

新闻热线:010—58884102

E-mail:jj0105@126.com

■主编 矫阳 责编 姜靖

# 中央公车改革全面完成 压减车辆超60%

## 已有29个省区市上报地方车改方案

□柯宗

涉及近5万名公务人员的公车改革终于迈出实质性一步。近日,来自国家发改委的消息,中央和国家机关140个参改部门公车改革工作已全面完成,取消车辆3868辆,压减61.8%,全部规范公开处置,收入上缴国库。与此同时,中央企业和事业单位车改方案也即将出台。此外,已有29个省区市上报地方车改方案。

由于用车费用高、使用效率低、浪费惊人等原因,公车改革喊了很多年,却一直难有实质性突破。

直到去年7月,中共中央办公厅、国务院办公厅《关于全面推进公务用车制度改革指导意见》和《中央和国家机关公务用车制度改革方案》,最终确定了公车改革的顶层设计,这也被外界评为“史上最严厉车改”。

根据上述《意见》和《方案》,取消一般公务用车,要适当发放公务交通补贴,中央和国家机关,司局级为每人每月1300元,处级每人每月800元,科级及以下每人每月500元。

国家发改委新闻发言人施子海介绍,自去年启动公车改革以来,总体进展顺利,节支效果好于预期,截至目前,中央国家机关

车改节支率达到10.5%,地方已经批复的27个省区市平均节支率在7.78%,都高于7%的预定目标。

“由于各地自然条件、经济发展水平、交通基础设施状况存在很大差异,地方车改相对比较复杂。各地在中央总体方案指导下,结合各自实际情况,在认真统计、科学测算的基础上,周密制定改革方案。”施子海说。

据施子海介绍,29个省区市已上报车改方案,其中27个省区市已经得到批复。根据已经批复和27个省区市统计,车改的公务人员涉及772.9万人,改革前公车总数是163.3万辆,取消73.9万辆,压减比例达到45.22%。同时需要安置人员56.9万人。

业内认为,除了带动私车消费外,公车改革的稳步推进也将刺激汽车租赁市场。此前,有“公车改革第一人”之称的湖北省统计局副局长叶青分析,目前全国的公车至少在200万辆以上,其中一般公务用车约占90%。

业内预计,今年中国汽车租赁市场的车辆需求将达到30万—50万辆,这一规模仅为公务用车数量的1/4。租车公司如能争取到车改后产生的刚性公务用车需求,将能获得可观收益。

实际上,政府机构与租车公司的合作已有先例。去年6月,中央国家机关政府采购中心在国内公开招标,首次通过政府采购的形式确定供应商,为中央国家机关各部门提供汽车租赁服务,共有包括北汽集团租赁有

限责任公司在内的33家企业入围。“结合‘互联网+’,由类似神州租车的第三方来承办租车业务将是未来公车租赁的发展方向。”中国汽车工业咨询发展公司首席分析师贾新光表示。



## 延伸阅读

从媒体所呈现的内容来看,地方公车改革方案中最引人瞩目的亮点,依旧在于公车数量的减少。倘若地方改革方案完全落地,公车数量将减少近五成,这当然是一个积极的信号。至少从财政开支的角度而言,公车数量不再那么庞大,既意味着公车消费的减少,也意味着相关财政供养人员(主要是司机)数量减少,这将使得行政成本大大降低。不过,仍然需要指出的是,公车改革不要为数量减少“造望眼”,公车减量并非衡量公车改革的唯一标准。

要让公车数量大幅度减少,就要对现存

## 减量不是评判公车改革的唯一标准

□王聃

的超标配置公车进行处理,而当前最常见的方式就是拍卖。换言之,这是一个国有资产“二次流转”的过程。如何为被处置的公车设立合理拍卖价格,如何防止公车被贱卖甚至成为某种灰色交易的路径?这些问题都必须被充分考虑。此前已有新闻报道称,少数地方车改中的公车竟被低价“拍卖”给了官员个人。倘若公车拍卖缺乏监督,不能成为真正市场化的行为,减量本身的价值无疑

将大打折扣。

另一个不能不思考的问题是:减少公车的行为,如何切实转变为对公共资源设限、预防三公腐败的改革效果?拍卖公车之后,地方必然会采取其他举措来对相应公务人员进行补贴,以保证日常工作效率不因公车减少而降低。而先行改革的部分地方,它们往往采取货币化改革的方式,鼓励私人买车、公私兼用,给予适当财政补贴,或是直

接给以“车补”。如何确保这种“赎买”行为不会成为另一种利益输送,无疑同样需要提前拿出制度设计。

可见,有关各方应该以更宽广的视角来评价公车改革的效果,而不止于对“公车数量减少”感到欣喜。粗略算来,始于1994年的公车改革已走过21个年头,去年7月的《关于全面推进公务用车制度改革的指导意见》和《中央和国家机关公务用车制度改革方案》更明确了公车改革的路径与方向。如今27个省区市的车改方案已得批复,这代表着此前停滞的地方车改终于启动。在这样的背景下,我们更期待地方车改能名至实归,制度安排被前置,人大等监督力量被充分激活。

## 2万辆

北汽新能源10月销售电动汽车2568辆,今年1—10月累积销售电动汽车13815辆,全年将冲击2万辆的销售目标。从销量数据来看,虽然月度销量有所起伏,但每个季度都在增长,整体上升趋势明显。进入“金九银十”的销售旺季,北汽新能源的月度销售水平已突破2000辆级别。其中10月销量达到今年单月销量最高水平,为2568辆。

## 4.7%

现代起亚汽车10月份在华销量迎来近六个月以来首次增长。作为韩国领军的汽车制造商,两家汽车公司10月份在中国销售汽车共计156575辆,较去年同期增长了4.7%。这也是继4月份销量上升2.4%之后的首次增长。其中现代汽车10月份在中国销售100669辆,较去年同期增长了8.2%。起亚汽车销售56505辆,较去年同期下降0.9%。

## 150亿

停牌多日的上汽集团(600104.SH)发布非公开发行预案,宣布将通过非公开发行股票的方式,拟募集资金150亿元,投入新能源、智能制造以及汽车电商和金融等领域。按照上汽的规划,到2020年,自主新能源乘用车的年销量将达到30万辆,销售收入达到400亿元;商用车的年销售量达到2.2万辆,年销售收入达到68亿元。

## 海外风潮

科技日报讯 11月12日,以“新常态、新机遇”为主题的中国国际商用车展在武汉举行。江淮格尔发重卡携其2015年最新力作K6亮相。全新K6产品在外观、动力、安全性等方面进行了全面升级,迅速成为展会现场的“明星”。

此次参加展会的江淮格尔发K6,搭载4.8L排量的纳威司达迈斯福发动机,配合6档变速箱,实现了最大的动力输出。同时引入分级燃烧室技术,可在大范围转速内保持较高转矩,在爬坡及重载工况下有不俗表现。高压共轨和分级燃烧室的应用,也极大地降低了燃油消耗率,最低燃油消耗率为198g/KW·h。独立气缸盖结构使得维修保养更加方便,维护费用更低。车架采用6000吨冲压机一次成型,能够适应各种工况,强度更有保证,承载性高,更适合快递物流运输行业。

眼下,各大卡车厂商掘金快递物流用车市场,争相打造高品质产品抢滩商用车业务。基于江淮格尔发的品质基因,针对物流市场的高效运输需求,继K6后将推出更多的物流用车与物流企业建立密切合作。(金欣)

风行S500在外观造型设计上融入主流轿车广为流行的“Bauhaus”理念。前脸采用4幅横条式进气格栅,配合方正的前大灯

# 汽车电商无法挑战实体店

目前就新车销售而言,由于新车控制在车厂手中,车厂要确保原有线下销售渠道的价格体系,就不可能给汽车电商更低的价格,新车电商平台也就只能做清库存、给4S导购的举动,没有核心竞争力。目前车企与电商合作的常规的模式一般是,厂商尝试性地拿出一部分车型在电商平台销售,但是这部分车型大多是相对滞销的,对于厂商来说作用在于利用低价“清理库存”。对于汽车厂商而言,经销商体系的存在可以帮助其实现资金的快速回流,甚至可以通过经销商实现更高的利润,电商目前还不具备与经销商抗衡的能力。

此外,现阶段汽车电商的三种主要模式也各有优缺点。一种是综合类传统电商平台流量大,覆盖面广及运营能力强,受众进入是反传统渠道,而厂商和经销商是相互依存的关系,对汽车电商兴趣不大。

车的潜在用户。而汽车垂直媒体电商,虽定位用户的精准度高,但受众未必有意愿购车。对于企业自建平台,该类电商平台投入大、流量小,需要企业每年持续的资金投入,因此对许多车企而言,目前仍只能依靠第三方电商平台开展业务。

如此以来,汽车电商未来的发展将去向何方?全国工商联汽车经销商商会秘书长朱孔源在接受媒体采访时表示,互联网企业的优势就是轻资产,一旦互联网企业开始加大投入自己建店,就会逐渐向重资产转移,其原本和传统线下方相比的竞争劣势会逐渐缩小,在实体服务方面可能还无法和原本线下经验丰富的传统企业相抗衡。

朱孔源认为,真正的电子商务应该能够实现信息流、商品流和现金流的在线化,并通过线下的物流体系完成商品的物流流

转。当前的汽车电商虽仍属于电商的一种模式,但还没有实现真正意义上的闭环电商,汽车特殊的属性决定了汽车电商之路对于线下的依赖性,当前仍有很多问题需要克服及解决。

因此,“汽车电商要得到发展,就必须要有线上线下的融合推动。在线下和线上方都无法单独有效地完成汽车O2O的闭环时,与其花费大力气开拓一方天地,不如携手合作实现强强联合。互联网的轻资产和集客导流的优势,与传统企业的重资产和销售服务的功能,一定要有效地结合,才能实现共赢。”朱孔源如是说。

汽车电商想要更好的发展,离不开4S店这种传统模式,如何与经销商体系更好的融合,实现优势互补,才是目前汽车电商发展的方向。

(孙金凤)

# 全能家用7座MPV 风行S500上市

科技日报讯 近日,东风风行旗下全能家用7座MPV风行S500上市,这也是自“全面二孩”政策公布实施以来,为满足多成员家庭日常用车需求推出的一款全新车型。作为一款定位为“全能家用”的MPV车型,风行S500以其良好的舒适性和优异的驾乘感受区别于由微面、微客平台升级而来的传统家用7座车。同时,还具有时尚的外观、丰富的配置、贴心的驾乘便利性和突出的燃油经济性等优势。

风行S500在外观造型设计上融入主流轿车广为流行的“Bauhaus”理念。前脸采用4幅横条式进气格栅,配合方正的前大灯

和大尺寸双飞燕LOGO,给人感觉层次分明,端庄大气。配合造型犀利LED日间行车灯,提升了行车安全性的同时也提升了整车的“颜值”。车身采用厢式轿车外观,造型简洁流畅,搭配流线型车身线条使车身更加富有力量感。

风行S500的车身尺寸为4620×1810×1720mm,拥有1810mm的同级最宽车身与2750mm的超长轴距,带来更加宽敞舒适的乘车环境。此外,车内座椅拥有多种灵活组合,无论是5座还是7座,均可由消费者自由选择,满足家庭外出多样化使用需求。在目前7座家用普遍表现不佳的第三排空间,

风行S500则拥有高达1.18米的车内高度,令家人乘坐更加舒适自如。此外,风行S500的NVH也达到合资轿车水准,怠速噪音最低仅为40分贝,时速60公里/时,仅有61分贝,让人家在乘坐时免受外部噪音打扰。

风行S500还搭载了主流轿车普遍应用的小排量黄金动力组合。三菱4A91S与4A92的1.5L/1.6L两款小排量发动机搭配5MT或CVT变速箱,让驾驶过程更加流畅自如。同时,风行S500的底盘采用前麦弗逊独立悬挂和后拖曳式悬挂,在保证行驶中驾乘者舒适性的基础上,对车辆提供良好的支撑,过弯时给驾驶员足够的信心。风行S500还为消费者提

供了5年10万公里超长质保承诺。

安全性上,风行S500搭载了最新博世ESP系统、胎压监测、前驻车雷达、倒车雷达、360°全景影像系统等一系列先进主动安全装备,可以全方位保护家人远离危险。不仅如此,作为一款家庭用车,风行S500的舒适配置同样媲美轿车水准。无钥匙进入、一键启动系统、定速巡航和后视电动折叠等舒适便利辅助科技配置一应俱全。特别值得一提的是风行S500独有的后排地板式独立空调,不仅降温速度更快,还可对送风量大小进行调节,让经常坐于后排的老人和小孩乘坐更舒适。(薛琪)

## 政策播报

工信部:

非汽车企业将获电动汽车生产资质

日前,工业和信息化部部长苗圩在京表示,目前已经有一批非汽车企业在申请电动汽车生产资质,据了解已经有几十家企业在申请。预计不久将会有若干家符合条件的企业进入到新能源汽车生产的资质许可范围里。

苗圩表示,从目前的情况看,我们国家电动车产业的发展情况很好,汽车的产量最近两年都是以几倍的速度在增长,市场的前景也很广阔。从消费者喜爱的程度到政府对新能源汽车的支持等各个方面来看,这对新能源汽车的发展都是非常好的时机。讲到非生产汽车的企业能不能生产电动车的问题,因为现在实行的电动车的基本准入条件就是现在要有汽车生产资质。从另外一个角度来讲,没有生产资质的企业符合国家的汽车产业政策,符合达到汽车生产的准入条件,它就逐步地能够成为生产汽车的企业。如果过去不是生产汽车的企业,取得了生产汽车的资质和生产电动车的资质,也就在这其中。

交通部:

鼓励不以营利为目的的顺风车

近日,交通运输部相关负责人表示,在回应出租车行业改革的焦点问题时表示,未来将鼓励不以营利为目的的合乘、顺风车。

交通运输部党组成员兼运输服务司司长刘小明介绍,目前市场上有专车、快车、顺风车等互联网出行的服务产品,从业务的本质上来看可以分为两类,一类是以盈利为目的的专车、快车,这是经营性的行为,要纳入到出租汽车进行规范;另外一类是不以盈利为目的的私人小客车顺路拼车共享模式,即合乘和顺风车,这是交通部未来会鼓励的,但是要规范这样的行为,不能变成变相运营成为黑车。

他说,与传统的出租汽车相比,专车的开展确实有一些优势还有值得鼓励的地方,它丰富了运输服务的类型,乘客通过平台就可以自主选择用车服务和车辆类型,网上支付结算,改善了用户体验,此外乘客和驾驶员的供需信息通过专车平台更加有效对接,消除了巡游出租汽车供需双方信息不对称。在未来的制度设计上,在国务院对确需保留的行政审批项目设定行政许可的规定等法律框架下,对新老业态会实行分类管理,在服务方式、车辆标准、价格机制和服务标准等方面都会划定界限,实现错位经营。

新能源公交推广

2019年比重达到80%

近日,交通运输部、财政部、工业和信息化部联合发布《新能源公交车推广应用考核办法(试行)》(简称《考核办法》),办法规定,明年起新能源公交车推广应用考核工作每年一次,到2019年新能源公交车比重达到80%。

为了进一步加快新能源汽车在公交领域的推广应用,促进公交行业节能减排和结构调整,根据《考核办法》,2016年至2020年,新能源公交车推广应用考核工作每年按程序进行一次,主要考核各省(区、市)每自然年度内新增及更换的公交车中新能源公交车的比重。

《考核办法》规定了各省(区、市)每年度新增及更换比重的具体数值,其中,北京、上海等10省市的新增及更换比重要求相对较高,2015年至2019年应分别达到40%、50%、60%、70%和80%。

各级交通运输部门将督促有关城市公交企业按照城市人民政府确定的推广计划,购置符合要求的的新能源公交车,并及时投入运营,加强日常监督和检查。城市公交企业将采用信息化手段,建立车辆管理档案与基础台账。(薛琪)