

新能源汽车准入门槛提高 生产资质成行业争抢热点

■ 本报记者 谢育辰

新政不断推进的新能源汽车，再度成为汽车圈儿里的头条。

8月12日，国家发改委办公厅下发了《新能源汽车碳配额管理办法》征求意见稿(以下简称《办法》)，拟用碳配额交易替代补贴政策。随后，工信部也发布了《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定(修订征求意见稿)》(以下简称《规定》)，重新划定新能源汽车范围，提高企业准入门槛。

“一放一严”的政策，也可看出我国新能源汽车发展的方向，就是提高监管力度的同时，坚持以市场的原则逐步取代补贴，让市场充分发挥优胜劣汰的作用。”全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树对《中国企业报》记者表示，政策与市场的双管齐下，将倒逼我国新能源汽车产业结构的调整，告别野蛮生长。

新能源汽车 野蛮生长长期结束

“全新的《规定》，其实是国家对2009年6月发布的《新能源汽车生产企业及产品准入规则》的纠正”。汽车分析师封士明认为，随着监管力度的加大，我国新能源汽车产业将告别野蛮生长期。

近年来，我国通过财政扶持等政策，大力支持新能源汽车的产业化和市场化推广。根据中国汽车工业协会的数据显示：2014年新能源汽车生产7.85万辆，同比增长350%；2015年新能源汽车生产34万辆，同比增长330%，我国已成为全球最大的新能源汽车产销国。

然而，巨大的财政补贴和广阔的市场前景，让这个新兴的市场逐渐呈现出粗放的增长模式。比如不久前多部委联手一起开展的“骗补调查”，虽然结果暂未对外界公布，但制止了“劣币驱逐良币”的恐慌。“之前一些地区疯狂的发展低俗电动车，专打政策的擦边球，技术门槛和实用性并不高，但是却赚得盆满盈满”。一位市场人士告诉《中国企业报》记者。

据统计，2012年到2015年，列入工信部推荐目录的车型从639款增加到3411款，但产量达到1000辆以上的只有77款。其中227个乘用车车型中产量在1000辆以上的只有43款。新



王利博制图

能源汽车车型鱼龙混杂，产品质量参差不齐等问题凸显。

为此，全新的《规定》首次提出生产企业“建立新能源汽车产品运行状态监控平台，对已销售的全部新能源汽车产品的全生命周期运行和安全状态进行实时监控。企业监管平台应当与地方和国家的监管平台对接”。相关企业人士认为，这是对之前存在的“拼凑型”造车骗补现象的釜底抽薪，将有效遏制行业之前普遍存在的“低成本低品质同质化”的现象。

跨行转入难度加大

加强监管的同时，《规定》还很大程度地提升了新能源汽车的准入门槛，新能源汽车的生产资质，将成为厂商争抢的焦点。

在企业准入方面，新的《规定》取消了企业应掌握车载能源、驱动系统、控制系统三项“核心技术”之一的要求，调整为应具备控制系统的开发能力，以及车载能源和驱动系统的集成、

匹配能力，并在设计、仿真、试验验证等方面相应增加或提高了要求。据业内专家分析，仅这一项就会导致许多已经拥有资质的企业在复检时不被通过，所以，行业外的互联网企业获得新能源汽车准入资质将会更难。

对此，行业内也发出了质疑的声音。汽车分析师张志勇认为，如果国家后期的监管到位，那么不该过度限制行业的准入门槛，这样将加剧行业外的企业或者小型企业在发展初期的成本风险，延长了盈利周期。

不久前，中国汽车工业协会常务副会长董扬也曾透露，工信部的目标是将来新上的纯新能源车企不超过10家。这也意味着，除去已经拿到资质的北汽新能源和长江汽车外，留给打算进入新能源造车领域的企业甚至不足8家。此外，据知情人士透露，由于国家将不再新增自制底盘的改装类生产企业，现有85家自制底盘的改装类企业，未来仅有大约1/10的企业可达到条件，这也就意味着淘汰下来的生产资质将成为整车企业，特别是行

业外企业争抢的热点。

市场化代替财政补贴

在保证产品质量和提高准入门槛的同时，如何利用市场化的方式管理

新能源汽车行业，一直是业内争论的话题，《中国企业报》也曾探讨过新能源汽车积分管理制度。崔东树认为，此次发改委发布的《办法》，是新能源积分交易制度的升级版。

《办法》提出对燃油汽车规模企业设定新能源汽车与燃油汽车产销量的年度比例要求，并折算为企业应缴的新能源汽车碳配额数量。企业可以通过生产和进口新能源汽车的方式或者从碳排放市场交易获取积分。

长久以来，我国新能源汽车的高速增长主要依赖财政补贴，仅国家层面补贴2014年超70亿元，2015年超300亿元，随着新能源汽车产销的增加，大规模的财政补贴将难以维系。

补贴退坡已经是国家多部委制定的既定政策，2016年新能源乘用车补贴金额为2.5万—20万元，2017—2018年补助标准在2016年基础上下降20%，2019—2020年补助标准在2016年基础上下降40%。崔东树认为，相比于财政补贴，碳排放的积分制度借助市场的力量激励和倒逼企业，把更多资源投入到产品的研发和技术创新上。

预计三季度新的国家补贴方案和第四批推广目录也将陆续出台，四季度新能源汽车有望迎来爆发期。即将举办的成都车展，无论是跨国企业宝马，还是自主品牌北汽都将携多款新能源车参展。可以预见的是，在政策和市场的驱动下，未来新能源汽车将真正成为市场上的生力军。

江淮汽车瑞风M3 宜家版 安徽区域上市

■ 本报记者 张晓梅/张骅

8月13日，江淮瑞风M3宜家版在安徽区域正式上市，售价7.38万—8.88万元。作为江淮在2016年下半年推出的首款新车，瑞风M3宜家版沿承了“7座创客MPV”大空间、高品质等核心商用优势，并针对家用需求，舒适性、配置等方面更能满足家用消费升级人群。在大众创业步入稳定期，MPV市场家用化需求逐渐旺盛的背景下，瑞风M3宜家版的上市，为创客提供了商用专业、家用给力的全能选择。

适合家用的7座以上MPV需求不断上涨，消费者购车心理的成熟，也使小型MPV市场消费升级进程加快，能够满足商用又能兼顾家用的“全能型”MPV成为主流需求。

瑞风M3自上市以来一直受到以创客人群为代表的消费者青睐，销量稳步提升的同时，实现了市场占有率连续15个月增长，在各大主流媒体口碑榜上也名列前茅。瑞风M3宜家版在原有核心优势的基础上结合用户反馈，进行了造型、舒适、安全等方面的创新升级，实现了更强的产品表现。

瑞风M3宜家版针对家用审美需求，对前脸进行轿车化设计，线条更加柔和流畅，而LED日间行车灯等细节美化也让时尚感倍增。而具有语音识别及蓝牙电话功能的真皮多功能方向盘，完美契合消费者对大气美观、高效便捷的追求。在家用车最看重的空间方面，瑞风M3宜家版沿承了百变大空间及4450L超大容积的基础上，增加中排座椅的二次翻转功能，进一步拓展车内使用空间，商用载货和家用采购都方便。而多达31处的储物空间，家庭出行的小物件都能轻松收纳。

瑞风M3宜家版后排新增了220V车载电源+USB接口，更方便手机充电，而后排座椅全席扶手的设计，乘坐更舒适。同时，新车对NVH、制动、空调性能等进行优化，打造更静谧温暖的移动空间。在家、商实用均注重的安全性上，在现有高强度承载式车身的基础上，瑞风M3宜家版配置双安全气囊，且新增倒车影像及GPS导航，出行更加安全便利。此外，通过对传动系统的重新匹配，新车在8.38L百公里超低油耗的基础上，具有更强劲的动力，更能满足不同路况下的家用或商务出行。

三六一度集团 上半年营业额上升15.7%

近日，361度国际有限公司欣然宣布其截至2016年6月30日6个月末经审核的中期业绩。三六一度集团2016年上半年营业额上升15.7%达25.555亿元人民币(2015年上半年:22.083亿元人民币)，主要由集团2016年上半年订货会订单增长所带动，同时亦反映中国运动服饰行业步入稳健增长阶段。主要产品组别的销量持续改善。其中，由于集团更专注于鞋类产品，此部分的销量及平均批发售价均获得明显增长，销售占营业额的比例增加至45.1%；而服装销售占营业额的41.2%。另外，361童装的收益延续强劲势头，增长16.5%达2.721亿元人民币，占集团营业额的10.7%，反映童装业务已建立成熟的客户基础，且增长潜力巨大。

上半年，三六一度集团获得经营活动所得现金净额为3.724亿元人民币(2015年上半年:2.331亿元)；净现金(包括存款及现金等价物)为25亿元人民币(2015年上半年:27亿元人民币)。面对体育服装行业的持续增长，集团强劲的财务状况，将有助其把握业务发展的机遇。三六一度集团表示，未来将努力稳步提升派息比率，以回馈股东长期的股支支持。(高建生)

资讯



航天信息与德利多富合资合作扬帆起航

8月18日，航天信息股份有限公司与德利多富国际有限公司在北京隆重召开合资合作新闻发布会，宣布双方在中国金融和商业零售业务领域开展全方位合作，航天信息以收购及增资方式控股合资公司。中国航天科工集团公司总经理李跃，航天信息董事长时咏，德利多富总裁兼CEO艾卡德·海德洛夫，与来自国家开发银行、中国进出口银行、中国工商银行等国内10余家金融机构的高管出席发布会。李跃表示：“本次合资合作，强强联手，顺应我国‘互联网+’和‘中国制造2025’，助力我国金融业及零售业智能化和安全发展”。

好想你与百草味并购发布会举行

8月18日，好想你和百草味“在一起，玩大的”并购战略发布会在上海举行。好想你董事长石聚彬、百草味董事长邱浩群、百草味CEO蔡红亮出席发布会，并与经济学家马光远、证券分析师董广阳、国际知名调研机构尼尔森电商负责人吕益共同探讨了互联网新经济下的新消费生态。发布会上，好想你与百草味首次正式对外公布了并购协同战略，并发布了两者全新的零食“新生态”战略。至此，“中国零食电商并购第一例”敲锤落定，这也宣告了百草味进驻资本市场。“好百”融合将被誉为行业的经典并购案，前景值得期待。

资本竞相涌入 民办国际学校发展提速

■ 见习记者 薛午安

随着社会和经济的发展，我国出国留学人员迅猛增长，各种国际学校由此应运而生，万科、碧桂园、新东方等诸多企业和许多投资机构，也纷纷加盟办学助学。

近期在京发布的《2016中美国际教育白皮书》(以下简称《白皮书》)，研究了国际教育的现状，指出公办学校国际项目转民办将是未来趋势并将提速发展。同时，政府审批层面要加强监管引导，以促进国际教育产业的发展。

民办国际学校市场广阔

据美国教育协会统计数据，2015年中国本科学留学人数首次超过研究生，但两者增速均放缓，而读高中的人数从2004年的433人增至2015年的4.3万人，11年增长将近百倍。资料显示，2015年中国的国际学校数量总计597所，成为全球国际学校数量最多的国家。而在2011年这个数据是276所。某研究机构统计，中国国际学校

在校人数已经超过23万人。巨大的需求为国际学校的发展，提供了宽广的空间。

国际学校分三类，主要招收外籍学生的国际学校、公办学校国际班、民办国际学校。2013年教育部要求各地整顿和规范国际学校，2014年，北京、上海、深圳等地收紧政策，不再新设新批公办国际学校。业内人士分析，由于国家基本上不再新批公办国际学校，民办国际学校发展将提速。

资本竞相入局

国际学校的扩张引来了资本的关注。万科联手深圳中学共建科梅沙书院，之后又宣布成立上海万科双语学校。碧桂园自1994年创办一所IB国际学校之后，2014年又成立了碧桂园教育集团，准备在未来几年建立30所纯IB学校。法政集团开办了北京王府国际学校，乐成集团也拥有乐成国际学校。新东方教育集团也成立了新东方昌平国际学校。

2015年，江苏中泰桥梁钢构股份

有限公司定增17.5亿元，在北京建设国际学校，进军正在快速发展的高端教育市场。中泰桥梁公司负责人表示，该学校尚处于建设阶段，预计2017年开始招生并带来稳定的盈利。因此，公司的业务将在未来逐步由以桥梁钢结构业务为主过渡到与教育业务并重的业务格局。银润投资也将于近期出资17.6亿元建设2所国际学校。

企业和投资机构资金的投入，使国际教育学校的软硬件实力大幅提升。对此，《中国企业报》记者采访了力迈中美(国际)学校校长刘学言。他说，资本的注入，对学校的校舍建设、师资招聘、对外合作等都有巨大的正面影响，可以让国际学校更好地打造专业课程体系、建立通畅的留学通道、树立科学、前瞻的教育理念，从而培养出最优秀的人才，这些也决定着国际教育行业水平的高低。

行业亟待加强监管

《白皮书》副主编孙自伟对《中国

企业报》记者表示，在各种因素影响下，未来几年内，资本市场将会推动和整合行业，促使国际学校有资金能力向高品质、专业化、精细化、品牌化方向发展。

但《白皮书》也指出，由于国际学校呈现爆发式快速增长，因而不可避免也会出现一些问题。如各种质量堪忧、资质不全的机构为敛财而开设所谓的国际学校，使得这一市场在混战中野蛮生长。有机总结出了其中的一些乱象：部分学校开出华而不实的天价学费，但课程流于形式；外教数量不足、教师流动频繁，无法为学生的学习和出国留学提供优质助力等，而监管和政策方面也有空缺。

对此，《白皮书》副主编、美国密西根州立大学访问学者、北京市英语口语高级考官郭嵘在接受《中国企业报》记者采访时说：“教育是国家的朝阳产业，其中，民办国际学校举足轻重。期待政府对国际教育行业加强制度规范引导和监管；期待民办国际学校能扬长避短，解决发展中的问题，推动国际教育产业健康发展”。