

新能源汽车不能躺在财政补贴上发展

近日,财政部、科技部、工信部、发改委四部委下发了《关于 2016~2020 年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》,通知与此前发布的征求意见稿政策关键点变化较大。

政策的变化首先是补贴退坡“坡度变陡”。在征求意见稿中,2017 年纯电动汽车、

插电式混合动力汽车补助标准在 2016 年基础上下降 10%,2019 年补助标准在 2017 年基础上再下降 10%。在正式通知中,改为: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%。如此,部分企业希望以发展新能源车来缓解 2020 年汽车平均油耗考核

的压力,现在看来是很难平衡了。这一政策改变的目的,就是鞭策企业利用好财政补贴,加快新能源车商业化。

其次是质保要求有所降低。在征求意见稿中,要求乘用车生产企业对电池、电机、电控提供不低于 10 年或 15 万公里(以先到者为准)的质保期限,商用车生产企业(含客车、专用车、货车等)提供不低于 8 年或 30 万公里的质保期限。在正式通知中,质保期限分别改为乘用车不低于 8 年或 12 万公里,商用车不低于 5 年或 20 万公里的质保期限。这一点显然是企业苦苦哀求的结果。有专家认为,通知的质保标准相对于征求意见稿更合理、更加务实。现在的新能源车很少能在 10 年内保证电池的正常高效使用。现在的问题是由于新能源汽车推广时间短,缺乏数据支持,不是所有企业都有底气。从另一角度看,10 年或 15 万公里的质保要求其实并不高。据媒体报道,至 2014 年 6 月底,深圳有 850 辆比亚迪 e6 电动出租车,其中 4 年前投放的第一批车一直在高强度运营着,有 4 辆单车运营里程超过 50 万公里。

国内从 2010 年开始执行第一轮新能源车补贴政策,但是市场反应极为冷淡,



2009~2013 年,国内新能源车累计产量不到 9 万辆,2014 年销量也仅为 74763 辆。有人质疑,在这样的背景下,新一轮的补贴又以提高门槛、降低金额、翻倍退坡为特点,是否欠考虑?工信部部长苗圩指出:“新能源汽车的发展还处于起步阶段,我们希望能够放几条具备一定技术水准的鲶鱼进来,把这池水搅活,推动行业整体发展,而不是放一批虾米进来。”没有任何一个产业可以单靠补贴维持发展,加快产业化进程、降低成本、鼓励优势企业规模化生产才是国家补贴的初衷。(据《北京商报》)

网络专车呼唤管理创新

交易先于制度,通过交易发现问题再完善规范。在发展中规范,在规范中发展。

广州查处优步公司,济南处罚专车司机。一段时间以来,对于互联网专车的监管,引发了热议。一些观点认为,不该压抑专车的发展。是这样吗?

必须明确,私家车不能随便当做出租车来开。这不是不近情理,管理部门自有道理。对于私家车化身专车,法律上有明文禁令,税收上有逃税嫌疑,对正规出租车司机是否产生了不正当竞争?这都是互联网专车在发展中必须正视的问题。

当然,从创新角度看,新事物的涌现,旧业态的升级,需要鼓励,但这不是“裸奔”的理由,规范不能少。没有水渠,再好的水,四处漫流,也是祸害。

从另一方面看,没有无缘无故的爱。互联网专车之所以受欢迎,就因为客观上方便了民众出行,增加了有效供给,老百姓打车难的问题大为缓解。而对于私家车主来说,闲置资源可以变现,也是一种大众创业。

新的形势,要求管理者进行管理创新,不能简单做减法,而是应该多想想,能否合理运用“互联网+”发掘出来的资源?能否真正放出租车市场的准入门槛,让专车司机也能拿执照,也能去合法运营?

制度经济学有句名言,叫做交易先于制度。没有交易就根本看不到问题在哪儿,通过交易才能发现问题,然后再建章立制。也就是说,在发展中规范,在规范中发展。这两者都要顾全。如果一上来就一棒子打死了,还谈什么监管呢?

也要看到,各地情况千差万别,出租车准入问题牵涉面广,很复杂,具体怎么干,需要因地制宜、审慎推进。但这件事不能一直迁延不决。

从历史上看,伟大的技术创新都包括深刻的进步含义。谁知道互联网专车能不能让无法满足民众需求的出租车体制,发生一些良性变化呢?

(据《人民日报》)

我国油品质量升级提速

国五标准燃油供应提前

近日召开的国务院常务会议确定加快成品油质量升级措施。这意味着中国油品质量升级将全面提速,对于改善环境、拉动有效投资、实现稳增长将发挥积极作用。

会议确定,力争提前完成成品油质量升级任务。一是将 2016 年 1 月起供应国五标准车用汽油、柴油的区域,从原定的京津冀、长三角、珠三角等区域内重点城市扩大到整个东部地区 11 个省市全境。二是将全国供应国五标准车用汽油、柴油的时间由原定的 2018 年 1 月提前至 2017 年 1 月。三是增加高标准普通柴油供应,分别从 2017 年 7 月和 2018 年 1 月起,在全国全面供应国四、国五标准普通柴油。

中国从 2014 年起已全面执行国四汽油标准,并从 2015 年起,全面执行国四柴油标准。一些具备条件的地区,如北京、上海以及江苏、广东的部分地区已提前实施国五标准。

国家信息中心经济预测部宏观室主任牛犁说,扩大提前供应国五标准车用汽油、柴油的区域,并将全国执行时间提前一年,主要是因为雾霾等环境问题愈发得到公众关注,社会对油品质量升级的诉求越来越

强烈。

与国四标准相比,国五标准中硫含量从不大于 50ppm 大幅降低为不大于 10ppm。据国家标准委测算,仅国五汽油标准实施后将大幅减少车辆污染物排放量,预计在用车每年可减排氮氧化物约 30 万吨,新车 5 年累计可减排氮氧化物约 9 万吨。

有测试表明,一些城市空气中 PM2.5 的 20%左右来自机动车尾气。环保部科技标准司此前表示,经过测试,即使现有汽车不作任何改造,使用符合第五阶段标准的汽油和柴油,汽车尾气中的有关污染物排放也将减少 10%。

中国石化新闻发言人吕大鹏说,加快油品升级要对炼油企业现有装置进行升级改造,增加技术改造投资,将拉动装备制造业的发展,但也会带来炼油企业成本上涨的压力。炼油企业将积极推进技术进步,消化装置升级改造带来的成本。

国务院常务会议明确,为完成上述任务,炼油企业将增加技改投资约 680 亿元,可以进一步带动装备等相关行业有效投资和生产。

“在当前经济下行压力较大的情况下,通过加快油品质量升级,不仅有利于改善环境,而且拉动的是有效投资,对于经济社会发展都有积极意义。”牛犁说,关键是明确油品质量升级的成本分摊原则,让企业和社会都能够承受。

中国此前已明确,按照合理补偿成本、优质优价和污染者付费的原则合理确定成品油价格。国家发展改革委曾于 2013 年 9 月公布了各地车用汽油、柴油质量升级至第四、第五阶段的价格调整标准,加价标准是按照炼油企业消化一部分成本、消费者承担一部分成本的原则确定的,企业约承担三成左右成本提升。

对已完成升级改造炼厂的调查表明,炼油企业设备更新改造投入少则十几亿元,多则几十亿元。“不同炼厂成本增加不同,很难准确核算。”中国石油大学中国油气产业发展研究中心主任董秀成说,政府只能通过核算寻求相对折中的数值,并就此在生产者和消费者之间进行分摊。

(据中国新闻网)

为爱车加错油 后果严重吗

你是否遇到过因一时疏忽而为爱车加错油的情况?是否也有自驾出行,到异地而加了劣质汽油的遭遇?当车主遇到这些情况时千万不要慌张,短时间内不会对车辆造成太大的伤害。接下来,看看我们该选择什么方法应对。

高标号油加成低标号油

当把高标号油加成了低标号油,如 95 号加成 92 号,车辆会出现动力不足、油耗飙升等情况,车主不用过于担心,只要不是长期使用,不会对发动机造成很大损害。建议车主联系维修厂清理油箱和油路系统。

汽油加成柴油

如果不慎将汽油车加了柴油,那问题就比较严重。理论上说由于汽油和柴油燃烧方式不同,所以汽油车加入柴油后,会出

现抖车、尾气冒黑烟甚至无法打着火等现象。如果使用,会损坏整个油路系统,甚至可能造成发动机报废。

所以建议车主如果发现加错了油,应尽快联系专修厂,清理油箱和油路系统,然后再对发动机进行全面检查,不要点火,以免伤车。更重要的是,这种损坏不在保险公司的理赔范围之内。

柴油加成汽油

开始阶段,引擎可以发动,但是马上就没劲儿了。行驶一段路程后,引擎异声变高、怠速变得不稳定,同时排气管开始冒白烟。当发现加错油时,若在引擎受损小的阶段及时发现,应马上换掉燃料,引擎不用特别做调整,还可以继续使用。

加劣质油

比加错标号油更严重的是给爱车加了

劣质油。很多车主在自驾回来后发现车辆动力不足,又找不出原因,这时一般是加了劣质汽油所造成的。

给车加了劣质汽油会使发动机功能下降,损伤活塞、汽油泵等。一般表现为:发现气门响、动力不足,应该首先考虑到汽油标号过低。如果发动机不好启动,那么应怀疑汽油质量可能不合格,比如杂质多、油品不纯、汽油掺假等。

这时,车主不要再强行发动爱车,应先与专门的汽车维修厂或 4S 店联系。

提示:不论是加错标号汽油还是加了劣质汽油,在第一时间发现后,一定要及时清理和更换,千万不要再长时间使用,以免对车辆造成进一步伤害。

(据腾讯汽车)