

# “双积分”之变：汽车行业正积分超预期 管理办法将迎重大调整

本报记者 陈燕南 童海华 北京报道

近日,工业和信息化部(以下简称“工信部”)发布《关于修改〈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〉的决定(征求意见稿)》(以下简称“征求意见稿”),修改条款多达十余项,包括更新新能源汽车积分计算方法和考核比例、增加积分交易市场调节机制并建立积分池制度、完善积分核查及处罚要求,提出将双积分管理与碳排放管理衔接联动的思路。

## 双积分成绩放榜

在平均燃料消耗量积分和新能源汽车积分排行榜中,多数自主车企位于前列。

7月5日,工信部联合商务部、海关总署、国家市场监督管理总局,一同公布了2021年度中国乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分情况。

2021年,国内129家乘用车企业共生产/进口乘用车2064.82万辆(含新能源乘用车,不含出口乘用车),平均燃料消耗量实际值(WLTC工况)为5.10升/100公里,超额完成2021年度5.98升/100公里的燃料消耗量目标。燃

值得注意的是,在征求意见稿出台的前两天,工信部等四部门联合公告了2021年度中国乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分情况。公告显示,2021年度汽车行业共产生燃料消耗量正积分1593.99万分,燃料消耗量负积分为563.25万分;2021年度新能源汽车正积分为679.10万分,新能源汽车负积分为79.79万分。

惠誉评级亚太地区企业研究董事杨菁在接受《中国经营报》记者采访时表示,“目前全行业

新能源积分整体充裕,这样的趋势下,‘双积分’的稀缺性和价格将下降,不利于完成对新能源车企形成激励、加速传统车企转型的目标。这次的征求意见稿中比较值得注意的是提高新能源积分要求、降低单车积分的政策导向。这将减少可供交易的新能源正积分的总量,提高车企获得正积分的难度,提升他们的达标成本,新版的双积分管理办法如果按征求意见稿执行,将在2024~2025年改变积分供大于求的状况。这样将会有利于提高

新能源汽车市场的整体活力,加速行业健康发展。”

乘联会秘书长崔东树则认为,总体来说,2021年各企业新能源汽车的表现都很强,新能源超速发展必然带来油耗和新能源的正积分超预期,新能源积分的卖价难以提升。由于双积分的动态变化是很难预测的,所以近几年的积分波动较大。未来需要考虑如何保护新能源企业的新能源积分结存,为之后的新能源车双积分政策收紧带来较大的积分存储,实现较好的积分交易。



在平均燃料消耗量积分和新能源汽车积分排行榜中,多数自主车企位于前列。 本报资料室/图

## 拟设立积分池

专家认为,双积分管理办法对积分的要求会越来越严格。

工信部表示,当前,我国已经正式提出“双碳”目标战略,国际上主流国家也纷纷发布碳中和愿景,产业发展面临新形势,原本的双积分管理办法在执行过程中存在机制不够灵活、市场供需调节能力不足等问题。为了更好发挥政策作用,促进产业高质量发展,需与时俱进对其进行修订完善。

据了解,本轮双积分政策修订的征求意见稿采纳了业界关于建立积分池的建议,明确提出:建立新能源汽车正积分收储、释放机制,保障积分交易市场平稳运行。

具体来看,将会建立积分池制度,在积分市场供大于求时,由企业自愿申请新能源汽车正积分收储;在供小于求时释放存储的新能源汽车正积分,以此调节积分市场供需。针对积分池启动的标准,双积分政策修订征求意见稿的起草说明中给予了明确的划定,将供需比2.0倍和1.5倍分别作为积分池启动收储、释放积分的条件,供需比介于1.5~2.0倍之间时积分池不启动,以最大限度减少对交易市场的非必要干预。

同时,还明确了积分池收储的优惠条件和收储上限要求。收储至积分池的新能源汽车正积分不受积分结转比例要求限制,并给予五年有效期优惠;同时为避免过量存储导致市场上可供交易的积分不足,经过测算评估,设定企业存储积分比例为不高于自身当年度产生和结转的新能源汽车正积分总量的40%。

中国汽车流通协会专家颜景辉向记者表示,“根据市场的发展、技术的更新以及‘双碳’战略的目标要求,这次征求意见稿的出台是对新能源汽车发展过程中出现的问题及时进行的调整,随着新能源渗透率越来越高,双积分管理办法对积分的要求也会越来越严格。”

与2021~2023年双积分政策相比,征求意见稿中对新能源积分考核要求再度收紧,单车积分进一步下降。一方面,2024~2025年度新能源乘用车标准车型分值平均下调40%左右,积分上限同步下调。另一方面,下调了能量密度调整系数。为引导技术升级,将动力电池能量密度在90~105瓦时/公斤的车型和105~125瓦时/公斤的车型分值调整系数分别下调至0.7和0.8。

值得注意的是,征求意见稿还将2024~2025年新能源汽车积分考核比例设定为28%和38%,较2021~2023年的14%、16%、18%有了明显提升。

杨菁表示,“相比过去每年2个百分点的新能源积分要求涨幅,每年提升10个百分点的要求确实比较激进。今年对于双积分管理办法提出的修改意见,是监管部门通过动态调整,增加新能源车型比例和供给,来达到2022年后新能源补贴退出后对于新能源市场的拉动效果。可能会在行业内出现一定的阻力,因此预计此次征求意见稿离最终出台的政策还会存在一定变数。”

## 新能源汽车增长促积分价格回落

报告显示,2021年度积分交易市场的活跃度明显提高。

虽然双积分政策的实施在引导汽车节能、促进新能源汽车产业发展等方面发挥了重要作用,有利地推动了我国新能源市场的高速发展,但与此同时积分交易价格近年来也呈现了较大波动。

据了解,为建立节能与新能源汽车协调发展市场化机制,2017年,工信部、财政部等五部门联合发布《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》(以下简称“双积分管理办法”),对

料消耗量正积分为1593.99万分,是2020年度全行业燃料消耗正积分的将近4倍。新能源汽车正积分为679.10万分,是2020年度全行业新能源汽车正积分的1.5倍。

车企在平均燃料消耗量上的达标率也远高于2020年度。2021年度乘用车平均燃料消耗量达标企业共有65家,不达标企业共有64家,达标率超过50%。此前的2020年,平均燃料消耗量积分达标企业仅44家,不达标企业多达

93家,达标率仅约30%。

在平均燃料消耗量积分和新能源汽车积分排行榜中,多数自主车企位于前列,是正积分的主要贡献者。公告显示,2021年度乘用车平均燃料消耗量达标企业共有65家。其中,上汽通用五菱汽车股份有限公司以254.73万分位居第一,特斯拉以214.19万分紧随其后,比亚迪汽车工业有限公司和比亚迪汽车有限公司则分别获得187.06万分和168.11万分。同时,

安徽江淮汽车集团股份有限公司、广汽乘用车有限公司、重庆理想汽车有限公司等均挤入了前10之中。

在2021年度平均燃料消耗量未达标的64家企业中,负积分最高的10家企业中多数为合资车企。不过,与前几年相比,合资车企负积分情况也取得明显改善。在新能源汽车积分榜单中,特斯拉以140.16万分位居第一,其次是比亚迪汽车工业有限公司、比亚迪汽车有限公司、广汽乘用车和江淮汽车。

应设立“油耗”和“新能源”两种积分,企业考核达标的产生正积分,不达标的产生负积分。按照规定,积分不达标企业需购买新能源积分以抵消负积分,否则企业的新车型申报将被暂停,届时企业的新车将无法上市销售。

由此,双积分交易市场一直是行业关注的焦点。双积分政策实施情况年度报告显示,2021年度积分交易市场的活跃度明显提高。其中平均燃料消耗量积分转

让314.5万分,同比增长49%,新能源汽车积分交易总额为109.4亿元,同比增长322%。

此前,由于多家车企在积分上面临缺口,积分价格大幅上涨,这使特斯拉等新能源车企受益而售积分也成为了获得收入的重要途径。但与此同时,双积分管理办法实施以来,积分价格也有所变化。

据工信部此前发布的数据,2018年积分价格主要集中在1000元/分内,2019年近9成交易单价

不高于500元/分,2020年交易均价为1204元/分,2021年新能源汽车积分交易均价2088元/分。

不过,由于新能源汽车销量快速增长,积分价格再次回落。“由于新能源汽车的销量去年同比增长160%,所以积分越来越多,到今年积分的价值是500~800元/分。”长城汽车欧拉品牌CEO董玉东接受媒体采访时透露。哪吒汽车董事长方运舟也表示,2022年积分价格又回到了1000元左右/分。

# 网约车行业加码竞争下半场:合规、变革成发展主旋律

本报记者 于典 张家振 上海报道

“请出示健康码并扫描场所码,全程佩戴口罩。”日前,《中国经营报》记者在上海市体验乘坐网约车过程中发现,多家平台网约车司机按照新冠肺炎疫情防控相关要求提醒乘客完成信息登记流程,实现安全出行。

而随着监管政策的不断完善,如何落实网约车在经营过程中的合规要求,同样是行业面临的核心话题。近期,多地要求加快清退无证网约车,网约车行业合规进程明显加快。

与此同时,消费者对网约车行业服务品质的要求日益提升,各类定制化出行新模式也在不断涌现。日前,曹操出行“专车”产品正式登陆浙江省杭州市,通过在车型、服务和价格三方面进行升级,力求成为贴近消费者的“国民专车”。

对此,曹操出行相关负责人表示:“随着网约车行业发展进入2.0时代,服务品质成为了消费者选择的关键指标。然而,因为前期行业的粗放型扩张,如今的网约车行业中,高品质服务成了行业稀缺品。推出‘国民专车’体现了曹操出行在‘体验为王’上的思考,去伪存真,让真实的需求被感知、被满足。网约车行业需要被重塑,而‘国民专车’就是破局者。”

## 严守运营安全关

“我是从6月中旬开始出来跑网约车的,每天差不多能跑30单左右。只要符合相关防控要求,每天都可以正常出车。”享道出行网约车司机刘师傅告诉记者,当前做好疫情防控工作是平台关注的重点,经常会有专人对司机进行培训和查验。

据了解,享道出行旗下的网约车、企业用车和出租车等业务已基

本在上海全市恢复正常运营。公司对旗下所有车辆进行了全车深度消杀和安全维保检测,复工司机严格落实出车“1+1”(核酸+抗原)核验流程,确保车辆防疫和行驶安全。

“一方面,享道出行积极配合主管部门落实场所码等防疫要求;另一方面,我们也基于平台实际情况落地多项‘安心运营举措’。”享道出行方面表示,“此外,通过

车内配置的DVR(智能识别系统)设备,实时监测司机口罩佩戴情况,严格落实‘一客一消毒’‘一客一通风’,确保服务全程符合防疫要求。”

而为保障安全出行,曹操出行在全国设立了防疫指挥部,在各重点城市设立防疫专项工作组,提出了司机安全、车辆安全、乘客安全、员工安全“四个安全”防疫总目标,

并以此为抓手制定了完善的防控体系。

据曹操出行相关负责人介绍,在车辆端,每日都对运营车辆车体车身、地面座椅、车门把手和安全带等乘客密切接触的部分进行全面消毒;在司机端,开设了疫苗接种专场,有序推动全体司机接种新冠疫苗,并定期为司机提供免费核酸检测,同时要求司机在服务过

程中全程佩戴口罩,做好开窗通风工作。

“针对中高风险区域,平台还上线了体温打卡功能,若体温异常或未完成打卡则不能正常上线运营。乘客端,则建立健全了健康码校验机制,乘客在上车时会有语音提示校验健康码,红、黄码无法打车,并通过APP推送最新防疫知识。”曹操出行方面表示。

## 紧扣合规主旋律

近期,随着全国多地加快清退无证运营车辆,网约车平台的行业秩序也更加规范,全国主要中心城市的网约车订单合规率不断提升。

根据交通运输部发布的5月份网约车运营数据,网约车监管信息交互平台共收到订单信息5.27亿单,环比上升10.7%。而从合规情况来看,广州、杭州和厦门等12个城市的订单合规率均在80%以上。

今年2月,交通运输部等多部门联合修订发布《关于加强网络预约出租汽车行业事前事中事后全链条联合监管有关工作的通知》(以下简称“《通知》”),对多部门事

前、事中、事后全链条联合监管事项进行了完善。其中,《通知》明确要求地方有关部门优化服务流程,严把行业准入关,督促网约车平台公司不得接入未取得相应出租汽车许可的驾驶员和车辆。

随着监管政策的不断落实完善,合规也成为网约车平台的重中之重。据享道出行方面介绍,公司自2018年成立伊始就坚持以“全合规”为运营准绳,严格落实平台、车辆和驾驶员“三项许可”,做到“平台持证经营,车辆持证载客,司机持证上岗”。

“公司在运力招募流程中有着

严格的准入标准,每位驾驶员均进行了双证审核和背景调查,如不符合相关准入要求的,一律不予准入注册。未来,享道出行将加强对一线准入审核人员的管理和培训,继续严格落实双合规底线。”享道出行方面表示。

值得注意的是,在节能减排的大背景下,未来新能源汽车或将成为网约车合规运营的重要一环。业内人士指出,当前,各地的网约车管理办法对于新能源车型普遍更加青睐,而出于运营成本等方面的考虑,网约车司机也更倾向于选择使用新能源车型接单运营。

据介绍,曹操出行是我国首家新能源共享出行平台。近年来,平台不断深化产业布局,并于2021年9月提出了包括更懂出行的定制车、更为先进的能源体系、更健全的出行生态建设“N战略”。此次在杭州上线的专车业务,将采用枫叶80V车型作为主要运营车辆,这也是曹操出行“N战略”落地的阶段性成果。

同时,作为网约车换电布局的先行者,曹操出行此前已与睿蓝汽车签署战略合作协议,双方将持续深入沟通与合作,共同推进换电网络的建设。同时,依托吉利汽车在换电领域的布局,积极推进全国

换电网络建设,这也将成为曹操出行在杭州市促进交通绿色转型,推动新能源网约车进入“换电时代”的重要保障。

“枫叶80V采用了全新的换电体系,换电仅需60秒,能够大大降低司机充电的时间成本,提高网约车的运营效率。”曹操出行方面表示,节省下来的时间,司机师傅可以用来多接单提高收入,也可以用来多休息,拥有更好的生活质量,“科技创新应该赋能于行业发展,利用换电车型来提升网约车运营效率是曹操出行在品牌发展中的又一创新实践。”

## 探索定制新模式

在多元化出行需求的催化下,我国网约车行业的用户规模正持续增长。

中国互联网络中心发布的《第49次中国互联网络发展状况统计报告》显示,截至2021年12月,我国网约车用户规模达4.53亿人,较2020年12月增长了8733万人。

随着网约车市场规模的持续增长,消费者对于各类定制化出行

的需求也与日俱增。以享道出行为例,近期,为助力上海市考生安全出行、顺利赴考,享道出行携旗下专注上下学接送场景的产品“享学小专车”,推出了2022上海高考助力计划。

据了解,“享学小专车”是享道出行针对学生上下学难题,于2020年4月推出的“一对一”专属专车接送服务,旨在解决家长接送学生上

下学的实际困难,保障学生出行安全,让家长省心更安心。

享道出行方面表示:“在‘双合规’基础上,‘享学小专车’严格选拔安全驾驶经验3年以上、运营享道专车‘0投诉’、形象亲善、服务意识强的本地模范司机,并经过严格服务标准审查。行程中司机全程静音、禁烟,专心驾驶。上线两年以来,已累计服务数千家家庭,安全完成

数万单网约车,用户满意度近100%。”

与此同时,对于高频率消费的通勤用户而言,出行品质成为他们挑选平台的关键考量。继曹操出行专车产品今年4月份在重庆市升级上线后,专车产品已正式登陆杭州市场,通过在车型、服务和价格三方面进行升级,带给消费者更宽敞的空间、更优质的服务品质以及更优惠的乘坐价格。

在曹操出行CEO龚昕看来,现在网约车解决的是人们高频、刚性的出行需求,这就意味着网约车已经进入到公共服务的范畴中。

曹操出行方面进一步表示:“曹操出行专车产品同时兼顾优质的服务品质以及优惠的乘坐价格,成为老百姓能够消费得起的‘国民专车’。它主打的功能支撑点是专业、安全、性价比、舒适。”