编辑 常蕾 美编 代小杰 责校 李爽 电话:64101880 kuaijiaogao@163.com

双积分松绑 车企结转延至三年

两年磨合,去年启动两次公开意见征集的新版“双积分”政策终于落地。6月22日,《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》(以下简称《办法》)公布,自2021年1月1日起施行。据了解,此次《办法》公布了2021-2023年新能源汽车积分比例要求、转结标准放宽,并完善了传统能源乘用车燃料消耗量引导和积分灵活性措施。

乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示,受疫情和补贴退坡影响,新能源汽车市场低迷,此时出台新修改的“双积分”政策,在将新能源积分比例纳入考核、油耗管理进一步严格的同时,也为车企在积分交易和转结方面留有空间,减轻企业压力,刺激新能源车市增量。

放宽结转限制

工信部指出,由于2018年度及以前年度没有新能源汽车积分比例考核要求,企业生产的所有新能源汽车都产生正积分,导致正积分供给较多。

中国电动汽车百人会发布的《2018中国新能源乘用车市场白皮书》显示,国内新能源积分价值远低于预期,仅为300-500元/分。

在业内人士看来,新能源正积分供大于求的结果是积分价格低,形成买方市场,不利于补贴退坡后缓解新能源的成本。

为解决新能源积分多、卖不出去的问题,在“双积分”交易方面《办法》提出建立了企业传统能源乘用车节能水平与新能源汽车正积分结转的关联机制,企业传统能源乘用车燃料消耗量达到一定水平的,其新能源汽车正积分可按照50%的比例向后结转,不过正积分结转有效期不超过三年。

中国汽车工业协会总工程师、副秘书长叶盛基认为,本次积分结转调整更加合理。“此次修订赋予新能源积分一定条件下50%的结转比例功能,解决了现行‘双积分’政策中新能源积分有效期较短的难题,同时有助于提升新能源积分的交易价值,保证新能源厂家的积分交易热情,进而促进新能源汽车产业的进一步发展。”

“放宽结转能够改变市场供大于求的现状,企业积分不会浪费。”崔东树则对北京商报记者表示,新能源汽车积分结转政策,对新能源汽车积分的合理价值评估有着促进意义。目前,新能源积分的销售价值极低,只有几百块钱。如果新能源积分能够存储转到下一年,积分交易供给量将相对减少,有助于实现新能源积分高质量供给,促进单车积分价格提升。

“其实这也是为了刺激新能源汽车生产,补贴退坡后新能源汽车的产量呈现下滑趋势,不利于行业发展,如果积分可以转结刺激交易,让新能源企业也可以多一份收入,从而刺激生产。”他表示。

降低外资负担

在促进积分交易刺激新能源汽车制造的同时《办法》还针对外资企业平均燃料消耗量积分提出支持措施。

工信部发布的《关于2019年度乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分情况的公示》显示,27家进口车企中,仅有特斯拉、一汽进出口、保时捷和克莱斯勒获得正积分,其余均为负分。

《办法》允许同一外方母公司旗下合资企业间、国内汽车企业与其持股的境外生产企业所对应的授权进口供应企业间转让平均燃料消耗量积分。其中,增加直接或者间接对该境外乘用车生产企业持股总和达到25%以上的境内乘用车生产企业。

崔东树认为,对于产销量大的外资车企来说,在新能源汽车尚未完全推广开前,“双积分”压力逐渐增加,而《办法》作出的调整对国外品牌是利好消息,能够进一步减压。

“外资车企进入国内市场,相关部门持支持态度。”工信部相关负责人透露,“双积分”政策不会成为阻扰外资车企入华的门槛。

此外,针对年度产量2000辆以下并且生产、研发和运营保持独立的境内乘用车生产企业,进口量2000辆以下的获境外乘用车生产企业授权的进口乘用车供应企业《办法》中也作出下调要求。

《办法》规定,“该类企业2021-2023年度平均燃料消耗量较上一年度下降达到4%以上的,其达标值在《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》规定的企业平均燃料消耗量要求基础上放宽60%;下降2%以上不满4%的,其达标值放宽30%”。此前,企业平均燃料消耗量较上一年度下降3%以上不满6%的,其达标值可放宽30%。

“因为该类车企存在产品结构单一等特点,结合此类企业传统能源乘用车油耗下降潜力,修改后的‘双积分’政策延续油耗积分适度宽松考核的优惠,调整对该类企业油耗下降比例的要求。”崔东树认为,这也是在减压中小车企。

刺激新能源大盘

值得一提的是,本次修改的“双积分”政策再次明确新能源是未来我国汽车市场发展方向。

《办法》中规定,将新能源汽车积分比例要求从2018-2020年的8%、10%、12%提升至2021-2023年的14%、16%、18%。这意味着未来车企迈过“双积分”达标线,新能源车积分比例需相应提高。业内人士认为,这也是为抑制由于补贴退坡导致新能源车产量下滑。

数据显示,2018年国内新能源汽车销量首次迈过百万辆大关后,补贴退坡让2019年销量回落至120.6万辆,同比下降4%。同时,今年突发的疫情让新能源车市进一步陷入低迷。今年前5个月,新能源汽车产销量同比下降均超三成。“新修改的‘双积分’政策不仅鼓励车企多生产新能源车型赚积分,还要求新能源车企在赚积分的同时,扩大生产规模获取更多积分。”汽车行业专家颜景辉表示,这也是为促进企业生产,防止新能源市场倒退。

工信部相关负责人表示,按照该比例要求,基本能够保障实现“到2025年乘用车新车平均燃料消耗量达到4升/百公里、新能源汽车产销占比达到汽车总量20%”的规划目标。

除修订新能源积分比例《办法》中还提出,对生产/供应低油耗车型的企业在核算新能源汽车积分达标值时给予核算优惠,考虑到随着油耗达标要求逐年加严,符合低油耗标准的车型技术难度和成本逐步增大的实际情况,2021-2023年逐步提高低油耗车型核算优惠力度,从0.5倍、0.3倍逐步过渡至0.2倍。

“现阶段调整是对新能源车和燃油车全面提升,防止出现单独过分依靠新能源车发展、放弃燃油车降低油耗的现象。”业内人士表示,这同时也为企业向新能源转型提供过渡时间,并从侧面确立新能源汽车市场化引导的大方向。

推进企业新能源汽车发展同时《办法》中也提出纯电动汽车积分弱化单车续航里程的权重,转而综合考虑整车续航水平、整车电耗水平、电池能量密度对积分的影响。“发展汽车产业要理性,不能靠强势的补贴政策拉动市场。”中国汽车工业协会副秘书长师建华表示,这是在提倡新能源发展方向的同时,让车企根据市场和消费者需求来研究产品、提升产品,提高技术性,不能仅靠政府补贴买单。

北京商报记者 刘洋 刘晓梦

拜腾命悬一线

6月22日,一则“拜腾汽车南京工厂因欠费被断电”的消息将这家快要被公众遗忘的造车新势力企业推上风口浪尖。对此,拜腾企业传播总监王博向北京商报记者表示,目前拜腾业务运转正常,并无断电情况出现,但她也坦言:“拜腾的生存正面临巨大挑战。”

此前,拜腾已经历创始人离职、新车跳票、债务逾期等一系列打击。今年以来,随着车市寒潮遭遇资本寒冬,国内新能源造车窗口期加快关闭,对于拜腾这类尚未实现量产交付的造车新势力玩家而言,生存的机会越来越渺茫。

欠费裁员

6月22日,有报道援引拜腾离职员工的话称,拜腾汽车工厂疑因欠费被相关方断电,员工也大量离职和流失。

对此,王博否认断电情况的存在,但并未回应员工流失传闻。同时,她表示,“疫情对经济冲击巨大,没有任何行业和企业能够独善其身,拜腾也因此正在面临巨大挑战,但我们对智能电动汽车的前景坚定不移”。

据了解,拜腾汽车工厂位于江苏南京,工厂占地1200亩,总投资逾110亿元,计划年产30万辆。2017年9月,拜腾汽车南京工厂一期工程奠基。

拜腾的困境并非今日显现。今年4月便有消息称,拜腾美国研发中心员工停薪留职、高管降薪80%以及中国区员工延迟发放工资。一封拜腾致中国区员工的内部沟通信显示,拜腾管理层商议决定推行临时性员工薪酬缓发措施,各层级员工4-7月工资按不同比例缓发,延期发放的部分将于9月7日前随8月工资一次性支付。

内部沟通信中,拜腾管理层承认公司处于困境之中。当时,拜腾方面称,“在疫情的持续影响下,拜腾也无法独善其身,业务运营正承受巨大挑战,目前已采取多项阶段性措施,以减少短期固定成本开支,缓解资金压力。”

然而,两个多月过去,拜腾仍未走出困境。6月初,有自称拜腾员工的网友发文称,公司从3月到现在拖欠工资,一分钱不发。公司几百名员工现在被强行休假在家,遭拖欠工资4个月,公司现在只剩躯壳。

值得注意的是,困境之下出走的不仅是部分拜腾普通员工,也包括拜腾管理层。近日,负责生产和南京工厂运营相关事务的拜腾高级副总裁马督胜(Mark Duchesne)离职,并加入北美电动卡车制造商尼古拉汽车公司。

债务压顶

事实上,无论是欠费断电,还是裁员降薪,背后都指向拜腾脆弱的资金链。

2018年9月,一汽夏利发布公告称,将以1元的价格将全资子公司一汽华利100%股权转让给南京知行(拜腾母公司),但南京知行还需要支付一汽华利应付职工薪酬5462万元,以及一汽华利所欠的8亿元债务(去年4月30日前偿还80%)。

去年6月,一汽夏利发布公告披露,南京知行并未如约支付所欠债款。10月,一汽夏利董秘在回复投资人关于拜腾欠款是否到位时称,目前尚未收到南京知行代一汽华利归还的部分款项。

今年6月,尽管南京知行付款逾期,但一汽夏利仍与南京知行、一汽华利、夏利运营达成新的补充协议,并再次明确还款计划:南京知行在今年6月30日前支付2.35亿元;今年10月31日前支付全部剩余的2.35亿元。

一边债务步步逼近,另一边融资仍未到位。对于造车新势力而言,融资的重要性毋庸置疑。申银万国首席市场专家桂浩明表示,造车新势力之所以能快速崛起,与资本大佬的鼎力相助分不开。

资料显示,自2017年成立以来,拜腾共进行过4轮融资,总金额约12亿美元(约84亿元人民币),远远低于蔚来(超300亿元)、威马(超200亿元)、小鹏(超160亿元)等对手。

去年5月,拜腾宣布将在年中完成C轮融资,且已得到多家实力机构支持。随后,有消息称,拜腾C轮融资将在6月底完成,引入约5亿美元。今年1月,拜腾相关负责人又表示,拜腾C轮融资已进入最后阶段。

然而,一年多过去,拜腾原计划于去年年中完成的C轮融资仍未到位。同时,留给拜腾向一汽夏利支付2.35亿元欠款的时间仅剩9天。如果拜腾再次逾期,将承担违约责任。不过,一汽夏利在公告中并未具体说明届时拜腾会遭受哪些违约惩罚。

对于拜腾的C轮融资进展,王博向北京商报记者表示,疫情影响下,作为创业公司的拜腾,融资计划也受此影响有所延迟,目前C轮融资正在进行。

对于拜腾的C轮融资,汽车行业分析师张翔并不看好。“今年车市整体形势不好,新能源汽车销量也出现大幅下滑。类似拜腾这种尚未实现量产交付的造车新势力企业,完成新一轮融资的机会必然越来越小。”

量产延期

在“救命”的C轮融资迟迟未能落地的情况下,拜腾的量产交付前景也徒增未知。作为拜腾首款电动车型,M-Byte已经历一次跳票。

去年4月,拜腾汽车CEO戴雷表示,拜腾首款量产车M-Byte将于三季度全球首发并公布预售价等信息,年底实现量产,2020年初开始陆续交付,售价区间为30万-40万元。去年9月法兰克福车展期间,拜腾宣布首款车型M-Byte将在2020年中开始量产。这意味着,M-Byte量产将推迟半年。

对于量产延期的原因,拜腾给出的解释为“从产品质量等角度考虑”。拜腾汽车首席客户官夏安德表示,“此前造车新势力在交付阶段暴露出的不足,会让拜腾吸取经验教训,避免重蹈覆辙”。

今年以来,面对外界质疑,拜腾开始释放一系列有关量产的积极信号。4月,拜腾推出旗下首款车型M-Byte量产版试制车,戴雷也在社交媒体上公布多张南京工厂车间内的生产新进展图片。然而,眼下已至年中,M-Byte量产消息仍未传出。

针对拜腾新车量产交付进展,王博告诉北京商报记者,疫情对整个汽车产业链都带来了影响,拜腾正根据相关情况尽全力作出妥善业务安排,推进量产相关工作。

事实上,拜腾M-Byte即便按原计划于年中量产交付,也将面临严峻市场环境。在30万-40万元售价区间电动车市场,国产特斯拉Model 3长续航版、蔚来ES6、理想ONE都将是拜腾M-Byte的竞争对手,而这些竞争对手的销量均已突破万辆。

此外,根据我国新能源汽车补贴新政,新能源乘用车要想获得补贴,补贴前售价须在30万元以下(含30万元)。这意味着,拜腾如果不重新调整M-Byte的市场定位和价格策略,将错失政策红利,面临更大成本压力。

“新能源造车这扇门,已经基本对拜腾关上。”张翔表示,M-Byte定位30万元以上的高端电动车市场,该市场不仅规模有限,而且随着特斯拉国产,竞争越发激烈。作为新品牌,拜腾的知名度在很大程度上依靠各种宣传活动进行支撑。但是,今年以来,拜腾的声音越来越微弱,消费者已逐渐忘记该品牌。

北京商报记者 刘洋 濮振宇