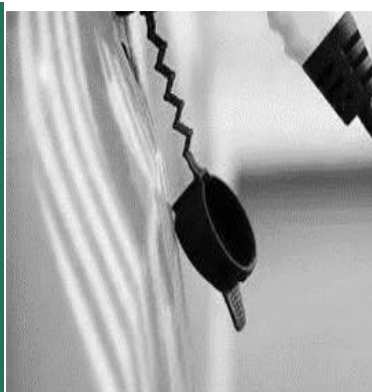


2019-2020

中国乘用车企业新能源汽车积分合规与预测



**2019-2020 China NEV Credits
Compliance Analysis**



能源与交通创新中心

Innovation Center for Energy and Transportation

2018 年 12 月



致谢

感谢能源基金会为本报告提供资金支持，也感谢为本报告提出宝贵意见的所有业内专家与同事。

报告作者

秦兰芝，康利平，安锋

报告声明

本报告内容不代表资助方及支持方观点，报告所有结果仅供研究参考，不承担任何法律责任。

能源与交通创新中心 (iCET)

Innovation Center for Energy and Transportation

北京市朝阳区东三环中路7号财富公寓A座27H室

邮编：100020

电话：0086 10 65857324

传真：0086 10 65857394

邮件：info@icet.org.cn



目录

1	背景	1
1.1	新能源汽车积分政策管理.....	1
1.2	新能源汽车积分核算.....	1
1.3	新能源汽车积分合规与交易	2
2	2019-2020 年乘用车企业 NEV 积分预测	2
2.1	行业情况	3
2.2	企业情况	9
2.3	合规分析	13
3	2021-2025 年 NEV 积分合规比例预测.....	17
4	不确定性分析	17
5	总结与建议.....	20

除《企业家第一课》、《企业家功成堂》外，其他公众号分享本期资料的，均属于**抄袭**！
邀请各位读者朋友尊重劳动成果，关注搜索正版号：《企业家第一课》、《企业家功成堂》

谢谢观看！

企业家第一课，专注做最纯粹的知识共享平台



关注官方微信
获取更多干货



加入知识共享平台
一次付费 一年干货

图目录

图 1	NEV 积分产生及计算方式.....	1
图 2	新能源汽车及新能源乘用车产量预测.....	4
图 3	2017 年行业平均单车 NEV 积分情况.....	4
图 4	行业平均单车 NEV 积分预测.....	5
图 5	2019-2020 年 NEV 乘用车最小需求量与预测产量对比.....	6
图 6	2019-2020 年国产和进口企业 NEV 积分情况预测.....	7
图 7	2019-2020 年企业 NEV 积分占比情况预测.....	8
图 8	2019-2020 年 NEV 积分市场交易规模预测.....	9
图 9	NEV 正积分用途流向预测.....	9
图 10	传统能源汽车前十企业 NEV 积分占比发展趋势预测.....	10
图 11	传统能源汽车前十企业 NEV 积分发展趋势预测.....	11
图 12	新能源汽车前十企业 NEV 积分占比发展趋势预测.....	12
图 13	新能源汽车前十企业 NEV 积分发展趋势预测.....	13
图 14	2020 年企业合规情况预测.....	14
图 15	汽车行业 NEV 积分发展趋势预测.....	14
图 16	传统能源汽车前十企业 2017 年 NEV 产量与合规所需量对比.....	15
图 17	主要进口企业 2017 年 NEV 进口量与合规所需量对比.....	16
图 18	2021-2025 年 NEV 积分合规比例预测.....	17
图 19	满足 NEV 积分合规要求的 NEV 量及其占比发展趋势.....	18
图 21	主要新能源车企 NEV 销量年同比增长率.....	19

表目录

表 1	新能源乘用车车型积分计算方法.....	2
表 2	新能源汽车产能同比增速预测	3
表 3	尚未生产 NEV 的企业 2019-2020 年度 NEV 乘用车占比预测.....	6
表 4	NEV 积分单价预测情景.....	8
表 5	2021-2025 年汽车行业相关参数预测.....	17

1 背景

1.1 新能源汽车积分政策管理

中国已连续十年为世界最大汽车市场¹，乘用车产销连续四年超过 2000 万辆，且随着城镇化进程的加速，乘用车市场在短中期内仍将稳定增长，因此，汽车的节能管理是产业发展的重要战略之一，这对实现汽车节能目标与温室气体达峰目标至关重要。

为实现汽车行业的节能降耗，世界各国都在积极发展新能源汽车，以期最终实现汽车行业“零排放”。在这种背景下，新能源汽车也是中国汽车行业发展的必经之路。另一方面，中国汽车体量虽大，自主品牌销量占乘用车总销量的比例也已超过 40%，但自主品牌汽车产品质量仍与合资和进口产品之间存在一定差距。而新能源汽车作为一个新的平台，中国与国外先进水平差距不大，因此，积极发展新能源汽车也是中国自主品牌做大做强的重要契机。

经过多轮意见询征，2017 年 9 月，工信部牵头制定了《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》²（下称“双积分办法”），其核心目标是建立一个长效机制，既提升汽车节能，也促进新能源汽车产业的健康快速发展。

1.2 新能源汽车积分核算

新能源汽车积分，即 NEV 积分，为企业新能源汽车积分实际值与目标值之间的差额。NEV 积分计算与产生方式如下：

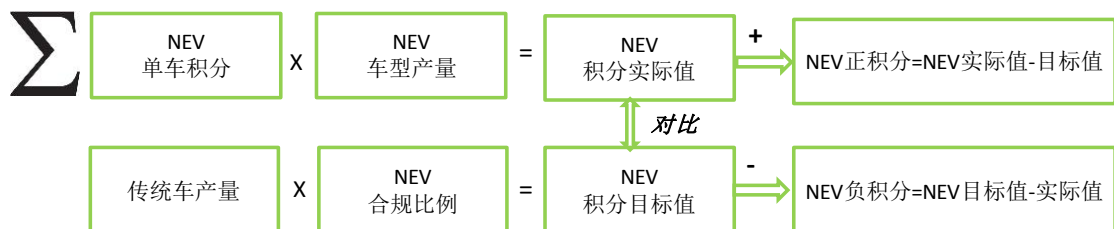


图 1 NEV 积分产生及计算方式

¹ 中国汽车工业协会. 2018 年汽车工业经济运行情况

<http://www.caam.org.cn/xiehuidongtai/20190114/1505221202.html>

² 工信部等五部委. 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

<http://www.miit.gov.cn/n1146285/n1146352/n3054355/n3057585/n3057592/c5826834/content.html>

而单车车型根据技术指标不一，可获得不同的 NEV 积分值，标准车型可获得 2-5 分。各标准车型的 NEV 积分计算方法如下表所示。

表 1 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。
插电式混合动力乘用车	2	(2) P 为燃料电池系统额定功率，单位为 kW。
燃料电池乘用车	$0.16 \times P$	(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。

注：各类车型积分对参数的具体要求，参考双积分管理办法中新能源乘用车车型积分计算方法。

1.3 新能源汽车积分合规与交易

双积分管理办法目前只对 2019-2020 年汽车企业 NEV 积分合规比例进行了设定，分别为 10%和 12%，2021 年及以后的合规比例要求另行公布。根据双积分管理办法，NEV 负积分应在当年内抵偿，且 NEV 积分不可结转（2019 年积分可结转一年）。NEV 正积分除可以抵偿 NEV 负积分外，还可按 1:1 比例抵偿 CAFC 负积分，且为单向积分抵偿。

工业和信息化部装备工业发展中心构建了乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分管理平台³，双积分合规企业可通过交易平台开展积分查询、交易、转让等活动，其中，油耗积分只可以定向交易，而新能源汽车积分可以竞价交易、定价交易和定向交易。其中，定向交易的价格可以企业私下协议完成，通过线上登记并完成交易即可；而竞价和定价交易则基于平台定价及竞价机制来进行，只有新能源汽车积分能够采用这种方式。与美国加州不同，中国需合规的境内与进口企业多达 130 多家，多价格多交易机制可更有效地促进积分成交。对于企业通过出售积分获得的收益，政府将征收 6%的增值税。

2 2019-2020 年乘用车企业 NEV 积分预测

经近十年发展，中国新能源汽车市场已进入快速增长期，年产量呈现良好增长趋势，

³ 乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分管理平台. <https://cafcnev.miit-eidc.org.cn/sso/admin/login>

2018 年产量更是达到 127 万辆，同比增长近 60%⁴。根据国家《节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020）》，2020 年新能源汽车产销力争达到 200 万辆规模⁵，按照现有基数，每年只需增长 25%便可达到，远低于现有市场增速。

因此，在预测时，选择新能源汽车发展高、低两种情景对 2019-2020 新能源汽车积分情况与企业合规进行分析。其中：

低情景，是指基于《节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020）》而设定的情景，即到 2020 年新能源汽车生产规模达到 200 万辆。

高情景，是指基于目前市场发展惯性对未来几年新能源汽车发展规模进行预测的情景。

在两种情景中，2019-2020 年新能源汽车产能增速见下表。

表 2 新能源汽车产能同比增速预测

2015	2016	2017	2018	预测	2019	2020
383%	36%	54%	60%	低情景	18%	33%
				高情景	55%	50%

注：2015-2018 年增速为实际数据。

在预测中，假设所有企业新能源汽车生产规模按照情景中的统一增速扩大。

2.1 行业情况

（1）NEV 市场规模预测

低情景中，预测 2019、2020 年 NEV 产量分别达到 150 万和 200 万辆，NEV 乘用车则分别为 128 万和 170 万辆；高情景中，2019、2020 年 NEV 产量有望达到 197 万和 295 万辆，是低情景的 1.3-1.5 倍，其中 NEV 乘用车则分别为 170 万辆和 264 万辆。

⁴中汽协：2018 年汽车工业经济运行情况。<http://www.caam.org.cn/xiehuidongtai/20190114/1505221202.html>

⁵ 国务院关于印发节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020）的通知。

http://www.gov.cn/jzwgk/2012-07/09/content_2179032.htm

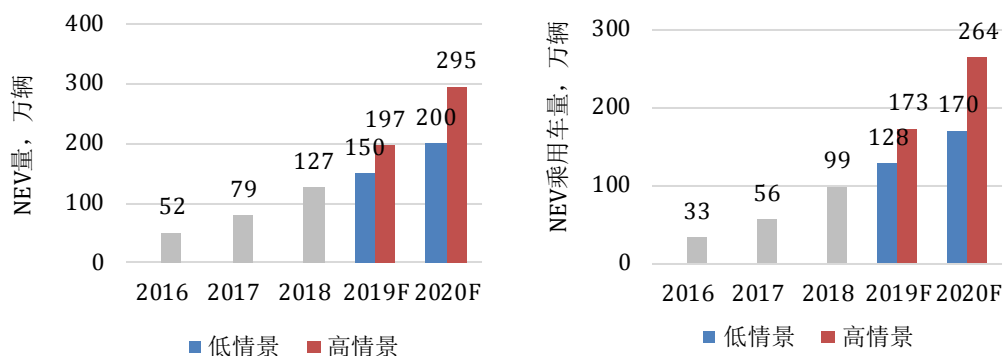


图 2 新能源汽车及新能源乘用车产量预测

单车 NEV 积分方面, 根据核算, 2017 年, 单个新能源汽车可产生的 NEV 积分接近 3.1 分, 其中, 进口新能源汽车平均单车 NEV 积分为 4.2 分, 国产新能源汽车为 3.0 分。

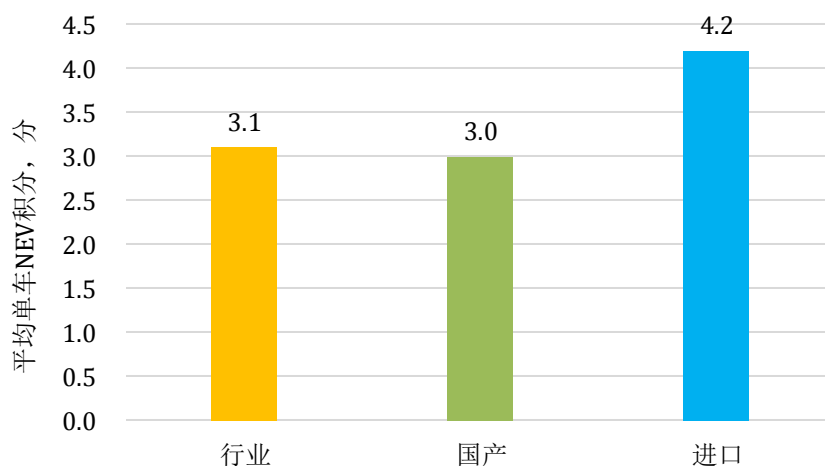


图 3 2017 年行业平均单车 NEV 积分情况

2018 年新能源汽车补贴方案提高了技术要求⁶, 大幅降低续航里程乘用车的补贴, 并对超过高电池能量密度 (超过 120 kW/kg) 的车辆给予 1.1 倍补贴, 预测平均单车 NEV 积分可提高到 3.6 分。在双积分政策和新能源汽车买方市场的双重激励下, 预测单车 NEV 积分在未来几年将有较大提升, 至 2020 年行业平均单车 NEV 积分有望达到 4.0 左右。

⁶ 关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知。
http://jjs.mof.gov.cn/zhengwuxinxi/zhengcefagui/201802/t20180213_2815574.html

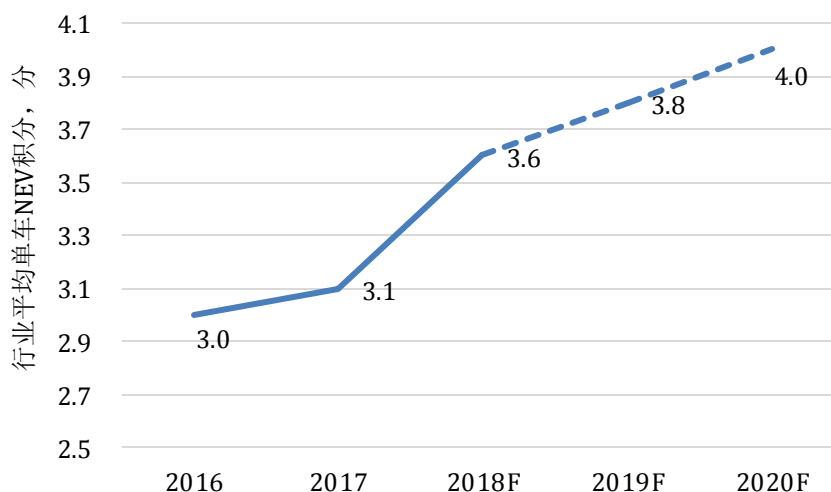


图 4 行业平均单车 NEV 积分预测

对于已经生产新能源汽车的企业，计算出其 2017 年度的企业平均单车 NEV 积分，再基于行业平均增速，预测各企业在 2019-2020 年的平均单车 NEV 积分情况，用于后续计算分析过程。

2019、2020 年乘用车企业 NEV 积分合规比例为 10%和 12%。根据以上预测分析，在传统能源乘用车市场规模保持不变（与 2017 年持平）的情况下，2019、2020 年 NEV 积分需求量分别为 241 万分和 289 万分，反推得到 2019、2020 年整体行业需要的最小 NEV 乘用车量为 62 万和 71 万辆。而即便是在低情景中，2019、2020 年行业 NEV 乘用车产量也远超需求量，表明在新能源汽车市场稳步发展的前提下，国家层面上完成新能源汽车积分合规没有任何问题。

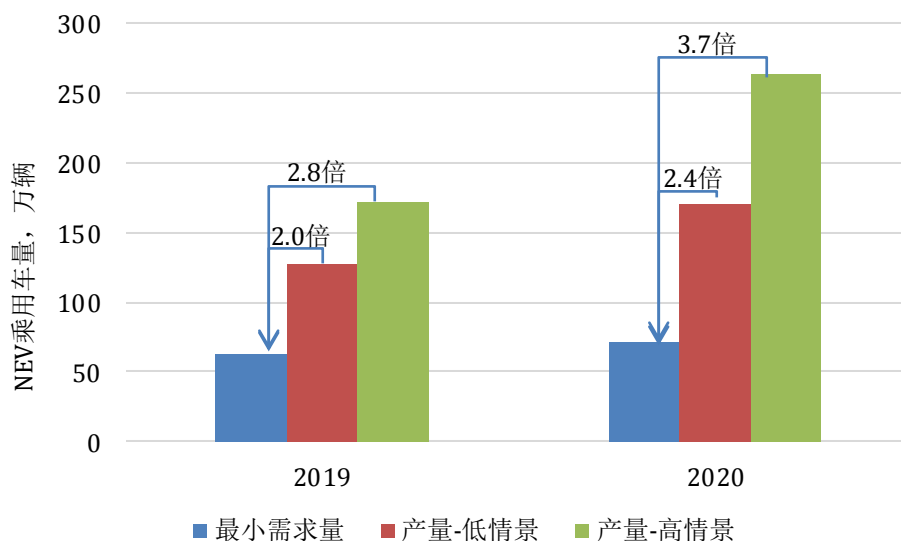


图 5 2019-2020 年 NEV 乘用车最小需求量与预测产量对比

(2) NEV 积分预测

对 2017 年度已经生产 NEV 的企业，假设其 NEV 产量按照高、低两种情景中设定的统一增速扩大；对 2017 年度尚未生产 NEV 的企业，其 NEV 乘用车产量按照下表中所示的占乘用车总产量的比例进行预测。

表 3 尚未生产 NEV 的企业 2019-2020 年度 NEV 乘用车占比预测

	2019	2020
低情景	1.5%	2.0%
高情景	2.8%	4.6%

结果显示，国产企业仍是新能源汽车积分生产的主力，在低情景下，2019 年和 2020 年国产企业将分别产生 335 万和 479 万的正积分，NEV 负积分则仅有 109 万和 115 万，正积分是负积分的 3.1 和 4.2 倍。高情景下，NEV 正负积分的差值更大。

进口企业方面，由于超过一半以上企业的传统能源汽车进口量低于 3 万辆合规要求，因此合规企业数量少，产生的负积分也少。在低情景下，所有进口企业仅产生 3 万左右的 NEV 负积分，而正积分规模却超过 20 万。

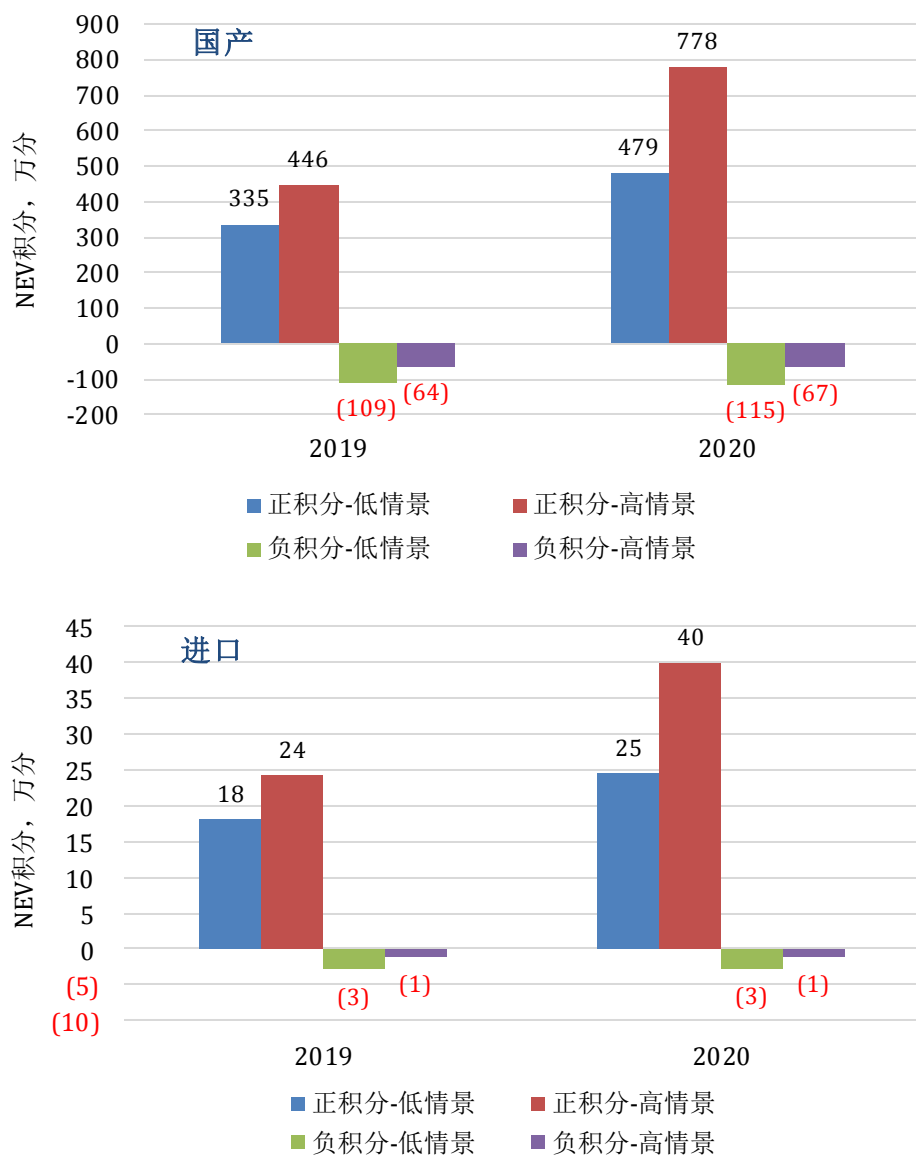


图 6 2019-2020 年国产和进口企业 NEV 积分情况预测

另一个更为直观的参数是 NEV 积分占比，用企业产生的 NEV 积分除以企业生产或进口的传统能源乘用车量得到。低情景下，2019、2020 年行业平均 NEV 积分占比分别达到 20%和 28%，远远超过合规要求 10%和 12%，在高情景下，这一比例将达到 27%和 43%。

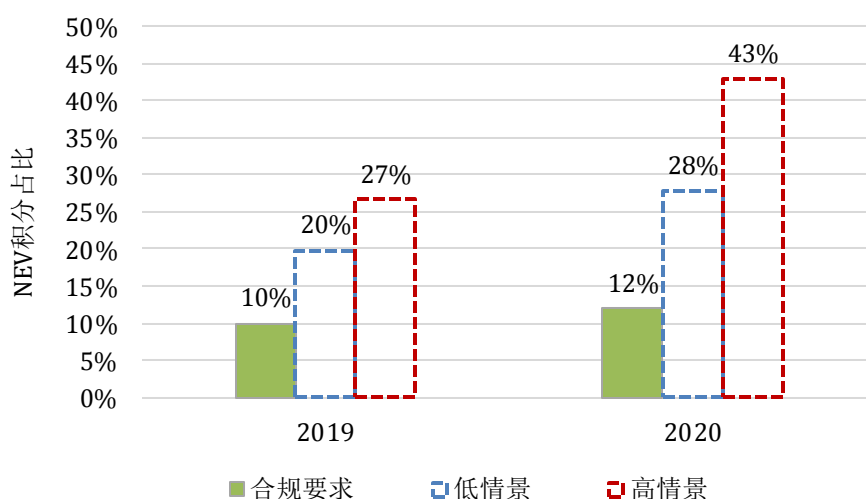


图 7 2019-2020 年企业 NEV 积分占比情况预测

(3) NEV 积分交易规模预测

分析结果发现，2019-2020 年汽车行业将产生大量的 NEV 正积分，导致 NEV 积分市场供大于求，而除 2019 年外，当年产生的 NEV 积分不能结转至下一年度。因此，预测 NEV 积分交易的市场价格将不会太高。为增加直观性和对比性，设置了 NEV 积分低价格和高价格两种情景来分析 NEV 积分交易市场规模。

表 4 NEV 积分单价预测情景

	2019	2020
低价格（元/分）	500	600
高价格（元/分）	1200	1500

低情景低价格情况下，NEV 积分交易市场规模最小，2019 和 2020 年可达到 18 亿和 30 亿元规模效益；高情景高价格情况下，这一值将分别达到 56 亿和 123 亿元，是前者的 3.1 倍和 4.1 倍。

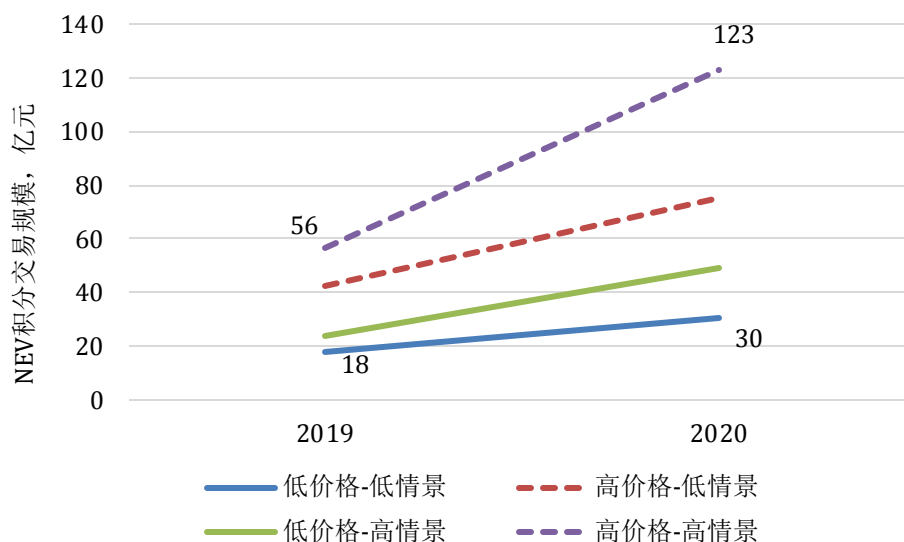
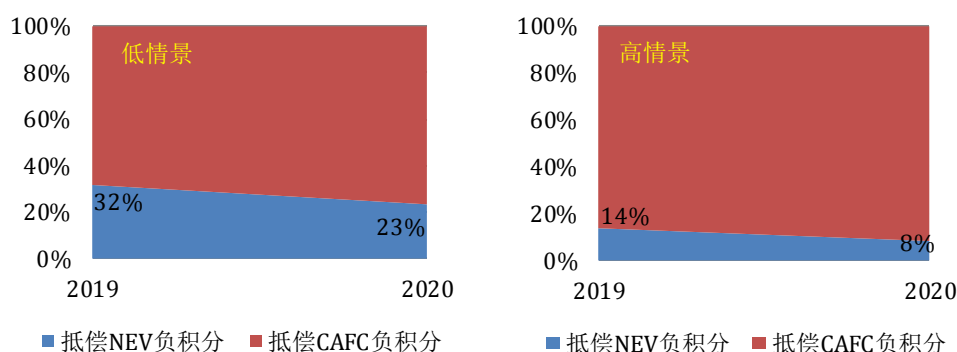


图 8 2019-2020 年 NEV 积分市场交易规模预测

不过,由于 NEV 负积分规模较小,多余的大部分 NEV 正积分可能的流向是抵偿 CAFC 负积分。基于以上预测,低情景下,2019 和 2020 年只有 32%和 23%的 NEV 正积分用来抵偿 NEV 负积分,高情景下,这一比例更是缩小至 14%和 8%。因此,CAFC 合规情况将直接影响 NEV 正积分的交易单价。



注: 假设 NEV 正积分没有浪费, 完全用于双积分合规。

图 9 NEV 正积分用途流向预测

2.2 企业情况

(1) 主要传统车企

以 2017 年度销量为基准,考察销量前十的传统汽车企业的 NEV 积分产生情况,这十家企业的销量占到当年乘用车总销量的 51.9%。另一方面,这些车企大部分仅生产极

少量的新能源汽车或不生产，而其合规基数又很大，因此在短期内实现 NEV 积分合规有一定难度。

在高、低两种发展情境下，这十家传统车企的 NEV 积分占比趋势如下图所示。低情景下，除吉利豪情和重庆长安两家企业外，其他企业在 2020 年的 NEV 积分占比均不超过 8%，低于合规要求。其中，一汽大众和北京现代由于新能源汽车生产基数小，NEV 积分占比增长十分缓慢。高情景下，依然有半数企业没有达到合规比例要求，达标形势严峻。

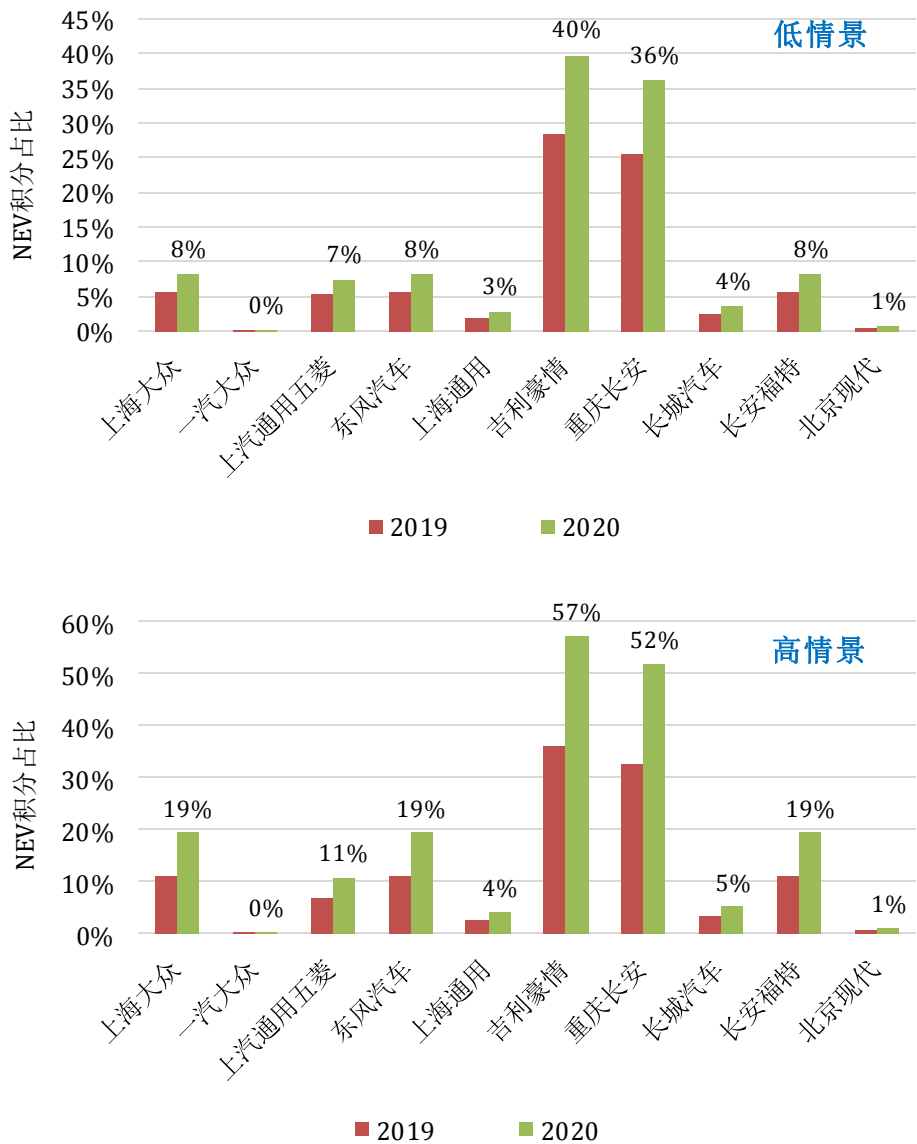


图 10 传统能源汽车前十企业 NEV 积分占比发展趋势预测

NEV 积分方面，在低情景下，有 8 家企业在 2019 和 2020 年度均产生 NEV 负积分，

积分缺口高达 65 万和 70 万。在高情景下，2019 和 2020 年均产生 NEV 负积分的企业数量降至 5 家，上海大众，东风汽车和长安福特则从 2019 年起开始累积 NEV 正积分。

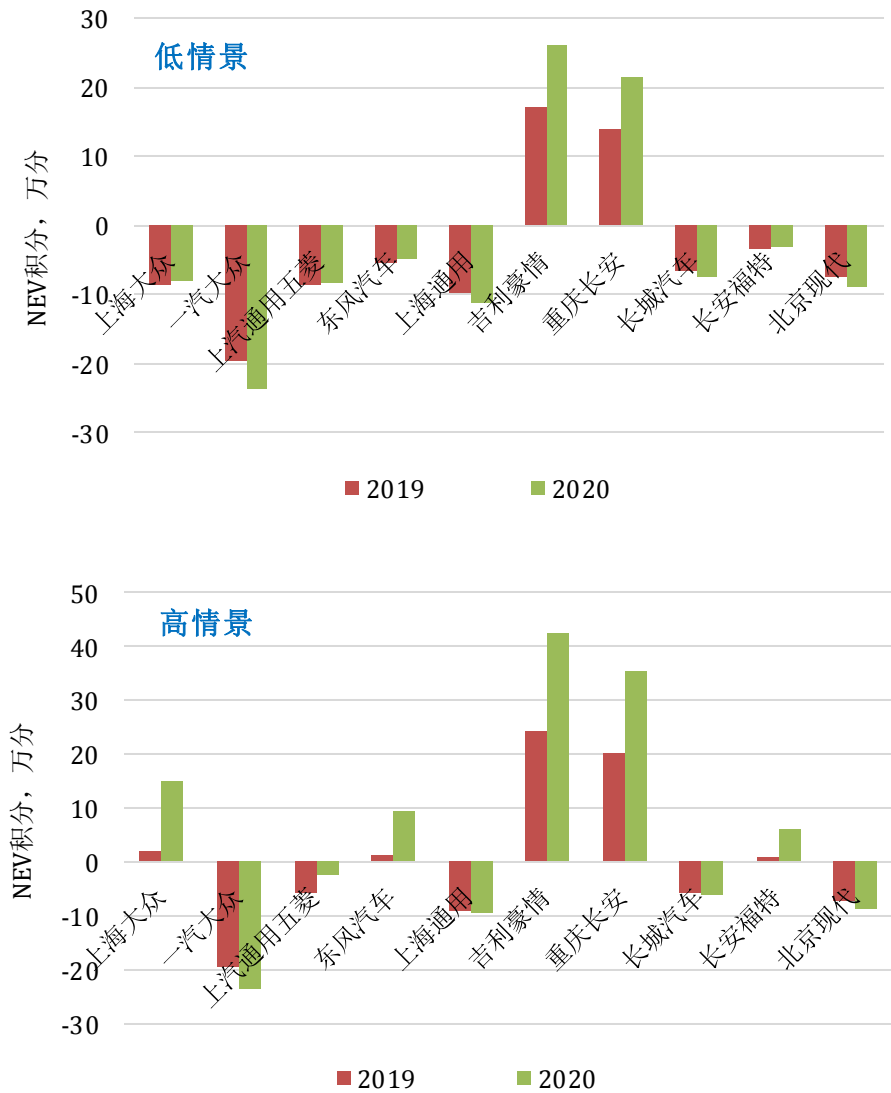


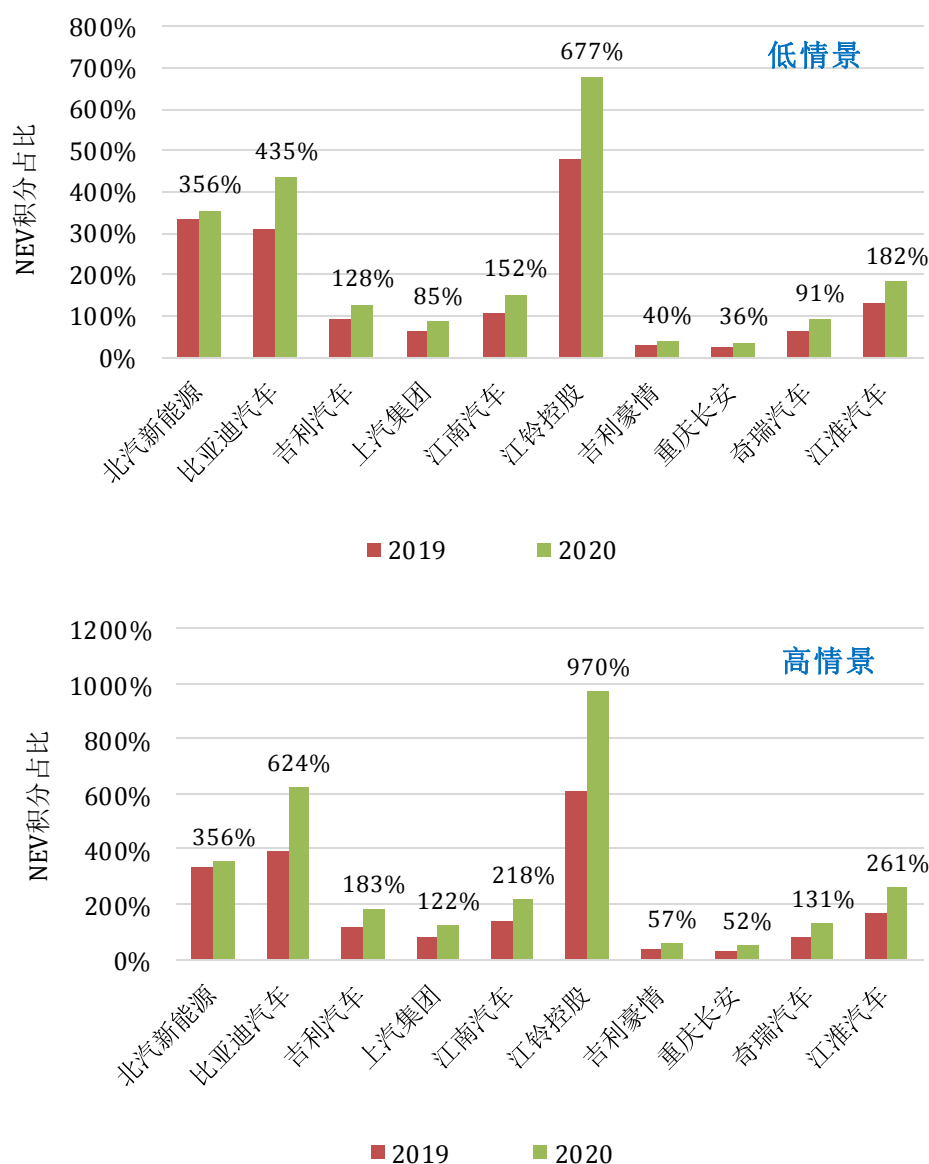
图 11 传统能源汽车前十企业 NEV 积分发展趋势预测

(2) 主要新能源车企

仍以 2017 年度产销数据为基准，新能源汽车产量前十企业共生产了近 42.4 万辆新能源乘用车，占当年总产量的 72.9%。除北汽新能源外，其他企业均同时生产传统能源汽车和新能源汽车，且均具有一定规模。

假设各主要新能源车企的 NEV 乘用车产量按照高、低两种情景中设定的统一增速进行扩大。

在高、低两种情景下，新能源前十企业在 2019 和 2020 年的 NEV 积分比例均远远超过合规比例要求，过半数企业的 NEV 积分占比甚至超过了 100%。其中，江铃控股由于生产传统车数量很少，在新能源汽车产量不断增长的趋势下，其 NEV 积分占比更是迅速增加。



注：北汽新能源由于没有生产传统车，NEV 积分占比为 NEV 积分与 NEV 乘用车数量之比。

图 12 新能源汽车前十企业 NEV 积分占比发展趋势预测

NEV 积分方面，这些企业将毫无疑问地会产生 NEV 正积分。其中，北汽新能源和比亚迪汽车 NEV 正积分累计最多，重庆长安和奇瑞汽车 NEV 正积分累积则相对较少。

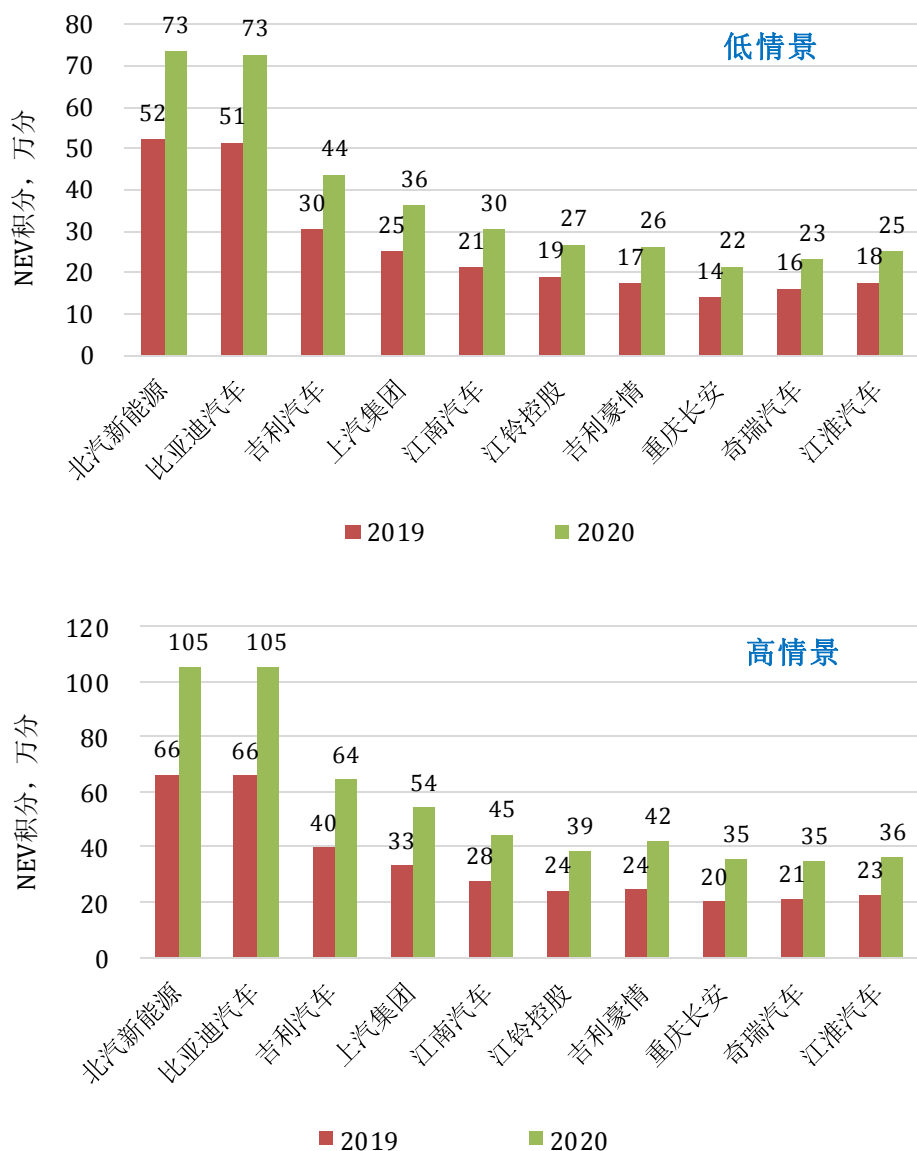


图 13 新能源汽车前十企业 NEV 积分发展趋势预测

2.3 合规分析

(1) 合规情景预测

根据双积分管理办法，目前仅要求传统汽车年产量超过 3 万辆的企业强制合规。如以 2017 年度各企业生产数据为基准，国产企业中有 41% 的企业无需合规，进口企业中无需合规企业的比例高达 72%。

在需要进行 NEV 积分合规的企业中，低情景下，2020 年国产企业中达标企业占比为 56%，进口企业中这一比例为 79%，高情景下，这一比例分别上升至 82% 和 93%。

行业整体达标率在高、低两种情景下可分别达到 85%和 62%。

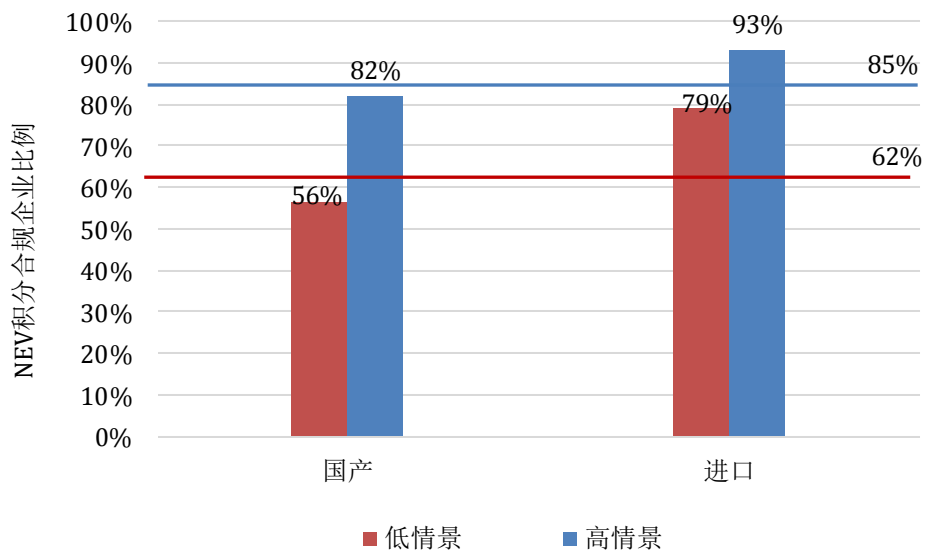


图 14 2020 年企业合规情况预测

从行业角度预测，2019 和 2020 年产生的 NEV 正积分将超过负积分缺口，NEV 积分整体达标没有问题。

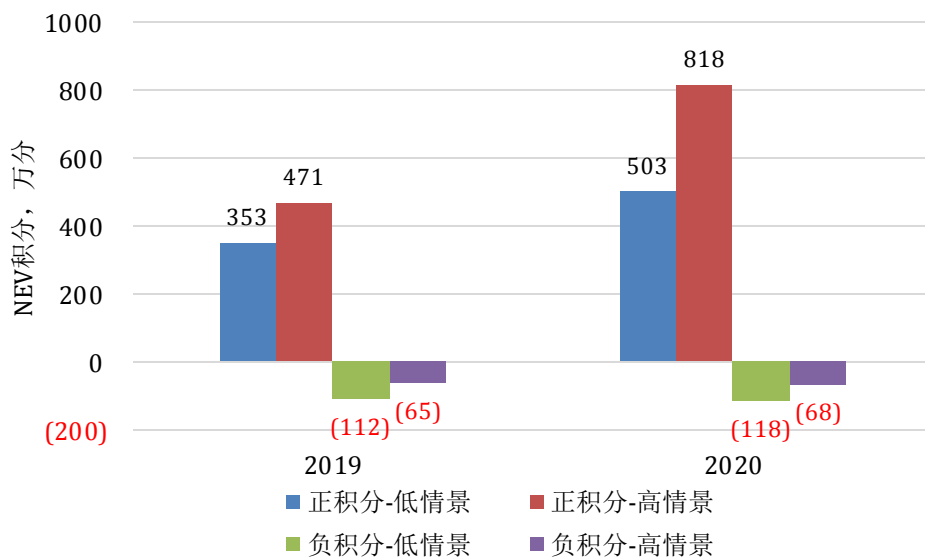


图 15 汽车行业 NEV 积分发展趋势预测

(2) 合规难度分析

虽然行业整体产生的 NEV 正积分将远远多于 NEV 负积分，但不同企业之间差距很大，甚至有部分企业连一辆新能源汽车都没有生产，这样一来，在短期内这类企业将很难批量生产和销售新能源汽车，致使达标难度加大。

A 国产企业

传统能源汽车生产大户仍是 NEV 积分合规的重点考察对象。将传统汽车前十企业在 2017 年生产的 NEV 乘用车量与 2019/2020 达标所需最小量进行对比后发现，吉利豪情和长安汽车在现有 NEV 生产规模情况下便能够达标，而其他企业则与合规目标之间有很大距离，尤其是上海大众、东风汽车和长安福特，这三家企业在 2017 年间没有生产 NEV 乘用车，要想在短期内达到万辆以上合规产量规模，难度非常大。

车企层面，部分企业设定了十分激进的新能源汽车发展规划，力求 NEV 积分合规。如从北京现代发布的产品规划来看，未来北京现代将围绕“NEW 计划”展开新能源战略，在 2020 年之前完成 9 款新能源汽车的上市，实现新能源汽车销量占比超过 10%⁷。这意味着，到 2020 年北京现代为自己设置的新能源汽车产量为 7.5 万辆左右，而 2017 年北京现代仅生产了 427 辆 NEV 乘用车，如何用短短三年时间进行产品研发、测试、投产和打开市场，实现两个数量级的产量蜕变，北京现代似乎有很长的路要走。

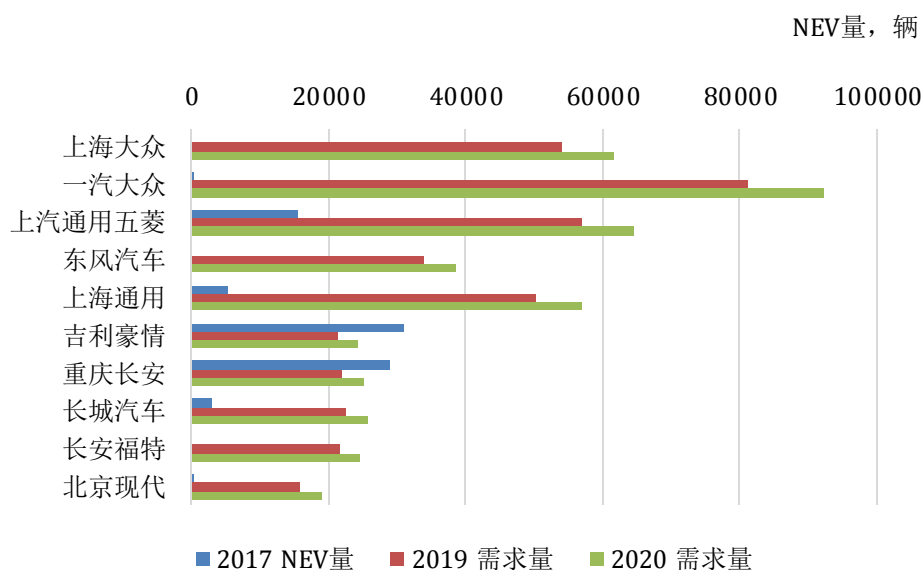


图 16 传统能源汽车前十企业 2017 年 NEV 产量与合规所需量对比

B 进口企业

与国产企业相比，进口企业体量小，很多企业从而成功脱离强制合规阵营，以 2017 年度进口数据为基准，传统能源汽车进口量在 3 万辆以上的企业仅有 8 家。其中，宝马、

⁷ 网易汽车：新能源/智能驾驶等 北京现代公布部分规划。
<http://auto.163.com/18/1224/10/E3PLCLOC0008856R.html>

保时捷和捷豹路虎三家企业 2017 年 NEV 进口量均超过 1700 辆，尤其是捷豹路虎，已有进口规模与 2019/2020 合规所需量差距很小，达标概率非常大。相比之下，丰田、奔驰、一汽进出口和福特则与合规所需量间有较大差距。最值得担忧的是丰田和奔驰，这两家企业进口体量均超过 10 万辆，而目前又没有 NEV 产品在录，要想在短期内合规，难度极大。

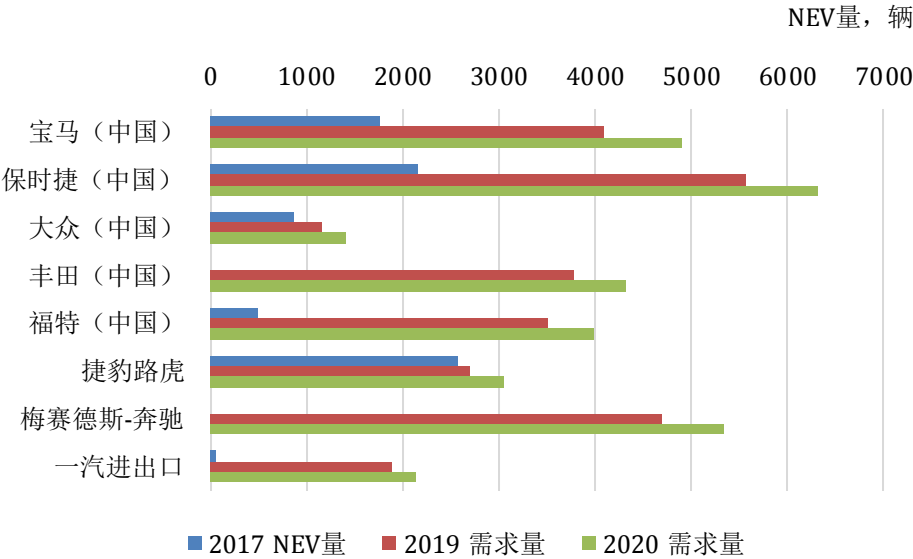


图 17 主要进口企业 2017 年 NEV 进口量与合规所需量对比

3 2021-2025 年 NEV 积分合规比例预测

基于目前新能源汽车产业发展趋势并结合国家新能源汽车发展目标，对 2021 年以后的 NEV 积分合规比例设置了高、中、低三种情景。其中，认为中情景能更好体现产业整体趋势且不会给企业造成过大压力。

表 5 2021-2025 年汽车行业相关参数预测

年份	ICE 量 (万辆)	BEV 单车积分	PHEV 单车积分	NEV 平均电耗*, kWh/100km	电能折算系 数, L/kWh
2021	2424	3.8	2.0	16.3	0.224
2022	2448	3.8	2.0	16.2	0.224
2023	2440	3.8	2.0	16.2	0.224
2024	2428	3.8	2.0	16.1	0.224
2025	2380	3.8	2.0	16.0	0.224

注：NEV 平均电耗数据参考 SAE《我国汽车行业中长期发展趋势及用能需求预测模型研究》

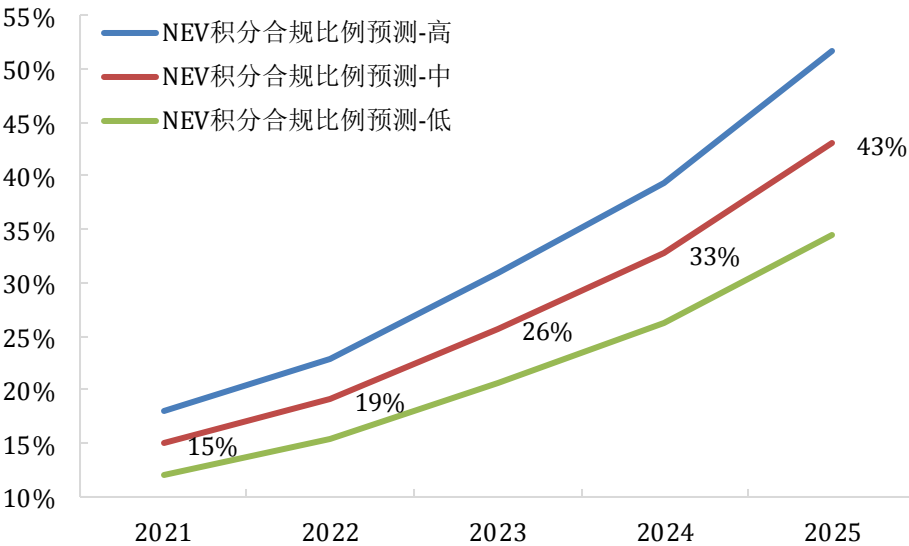


图 18 2021-2025 年 NEV 积分合规比例预测

在中情景下，按照纯电动汽车与插电式混动数量比 4:1 计算，2021 年 NEV 积分合规至少需要 105 万辆 NEV 乘用车，2025 年至少需要 298 万辆，但远远低于国家新能源汽车产能要求（约一半），此时，合规 NEV 占新车比例将由 2021 年的 4% 升至 2025 年的 11%。

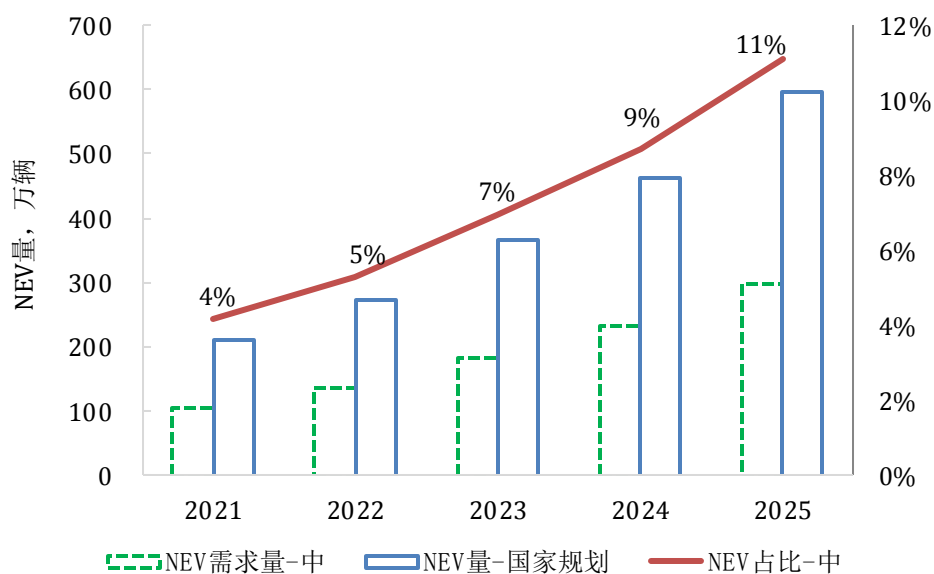


图 19 满足 NEV 积分合规要求的 NEV 量及其占比发展趋势

4 不确定性分析

新能源汽车市场虽已小有规模，但其发展时间较短，而且双积分管理办法刚出台不久，企业具体合规情况及政策实施效果仍有待考察。因此，需要说明的是，在预测汽车行业 NEV 积分合规时，存在一些不确定因素，具体包括：

A 不同企业 NEV 发展形势各异 难以同一而论

在预测时，假设各企业未来几年将按照情景设定中的 NEV 产量增速进行规模扩大，但实际上，不同企业 NEV 发展规划之间差别较大。以主要 NEV 生产企业过去几年的 NEV 销量增速为例，可以看出即便是新能源汽车销量已成规模的企业，每年 NEV 产销量仍有大幅波动，且不同企业之间差异巨大。例如，江南汽车（众泰品牌）近几年 NEV 销量一路下跌，2015 年销量较 2014 年同比增长超过 200%，但 2017 年同比增长率几乎为零，2018 年度销量甚至出现了下滑；北汽新能源 NEV 销量年增长幅度则与整体行业情况较为吻合；而长安汽车近三年来每年都保持着超过 200% 的增速。因此，以同一标准衡量所有企业未来的 NEV 产量增速，与实际情况之间将会产生较大出入。

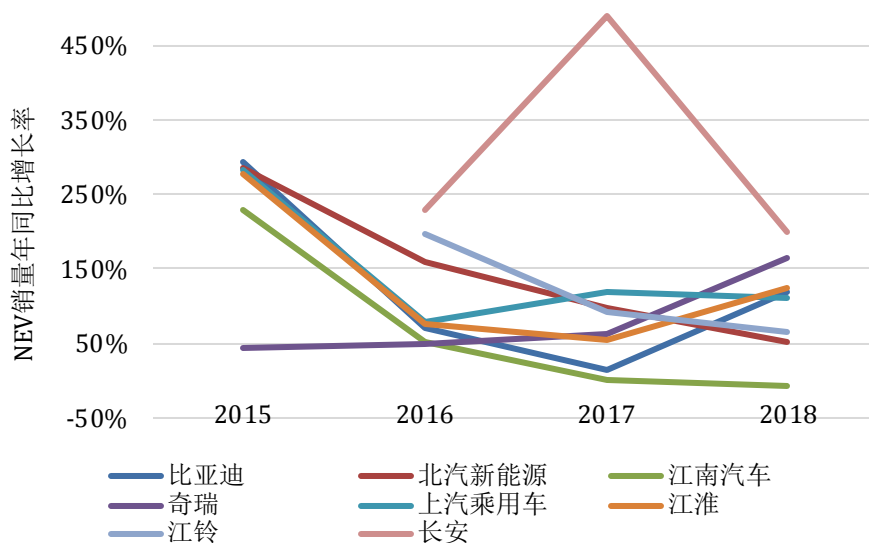


图 20 主要新能源车企 NEV 销量年同比增长率

B 达标难度大的企业与主要新能源车企抱团 其影响力未知

在分析合规时发现，主要传统车企在短期内 NEV 生产很难上规模，极有可能导致 NEV 积分不达标。为了尽量降低 NEV 合规难度和由此带来的经济成本，很多传统车企纷纷选择与主要新能源汽车企业“联姻”，或者两两联手建立新公司，如雷诺入股江铃⁸，大众、江淮成立合资公司⁹，长城、宝马合资成立光束汽车¹⁰，福特、众泰各持股 50% 成立众泰福特汽车有限公司¹¹，等等，这些合资公司专注于新能源汽车的生产和研发，以期通过累积 NEV 正积分和企业间协议低价交易，降低传统车企的 NEV 积分合规代价。但距离合规时间越来越近，这些新企业能否如约批量生产新能源汽车，以及能否打开市场，仍是未知数。

C 资本冲击及政策的不确定性

长期以来，中国汽车市场一直保持着自主品牌、合资和进口三足鼎立的局面，但不久，随着特斯拉以外资独资的身份进驻中国建厂造车¹²，这一局面将被打破。目前，中国新能源汽车市场以国产自主品牌为主力，而作为新能源汽车的高端代言者，特斯拉进

⁸ 搜狐汽车：江铃雷诺联手开拓电动汽车市场

https://www.sohu.com/a/283412190_381537?spm=smmt-auto.f-d.3.1545350400025WRI5Apr

⁹ 网通社：江淮大众于 2018 年底建成 投产纯电动车。http://auto.news18a.com/news/stories_115721.html

¹⁰ 新华网：长城宝马合资成立光束汽车 总投资额 51 亿元。

http://www.xinhuanet.com/auto/2018-07/10/c_1123106017.htm

¹¹ 新华网：总投资 50 亿元 福特与众泰将组建新公司。

http://www.xinhuanet.com/auto/2017-11/09/c_1121927326.htm

¹² 纽约时报中文网：特斯拉的“小目标：在中国年产 50 万辆电动车。

<https://cn.nytimes.com/business/20180711/tesla-china-shanghai/>

驻中国无疑会给本土品牌带来较大冲击。同时，随着双积分政策的落实，合资品牌也将在新能源汽车领域投入大量精力，在合资和外资的双重压力下，自主品牌新能源汽车能否顶住压力，继续占领市场，将存在很大的不确定性，这也将对中国新能源汽车市场乃至政策机制产生重要影响。

另一方面，NEV 积分合规比例目前只公布到 2020 年，2021 年及以后的合规比例尚未发布，致使企业难以做出合理的 NEV 长远生产规划，这也会给企业未来合规造成一定影响。

5 总结与建议

从预测情形来看，NEV 积分发展呈现以下特点：

1) **NEV 市场良性循环，整体合规前景较为乐观。**近几年 NEV 产销量大增，市场逐步由培育期转入增长期，且产品质量稳步提升。在产量和质量双重提升的情况下，企业所产生的 NEV 积分增长趋势明显。市场上现有的 NEV 乘用车量已能够满足 2019/2020 年合规所需量，整体合规问题不大。

2) **NEV 正、负积分集中度都很高，企业特征突出。**2017 年度积分数据显示，NEV 正积分集中在若干家大量生产 NEV 的企业，而规模靠前的传统车企很多尚未开始 NEV 生产，未来将是产生 NEV 负积分的主要对象。

3) **NEV 积分将呈现供大于求局面，积分价格大概率偏低。**从分析结果可以看出，短期内行业内将会产生大量的 NEV 正积分，NEV 积分供大于求的基调基本确定。在这种状况下，积分价格不太可能走高，市场收益前景不好，一方面对 NEV 正积分企业起不到激励效用，另一方面也不能发挥对负积分企业的经济惩罚作用。

结合以上分析，针对 NEV 积分实施和管理提出以下**建议**：

1) **政策层面，需要具有长期且稳定的政策做引导**，给企业吃“定心丸”，明确新能源汽车产业是国家汽车行业长期的发展方向，避免部分企业的投机心理。双积分管理办法目前只公布了 2020 年之前的合规要求，2021 年之后的合规比例及相关政策尚未发布，致使一些尚未规模生产新能源汽车的车企难以做出合理规划，从而造成不必要的经济损失。

2) **NEV 积分政策需结合整体行业发展进行设计，建议大幅度提高 2021 年之后的 NEV 积分合规比例要求，同时提升 NEV 积分门槛。**基于现有预测，2019-2020 年整体行业 NEV 占比将至少达到 20%，远超现有合规比例。新能源汽车积分机制作为一项长期的政策，将会激励更多企业投入大量精力研发和生产 NEV，进而又促进 NEV 市场的良性发展。因此，大幅度提高 2021 年之后的 NEV 积分合规比例要求，既避免了 NEV 正积分的浪费，又能稳定住 NEV 积分价格，增加了不达标企业的违约成本，促进汽车市场向节能与新能源汽车方向积极发展。此外，NEV 积分门槛的提升，有助于推动 NEV 产品质量的提升，确保新能源汽车产业高质化发展。

3) **构建有效的经济处罚机制，针对积分市场可能出现的状况做引导和规范。**目前政策设计中，对未完成负积分清零的企业，仍实行暂停燃料消耗量达不到《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》车型燃料消耗量目标值新产品的公告等行政命令处罚为主，缺乏有力的经济处罚措施。

双积分交易本身是基于市场的一种政策机制，经济处罚机制将给予企业合规更大的灵活度，且能更好地体现积分价值。在后期提升 NEV 积分比例和积分门槛的情况下，NEV 正积分可能会供不应求，那么政府进行一定的交易引导则有助于稳定市场。比如美国加州零排放积分机制设立了每个积分 5000 美元处罚规定，并且截止到目前，所有企业是竭尽可能去进行合规，没有出现罚款的情况，在这种罚款机制下，以及合理的积分比例设置要求下，积分价值得以充分体现。目前中国积分出现压倒性过剩，导致积分价值低廉，相反，当积分供给量紧张时，企业间的恶性竞争等原因可能导致负积分企业买不到积分而无法履约，长期来看，不利于新能源汽车产业的发展。甚至可考虑建立惩罚基金，将罚金用于先进发动机和新能源汽车技术的开发。