

双积分倒逼合资“求助”自主

本报记者 吴琼

在新能源汽车领域，中国车企暂时领跑。

日前，2019年双积分成绩单出炉，跨国车企（合资品牌）几乎集体翻车，中国车企（自主品牌）领跑。这或意味着中外汽车格局的微妙变化。

自主品牌积分领跑

近日，工信部公示关于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。几大现象引人关注。

一是境内车企首次出现负分，而且40%的车企平均燃料消耗量积分为零或负。29家乘用车企业的新能源汽车积分为负，20家车企新能源汽车积分为零，70家企业获得新能源汽车正积分。

二是进口车企压力更大，超过八成的进口车企为零分或负积分。数据显示，27家进口乘用车企中，5家车企新能源汽车积分为负，16家车企的新能源汽车积分为零，仅有6家车企获得新能源汽车正积分。

三是合资、跨国公司集体翻车，中国品牌遥遥领先。

记者统计后发现，境内乘用车积分排名前十的多为



中国品牌，如比亚迪、北汽、上汽等；积分垫底的多为合资品牌，包括大众、本田、奔驰、现代等。

四是中外车企悬殊加大。其中，正积分最高的比亚迪与负积分最多的一汽大众相差近145万分。

跨国车企积分缺口大

近年来，多家跨国车企都在为积分达标问题发愁，如果不达标，将被处罚。越是上规模的合资车企或跨国车企，压力越大。西部证券在研究报告中指出，“统计年产量6.5万辆以上的39家企业，发现大众、通用、现代、本田、奔驰、起亚、福特等合资车企面临严重的积分缺口。”

积分缺口，主要是因为燃油负积分大幅增长。从39家车企2018年、2019年燃油

积分分析，大部分合资车企的燃油积分同比大幅下降。最严重的就是大众系（含一汽-大众、上汽大众、大众进口车），2019年负积分达23.8446万分。

大众汽车集团高管对外表示，在中国可能无法实现2020年油耗（积分）目标，需要从外部购买排放积分。大众中国区总裁冯思翰表示，看来要在今年独立完成既定的油耗（积分）目标，还是需要在合作伙伴的帮助下才能完成。此前，大众汽车中国计划今年在中国销售超过40万辆新能源汽车。其中插电式混合动力汽车销量计划增长一倍以上。但受疫情影响，大众汽车今年首季仅在中国销售了6100辆新能源车。其中，上汽大众的帕萨特插混版销量超过50%。

即使解决了2020年负分问题，2021年，大众系仍然

压力重重。西部证券估计，大众在华可能需要销售50万-60万辆新能源汽车以满足双积分需求。“在不考虑集团内部调配的情况下，这几乎是不可能实现的。”

据了解，不少跨国车企已经考虑向合资企业求购积分，尤其是中方合资伙伴。以广汽集团为例，旗下的多家合资企业积分压力大，但自主品牌广汽乘用车是积分专业户，其2019年新能源积分超过19万分。广汽集团在内部已经明确，将进行内部调剂，解决广汽菲亚特-克莱斯勒等的负积分问题。

西部证券指出，考虑到放开合资股比大限临近，从“搭伙过日子”到“分家过日子”势必会到来，如果能够借助双积分实现自主品牌份额的提升，其对产业的深远影响不亚于20多年前的汽车合资政策。

260km/h。

为了迎接全新Taycan的登陆，上海闵行保时捷中心已做了充足的前期准备，包括针对销售人员及售后人员的全面培训，以及高品质家用充电设备基础安装及售后服务的准备等，为购买全新Taycan的客户带来完善的服务保障。据悉，全新Taycan 4S车型也将随后上市销售。

（严君）

全新Taycan登陆上海闵行保时捷中心

日前，保时捷全新纯电动跑车Taycan登陆上海闵行保时捷中心，首批上市的车型版本为全新Taycan Turbo S和全新Taycan Turbo。全新Taycan Turbo S的厂商建议零售价为191.25万元，其可输出功率高达560kW，0-100km/h加速时间仅需2.8秒，在NEDC工况下续航里程为462km，最高车速为

东风启辰星上市



供全方位VIP关怀。

该车基于VSA-L中大型平台打造，搭载全新1.5T涡轮增压发动机，实现140kw的同级最大功率。与之匹配的48V轻混增压动力系统集加速助推、能量回收、滑行停机、怠速再启动等功能于一身，动力强、油耗低，百公里综合油耗仅为6.1L。

（行成）

用哪种换电模式吸引用户？

2020年新能源汽车补贴政策终于出炉，其对新能源乘用车的补贴有“收”有“放”。其中，“享受补贴的新能源乘用车补贴前售价须在30万元以下（含30万元），但‘换电模式’车辆不受此规定限制”引人关注。业内纷纷认为，换电技术和相关金融方案将成为吸引用户的新抓手。

以蔚来汽车、威马汽车为代表的新造车企业，代表了换电市场的两种方向：一是建立在车电可分离基础上的电池租赁模式，代表企业是蔚来汽车；二是通过电池租赁、二手车保值回购等金融方案建立的虚拟车电分离模式，代表企业是威马汽车。

蔚来车电分离模式

业内纷纷认为，新政策执行后，首当其冲受益的将是蔚来汽车。因为在主流电动车市场上，蔚来汽车是唯一全系售价超过30万

元，并且有换电模式的新能源汽车企业。2018年，蔚来汽车推出了换电模式，其车身和电池分开出售，分别提供不同的金融方案，既降低了消费者的一次性支付压力，又减轻了消费者对电池衰减的担忧。消费者购买车身，可享受传统的汽车金融服务，最长可达5年。此外，消费者租用电池，可减免10万~15万元的车价（租用70kWh的电池包，减10万元；租用84kWh电池包，减15万元），租用70kWh电池包，每个月花1660元，租用84kWh电池包，每个月花2500元。蔚来车主不仅可以租用电池包，还可以换电池包。据了解，同一辆蔚来汽车的电池包，可视用户需求，可升级，也可降级。

威马虚拟分离模式

威马汽车采取虚拟车电分离模式，其通过半价提车、充电全包、二手车保值

回购实现。以威马EX5 400 Mate威盟版为例，全生命周期成本被分拆成几块：第一块，威马威盟版纯电SUV，原价13.98万元，消费者可半价提车，即6.66万元。第二块，尾款、充电费等分期支付，采用阶梯式月费。具体而言，车主预估自己每月行驶里程，选择适合自己的月费套餐，即套餐中既包括购车的“分期月供”，又包括限额内的所有公共充电费。

据悉，在威马即客行APP上看得到的公共充电桩上充电，在套餐限额内，不论是电费还是服务费均由威马承担。第三块，保值回购二手车政策。车主们通过“威马直购”模式购车，合同期满两年后买断电池，威马汽车就能以最高近6折的官方保值价回购。威马汽车高管表示，“这大大降低了全生命周期内的用户持有成本。以威马EX6 Plus 400轻享版为例，如每月行驶里程0-1500公里，使用2年后，威

马回购，则车主日均成本约100元。其中，月持有成本3015元。”

威马模式、蔚来模式都是建立在自身产品的基础上的。大多数中国新能源汽车和威马一样，都无法做到真正的车电分离，但又需要解决消费者对续航里程、二手车残值低的顾虑。而二手车保值回购在一定程度上解决了这一难题。谈到回购后的二手车处置时，威马汽车高层表示，“可以转向专车或网约车服务，合理运营能保证合理收益。”（刘欣）

纬湃科技在华设研发中心

大陆集团下属动力总成公司纬湃科技宣布，其将在天津建立一个全新的研发中心。新研发中心预计于2021年落成，将成为纬湃科技混合动力及电气化动力总成技术的研发基地。

新的研发中心配套有各种尖端测试设备，可用于电力驱动技术的测试和验证。纬湃科技在天津拥有一家建有高度自动化生产线的工厂，符合最高质量标准，并

能大批量生产各类产品。2019年，纬湃科技的创新型高度集成电动轴驱系统在天津工厂投产，该产品应用于标致雪铁龙集团和现代汽车全新量产车型。

纬湃科技为全球客户提供广泛的电气化解决方案，其产品包括48伏中混技术，以及适用于从混动至纯电动系统的关键组件，包括功率电子、电池管理系统、电动轴驱系统等。（钱宇辉）

SAAM 上汽资产经营

拍卖标的：闲置报废设备物资

咨询时间：即日起接受咨询（法定假日除外）

联系电话：021-63078791

注意事项：

竞买人须为与竞买标的相适应资质的企业，符合委托人安全及环保要求，提交企业资质、施工方案及处置案例等，竞拍报废设备物资的竞买人还须提交《再生资源回收经营备案登记证明》。竞买人应于拍卖日前一日15:00前交付保证金人民币5万元。办理竞买登记手续，以票据支付的保证金须在拍卖日前一日15:00前到账。

拍卖时间：周三上午10:00

看样时间：周五、周一9:00-16:00

拍卖地点：上海市静安区中山北路178号2号楼

< 2020年5月						
日	一	二	三	四	五	六
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30