创新中心(iCET)预测,2020年新能源汽车产销规模在最为乐观的情形下才会与去年持平,即约120万辆规模。在日前中国电动汽车百人会举办的在线会议上,业内人士预计今年新能源车市下滑幅度约为15%~20%,全年销量约100万辆。传统能源汽车方面,2018年以来连续下滑的趋势一时也难以扭转。由此,2020年乘用车“双积分”目标能否实现,成为行业关注的话题。

基于对乘用车市场的整体判断和分析,iCET从三个角度分析了2020年“双积分”目标实现的可能性。就新能源汽车(NEV)积分目标而言,预测2020年NEV单车积分约为4.4分/辆。假若2020年传统能源乘用车产量与2019年持平,理论上生产48万辆和55万辆新能源乘用车就可满足2019年和2020年NEV积分合规要求。因此整体上看,NEV积分目标实现问题不大,“双积分”目标实现的难点在于油耗目标。由于各企业之间差异巨大,本文主要从行业角度讨论达标问题。

分析一： 以新能源汽车为主实现“双积分”达标

自新能源汽车以产量倍数优惠纳入中国乘用车企业平均燃料消耗量积分(CAFC)核算以来,对行业和企业CAFC核算值下降起到了非常重要的作用。2018年,新能源汽车优惠核算对行业CAFC核算值下降的贡献率仍在40%以上。假设传统车油耗下降幅度与前几年持平,年均约2%,主要依靠生产新能源汽车来实现“双积分”目标,那么对新能源汽车产量要求如何呢?由于“双积分”目标针对的是乘用车企业,因此文中将新能源乘用车和新能源汽车分开讨论。

2019年,我国传统能源乘用车产量约2030万辆。假设2020年传统能源乘用车在保持2019年产量(传统车高情景)、同比下降5%(传统车中情景)和同

表1 以新能源汽车为主实现“双积分”目标分析			
	传统车高情景	传统车中情景	传统车低情景
传统能源乘用车产量(万辆)	2030	1929	1726
传统车平均油耗(L/100km)	6.36	6.36	6.36
2020年国家油耗目标1(L/100km)	5.0	5.0	5.0
2020年国家油耗目标2(L/100km)	5.34	5.34	5.34
新能源乘用车单车积分(分/辆)	4.4	4.4	4.4
新能源乘用车产量要求1(万辆)	288	273	244
新能源乘用车产量要求2(万辆)	201	191	171
NEV积分比例1	62%	62%	62%
NEV积分比例2	44%	44%	44%
注:1. 2020年国家油耗目标1,指四阶段国家CAFC目标值,5.0L/100km,下同; 2. 2020年国家油耗目标2,指在考虑行业整备质量增加情况下CAFC目标值随之上升后的目标,约为5.34L/100km,下同; 3. 新能源乘用车产量要求1,指对应2020年国家油耗目标1的新能源乘用车产量要求; 4. 新能源乘用车产量要求2,指对应2020年国家油耗目标2的新能源乘用车产量要求。			

比下降15%(传统车低情景)三种情景下,要实现2020年国家油耗目标,对新能源乘用车产量的要求分别为288万辆、273万辆和244万辆。在考虑国家油耗目标值随整备质量增加而上升的情况下,即目标值增加到约5.34L/100km,对新能源乘用车产量的要求依然分别高达201万辆、191万辆和171万辆。显然,要实现上述产量难度不小。

分析二： 以传统车油耗下降为主实现“双积分”目标

在新能源车市前景不明朗的情况下,若传统车节能工作不断推进,也有助于实现2020年国家油耗目标。假设2020年传统能源乘用车产量与2019年持平,新能源汽车产量能够达到100万辆(NEV低情景)、120万辆(NEV中情景)和200万辆(NEV国家规划情景),以新能源乘用车占比83%计算,折合新能源乘用车产量分别为83万辆、100万辆和166万辆。

要实现2020年5L/100km国家油耗目标,传统车油耗年均降幅需达到9.7%(NEV低情景)、9.1%(NEV中情景)和6.5%(NEV国家规划情景),在考虑国家油耗目标值随整备质量增加而上升的情况下,即目标值增加到约5.34L/100km,传统车油耗年均降幅至少需达到6.7%(NEV低情景)、6.0%(NEV中情景)和3.4%(NEV国家规划情景)。可见,即便是在新能源汽车总产量可实现200万辆情况下,对传统车油耗的降幅要求依然高达6.5%,从车企过去几年的油耗表现看,这几乎难以实现。

分析三： 依靠CAFC结转积分实现“双积分”目标

CAFC达标采用先松后严的导入机

制,给车企留出节能提升和车型升级的时间。由于前几年达标值较宽松,很多车企产生并积累了大量CAFC正积分,可按照80%比例向后结转,有效期三年。因此,在四阶段后期油耗达标压力剧增时,车企可利用前几年结转的

图1 依靠CAFC积分结转实现“双积分”目标分析					
	2016	2017	2018	2019E	2020E
CAFC正积分	1175	1238	993	-272(整体预估)	-1100(整体预估)
CAFC负积分	-143	-169	-295		
NEV积分	99	179	404	242	223
NEV积分能否完全抵消CAFC负积分	否	是	是	否	否
CAFC正积分剩余/结转	1131	1238	993	0	0
		905	990	794	0
			724	792	636
				550	634
					0
注:1. 假设2019年、2020年传统车油耗在2018年基础上年均下降2%; 2. 假设2020年传统乘用车和新能源乘用车产量均与2019年持平; 3. 2018年及之前年份NEV积分不可结转,假设NEV积分优先用于抵					

CAFC正积分来实现油耗合规。

从行业角度看,2019年和2020年行业油耗达标难度较大,总体将产生CAFC负积分,但由于2016~2018年NEV积分无合规要求,且结转了大量CAFC正积分,利用结转CAFC积分和NEV正积分便可以合规。不过,若传统车油耗年均降幅达不到2%,或新能源汽车产量进一步下降,都将使CAFC负积分缺口进一步扩大,届时行业“双积分”达标将面临不小的挑战。

根据“双积分”政策,CAFC负积分抵偿方式较为多样,但NEV负积分只能通过购买市场上的NEV正积分来抵偿。因此,在传统车库存压力大、新能源汽车发展环境不利的情况下,将有大量企业无法完成2020年NEV积分比例要求。如果市场上可买的NEV正积分少于负积分,甚至无分可买,势必造成这些企业的NEV负积分无法抵偿。在这种情况下,延长2020年“双积分”的合规时间,与2021年一起合规似乎成了不得已而为之的办法,这种合规方式实际上是借2021年的积分来填补之前年份的负积分缺口。

2021年为五阶段标准实施的第一年,国家油耗目标值为4.9L/100km,而NEV积分比例要求为14%,相比2020年目标提升幅度不大。若车企能充分利用这段时间积极开展传统车节能工作,新

能源车市也开始回暖,届时“双积分”合规将变得相对容易。但如果传统车油耗改善力度不够,或新能源汽车发展远低于预期,即便延迟合规时间,“双积分”合规仍是难题。

确保“双积分”目标实现的两点建议

从以上分析结果看,由于前期传统车油耗下降有限,在实现2020年“双积分”目标,尤其是油耗目标时,仅依靠新能源汽车或传统车油耗改善均有很大难度。而依靠CAFC结转积分虽然可使企业暂时合规,但整体上对乘用车节能并没有帮助,也会加大五阶段油耗目标实现的难度。

受疫情影响,全球经济都遭受重创,汽车产业也不例外。汽车消费需求待进一步激活,节能环保目标也不能松懈,这是一项长期而艰巨的任务。国家和地方政府在充分评估经济发展目标的同时,应尽量确保相关节能工作目标的实现,为此我们提出两点建议。

1.传统车节能工作任重而道远。四阶段以来,受新能源汽车优惠核算影响,不少企业松懈了对传统车节能技术的提

偿CAFC负积分;
4. 2019年、2020年CAFC积分基于行业水平预测,与逐一按照单个企业计算的结果会有一定差别。

升。尤其是很多自主车企,近年来将工作重心放在了新能源汽车市场,传统车节能改善缓慢。而根据市场数据分析,仅依靠新能源汽车实现2020年国家油耗目标压力非常大,加快传统车节能迫在眉睫。同时,由于传统车节能潜力存在上限,越到后期,节能技术提升的难度和成本越将大幅增加,加剧了传统车的节能压力。

2.新能源汽车发展仍需趋稳和多元化。在国家政策激励和财政补贴双重作用下,我国新能源汽车发展初具规模,但整体对外部市场和政策环境仍十分敏感,国际油价下跌、财政补贴退坡、传统车限购松绑等都会对新能源汽车发展造成冲击。目前,国内新能源汽车生产仍集中于自主品牌企业,随着补贴的逐步退坡和合资、独资以及进口新能源汽车的崛起,自主品牌新能源汽车有多少能够经受挑战,又将对新能源汽车产业格局产生怎样的影响,都是未知数。当然,合资企业虽然具有技术优势,但现阶段多数企业尤其是产量靠前的企业,新能源汽车产销规模仍较小,全行业完成2020年NEV积分目标没有问题,但分摊到单个企业上,压力依然巨大。一旦新能源车市下滑严重,不达标企业增加,而市场上也无分可买,势必会阻碍新能源汽车产业目标的实现。(作者单位:能源与交通创新中心)

表2 以传统车油耗下降为主实现“双积分”目标分析			
	NEV低情景	NEV中情景	NEV国家规划情景
新能源汽车产量(万辆)	100	120	200
传统能源乘用车产量(万辆)	2030	2030	2030
2020年国家油耗目标1(L/100km)	5.0	5.0	5.0
2020年国家油耗目标2(L/100km)	5.34	5.34	5.34
新能源乘用车单车积分(分/辆)	4.4	4.4	4.4
传统车油耗年均降幅1	-9.7%	-9.1%	-6.5%
传统车油耗年均降幅2	-6.7%	-6.0%	-3.4%
NEV积分比例	18%	22%	36%
注:1. 传统车油耗年均降幅1,指对应2020年国家油耗目标1的传统车油耗年均降幅要求; 2. 传统车油耗年均降幅2,指对应2020年国家油耗目标2的传统车油耗年均降幅要求。			