

传统燃油车可比想象的纠结多了

双碳，不仅加速了汽车产业的动力革命，或许也正在推动一场汽车产业格局的重塑。

曾经燃油车领域的佼佼者，一方面要努力保住自己的“王冠”，一方面又要以领跑者的姿态喊出禁燃、转型的口号。而对于一直以来寻求超越跨国车企、并成为主流全球化企业的中国品牌们，则在这场动力革命中，找到超车的机会。

保持第一的代价

自2019年正式进入双积分考核以来，一汽-大众连续两年负积分排名第一，2020年，一汽-大众的负积分达到132万分。

而2020年，特斯拉则因拥有86万积分坐拥榜首。

不同于上汽、北汽、广汽，其旗下的合资企业可以抵扣集团内自主品牌的积分，一汽集团内部并无产生大量积分的企业，一汽-大众只能通过购买，将负积分清零。

此前，有媒体报道，一汽-大众向特斯拉购买积分，交易价格预计为3000元/分。最终一汽-大众从特斯拉购买了多少积分不得而知，两者也并没有就此交易进行任何公开表态。

但是，为了消耗掉132万分的负积分，一汽-大众确实需要拿出一笔不菲的费用，金额可能达到数十亿元。

像一汽-大众这种负积分多，又无其他相关企业可以进行积分抵偿的企业，如果不按照规定将负积分清零，可能将面临被暂停申报汽车目录、停止部分传统汽车车型生产或进口的处罚。

也就是说，燃油车卖得越多，买积分的费用就越可观；如果不买积分，那可能就无车可卖。

自2017年以来，汽车行业双积分压力持续加大，从2017年，CAFC积分和NEV积分之和达到1196万分，到2020年度二者之和为负分，NEV正积分已经无法弥补CAFC负积分缺口。

NEV积分供不应求，价格也随之水涨船高。

长安汽车董事长朱华荣曾在今年年初的百人会上称，新能源积分价格不断水涨船高，很多车企因此出现增亏现象。朱华荣甚至透露，2020年，中国六大汽车集团产生的双积分都没有达标。长安因为双积分不达标，2020年长安汽车平均每辆车少赚了4000元。

中汽数据发布的数据显示，2017年交易第一年，积分交易的价格在800多元，2019年正式进入考核阶段后，每分价格达到1000元以上，并且随着积分供需的变化，2020年的交易价格在2100元左右，预计2021年主流价格每分2600~2900元。

一方面，与一汽-大众一样，传统车企们需要依仗燃油车提升销量，巩固市场地位；另一方面，又不得不为新能源汽车产量不足、燃油车销量增长而付出花费金钱大量购买积分的代价。

燃油车就像悬在传统品牌头上的一把双刃剑。它既是传统品牌争夺市场份额的关键，又在侵蚀着车企的利润。同时，在双碳目标之下，它又必须经历一场可能是具有替代性的动力革命。

双积分：绕不过去的紧箍咒

所谓双积分，是指平均燃油消耗量积分（CAFC积分）和新能源积分（NEV积分）两个积分，2017年9月发布的《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》，诞生了双积分，考核的是生产量或进口量达到3万辆的车企。

其中，满足燃油车油耗限值，CAFC积分为正积分，反之为负分，NEV积分对应的则是新能源汽车的销量，生产的越多，NEV积分越多。

NEV积分可以抵偿CAFC负积分。对于CAFC负积分数量较大的车企来说，抵偿办法可以使用本企业结转的平均燃料消耗量正积分、使用本企业受让的平均燃料消耗量正积分、使用本企业产生的新能源汽车正积分和购买新能源汽车正积分这几种办法。

如果缺口较大，那就只能通过积分交易来将负分清零了。

自2017年双积分政策实行开始，车企



们的积分压力逐年增大，到2019年双积分正式进入考核，尤其是2020年，油耗积分缺口加大，国内车企CAFC负积分总量首次突破1000万分。

今年7月，工业和信息化部、商务部、海关总署、市场监管总局联合公布的《2020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，2020年度，中国境内137家乘用车企业/进口乘用车共生产1983.02万辆（含新能源乘用车，不含出口乘用车），燃料消耗量正积分为436.74万分，燃料消耗量负积分为1171.43万分，新能源汽车正积分437.00万分，新能源汽车负积分106.55万分。

其中，CAFC负分最高的，同时也是汽车销量最高的合资品牌和自主品牌，包括一汽-大众、上汽通用、上汽大众、吉利、长安等。

双积分负分缺口越来越大，也推高了NEV积分的交易价格。

2020年，中国新能源汽车正积分排名前三的分别是特斯拉、比亚迪、上汽通用五菱。特斯拉财报中显示，2020年依靠积分交易，特斯拉赚取了16亿美元。

同时，双积分与碳交易机制也并非简单的转化关系，核定配合、重新计算减排量，甚至是生产制造过程中的温室气体排放等，可能都会纳入核算中，会经历一个复杂的转化过程。

而在双积分与碳交易打通之前，双积分仍然是督促汽车产业减碳、进行技术转型的主要手段。

积分交易，这项几家欢喜几家愁的因双积分管理而诞生的交易机制，也成为车企减碳绕不过去的“紧箍咒”。

2020年，我国对双积分考核提出了新的修改意见。对于CAFC积分来说，对燃油车节能技术提出了更高要求，收紧了油耗目标；对于NEV积分来说，单车积分降低，所以新能源汽车的产量要求更高，同时，鼓励节能技术的发展。

新版“双积分政策”，明确了2021年至2023年新能源汽车积分比例要求，分别为14%、16%、18%。按照这一比例，预计到2025年，我国乘用车新车平均燃料消耗量将达到每百公里4.0升，新能源汽车产销占比将达到汽车总量的20%以上。

此前，中国汽车产业也一直在呼吁尽快出台汽车行业的“碳中和”时间表和路径，近日，工信部有了进一步答复。

8月24日，工信部发函答复政协第十三届全国委员会第四次会议第1259号（工交邮电类175号）提案。公函包括四方面内容：关于明确我国汽车产业实现碳达峰、碳中和的路线图；明确汽车低碳技术创新路径；设置汽车低碳化重点研发专项、建立支持汽车产业面向碳达峰；碳中和发展的政策标准法规体系、加强汽车行业与其他行业的统筹协调。

其中，在“建立支持汽车产业面向碳达峰、碳中和发展的政策标准法规体系”这部分内容中，首次在官方层面提出了建立汽车行业的“全生命周期碳排放标准体系”的计划。

这意味着中国汽车行业的“碳中和”路径在政策层面的落实有了实质性的信号。

全球“禁燃”陷入内卷

从“碳中和”到此前的全球“禁燃令”，欧洲一直在引领风潮。

从《巴黎协定》，到《欧洲气候法》，减碳从全球性共识，到各个地区形成新的减排法案督促“减碳”已经是大势所趋。

全球性的减碳计划可以追溯到2017年在德国汉堡召开的G20峰会。

此次G20峰会在可持续发展议程中，推动制定“G20能源行动计划”，其中包括确定取消化石燃料补贴的具体时间表；将碳定价机制提上G20议程等。

这次峰会后，全球汽车产业迅速刮起了一股“停售燃油车”计划之风。

最初是由法国能源部长提出，计划从2040年开始，全面停止出售汽油车和柴油车，欧洲国家的率先表态，在全球燃油车市场掀起一轮巨浪。

此后的半年时间里，全球先后有24个国家对“禁燃令”进行表态，中国也在此期间提出考虑研究制定禁售燃油车的时间。

2019年，海南省发布的《海南省清洁能源汽车发展规划》中，提出在2030年全面禁售燃油车，这也是首个明确提出禁售燃油车的省份。

当然，这场在全球刮起的禁燃风暴最终能否实施其实还是未知数。

一方面，并不是所有国家都把禁燃令落在案头，其中除了荷兰、挪威提案通过外，德英法其实都是官员口头表态。

这其中尤其以德国最引人关注。作为汽车工业强国，又地处欧洲，德国提出禁燃令无疑是一个风向标。然而，事实确实，德国所谓的“2030年停止销售燃油车”不过是绿党建议，说白了，虽然德国联邦议院通过了，但是联邦议院并没有通过，所以这条法案并不能实施。

禁燃令，更像是一种政治口号。

禁燃令虽然没有最终明确的时间，但是似乎也成为没有发展的必然，让汽车企业们必须作出选择。

禁燃令迅速搅动了全球汽车业，大汽车集团们也纷纷宣布禁燃时间表，当然，这其中隐藏着颇多的误读和曲解，比如，在2017年全球禁燃令风靡的时候，沃尔沃提出2019年起将不再推出纯燃油车型，旗下产品线全部采用纯电动或者油电混合动力。

此后，沃尔沃被当作率先停止生产燃油车的企业解读，而事实上，沃尔沃只是想在2019年推出48V轻混技术，新车型不再燃油车，而非全面停止生产燃油车。

当然，这也不排除车企在宣传字眼上的误导，其实车企们只是想表达，如果燃油车的宿命最终会走向终结，那我们也会有很好的动力替代形式。

比如，捷豹路虎宣布，2020年所有的捷豹路虎汽车均是电动或混动版本。大集团中，大众提出最迟2030年前，大众将实现所有车型电动化，传统燃油车彻底停止销售；戴姆勒曾在法兰克福车展上提出到2022年将实现梅赛德斯奔驰整体产品阵容的电气化，也被解读为在2022年停产停售旗下全部传统燃油车。

中国车企中，北汽也曾提出2020年，在北京地区停售燃油车，长安提出2025年正式停止销售传统燃油车。如今来看，北汽的停售燃油车计划已然落空，长安也没

将停售计划作为目标，反而在燃油车市场重新找到了市场地位。

如今来看，这份时间表一方面有被媒体过度解读、产生误导的成分，另一方面，禁燃令事实上不过是一种“态度”，代表了车企们节能减排、降碳的决心。然而事实是，自2017年以来，燃油车市场仍然是全球汽车市场的主要市场，并且为车企贡献着巨大的利润，不是一份禁燃时间表就能迅速撼动的。

但是，另一方面，从《巴黎协定》，全球对气候问题的聚焦，再到去年中国正式提出双碳目标——“二氧化碳排放力争于2030年达到峰值，努力争取2060年实现碳中和”来看，汽车产业中，削减燃油车比例，使其被更多能源形式取代已经是大势所趋。

传统车企必须开启动力革命

2020年9月22日，我国在第75届联合国大会上宣告：“2030年前中国要碳达峰，2060年前实现碳中和”。

目前，汽车行业还没有双碳的明确实施路线，这也是很多车企一直在呼吁的。但是可以肯定的是，传统燃油车，尤其是其庞大的保有量，是造成汽车使用阶段碳排放高的主要原因。

从技术路线上来看，纯电已经不是汽车产业发展的唯一技术路径。同时，燃油车向混动转化也是大势所趋。

去年十月，由工业和信息化部指导、中国汽车工程学会组织全行业1000余名专家历时一年半修订编制的《节能与新能源汽车技术路线图2.0》发布，其中提出：2035年，新能源汽车成为国内汽车市场主流（占总销量的50%以上），与此同时氢燃料电池汽车保有量达到约100万辆。

节能汽车方面，2025年混动新车占传统能源乘用车的50%以上；2030年，混动新车在传统能源乘用车中的占比达75%以上。

2035年，混动新车在传统能源乘用车中的占比将达到100%，这也意味着，国内节能汽车届时将实现全面混动化。

双碳之下，我国汽车产业技术发展路线也从之前主推的纯电路线，向多元化转变。混动因此获得了发展空间。

“目前阶段，电动车的体量对实现‘双碳’目标作用仍然较小，即使今年上半年电动汽车的市场渗透率超过10%，仍远不及传统燃油车市场份额。而要实现提升传统内燃机技术，以此实现节能减排，最重要、最有效的措施就是混合动力。”此前王秉刚曾肯定了混动技术对于实现节能减排的贡献。

随之而来的是一大批企业加码混动。

长安汽车蓝鲸iDD混合动力系统、比亚迪DM-i超级混动、长城柠檬混动DHT和奇瑞鲲鹏混动DHT在这一背景下相继问世，自主品牌们选择向PHEV迈出一步。对于自主品牌们来说，PHEV不仅是一次动力革命，更是一次在细分市场合资品牌的降维打击机会。

拥有“两田”的广汽集团，引入丰田THS混动技术，与传祺的发动机匹配，加大混动产品的布局。

这一次，混动是作为长期发展的技术路线，而非过渡技术，因此它也成为车企燃油车技术路线的转型方向。

技术路线转型的迫在眉睫还在于，燃油车的市场空间正在被不断挤压，此前原北汽集团董事长徐和谊曾在一次活动上透露，一些省市可能会很快要提出取消燃油车上牌。在今年6月的“碳达峰碳中和北京行动高端论坛”上，中国科学院院士、清华大学车辆与运载学院教授欧阳明高建议北京研究出台禁售燃油车政策。这种政策信号的释放，也意味着燃油车未来的市场空间将会进一步缩小。

在燃油车领域的优势越强，转型的压力也越大。

从双积分到双碳，这一转型必须提速。内燃机也因此迎来了多元化的发展机会。对于车企来说，这场转型除了完成减碳目标之外，也需要在新的动力转型中，重塑自己的市场地位。

整个汽车产业，也必然因此迎来新一轮洗牌。