

## 热点透析 Hot Dialysis

# 四大数据折射公务用车“新能源化”路径

国家机关事务管理局、财政部、科技部、工业和信息化部、国家发展改革委 13 日联合公布了《政府机关及公共机构购买新能源汽车实施方案》。方案对政府机关和公共机构购买新能源汽车作出全面部署，记者对其中的 4 组关键数据进行了分析解读。

### 30%： 到 2016 年政府购新能源车 占更新总量比例

早在 2009 年 1 月，财政部、科技部、工业和信息化部、发展改革委就在北京等 13 个城市公共服务领域启动节能与新能源汽车示范推广工作。2010 年，试点扩大到 25 个城市，主要集中在东中部节能减排任务较重地区。

在此基础上，方案提出，政府机关及公共机构购买机动车辆应当优先选用新能源汽车。同时明确：2014 年至 2016 年，中央国家机关以及纳入新能源汽车推广应用城市的政府机关和公共机构，购买的新能源汽车占当年配备更新总量的比例不低于 30%，以后逐年提高。方案还规定了各省市区其他政府机关和公共机构这 3 年内购买新能源车的占比，尤其指出，在 2014 年，京津冀、长三角、珠三角细微颗粒物治理任务较重区域，政府机关及公共机构购买新能源车占当年配备更新总量的比例不低于 15%。

“方案强调公务用车先行推广，鼓励更广泛领域应用，这就改变了以往号召为主、缺少具体监督落实的状况。”国管局资产管理司负责人说。

### 100%： 政府机关及公共机构范围

此次方案明确了政府机关和公共机构的范围，即全部或部分使用财政资金的国家机关、事业单位和团体组织。覆盖范围之广、层

级之多尚属首次。

国管局资产管理司负责人指出，此次方案的实施必将充分发挥政府机关和公共机构的带头示范作用，为破解新能源汽车“久推不广”困局作出贡献，也为我国新能源汽车产业在全球竞争中实现“弯道超车”提供机遇。

据介绍，尽管近几年我国新能源汽车产业发展迅速，但截至 2013 年 6 月，我国新能源汽车的销量不足 2 万辆，而美国当年的销量为 11 万辆左右，日本为 5 万辆，我国新能源汽车的发展与发达国家相比仍然有差距。

中汽协副秘书长长建华认为，中国在新能源汽车上与欧美的差距不像传统汽车的差距那么大，因此还有机会。

### 1：1： 充电接口与新能源汽车数量比

新能源汽车使用者的一大顾虑是充电设备配备不足。

为此，去年发布的国务院能源发展“十二五”规划明确，在北京、上海、重庆等新能源汽车示范推广城市，配套建设充电桩、充(换)电站、天然气加注站等服务网点，到 2015 年，形成 50 万辆电动汽车充电基础设施体系。

北京市经济和信息化委员会也在今年年初宣布，将在中心城区打造服务半径平均为 5 公里的充电圈，逐步建成公用领域充电设施网络服务体系。

在此背景下，方案更是明确提出要实现充电接口与新能源汽车数量比例不低于 1：1，建成与适用规模相适应、满足新能源汽车运行需要的充电设施及服务体系。

方案还指出，地方政府要把新能源汽车充电设施作为城市公共基础设施，纳入城市建设发展总体规划中。同时要求政府机关及公共机构新增或改造停车场，应当结合新能源汽车配备更新计划，设置新能源汽车专用停车位并配备充电桩等。

## 至少 5 年 才能拉平成本 ——消费者算新能源汽车 成本账

正在“汽车城”长春市举办的第 11 届长春车展上，以特斯拉为首的新能源汽车成为焦点。记者发现，国家出台免征新能源汽车购置税新政后，消费者对新能源汽车的兴趣在提高，但购买意向还不强烈，一些消费者算起成本账。

本届长春车展上，亮相的新能源汽车包括一汽集团的奔腾、欧朗系列、比亚迪的秦、北汽的纯电动出租车、起亚的 K5 以及首次亮相的特斯拉。与往届车展相比，今年展出的新能源汽车数量有所下降。

“听说国家出台了新政策，就过来打听打听。”14 日上午，在比亚迪展台前，长春市民肖刚在打量展区中心位置摆放的一款秦品牌新能源汽车。工作人员给他算了一本账，这款车的售价在 12 万-13 万之间，如果 9 月 1 日购置税免征后再买，能够比现在节省 1 万元左右。

在工作人员劝说下，肖刚有些动心。不过算起使用成本，肖刚的信心又有些动摇。他告诉记者，这款车的售价比同级别的传统动力汽车高出 3 至 4 万。用电行驶的话，每公里成本 1 毛 2 左右，用汽油每公里 8 毛左右。按照一年 1 万公里左右的行驶里程计算，每年能节省 7000 元。

“需要 5 年左右，才能在成本上和传统动力汽车打个平手。”肖刚说。如果新能源汽车价格更高的话，拉平使用成本的年头就会更长。但还有个前提，就是 5 年内电池保证不出问题，否则使用成本还会上升。肖刚担心的现实问题还有充电设施的缺乏。长春市还有可供私人新能源汽车方便使用的充电桩。对于家里没有车库，又住在十几楼的他来说，充电问题很难解决。

不光消费者担心充电设施，就连车展现场的销售人员心里也没底。在最火爆的特斯拉汽车展区，工作人员介绍，询问者络绎不绝，但真正有购买意向的并不多，原因就是当地缺乏充电桩等配套设施。

肖刚最终选择了一款售价 7 万的两厢轿车。他说，如果几年内公共充电配套设施逐渐完善的话，他会考虑选择一辆新能源汽车。

(宗巍)



### 18 万： 政府购买新能源车辆价格上限

为规范新能源汽车采购管理，方案明确政府机关及公共机构购买新能源汽车享受财政补贴，其中轿车采购价格扣除财政补贴后不得超过 18 万元。

为体现政策导向作用，我国对购买新能源车实行中央财政与地方财政共同补贴政策。18 万元加上财政补贴，可以满足新能源汽车生产的成本。

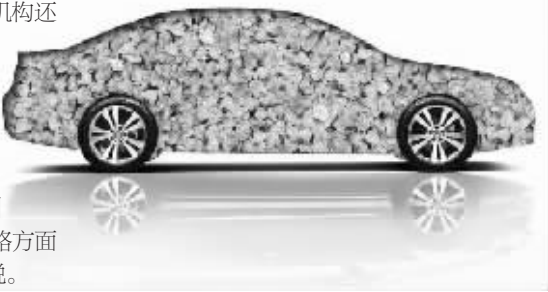
此外，于 7 月 9 日举行的国务院常务会议决定，自 2014 年 9 月 1 日至 2017 年底，国

家将对获得许可在中国境内销售的新能源汽车免征车辆购置税。这样，不论是政府机构还是公民个人，每购买一辆新能源汽车，将获得 3.5 万元到 50 万元不等的财政补贴。

“这样的标准，一方面有利于政府机关及公共机构在采购时心里有数，另一方面也对新能源车生产厂家起到引导作用，让他们在生产研发以及市场策略方面选定方向。”国管局资产管理司负责人说。

此外，18 万元的标准也符合党政机关一般公务用车 1.8 升及以下排量、价格 18 万元以内的“双 18”标准。

(崔清新 李伟)



## 新能源汽车 为何“久推不广”

从中央与地方补贴，到免征购置税，再到公车采购，去年至今，国家有关部门和地方政府相继出台一系列新能源汽车示范推广政策。尽管今年上半年国内新能源汽车销售同比增长 2.2 倍，但是与同期我国 1168.35 万辆汽车销售总量比，新能源汽车占比还不到 0.2%，新能源汽车仍然面临“久推不广”的难题。

据中国汽车工业协会统计，上半年我国新能源汽车生产 20692 辆，销售 20477 辆，产销量已超过上年全年数量。虽然新能源汽车增速很快，但与这两年我国汽车市场爆发式增长的规模，以及政府对新能源汽车推广的力度相比，依然显得不成正比。

在北京，每两个月进行一次购车摇号，新能源汽车与传统汽车冷热“温差”凸显：在 6 月末的摇号中，个人新能源汽车 1666 个指标配置仍不需摇号，而个人传统内燃机汽车 2 万个普通指标中签率则“百里挑一”。而对车企来说，新能源汽车仍然只能“赚到吆喝”。一年来推出多款新能源车型的比亚迪，其主打的混合动力汽车“秦”，上半年销售 5357 辆，还不到其传统动力主打车型“F3”半个月的销量。

在新能源汽车“久推不广”的背后，“车好买，电难充”是核心问题。在北京，能够行驶 200 公里左右的北汽纯电动 E150EV，享受完国家、地方补贴以及免征购置税总计优惠 10 多万元后，车价在 12 万元左右，不是很贵。然而，由于公共场所缺乏充电设备，要想顺利充电，车主必须在住所或单位拥有单独的车位来安装充电设施，这在本来就面临停车难的大城市中难上加难。再加上一些小区物业公司不积极配合车主安装，物业“最后一公里”瓶颈也制约了电动汽车推广。

对此，中国汽车流通协会常务理事贾新光认为，从免税到公车采购，这些推广政策将继续起到杠杆作用。此次多部委联合给出的“时间表”和“路线图”，对公车采购数量、汽车与充电接口比例等都作了量化的要求，将对新能源汽车起到更直接、更广泛的推广示范作用。尤其是此次中央提出地方政府应在限号行驶、牌照额度拍卖、购车配置指标、道路优先通行等政策上给予新能源汽车优惠，也将使新能源汽车产生更多“绿色诱惑”。

专家还指出，面对国外部分新能源车企放开技术专利的挑战，我国新能源汽车推广必须站在技术和标准的高度上，加快充电技术等新能源汽车完整体系的建设，这样才能破解“久推不广”的难题。多家国内车企表示，近期中德两国在电动汽车相关充电标准和接口上达成统一，可能将改变目前国内新能源车企和电力企业充电的“生态格局”。未来，如果各地政府能够以公车采购为杠杆，加大力度完善相关配套，给新能源汽车充电体系建设以更大的支持，让新能源汽车改变“车好买，电难充”的现状，新能源汽车一定会迎来私人购买的春天。

(杨毅 沉司饔)



## 透视新能源车型技术及服务现状

### 主流仍为“铁电池”

目前，在新能源汽车电池技术上，有些品牌采用全自主研发，而有些品牌则采用中外合资技术。

在纯电动汽车的电池领域，以采用磷酸铁锂电池的居多。磷酸铁锂电池即俗称的“铁电池”，在安全性能和动力性能上都有很大的保障，更具有成本低、无污染、无噪音、可再回收等优势。现在采用这一电池系统的车型包括北汽 E150EV、比亚迪 e6、荣威 E50、之诺 1E 等。

其中比亚迪所采用的是由其自主研发的“铁电池”，使用寿命较长，循环充电 10000 次后仍有 70% 的容量，循环充电放电 2000 次后容量还有 80% 以上，实际可使用 4000 次。而现在话题正酣的腾势，采用的也是比亚迪的“铁电池”技术。

据了解，目前在动力电池正极材料产业领域，中、日、韩、美动力电池企业采用不同的材料体系。中国企业以磷酸铁锂为主，日韩企业以锰酸锂和镍钴锰为主，新能源汽车“明星”特斯拉采用的电池则是镍钴铝——在车底铺了 7000 多块。

### 原型车与新设计共存

就成本利润方面考量，现售的新能源车型大多拥有“原型车”，也就是汽油版本车型。在不改动车身外观、尺寸的前提下，为新能源汽车型仅改变动力单元以及加装发电机、马达等核心配件的话，成本相对会有所降低。比如北汽 E150EV 是由北汽 E 系列汽油版本转变而来；华晨宝马旗下的之诺 1E 几乎就是一个纯电动版 X1；江淮和悦 iEV 车型自然是衍生自和悦，最新的 iEV5 前脸则重新设计过。虽然腾势是一个全新品牌，但其外观设计离不开戴姆勒集团的家族风格。

当然，也就有“横空出世”的。比如荣威 E50，其外观设计直接源于 E1 概念车，完全找不到上汽荣威的 DNA。而比亚迪 e6 则融合了 SUV 和 MPV 的特点，是为新能源车型全新设计的。此外 BMW i3 设计的未来感也较为浓烈。

### 续航里程表现较为一致

比亚迪 e6 的电池容量达到了 63.4kWh，腾势的电池容量则为 47.5kWh，两车一次充电的续航里程为 300 公里以上（未开启空调系统的前提下）。江淮纯电动汽车 iEV4、之诺 1E 以及北汽 E150EV 官方给出的续航能力均可达到 150km。BMW i3 的电池容量为 22kWh，续航能力也可以达到 130-160km。启辰晨风的电池容量达到 24kWh，续航能力是 160km。

对于国家出的电动汽车交流充电接口，分为 7 孔(交流电)和 9 孔(直流电)充电枪。目前比亚迪是采用纯自主研发充电设备，其他品牌车型则由华商三优和普天新能源生产。

### 销售服务体系趋向完善

综观目前已上市销售的新能源汽车，多已建立完整的服务体系，包括前期销售展厅及人员配备、后期售后服务支持等，并在不断完善。

相对于传统燃油车，纯电动汽车所需维修保养的项目更少，频次也更低，因此整体维护成本也更低。

以比亚迪 e6 为例，其跟普通燃油车一样，3000 公里首保，但相对于传统燃油车首保后每 5000-7000 公里需再次保养的频率，e6 首保之后 10000 公里或 6 个月才需要保养一次，并且厂家还免费赠送 4 次保养。传统燃油车在保养中，需要同时保养发动机和机械部分；而 e6 的电动机部分一般情况无需保养，只需保养机械部分。电池主要是由电芯和电路板组成，其中最贵、最核心的是电芯，e6 的电芯则可享受终身保修。同时，e6 三包有效期为 2 年或 5 万公里，整车质保期为 6 年或 15 万公里，厂家在 6 年或 15 万公里期限内，对动力电池提供质保，出现质量问题时更换模组。

其他厂家针对旗下电动汽车的售后服务内容也大致相同。譬如针对北汽 E150EV，北汽新能源同时为电机、电池、电控系统这三大核心部件分别提供 5 万-10 万公里的免费保

(据新京报)