

油耗不达标车同比增 13 倍 双积分延滞车企节能投入？

2018 年 01 月 16 日 10:23

来源：经济观察报

再过 3 个月，针对汽车企业的平均燃油消耗量（CAFC）积分考核将正式开始。不过，对于大部分国内汽车企业而言，燃油消耗标准的约束力正在越来越快速地减退。

2017 年年底，能源与交通创新中心（iCET）发布了《2017 中国乘用车燃油消耗量发展报告》，指出由于新的双积分制考核体系给车企提供了多种抵偿 CAFC 负积分的渠道，加上油耗较高的 SUV 的市场利润诱惑和禁售燃油车的呼声越来越大，传统汽车企业可能正在失去对燃油车节能技术提升的热情。

能源与交通创新中心（iCET）是国内唯一一家参与中国乘用车燃料经济性标准体系构建与实施评估的非政府组织，这份由能源基金会支持的年度报告，是 iCET 第七次公开发布的乘用车燃油消耗量报告。

报告指出，中国油耗标准在 2016 年进入四阶段后，企业油耗不达标情况凸显。2016 年，国产汽车企业中油耗不达标比例超过 1/3；进口车领域不达标企业占近一半。不达标的汽车产量为 468 万辆，是 2015 年的 14 倍，其中长安汽车、长城汽车、长安福特的油耗不达标汽车产量近百万辆。自主企业则从 2013 年到 2016 年，油耗持续不降反升。

但除了长城，其他企业的负积分抵偿压力并不大。“一方面生产高质量、高油耗车型迎合市场，另一方面，通过生产小型低性能电动车产品，或入股低端电动车企，来实现油耗和新能源汽车积分的合规，如此一来，既不能改善传统车节能工作，也不能促进先进电动汽车技术的应用。”该报告主要编写人康利平表示。

报告认为，从 2016 年向工信部申报的新车燃油消耗都达到标准来看，企业有足够的技术储备。但成本的压力和油耗管理缺少有效奖惩机制，可能大幅降低传统汽车节能升级的动力，延滞了传统车节能技术的提升。而随着双积分制的实施，这一状况可能加剧。

SUV 增加的油耗由新能源车“轻松”抵偿

2016 年 1 月，中国正式进入第四阶段汽车燃油消耗标准实施期，从 2016 年到 2020 年，新车的平均油耗目标分别为百公里 6.7 升、6.4 升、6 升、5.5 升和 5 升。《中

国制造 2025》提出的目标是，到 2020 年，中国乘用车（含新能源乘用车）新车整体油耗降至 5 升/100 公里，2025 年将降至 4 升/100 公里左右。

虽然前三阶段车企燃油消耗整体持续下降，但进入第四阶段，标准的提高和车辆重量化与大型化的趋势，阻碍了乘用车企业燃料消耗量的下降。该趋势明显表现为为迎合市场，企业产品战略集中于 SUV。

2016 年，经过连续四年的高速增长，SUV 与 MPV 已占据了乘用车近一半的市场份额。带来的直接结果是，2009-2016 年，国产车整备质量增幅约 13%，其中自主车企整备质量增加了约 22%，导致 2016 年国产车平均油耗增加 0.5-1L，自主品牌企业平均油耗增长 0.7-1.5L。节能技术提升带来的油耗降低被吞噬。

“2016 年 CAFC 正积分集中于新能源汽车生产企业，负积分集中于大型 SUV 和 MPV 为主要产品结构的生产企业”。康利平称。在 SUV 大潮中分割最多红利的自主车企，也是油耗不达标重灾区。2016 年国产车 CAFC 负积分主要由两大自主车企——长城和长安产生，长城是 SUV 领军车企，长安 2016 年以 SUV 高达 51.9% 的增幅弥补了其他领域的下滑。此外，存在超过 10 万的负积分缺口的猎豹汽车和上汽通用北盛也以生产 SUV 为主。此外，四川一汽丰田、广汽菲亚特、长安福特、华晨金杯、东南汽车等车企也出现 5 到 10 万的 CAFC 负积分。

此外，从 2006 年到 2016 年，合资企业油耗年均降幅 2.2%，而自主企业年均降幅不足 1%，尤其是 2013 年-2016 年，自主企业油耗不降反升。

但是，所有这些“压力”在新能源汽车的“资助”下，都将化解。报告显示，虽然不达标企业大幅增多，但 2016 年的 CAFC 总表现看上去仍很“壮观”：2016 年全国在售车平均油耗为 6.56 L/100km，同比降幅接近 7%。但实际上由新能源汽车“优惠核算”带来的降幅占了 2/3，由燃油车节能技术带来的降幅仅占 1/3。

按照 2013 年工信部颁布的《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》，新能源汽车或者关联企业的新能源汽车可以纳入 CAFC 的核算，并给予新能源汽车的产量或进口量按多倍处理的优惠，从 2015 年至 2025 年，按照 5、3、2 逐年递减的倍数进行核算。产量基数的增大显著拉低了企业 CAFC 的实际值，也抵消了节能技术应用上的不足。

“新能源汽车的合并统计和稀释，使得致力于通过节能高效技术来降低油耗的车企优势被掩盖”，康利平称，2016 年 CAFC 正积分排名前 10 位的车企中，除了一汽-大众以外，都是新能源汽车生产企业。而在 2012-2015 年，CAFC 正积分量较大的车

企包括一汽-大众、上海大众、长安福特、华晨宝马、东风日产等油耗达标且产量较大的传统合资企业。

另一方面，对于在节能技术竞争中一直处于弱势的自主品牌企业而言，新能源汽车对油耗考核的“驰援”，显然是“雪中送炭”。

2016年，以自主品牌为主的六家生产电动汽车的车企油耗标准已经提前达到2020年目标。但康利平强调，如果不考虑新能源汽车在CAFC核算中的优惠，部分企业的达标情况并不容乐观，如江南汽车、江淮汽车。

“通过对12家主要电动车企业的CAFC核算发现，含新能源汽车核算可导致CAFC实际值下降3%-68%”，康利平称。

而对于负积分的自主车企而言，合规也是很容易的事。以长安汽车为例，其部分负积分可通过往年正积分结转，以及本企业产生的新能源正积分，也可以受让长安集团下关联企业的正积分。

双积分制或打击车企应用节能技术的积极性

“实际上，四阶段单车油耗限值比三阶段加严了30-40%，但2016年公告新车型中，除个别进口车型外，均达到限值要求。而2015年时尚有约1/4的新车达不到这一限值”，康利平认为，可见企业节能技术储备比较充足，但在市场产品的应用上却显不足。她认为，传统汽车仍有35-40%的节能潜力。

而双积分制的实施或将加剧汽车企业“藏技”的现状。根据2017年9月工信部颁布的《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》（简称“双积分制”正式办法），但CAFC的积分考核将在2018年4月启动。

报告强调，油耗和新能源积分的“并行管理”机制背后，实则是交叉管理。根据双积分制，CAFC负积分的抵偿途径包括自身历年正积分结转、关联企业转让、新能源汽车正积分1:1抵偿等。企业CAFC负积分的压力非常小。

以2016年负积分最多的长城为例，虽然由于无关联企业积分可转让，长城当时只能通过购买新能源汽车积分来进行合规，但在长城2017年入股电动汽车生产企业御捷25%后，油耗考核的压力已迎刃而解。

康利平表示，双积分机制将带来三个与初衷有差距的现象。第一，企业无需进行节能技术提升，即可扭转油耗不达标局面。如江铃控股、江南汽车和东风汽车，通过生产低端电动车来平衡高油耗车型的方式，未来可能得到一些企业的效仿。

第二，CAFC 不达标企业入股新能源企业将成为趋势，进而出现互联网行业类似的股权持有多样化。第三，包括江淮和大众、戴姆勒和北汽新能源、福特与众泰、雷诺-日产联盟和东风汽车在内的后合资时代将出现。

而以上种种收益可能，均远大于传统汽车节能升级的收益。在这种机制下，可能大幅降低传统汽车节能升级的动力，延滞传统车节能技术的提升。

康利平介绍，在 2012-2016 年间，国内车企的 CAFC 下降还主要通过加大节能技术应用实现，包括产品结构向轻量化、小型化调整与节能技术（混合动力、怠速启停、变速器技术、高效发动机等）。北京奔驰、广汽丰田和天津一汽丰田三家合资企业近五年油耗下降幅度达到 25-30%，均得益于产品结构的调整与轻量化等先进节能技术的应用。

但这种节能技术的投入和应用成本巨大。有业内人士表示，在禁售燃油车的呼声，和企业被分配到的新能源指标压力下，选择双积分制下的捷径，可能成为多数企业的选择。

为此，能源于交通创新中心建议，当双积分机制被证实阻碍了传统汽车节能提升时，应该将新能源汽车积分机制从燃料消耗量积分机制中剥离，回归到两个独立机制。同时，要尽快研究出台经济性奖惩机制，不能仅依靠强制性行政命令。此外，要建立完善的积分审计机制，规避复杂的积分交易、转让、结转、抵偿等过程可能出现的造假。

实际上，对新能源支持力度的把握一直是一个争议话题。早在 2016 年就有专家提醒，大型传统车企、包括合资车企和汽车集团，在新能源汽车投入上积极性不够，因为新能源汽车在 CAFC 中的优惠核算，也被认为有催促车企加大新能源汽车投入的题中之意。

但康利平认为，“提高汽车燃料效率、促进新能源汽车发展”的“两手抓”是实施双积分制的初心。未来 10 到 20 年内，燃油车仍然会是交通出行的主力，企业过早放弃对燃油车节能技术和高效动力的投入，对降低能耗和环保的总体目标而言并非好事。