



今年是“十二五”规划的收官之年,也是国家发展新能源汽车规划中的关键节点,按照《节能与新能源汽车产业发展规划》设想,到2015年争取实现50万辆的保有量规模。而从目前市场表现看,与此目标有很大差距。在今天的全国“两会”上,李克强总理在政府工作报告中明确指出,要推广新能源汽车,因此,新能源汽车作为国家重点关注和扶持的新兴产业受到代表委员广泛关注。本期,城市版关注电动车保险这一新能源汽车推广中的又一新问题,并摘录一些代表委员关于新能源汽车的建议和提案,以飨读者。——编者

电动车险缘何与消费者不来电?

低车价遇上高车险

◆本报记者李维

有数据显示,中国电动汽车市场销量从2012年的1.2万辆增至近6万辆。尽管此前,电动车充电设备、电池质量等问题让人们对这一新事物难存好感,但对于“一号难求”的京、沪等地的购车人来说,电动车除了享受到政府给予的补贴,还能够省去摇号“遥遥无期”的困扰,因此,越来越多的人开始试着放下对这一新事物的怀疑。

家住东城区的李先生从两年前开始摇号,希望能给家里再添上第二辆车。可惜直到现在,他也没能幸运一次。于是,李先生准备买一辆电动车。可到了东风日产4S店他才得知,虽然车价政府给了补贴,但由于保险是按照补贴之前计算的,所以相对于同档次的燃油汽车,电动汽车保险费更高。

以东风日产电动车E30为例,在北京市场上,这款车原价为26.78万元~29.18万元,减去政府和企业补贴后的价格为17.78万元~19.18万元。启辰北京华盛昌辰和专营店销售人员告诉记者,如果按照补贴之前的车价上保险,除去盗抢险,每年的保费合计7000元左右。可在李先生看来,每年7000多的保费相当于一辆二三十万元的进口车了。

“之所以按照补贴前的车价上保险,是因为保险涵盖了电动车电池。凡是因为碰撞等原因对电池造成损害,保险公司都会赔付。当然,消费者也可以按照补贴后的车价上保险,毕竟我们这款车的电池免费保修10万公里。”这位销售说。

汽车厂商和保险公司的理由是,电动汽车的造价比燃油汽车更高,电动汽车的故障率更高,维修成本更高。因此,在电动汽车大规模普及之前,业界认为,保费无疑会更高。

由于车险保费价格主要由车价决定,那么,保费应该以补贴前更高的车价算,还是补贴后更低的



北京国际车展上Smart第三代电动版。

本报记者邓佳摄

车价算?

一位保险业内资深人士认为,电动车保费应该按照补贴前的计算,毕竟补贴属于国家推动电动车发展,以财政补贴电动车购车用户。而保险公司是商业机构,需要考虑的主要因素是保费能否覆盖风险成本,确保经营的稳定性与偿付能力,往大了说也是保证金融系统的稳定。

北京市新能源汽车发展促进中心的相关专家认为,相比于欧美,我国电动汽车还没有成规模,保险行业对电动汽车这个新兴市场还处于摸索阶段,因此目前没有针对电动汽车的专门险种出台。

在传统汽车领域,各项保险都有一定的费率厘定标准,但新能源汽车的费率厘定并无样本可供参照,所以保险公司也只能参照传统汽车进行投保。

对外经贸大学保险学院教授王国军说,电动汽车目前的数量不多,分摊到各个保险公司更少,数据不足很难支撑费率的计算,所以

单独推出电动汽车的专属车险或者电池单独保险比较困难。而且设计保单的权限在保险公司,保险公司考虑到成本和收益,不会去设计新的保单类型。

不过,目前已经有一些保险公司推出了专门针对电动车某些服务的保险,比如针对充电桩安全的保险等。一些专家认为,包括充电桩的梯次循环利用等内容都可以成为保险公司关注的新领域。

据悉,2014年下半年,保监会下发了《关于深化商业车险条款费率管理制度改革的指导意见(征求意见稿)》、《中国保险行业协会机动车综合商业保险示范条款》征求意见稿,旨在进一步推动商业车险费率改革,改变保费与风险状况不匹配的现状,低风险用户的保费有望下降。

电动汽车的保费能否更加公平合理,保险的种类能不能更加贴近电动车的功能特性,我们拭目以待。

域外视野

美国保险公司自降电动车险

电动汽车的保费在国外也是如此吗?以美国为例,近年来美国市场对电动汽车保险费的高低一直存在争议,相当一部分的人认为电动汽车的保费应该比燃油汽车不是更高,而是更低。

包括一些保险公司在内的人认为,电动汽车比燃油车面临的风险更低。因为市场上并没有多少电动汽车是“运动型”,绝大多数的电动汽车由于速度限制并不可能在高速公路上开得很快。《今日美国》的一篇文章甚至称,电动汽车的车主并不是“喜欢打架闹事和车祸率最高的二十多岁的年轻男性”,实际上,电动汽车车主是“非常小心翼翼的一小撮人”。

相对于其他的车主来说,电动汽车的驾驶员们似乎显得更为不慌不忙。市场上纯电动汽车的平均续航里程约为100公里,大多数购车者将其作为通勤之用的第二辆车,实际驾驶里程更短,这进一步降低了驾驶风险——电动汽车很难因长时间的“疲劳驾驶”而出事。

此前,美国多家保险公司宣布将对电动汽车的保险费用降低5%~10%,尽管一些保险公司称此举是为了支持环保,但业内评论则认为如果此举不具有经济性,保险公司绝不会主动让利。

认为保费应该更高的专家则提出,研究显示,体积越小的汽车越容易被盗,体积越小的汽车在车祸时越容易整体报废,这都会提高保险公司的成本。

对保险公司来说,难点在于缺乏足够的数据库来评估保费。此前,总部位于旧金山的美国保险公司Coverhood Insurance宣布,通过其对公司两万份保险的调查显示,电动汽车车主一年的保险费用实际比燃油汽车更低,平均每年低200美元。

金融支持对电动汽车的发展至关重要。美国汽车金融服务业从20世纪初开始起步,目前已经涉及购车贷款、保险、牌照等一条龙金融服务,大大促进了汽车的普及;同时在欧美等发达国家,保险费率的核算因素还包括车型、品牌、购车用途、购车者年龄、驾驶经历甚至当地犯罪率等因素,我国的商业车险改革目前尚在进行中。

摘自《南方周末》

以前听过一个相声,说一个缝脚裁缝的糗事。他接了一个活儿,做大褂,大褂做坏了,他改小褂,小褂又做坏了,他改坎肩,坎肩又做坏了,最后改成了鞋垫。

其实像这个裁缝这样改,并不难,难的是在不破坏原样的基础上改,往往难于重新做。改文章难于写文章,改衣服难于做衣服。

据报载,北京计划要建6条通风廊道,对缓解雾霾有好处。其实早在几十年前,那时北京刚开始建环线,当时的城市规划就留出了通风廊道,据说规划堪称完美。随着北京的建设发展,因为种种原因,规划没有得到很好执行,通风廊道处盖起了高楼,失去了通风功能。如今的北京就像是一个水泥的盆地,挡住了东西南北风。众所周知,通透的房间凉快,因为有“穿堂风”通过。反之,不能走“穿堂风”的房间憋气,闷热。夏天的北京就是憋气加闷热,没有了通风廊道,自然就没了“穿堂风”。

如今北京要建6条通风廊道,自然是好事,尽管对减轻雾霾说不上有多大的好处,但会增加城市通风,缓解热岛效应。不过,我对此心存疑虑。如今北京城市规模已经定型,高楼大厦林立,难道还能生生拆出一条通风廊道不成?如果不拆楼辟道,通风廊道又从何而来呢?如果保持原样搞出一条七拐八绕的通道,能保证通风效果吗?但愿风能像汽车那么听话,能够掉头拐弯。

这事听起来都挺难,别说做了,似乎是一个不可能完成的任务。也许专家行,就像是高明的裁缝,能改。

我在廊坊市中心见到一块大石头,上面刻着四个大字,规划如山。当时我感到新鲜,似乎没有听到这么说的,我所听到的都是说,规划规划,墙上挂挂。各地有许多多规规划展览馆,城市规划都很美,方方面面都有所考虑,很周全。每逢看到这些,只是半信半疑。不是说规划不认真,做得不好,只是这些规划很难落到实处。规划是百年大计,一旦出台,是要不走样地执行的。可是往往事与愿违,规划不是如山,而是如一块石头,一棵草,被随意改动,有的是长官意志,有的是利益驱动,城市建设服从的是他们——领导和老板,不是规划。

还是那句话,北京建设通风廊道是好事。只是有些遗憾,要有当初,何必如今。



全国政协委员、新奥集团股份有限公司董事局主席王玉锁建议

从顶层设计高度规划生态城市

本报记者邢飞龙北京报道 2014年APEC会议期间,京津冀鲁地区采取停产、限行、放假等一系列强力举措,空气质量得到前所未有的提升,让全社会看到了改善环境的希望,更激发了民众对蓝天常驻的渴求。

“但是这种治理模式是以部分牺牲经济发展和生活便利为代价的,治标不治本,不能作为污染防治的长效机制。”全国政协委员、新奥集团股份有限公司董事局主席王玉锁告诉记者,囿于传统思维及模式的限制,既有生态城市规划暴露出导向单一、方法落后、机制缺陷等突出问题,难以充分发挥顶层设计的应有作用,一定程度上影响了生态城市发展质量。目前全社会已经充分意识到,只有推动生态城市建设,才能从根本上解决生态、经济、民生协调发展问题。

城市规划仍存诸多误区

王玉锁认为,目前城市规划中普遍存在着多方面的问题:例如,城市规划导向单一,缺乏对生态要素的充分考量。“虽然城市规划部门对城市各要素间的相互影响与作用机理有了越来越深刻的认识,但在规划过程中,仍以实现土地利益最大化为核心理念。”

王玉锁表示,目前的规划缺乏对能源、环境承载力的充分考量,未能从顶层设计的高度,全方位、系统性地考虑城市的可持续发展。

其次,沿用传统城市规划方法做生态城市规划,难以充分满足生态城市发展要求。城市规划中,与生态密切相关的能源、环境等重要指标不健全、不均衡,能源、资源、环境等专项规划处于配套地位,对土地、交通、产业、建筑规划的前置性约束作用远远不够。

“尤其是对生态影响突出的能源专项规划,依然采用传统的分项规划模式,系统统筹不足,多能源协同互补价值难以充分释放;规划中供用能方式粗放,多能融合、智慧发展的创新模式没有充分融入,结构、提能效与经济难以并行实现,对生态发展的促进作用大打折扣。”王玉锁说。

再次,缺乏有效的配套机制,难以支撑生态城市规划的创新转型。现有城市规划遵循单向、独立的流

程,土地、交通、产业、建筑等规划顺序开展,能源、环境、水务、信息等专项规划独立实施,部门间缺乏有效衔接;同时,能源、环境等重要专项规划缺乏配套的法律、规范保障,约束力难以充分发挥。

应打通各生态要素互动流程

王玉锁认为,要解决目前面临的问题,要强化多位协调发展理念入手,带动城市规划导向的转变。“通过推动政府转变生态城市发展理念,突出能源、环境的先导性地位,带动城市规划导向在追求土地利益最大化过渡到谋求生态、经济、民生整体利益最大化。”他表示,要激发政府生态发展意愿,完善和推行以排放权交易机制为代表的市场化手段,将生态建设转化为经济收益,实现生态与经济的双赢。

王玉锁表示,要构建以能源、环境引导和辅助的全新业态城市规划方法。深度剖析不同区域资源环境潜力和承载力,引入能源效率、能源密度、能源与环境弹性系数、智能化覆盖率等关键指标,“必须要形成以生态社区为最小单元的‘多维协同、循环优化’的生态城市规划方法”;遵循“挖掘资源高效利用、系统规划有序配置、多能融合协同供应”理念,开展真正意义上的能源规划,“这个能源规划是统筹考虑多能源协同供应与多技术优化集成,和一般的气、电、热、可再生资源等分享能源规划不同的。”王玉锁解释说,要更好地统筹各能源专项规划,优先发展多能源微网等新形式,并行释放节能、环保、经济综合效应,推动能源体系的根本性升级。

王玉锁还建议,要建立与生态城市规划方法相适应的支撑机制。在生态城市规划方法落地的起步阶段,在政府层面组建协调机构,建立城市规划、能源、环境、建设、交通等各专业部门间的协同工作机制,“这样才能打通各生态要素间的互动优化流程,推动这种规划方法的有效落地。”

此外,还要尽快升级现行城市规划相关法律、规范及标准,形成生态城市规划方法运行的长效机制,建立与之相配套的能源规划、环境规划的法理地位,为生态城市的高质量发展提供根本保障。



代表委员共议新能源车

过深混合插混技术,最终过渡到电动汽车或燃料电池汽车。

全国人大代表、海马集团董事长景柱:商业推广,卡在哪?

电动汽车商业化推广的症结在哪儿?谈及这个话题,在汽车行业摸爬滚打多年的全国人大代表、海马集团董事长景柱总结了五大原因。

一是以电池为灵魂的四大技术障碍,即功率密度、转化效率、充电时间、系统安全。电池存储与释放的能量多少,充电时间长短等难题,在技术上目前尚未全面解决,因此电动汽车难题实际是电化学难题。

二是难以克服的两大社会障碍:使用习惯、使用环境。日常上下班,电动汽车日行车里程50公里就够了,但大家都希望它能够跑500公里。目前也没有随时充电的使用环境。

三是非规模生产造成的高成本、高故障。

四是以高成本为前提的两大市场因素:特定环境和特定用户。

五是政策导向的四个误区。

景柱说,近年来,纯电动汽车遭热捧,被认为是中国汽车产业实现“弯道超车、边线突破”的机遇,对此他却持理性态度。景柱认为,在政府及国人对于纯电动汽车尚缺乏深刻认识的当下,“弯道超车、边线突破”并不科学。另外三个误区,分别是过度电化的能源路线、全民误区的市场定位、天下一统的技术路线。

景柱认为,目前我国发展新能源汽车的最佳路径,是汽车轻量化、节能减排和新能源技术齐头并进。首先经

全国政协委员、中国汽车工业工程公司副总经理柳崇禧:

建充电桩,不差钱?

柳崇禧委员对新能源汽车的推广运用十分关注,今年“两会”带来了《关于加大充换电基础设施建设,推动新能源汽车市场应用的提案》。

针对电动汽车的发展受动力电池技术制约,充电设施网络不完善、充电不方便等问题,柳崇禧委员建议,加大充换电基础设施建设,推动新能源汽车市场应用,包括支持国家电网、南方电网等传统电力供应企业加大充换电基础设施建设,鼓励中石化、中石油等传统汽车能源供应企业参与充换电基础设施建设。同时,还应鼓励民营资本进入基础设施建设,制定法规保障其权益,加大充换电基础设施建设财政补贴力度,减免税收。

全国人大代表、科力远董事长钟发平:混合动力VS纯电动,哪家强?

全国人大代表、科力远董事长钟发平建议国家通过大力发展混合动力汽车来减少汽车尾气污染,解决当下的雾霾问题。钟发平认为,相较于锂电池,镍氢动力电池虽然能量密度不如,却足够稳定和安全。

对发展新能源汽车能否大幅减少

机动车污染问题,越来越多的有识之士指出,短期难以见效。综合看,目前在全世界范围内纯电动汽车均因核心技术不过关、续航里程短、价格过高、充电困难、安全隐患等问题而大大限制其规模化推广和应用,未来要实现大规模产业化仍举步维艰。

钟发平说:“去年全国‘两会’期间,我曾经炮轰特斯拉。现在一年过去了,特斯拉在中国市场销量4500辆左右,而其中上牌量仅为2500辆。特斯拉CEO马斯克自己也承认,以中国市场为代表的新兴市场表现难及预期。实际上这说明,整个纯电动车的前景都不被市场看好。中国汽车节能减排和治理雾霾的重任,纯电动车暂时还无法担负,只能靠发展混合动力车了。”

全国人大代表、天能集团董事长张天任:微型车,能否上路?

全国人大代表、天能集团董事长张天任今年将提交15项议案,涉及让市场决定新能源汽车发展、规范蓄电池行业准入、强化废铅蓄电池回收监管、科学建设新能源汽车产业集聚区等方面建议。

张天任表示,从民生需求及节能减排上看,发展城市微型电动车是我国13亿人出行机动化的必由之路,政府需要合理引导人们使用节能环保的出行工具,尤其是广大的农村和小城镇地区。

张天任建议,国家对微型电动车适当放宽政策,实行“产品准入从严,企业准入从宽”的管理原则,鼓励和支

持多种电池路线、不同电池搭配的新能源电动汽车兼容发展,并且针对微型电动车建立科学的技术标准体系。建议国家将微型电动车纳入我国道路交通规划之中,列入法定交通工具,允许符合标准的微型电动车上牌上路。

民进中央:

低速车,管起来!

民进中央今年“两会”提案建议:低速电动车行业发展迅猛,但存在的问题却不少。比如,市场准入和产品标准缺失、监管不力,自主创新能力有待进一步提高。

民进中央提案呼吁,工信部、发改委和公安部应尽快出台行业准入办法,对有汽车生产资质、产品通过检测的低速电动车企业实行准入管理。建议将低速电动车和燃油汽车、新能源汽车进行分类管理。针对低速电动车制定一套严格的管理办法,包括车辆生产、检测、保险、上路管理等多个环节。在道路资源和安全可控范围内,将低速电动车纳入现行的道路交通管理体系,除高速公路和限行道路外,所有乡村公路和城镇的部分道路应向低速电动车开放。车辆可采用专用明显标志的车牌便于识别,驾照可考虑使用C4/C5驾照。

同时,民进中央提案建议,在有条件的省份先开展低速电动车试点工作,探索一种以市场需求为拉动,政府不投资和补贴,技术路线由低到高、先后易难、自主研发,在发展中规范、在规范中提高的发展模式。