

告诉你汽车的核心竞争力!

新能源汽车补贴政策出台

全方位支持产业发展

传闻已久的新能源汽车支持政策,近日终于出台。17日,财政部、科技部、工信部、发改委联合发布新能源汽车补贴政策,从试点范围、补贴方式、所占比例等方面,全面支持我国新能源汽车,继续向产业化方向迈进。

通知称,为加快新能源汽车产业发展,推进节能减排,促进大气污染治理,报经国务院批准同意,2013年至2015年继续开展新能源汽车推广应用工作。

本轮支持政策的具体内容为:

一、依托城市推广应用新能源汽车

(一)继续依托城市尤其是特大城市推广应用新能源汽车。重点在京津冀、长三角、珠三角等细颗粒物治理任务较重的区域,选择积极性较高的特大城市或城市群实施。

(二)示范城市或区域须满足以下条件:

1.2013—2015年,特大型城市或重点区域新能源汽车累计推广量不低于10000辆,其他城市或区域累计推广量不低于5000辆。

2.推广应用的车辆中外地品牌数量不得低于30%。不得设置或变相设置障碍限制采购外地品牌车辆。

3.政府机关、公共机构等领域车辆采购要向新能源汽车倾斜,新增或更新的公交、公务、物流、环卫车辆中新能源汽车比例不低于30%。

4.地方政府对新能源汽车车辆购置、公交车运营、配套设施建设等方面已出台具体明确的政策措施。

5.相关城市须接受年度考核评估,未能完成年度推广目标的将予以淘汰。

(三)能够满足上述条件的城市,可编制新能源汽车推广应用实施方案,于10月15日前逐级上报至财政部、科技部、工业和信息化部

部、发展改革委(以下简称四部委)。四部委将对上报方案进行审核评估,择优确定示范城市名单。

二、对消费者购买新能源汽车给予补贴

(一)补助范围。纳入中央财政补贴范围的新能源汽车车型应是符合要求的纯电动汽车、插电式混合动力汽车和燃料电池汽车。重点加大政府机关、公共机构、公交等领域新能源汽车推广力度。

(二)补助对象。补助对象是消费者,消费者按销售价格扣减补贴后支付。

(三)资金拨付。中央财政将补贴资金拨付给新能源汽车生产企业,实行按季预拨,年度清算。生产企业在产品销售后,每季度末向企业注册所在地的财政、科技部门提交补贴资金预拨申请,当地财政、科技部门审核后逐级

上报至财政部、科技部。四部委组织审核后向有关企业预拨补贴资金。年度终了后,根据核查结果进行补贴资金清算。

(四)补助标准。补助标准依据新能源汽车与同类传统汽车的基础差价确定,并考虑规模效应、技术进步等因素逐年退坡。2013年具体补助标准见附件。2014年和2015年,纯电动乘用车、插电式混合动力(含增程式)乘用车、纯电动专用车、燃料电池汽车补助标准在2013年标准基础上分别下降10%和20%;纯电动公交车、插电式混合动力(含增程式)公交车标准维持不变。

三、对示范城市充电设施建设给予财政奖励

中央财政将安排资金对示范城市给予综合奖励,奖励资金将主要用于充电设施建设等方面。具体奖励办法及标准另行制定。

国内首个“十三五”电网规划发布

科技日报讯(宗文)据新华社消息,南方电网公司日前透露,《南方电网发展规划(2013—2020年)》已正式发布,这是国内首个“十三五”电网规划。

《规划》明确了南方电网发展以直流为主的西电东送技术路线,形成适应区域发展、送受端结构清晰、定位明确的同步电网主网架格局。

据预测,南方五省(区)2015年用电量将达到10500亿千瓦时,“十二五”年均增长8.3%;到2020年将达到13630亿千瓦时,“十三五”年均增长5.3%。《规划》提出,到2015年,南方电网建成“八交八直”的西电东送输电通道,送电规模达到3980万千瓦;到2020年,再建设6—8个输电通道,满足云南、藏东南和周边水电向广东、广西送电要求。

《规划》还提出,推广建设智能电网,到2020年城市配电网自动化覆盖率达到80%;应用微电网技术,解决海岛可靠供电问题;适应新能源和电动汽车发展,确保2015年1000万千瓦风电、500万千瓦太阳能发电,2020年4500万千瓦风电、1300万千瓦太阳能发电无碍并网;建成满足2015年10万辆、2020年100万辆电动汽车发展需要的基础设施体系。

南方电网表示,预期《规划》实施后,可进一步推进南方五省(区)的能源和环境等资源优化配置,每年西部约2500亿千瓦时清洁电力送入东部,每年可减少东部地区约1.1亿吨煤炭使用,减排二氧化碳8万吨、烟尘2.4万吨、氮氧化物8.3万吨。

国务院发布大气污染防治计划 强调应大力推广新能源汽车

科技日报讯(钟和)国务院近日发布了《大气污染防治行动计划》(下称《计划》)。《计划》要求,经过五年努力,全国空气质量要总体改善,重污染天气较大幅度减少;京津冀、长三角、珠三角等区域空气质量明显好转。力争再用五年或更长时间,逐步消除重污染天气。

具体而言,到2017年,全国地级及以上城市可吸入颗粒物浓度比2012年下降10%以上,优良天数逐年提高;京津冀、长三角、珠三角等区域细颗粒物浓度分别下降25%、20%、15%左右,其中北京市细颗粒物年均浓度控制在60微克/立方米左右。《计划》是中国当前和今后一个时期大气污染防治工作的行动指南。

为了达成这一目标,《计划》还提出减少污染物排放、推动产业转型升级、增加清洁能源供应、严格节能环保准入、健全法律法规体系、建立区域协作机制、建立监测预警应急体系等10大措施,35项细则,以保障任务的完成。在强化移动源污染防治一节,《计划》要求,全国要大力推广新能源汽车。公交、环卫等行业和政府机关要率先使用新能源汽车,采取直接上牌、财政补贴等措施鼓励个人购买。北京、上海、广州等城市每年新增或更新的公交车中新能源和清洁能源车的比例达到60%以上。

《计划》的亮点之一是,国务院与各省(区、市)政府签订大气污染防治目标责任书,将目标任务分解落实到政府、企业。将重点区域PM2.5指标、非重点区域PM10指标作为经济社会发展的约束性指标,构建以环境质量改善为核心的目标责任考核体系。

电动北京伙伴计划校园行启动仪式在北京举行

科技日报讯 2013年9月10日下午,“电动北京伙伴计划”校园行启动仪式在北京理工大学举行,标志着首批100辆电动汽车正式开进校园。北京市人民政府副市长张工、科技部高新司司长赵玉海,以及北京市科委、北京市教委、北汽集团、北京电力公司和北京理工大学师生代表参加了启动仪式。

赵玉海司长在讲话中指出,北京市高度重视新能源汽车发展,在组织模式、商业模式、应用领域等多个方面进行了积极探索,在公交、区域出租车、环卫、物流等领域开展了卓有成效的工作。目前,国务院已正式批准财政部、科技部、工业和信息化部、国家发

展改革委(以下简称四部委)正在制定实施细则并将于近期正式启动。希望北京市积极响应并做好相关准备工作,积极落实首都蓝天行动计划。在进一步加强完善鼓励性政策的同时,要建立对外开放、公平竞争的市场机制,统筹规划和建设充电基础设施网络。此外,制定私人购买政策措施要充分考

虑私人用户不限购限行、减免停车费用、充电电价优惠等购买和使用环节的积极性和便利性。

电动汽车校园租赁将为建设绿色校园、宁静校园、低碳校园助力,校园将会是电动汽车租赁的又一个重要领域。

(据科技部)

国内最先进充换电系统落户北京

可供160辆电动汽车充电

科技日报讯(宗文)近日,位于四惠的北京市最大电动公交车充换电站正式投入运营,可同时为4辆电动公交车提供换电服务,总共满足160辆电动车的换电需求。

作为四惠交通枢纽的配套设施,四惠充换电站主要服务于长安街沿线及四惠周边地区的电动公交车,可同时为4辆电动公交车提供换电服务,总共满足160辆电动车的换电需求,每年可累计减少二氧化碳排放1.08万吨左右。全市最大充换电站的投运,将有力推动“绿色出行”理念示范传播,全面助力首都清洁空气行动。

四惠电动公交车充换电站的站长崔晓楠告诉记者,四惠电动公交车充换电站配备了国内最先进的“全自动智能充换电管理系统”,工作人员可在监控终端上,实时监测每台充电机的充电情况,包括充电电压、电流、电量,及每组充电电池的剩余电量等信息。可实现对电池实行分段式智能充电,提高锂电池充放电的安全性,延长电池的使用寿命,而一块电池完全充满电,需要3个小时。

充换电站内总计有4套电池更换设备,每套电池更换设备包含2组电池充电架和2台机器人,整车综合更换电池时间为8到10分钟。而充换电站的换电车间共设有440台15千瓦的充电机,总容量为6600千瓦,能同时为640块电池充电。

目前,本市455路、496路的40辆新型纯电动公交车已经正式上路,每辆车配有8块电池,额定电量为138.7度,在城市路况的正常交通情况下,充满电的纯电动车可行驶120公里。

目前,包括5座电动公交车充换电站在内,北京地区总计已建成电动汽车充换电站64座,服务网络已覆盖了北京市所有区县。包括公交充换电站、出租车充换电站、环卫车充换电站、乘用车充换电站和综合车站五类站点,充电桩共计1115台,能够满足3000余辆电动汽车的充换电需求。

据了解,从2008年本市开始建设充换电站,截至2013年8月底,充电服务网络已为1648辆电动汽车提供充电服务28.85万次,充电量1076.8万千瓦时,服务的车辆行驶里程

达1667.2万公里,实现二氧化碳终端减排7404吨。其中,电动公交车充换电站提供换电服务6.03万次,充电量626.1万千瓦时,服务的电动公交车行驶里程达308.7万公里,实现二氧化碳终端减排3248吨。到明年底,本市还将建设与四惠同等规模的大型充换电站2至3个。

根据《北京市2013—2017年清洁空气行动计划》,预计到2017年底,全市新能源和清洁能源车应用规模将达到20万辆。目前,有关部门正在对此任务进行分解。北京市电力公司将继续加大充换电服务网络建设,全面满足全市各类电动汽车充换电需求,为有效改善全市空气质量发挥作用。

口董扬

数字车市

200辆

日前,200辆电动出租车在北京市通州区投运。届时,通州将成为继延庆、怀柔、密云、昌平、平谷、房山、大兴之后北京第8个进行电动出租车示范运营的区县。一次性投放200辆车,使电动出租车队的规模居全市之首。

18款

在日内瓦车展亮相的观致3有着一个不错的开局,不过这家成立不久的公司却有着更远的目标。观致汽车官方近日表示,除3系列车型外,未来观致将推出18款新产品。

约1400万辆

中国汽车工业协会最新产销数据显示,8月,汽车销售164.89万辆,环比增长8.74%,同比增长10.28%。至此今年前八个月,汽车产销完成1401.22万辆和1394.76万辆,同比增长12.36%和11.81%。

22%

在今年上半年,法拉利汽车的全球销量增长了22%,实现了不俗的成绩。为了达到更高的销量目标及保有其独特性和价值,法拉利汽车需要触及新的领域。目前,法拉利计划在2017年前投入40亿欧元研发新技术,其中约20亿欧元用于开发新款高性能节能油发动机。

50亿元

近日,山西省孝义市与山西华夏动力科技有限公司、上海申沃客车有限公司合作项目——投资50亿元的新能源客车联合研制生产基地项目在太原签约,正式入驻孝义高新科技产业园区,该项目规划五年内生产规模达到5000辆产能,预计年产值可达70亿元。

谈车论道

京二手车市场客流增多

随着车市迈入“金九银十”的销售旺季,新车销售开始走高,二手车销售也是如此。近期北京市二手车交易市场客流量明显提升,多数二手车经纪公司开始增加库存量,二手车价格也在整体下滑之势中出现小幅回升。

相比七八月份,目前二手车交易市场客流量明显增多,验车的车辆也排起了长队。天气转凉,来市场看车、卖车的客户增多。同时,九月份一直都是传统交易旺季,因此客流量较此前增加了很多。

据北京部分二手车经纪公司介绍,进入8月下旬后,进店客户开始增多。虽然受到限购、限迁政策影响,传统“金九银十”旺季在二手车市场的作用渐小,但仍发挥着其假期效应。

为满足双节期间的交易需求,多数二手车经纪公司近期开始有意识地增加库存。目前二手车市场整体库存量较六七月份提升了10%。

同时,部分二手车经纪公司介绍,由于十一期间交易车型多以20万元以下的中低档车为主,目前收车也以该价位车型居多。此外,虽然受到北京京V排放标准实施的影响,国IV二手车价格有所下滑。但由于全国市场仍以国IV排放标准为主,目前国IV车型价格渐趋稳定。(京生)

行业风向

根据大众汽车集团9月中旬发布的数据,今年8月份其全球交付销量增长趋停,不过在最大市场中国销量增速依然维持两位数比例。

8月份,大众汽车集团在全球范围内交付了720,400辆汽车,2012年8月份全球交付销量为719,500辆,同比微增0.1%。此处销量数据未包括墨西哥和西班牙两大商用车子公司,仅统计了轻型车交付销量。

由于大众乘用车品牌8月下滑,欧洲车市负面影响持续,因此大众8月全球销量增长趋停。

“三包”的本质是成本再分配

终目的,是为了多卖产品。对于小件商品和消费者熟知的、易于使用的商品,“三包”的必要性不大,所需成本也很低。而对于大件商品,特别是价值昂贵、使用周期长、使用技术复杂或条件多变、质量难以保持一致的商品,则必须留出足够的售后服务成本,进行适当的售后服务,包括实行“三包”。而汽车“三包”对于消费者,某种程度上就是被动地多交一些买车钱,换取厂家对使用的指导,部分保养维修和出现购买时不易发现的质量问题时退换货的许可权。以上经济分析是基于充分竞争的市场的条件,而垄断的市场和商品则完全不同。在垄断的情况下,商品的生产厂家和销售商,赚多少、服务多差,都是可能发生的。

基于以上的分析,汽车的消费者付出的购车钱中,除厂家利润外,包括两部分成本,一部分是制造的成本(包括销售和运输),

另一部分是售后服务的成本(包括退换货)。制造的成本是平均使用于每件商品的,而售后服务的成本却并不是平均分配,是消费者平均交钱,多维修多摊,少维修少摊。少数人退换货的成本也摊在所有消费者头上。这实际上是消费者付出的售后服务成本的再分配,在很大程度上像是买保险。保险赔付的过程并不是保险公司做慈善,而是保险公司把某个险种所有投保人交的钱,扣除自己的成本和利润,按损失情况的不同再分配给遇险的投保人。同样,汽车“三包”也不是汽车厂家学雷锋,只不过是把消费者已经交的钱,按比以往更公平透明合理的方法,用服务的形式(包括退换货),再分配或返还给消费者而已。

分析至此可以看出,汽车厂家“三包”条件优厚与否,并不是厂家责任心和道德的体

现,而是厂家根据产品的特点和市场特点,制定的品牌策略的体现。一般而言,是档次高、价格高的产品“三包”条件更优厚,因为这样的产品用于售后服务的成本更高。还有一种情况,就是厂家急于扩大市场和提升品牌形象的时候,可能临时性地牺牲部分利润,提高“三包”条件。

如果看透了这一点,站在消费者的立场上,我们就不应该追求“三包”条件越高越好,而应该追求“三包”条件的合理和实施过程中公平透明。重点是防止厂家和经销商随意拿大家的钱照顾关系户,防止在实施“三包”时随心所欲、偷工减料,要把该花在消费者身上的钱花好。更希望政府主管部门组织行业专家,制定好“三包”实施的细则,建立公正的仲裁体系,并监督厂家做好这项工作。(作者系中汽协常务理事、秘书长)

全球增长趋停 在华维持两位增幅

大众中外销量冰火两重天

1到8月份,大众汽车集团全球向消费者累计交付了617.3万辆汽车,对比去年同期的590.7万辆,同比增长大约4.5%。

今年以来,大众汽车集团全球销量同比增幅较去年有所下滑,只有1月份以652,400辆同比增长14.9%至749,900辆汽车实现两位数同比增幅,主要得益于中国市场季节因素。

2月份同比增幅大幅缩水至1.6%,从642,300辆提高到652,400辆;3月从862,700辆同比微增0.2%至864,400辆;4月从731,900辆同比增长7.2%至784,600辆;5月从763,900辆同比提高6.9%至816,500辆;6月从798,500辆同比增长

3.7%至827,800辆。7月从734,500辆同比增长3.2%至757,700辆。

根据大众中国CEO海兹曼提供的文件,以及大众集团发布数据,2013年8月份,大众汽车集团在中国市场(包括中国大陆和港澳地区)累计交付了205.7万辆汽车,创下历史新高,对比去年同期的174.5万辆,同比提升了17.9%。

大众称,该增幅超过了整体中国乘用车市场,后者前8月同比增长约15.8%。另外,大众在这段时期超过了通用汽车在华销量,跃居在华最大外资车企地位。1至8月,通用汽车在

华销量为2,034,771辆,较去年同期的1,837,546辆增长10.7%。

今年1到8月份,大众汽车在华进口车销量为13.6万辆,而去年同期为11.2万辆,今年同比提升21.9%,增速高于大众在华整体水平。大众去年曾表示,有意将在华进口车年销量提高到20万辆。

大众在华两大子公司中,上海大众前8个月在国内的交付销量达到95.2万辆,在去年同期82.5万辆的基础上,同比提高了15.4%;一汽大众前8个月国内交付销量从80.8万辆同比攀升19.1%至96.2万辆。(柯宗)