新能源电动公务用车此前仅做试点,今年推广力度将扩大

国家机关公车将推电动化

在私人市场推广遇阻,中国新能源汽车的发展何去何从?在新一轮新能源汽车补贴政策即将发布之际,政府部门不仅连连表态,且态度颇为积极。

国务院先是在7月12日召开常务会议时明确提出:"政府公务用车、公交车要率先推广使用新能源汽车,同步完善配套设施"。十天之后,即7月22日,科技部网站上发布了关于召开"中央国家机关率先使用新能源汽车专题研讨会"的消息。

种种迹象表明,国家将在机关公车领域率先使用新能源汽车。这对于新能源汽车市场化推广来说,无疑是个积极的信号。

国家将出公车电动化政策

据科技部网站消息,"中央国家机关率先使用新能源汽车专题研讨会"近日在中央党校召开。科技部、国务院发展研究中心、中直机关事务管理局、北京市科委、上海市科委、国家电网公司、北汽集团、上汽集团、通用(中国)公司等政府及企业代表作为此次研讨会的座上客,参与讨论了中央国家机关率先使用新能源汽车的发展路径及相关政策。研讨会还就当前新能源汽车技术研发、示范应用、充电设施等情况进行了讨论,与会代表还对下一步加快新能源汽车市场化发展提出了国家补贴政策、车辆购置、电价优惠、基础设施建设等方面的建议。

在此次研讨会之前的7月12日,国务院召开常务会议时已明确提出:"政府公务用车、公交车要率先推广使用新能源汽车,同步完善配套设施。到2015年,使高效节能产品市场占有率提高到50%以上。"

这意味着,中国将确定推广公车电动化,召开研讨会是为了研究相关的推广政策。

新政或将扩大推广范围

此前,国家有关部门已推出了为期一年的公车电动化试点工作,且将于9月底到期。本次研讨会上研究的政策,或将不仅是上述试点工作的延续,还将在此前基础上扩大范围。

去年9月26日,国务院机关事务管理局、工业和信息化部、科技部在北京共同启动了为期一年的"中央国家机关新能源电动公务用车试点示范工作"。由比亚迪和江淮提供的共计23辆新能源电动汽车成为11个部门首批试用的公务用车。这11个部门分别是国家发改委、科技部、工信部、国家民委、财政部、国土资源部、建设部、文化部、国资委、中国工程院和国管局。

公车更易推进电动化

除上述的新能源公车试点工作外,包括中央党校及地方政府在内的多个有关部门也对此进行了尝试。

据了解,去年9月7日,"新能源汽车中央党校体验中心"正式启动。科技部表示,该中心运行半年多以来,已吸引了近2000人参观,500人参与试乘试驾活动,对新能源汽车产品及企业品牌起到了很好的宣传作用。

分析认为,由于公务用车集中管理,且拥有固定的停车场地,易于进行充电桩等基础设施的建设,因此相比私人用车,新能源汽车更易推广。

相关部门也看到了公务车的先天条件,决定扩大推广范围。科技部已表示,为贯彻落实节能减排战略,拟在"中央党校体验中心"基础上组建新能源汽车车队,进一步扩大学员和教工使用新能源汽车的范围和影响。

李 殷

■驾车提示

汽车长期停放危害大

经常有些车主因为各种原因,将自己的汽车长期停放在车库里。对于此种情况,有汽车专业人士表示,长期停放汽车对汽车的危害是相当大的,因此,不建议车主们在外出时,长期将车停放,否则汽车故障率会相当高。

对于汽车为什么不能长期停放,有汽车专业人士表示:

一是油封会较容易老化。因为车辆停驶,油封四周的接触受力总是不均匀的,直到油封发生永久变形,这样非常容易漏油。

二是机油氧化腐蚀机件,车辆长期停驶,机油氧化的现象会很严重。当再次启动时,气缸与活塞会形成干摩擦或半干摩擦,加速零件的磨损,而且阻力大大增加,造成启动困难。

三是蓄电池提前报废。现在,汽车用的一般是铅酸蓄电池,其特点是一旦汽车停驶就会产生自放电。在正常条件下,蓄电池每昼夜自放电可使电容量下降1%以上。尤其严重的是,蓄电池长期自放电后,极板表面产生硫化物,影响蓄电池再充电的效果,最终导致蓄电池提前报废。

四是长期停放后,轮胎会变形。汽车停驶后,汽车重量由4个轮胎接触地面的部位承受,从而造成接触部位受压收缩变形。汽车停驶时间越长,变形部位越不易恢复,使轮胎四周的重量分布发生变化,滚动半径不均匀,造成轮胎不平衡。一旦汽车进入高速行驶后,就会发生车身抖振,可加速轮胎的磨损,还可给行车安全带来隐患。

五是长期停放后,汽车的电子元件出故障。汽车上电子元件及连接件有一个共同的特点,就是要防水、防潮和防腐蚀,否则就会引发故障。对于停驶车辆的电子元件或插线接头,受潮的可能性就会大大增加,发生故障的概率就越高。

新 华

■车市动态

"汽车企业社会责任报告"发布

7月26日,由中国汽车文化促进会牵头编纂的《2013中国汽车行业企业社会责任报告》(以下简称"报告")在北京发布。

编委会通过发放问卷等形式调查了全国以整车生产为主的60余家企业,系统地研究了汽车行业目前发展的现状,以及企业在履行社会责任方面的情况、态度。

"报告"指出,当前我国汽车行业在践行企业社会责任方面尚处于起步阶段,虽然在拉动经济增长、贡献税收、带动就业等方面取得了较大发展,但在产品质量、倡导绿色节能、交通安全、公益慈善、传播先进汽车文化和促进可持续发展等方面还存在较大差距。

中国公益研究院院长王振耀表示,中国汽车行业企业社会责任还没有完全发挥出来,拥有很大的潜力,希望企业以后开展活动时,要将活动内容与企业发展联系起来,与产品服务链条联系起来,加强员工参与度,展现企业的社会使命,推动中国汽车文化发展。

长安汽车代表冉桂青认为,中国汽车行业在履行社会责任项目管理较混乱,需要有序地规划。中华全国总工会民主管理部部长郭军说,目前企业在促社会责任发挥中略显保守,需要进一步打开思路,拓展行业履行社会责任时广度和深度。

单 良

规范拼车 引好于放

□石 凯

近日,北京市交通委网站发布《"绿色出行 畅通北京"9月缓堵专项行动方案》,鼓励私家车合乘也被纳入缓堵具体措施中。交通主管部门预计年内将出台私家车合乘指导意见和官方版的"合乘协议"。目前,私家车合乘指导意见正在征求各方意见,内容涉及对公益性合乘的鼓励、与黑车载客的区分以及对合乘费用的分担等方面。

所谓私车合乘,其实就是拼车。如今,拼车早已不是什么新鲜事,为数不少的年轻人也许都有过此类经验。北京市交通委鼓励私车合乘,恐怕也是基于拼车现象早已普遍存在这样一个基础。

拼车确实存在诸多好处,可以减少车辆空载,可以提高燃油效率,可以减少上路车辆从而缓解拥堵,可以为拼车者减少通行支出,实打实地一举多得。在笔者的身边就不乏这样的例子,几位同路的年轻同事就时常拼车上下班,经济实惠不说,还能增进感情,很值得称道。

不过,拼车虽然好处多多,却并非人人适用。有些车主送自家老小上班、上学就得绕几个弯,再搭别人恐怕就耽误事了。有些时候,拼车者因为个人原因未能守时,势必影响同车人的时间安排。即使拼车者已经形成默契,一旦遇到突发状况,也很难保证不会发生被"放鸽子"的情况。

这些问题还都好说,拼车还潜藏着一个更大的隐患,那就是遭遇安全事故后的责任划分问题。开车上路,谁也难保不会发生交通事故。一旦拼车者在交通事故中受伤,或者造成他人受伤,司乘双方或多方要如何承担责任,如果没有合理的约定,恐怕是件很麻烦的事情。

因此,北京交通主管部门如果能够适时出台私家车合乘指导意见和官方版的"合乘协议",将会起到一个很好的指导和保障作用。有了私车合乘指导意见的提醒,拼车者会更加理性的判断自己的实际条件和用车需求,从而更加稳妥的选择拼车伙伴。而有了"合乘协议"的约束,拼车者也会自觉规范自己的拼车行为,同时对拼车的安全责任加以约定和划分,从而更有效的保护自己的合法权益。

倡导私车合乘,对个人和社会都是有益的,也已经被公众日益认同和接受。面对客观存在的拼车需求,管理部门主动进行合理引导肯定比放任自流要好。具体的指导意见和"合乘协议"究竟是什么面貌,让我们拭目以待。

车市听风

炎夏车易"上火" 检查电路防自燃

(本报资料图片)

炎热的夏季又到了,每年这个时候都是汽车自燃事故的多发期,自燃不仅给车主带来严重的经济损失,甚至危及生命。对于夏季汽车容易发生自然,汽修专家表示,只要平时注意车的养护,确保汽车相关的油水电气正常工作,尤其重点保养电线、油箱等重要部件,这种现象完全可以杜绝。

汽修专家表示,车主要定期检查电器、开关、灯座、制动灯开关等的插接头或连接头是否有松动或脱落等情况。

首先,做好蓄电池的维护,检查蓄电池在支架上的固定螺栓是否拧紧,以免因行车震动,安装不牢固而引起壳体损坏。车主检查车辆时很少检查蓄电池的接点是否松动、接线绝缘是否破损老化。一旦接点松动或接线绝缘破损老化,行驶中由于汽车颠簸很容易造成接线与接线、接线与车体发生短路打火,或接点跳动发生短路打火,也有可能引起火灾。

其次,油路的保养也不可忽视。因为燃油泄漏是汽车自燃的主要原因之一。据介绍,燃油泄漏主要是由燃油管路老化龟裂、管路接口松脱而引起。现在汽车所用的燃油管路一般有耐油橡胶管、聚酯类材料两种。耐油橡胶管的寿命一般为4~5年。经常处在高温状态下,这种耐油橡胶管会出现龟裂、爆开。聚酯类管路的寿命为7~10年,但其质地较硬,在使用中容易与金属管接口连接处松脱。不管是耐油橡胶还是聚酯类材料管路,只要发生泄露,就会导致燃油大量喷出,遇到排气管等高热部件,就会引发明火燃烧。

钱 瑜

『焦作车市』销售顾问 风采展示

姓名:莎莎 体重:47.5公斤 血型:O型
身高:1.60米 爱好:旅游 星座:狮子座
座右铭:不走寻常路。
工作单位:广汽本田焦作京田4S店

(图片由本报记者石凯摄)

■车辆投保

小事故不用出保险 详解保险理赔误区

现在车主的保险意识越来越强,多数车主都会为自己的爱车投保一份车险。但不少车主对于出了事故如何理赔却并不清楚,建议广大车主走出几个理赔误区,顺利获得理赔。

不要出事故就理赔

有些车主觉得既然买了保险,遇到所有事故都要理赔,不然就吃亏了。实际上,如果事故较小,修理费用可能只要两三百块钱的话,最好不要报案理赔。因为目前保险公司都会根据车辆上一年度的出险报案情况来确定第二年的保费,通常来说,如果车辆理赔3次以上,就不能再拿到折扣了,算起来,要比超小额理赔的费用更高。

不要都想着私了

对于小事故,很多车主都会选择私了,但并非所有的事情都能这样解决。有些事故,尽管比较小,但双方谁都不愿意承担责任,若遇到这种情况,最好还是走正规渠道理赔。

不要揽责任

有些车主认为只要买了保险,出了意外保险公司都会赔,自己多承担点责任也没关系,实际上,保险公司在理赔的时候会根据责任,确定一个免赔的比例。如果你没有购买不计免赔险的话,这部分费用就要自己承担。

不要先修理后报销

有些车主出险后并不是立刻向保险公司报案,而是先找修理厂。其实,出险后应首先打110报案,拿到事故责任认定书后向保险公司报案,保险公司会派人查勘、定损,然后才是对车辆进行修理,最后提交单证、赔付。如果车主不向保险公司报案先修理车辆,在理赔时保险公司认为修理费用高出定损的费用,差额部分将有可能由车主自己承担。

易 车

■政策吹风

车船税与交强险试行联网征收

将尽快推广至全国

本报讯 笔者日前获悉,国家税务总局与中国保监会在山西等地成功试行车辆车船税与交强险联网征收,提高了征管质量与效率,这一方式有望尽快推广至全国。

车辆车船税与交强险联网征收,主要依托于车船税税源监管和交强险销售相关信息平台联网系统。该系统为税务机关掌握车船税税源和收入状况、分析征管质量、改革和完善车船税政策提供数据支持。

据介绍,目前该征税方式已在山西、广西、海南、四川试点成功,税务总局与保监会将加快联网征收推广步伐,尽快建成覆盖全国、动态更新、各地共享的车船税数据库,建立全国范围的车船税联网征收机制。

(新华)