

## [解读]车用 LNG 价格竞争力上升

5月14日，国家财政部、工业和信息化部、交通运输部联合发布《关于完善城市公交车成品油价格补助政策加快新能源汽车推广应用的通知》（原文见本页下方），明确从2015年起，对城市公交车成品油价格补助政策进行调整，进一步理顺补助对象和环节，加快新能源车替代燃油公交车步伐，并调整了现行城市公交车成品油价格补助政策：2015-2019年，现行城市公交车成品油价格补助中的涨价补助以2013年实际执行数作为基数逐步递减，其中2015年减少15%、2016年减少30%、2017年减少40%、2018年减少50%、2019年减少60%。

2014年11月至2015年1月，成品油消费税连续三次上调，累计增幅52%（722元/吨），LNG等无需缴纳消费税的产品相较汽油在车用市场上的价格优势明显。此外，在LNG与天然气角逐中，虽然市场更加青睐天然气，但LNG与天然气的价差缩窄、LNG气源增加也为其车用发展提供了新的利好。

### 具备推广优势

国家财政部连续三次发文上调汽油消费税，每吨汽油零售价格中包含的消费税由之前的1388元增至2110元，相比之下，LNG、天然气在零售价格方面会有先天优势，而汽油消费税增加也意味着“气”相较于“油”的优势的增加。

过去几年，符合车用标准的LNG资源不足、价格长期高于天然气是制约LNG车用发展的主要原因之一。而近来已出现的市场变化和趋势显示，LNG的劣势在逐步减弱。

从资源来看，进口LNG以及国产的高清洁气源增多。国际市场LNG资源在不断增多，中国进口码头进口量从2013年至今不断创新高。进口气多为高纯度的丙烷或丁烷，质量优于大部分国产LNG，符合车用标准，因此可用在车用市场的LNG比例在不断增加。而且，华北、山东新的进口码头的投用，也让进口资源的可覆盖范围大大拓宽（至2013年，都仅有华东、华南有码头可以卸载进口LNG）。另外，深加工的发展致国产LNG中的烯烃资源被利用，国产燃烧用气中烷烃比例大增，质量有所提升。

从价格上看，由于从2014年10月开始LNG价格下跌，LNG与天然气的价格关系已发生改变——天然气相较于LNG已不再有明显价格优势，部分时候LNG价格甚至低于天然气。“由于天然气价格的逐步市场化，未来与LNG相比也难有像过去一样显著的优势。”安迅思分析师吕慧敏说。

### “劲敌”仍是天然气

虽然市场对于发展天然气加气站兴趣未减，但LNG加气市场却长期低迷。即便业内专家学者、企业和用户对LNG车用气市场的重新关注，但大势仍旧是市场对“气”的关注集中在天然气上。车用市场对天然气的青睐远胜LNG，主要有两点原因，一方面是政府目前倡导天然气替代汽油，另一方面是LNG车用市场缺乏良好的加气站设施和市场加气网络，且相较终端市场上中游发展速度太快。

中石油昆仑燃气相关人士表示，政府更加青睐天然气而非 LNG 主要因为液化车用、民用等市场确实存在一些以劣充好的不规范操作，导致了过去一些安全事故的发生，地方政府也不愿意再冒风险，因此有一些‘谈 LNG 色变’的情况。”

专门从事加气站建设项目的青岛安燃工程咨询有限公司工作人员表示：“我们过去做了很多加气站的项目，但大多是天然气加气站，车用 LNG 加气站寥寥无几。”

而中上游发展较快也影响车用 LNG 市场。陕西省燃气设计院院长郭宗华给记者算了一笔账，相对终端市场，处于上游的 LNG 工厂、中游的 LNG 加气站发展速度很快，预计 2015 年将有 60 多座 LNG 工厂建成投产，将有 1000 多座 LNG 加气站建成投产。2015 年按 LNG 重型货车新增 5 万辆计算（2014 年不到 4 万辆），每车每天用气 300 方，每年按 300 天运行天数计算，新增 LNG 重型货车需每天消耗气量 1500 万方，但 60 座液化工厂，每天处理量平均按 50 万方计算，每天新增产量 3000 万方。“新建 LNG 工厂产量仍是新增 LNG 重型货车用气量的 2 倍，供大于求趋势明显。”

过去由于车用 LNG 资源比较缺乏，车用气供不应求且价格高于普通燃烧用 LNG，确实存在部分商家用普通燃烧用气充当车用气销售的现象，让用户深受其害。因此无论是车用气用户还是政府，对车用 LNG 市场信任度都不高。

在汽油消费税大幅提升的大环境下，为“气”替代“油”提供了更多的动力。而高标准 LNG 供应增加、价格与天然气趋近也为 LNG 车用带来了额外的利好。不过由于政策引导和一些历史原因，天然气仍旧是 LNG 车用市场发展的最大劲敌。

来源：中国能源报

---

## 《关于完善城市公交车成品油价格补助政策加快新能源汽车推广应用的通知》

财建[2015]159 号

各省、自治区、直辖市、计划单列市财政厅（局）、工业和信息化主管部门、交通运输厅（局、委），新疆生产建设兵团财务局、工业和信息化委员会、交通局：

按照《国务院关于印发节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020 年）的通知》（国发〔2012〕22 号）、《国务院关于印发大气污染防治行动计划的通知》（国发〔2013〕37 号）、《国务院办公厅关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》（国办发〔2014〕35 号）等文件要求，为进一步加快新能源汽车推广应用，促进公交行业节能减排和结构调整，实现公交行业健康、稳定发展，经国务院批准，从 2015 年起对城市公交车成品油价格补助政策进行调整。有关事项通知如下：

### 一、充分认识城市公交车成品油价格补助政策调整的重要意义

2006 年起实施的成品油价格补助政策，促进了石油价格形成机制的不断完善和城市公交行业的稳定发展。但成品油价格补助政策的长期执行，实际形成了鼓励购买和使用燃油公交车、阻碍新能源公交车推广应用的不良机制，不利于优化公交行业能源消费结构，与国家节能减排、大气污染防治和发展新能源汽车的工作要求不相符，迫切需要发挥价格机制的调节作用，建立鼓励新能源公交车应用、限制燃油公交车增长的新机制。

## 二、总体思路和基本原则

通过完善城市公交车成品油价格补助政策，进一步理顺补助对象和环节，加快新能源汽车替代燃油公交车步伐。一方面还原燃油公交车的真实使用成本，遏制燃油公交车数量增加势头，另一方面调动企业购买和使用新能源汽车的积极性，鼓励在新增和更新城市公交车时优先选择新能源汽车，推动新能源汽车规模化推广应用，促进公交行业节能减排，为大气污染防治做出贡献。

### （一）总体思路。

统筹考虑各类城市公交车购置和运营成本，在对城市公交行业补助总体水平相对稳定的前提下，调整优化财政补助支出结构，平衡传统燃油公交车和新能源汽车的使用成本，逐步形成新能源汽车的比较优势。循序渐进，分类实施，推动形成有利于城市公交行业节能减排和新能源汽车产业发展的政策环境，确保公交行业平稳转型、健康发展。

### （二）基本原则。

一是统筹兼顾，突出重点。统筹考虑城市用油、用气、新能源等公交车一定期限内购置及运营成本，调整现行成品油价格补贴政策，加大对新能源公交车支持力度，及时研究制订用气公交车支持政策。

二是总量稳定，结构优化。在对城市公交行业补助总体规模稳定的前提下，通过逐年降低城市公交车成品油价格补助和增加新能源公交车运营补助，加大对新能源公交车支持力度，逐步形成新能源汽车的比较优势，优化城市公交车产品结构。

三是分类实施，循序渐进。对现行城市公交车成品油价格补助中因税费改革产生的补助（即 2008 年国务院实施成品油价格和税费改革时，对因取消公路养路费等多项收费后提高汽柴油消费税形成的涨价给予的补助，以下简称费改税补助）和成品油价格上涨产生的补助（以下简称涨价补助）区别对待。费改税补助，以 2013 年实际执行数为基数予以保留。涨价补助与新能源公交车推广完成情况挂钩，补助金额逐步减少。

四是绩效考核，有奖有罚。对各省（区、市）新能源公交车推广情况进行考核，完成新能源公交车推广目标的，给予新能源公交车运营补助；对未完成目标的，按照一定比例扣减本省（区、市）成品油价格补助中的涨价补助。

## 三、政策措施

### （一）调整现行城市公交车成品油价格补助政策。

1.现行城市公交车成品油价格补助中的费改税补助作为基数保留，不作调整。2015—2019 年，费改税补助数额以 2013 年实际执行数作为基数予以保留，暂不做调整。

2.现行城市公交车成品油价格补助中的涨价补助以 2013 年作基数，逐年调整。2015—2019 年，现行城市公交车成品油价格补助中的涨价补助以 2013 年实际执行数作为基数逐步递减，其中 2015 年减少 15%、2016 年减少 30%、2017 年减少 40%、2018 年减少 50%、2019 年减少 60%，2020 年以后根据城市公交车用能结构情况另行确定。

(二) 涨价补助数额与新能源公交车推广数量挂钩。2015-2019年,城市公交车成品油价格补助中的涨价补助数额与新能源公交车推广数量挂钩。其中,大气污染治理重点区域和重点省市(包括北京、上海、天津、河北、山西、江苏、浙江、山东、广东、海南),2015—2019年新增及更换的公交车中新能源公交车比重应分别达到40%、50%、60%、70%和80%。中部省(包括安徽、江西、河南、湖北、湖南)和福建省2015—2019年新增及更换的公交车中新能源公交车比重应分别达到25%、35%、45%、55%和65%。其他省(区、市)2015—2019年新增及更换的公交车中新能源公交车比重应分别达到10%、15%、20%、25%和30%。达到上述推广比例要求的,涨价补助按照政策调整后的标准全额拨付。未能达到上述推广比例要求的,扣减当年应拨涨价补助数额的20%。新能源公交车推广考核具体办法由工业和信息化部、交通运输部、财政部另行制订。

(三) 调整后的城市公交车成品油价格补助资金由地方统筹使用。调整后的城市公交车成品油价格补助资金由地方统筹用于城市公交车补助。各省(区、市)财政、工业和信息化部、交通运输等部门根据本地实际制定具体管理办法。城市公交车补助问题由地方政府通过增加财政补助、调整运价等方式予以解决,确保公交行业稳定。

(四) 中央财政对完成新能源公交车推广目标的地区给予新能源公交车运营补助。

为加快新能源公交车替换燃油公交车步伐,2015-2019年期间中央财政对达到新能源公交车推广目标的省份,对纳入工业和信息化部“新能源汽车推广应用工程推荐车型目录”、年运营里程不低于3万公里(含3万公里)的新能源公交车以及非插电式混合动力公交车,按照其实际推广数量给予运营补助。具体标准见附件。2020年以后再综合考虑产业发展、成本变化及优惠电价等因素调整运营补助政策。

#### 四、资金申请和拨付

(一) 城市公交车成品油价格补助。

调整后的城市公交车成品油价格补助资金将采取年初预拨、年度清算的资金拨付方式,即:

1.在每年4月底前,中央财政将各省(区、市)当年应享受的全部费改税补助资金和80%的涨价补助资金,提前拨付给省级财政部门(2015年度补助资金将在政策发布后一个月内拨付地方)。

2.剩余20%的涨价补助资金,在下一年度4月底前,对该省(区、市)的新能源公交车推广工作核查后,向符合条件的省(区、市)进行拨付,不符合条件的将不予拨付。具体的申报、核查程序以及时间要求如下:

(1) 由县、市级交通运输部门和道路运输管理机构组织力量,对本辖区城市公交企业新增及更换公交车数量、新能源公交车实际推广使用数量、新能源公交车行驶里程及车辆购置发票等相关证明材料进行统计、整理、汇总,经核实并公示无异后,于每年2月10日前,逐级上报至省级交通运输部门,同时抄报同级财政、工业和信息化部、审计部门。

(2) 省级交通运输部门收到下级交通运输部门上报的车辆信息及相关证明材料后,经审核和重点抽查,将本省(区、市)新增及更换公交车数量、新能源公交车实际推广数量、

新能源公交车运营里程等情况整理汇总，于每年2月底前，上报至交通运输部，并抄送同级财政、工业和信息化、审计部门及财政部驻当地财政监察专员办事处。

(3) 交通运输部会同工业和信息化部对各省(区、市)公交车推广情况进行整理、汇总和分析，核定各省(区、市)新能源公交车推广数量和占新增及更换的公交车的比例，确定各省(区、市)是否完成相应的新能源汽车推广任务，将审核报告于每年3月底前提交至财政部。

(4) 财政部根据交通运输部、工业和信息化部审核结果，向符合条件的省(区、市)拨付剩余20%的城市公交车成品油价格补助资金。

3. 省级财政部门收到财政部下达的补助资金(包括预拨资金和清算资金)后，应当会同同级交通运输、工业和信息化部门逐级下拨资金。基层财政、交通运输和工业和信息化部门应当及时将补助资金发放到补助对象。

## (二) 新能源公交车运营补助。

新能源公交车运营补助资金将采取存量部分年初拨付、增量部分年终清算的方式，即：

1. 在每年4月底前，中央财政对以前年度(从2015年1月1日起)已购买并上牌，且在正常运行(年运营里程不得低于3万公里)的新能源公交车，按照附件中确定的补助标准，将运营补助资金拨付给省级财政部门，与城市公交车成品油价格补助预拨资金一并下达。

2. 当年新投入运营的新能源公交车，中央财政将于下一年度4月底前，向符合条件的省(区、市)拨付运营补助资金，与城市公交车成品油价格补助清算资金一并下达；不符合要求的将不予拨付。

补助资金应当专款专用，全额用于补助实际用油者和新能源公交车的运营，不得挪作他用。

## 五、保障措施

城市公交车成品油价格补助政策调整涉及城市公交企业和广大群众切身利益，实施新能源汽车替代燃油车是一个系统工程，各地区要统一思想，精心组织，周密部署，做好有关工作，确保顺利实施。

(一) 加强组织领导。城市公交车成品油价格补助政策调整以省(区、市)为单位实施，财政部、工业和信息化部、交通运输部分工协作，共同督促地方政府加强领导，精心部署，切实做好政策调整的组织实施工作。财政部牵头负责政策制订和调整、组织实施并具体负责中央财政补助资金的管理。工业和信息化部负责采取切实有效措施打破地方保护，督促企业加大新能源公交车生产供应和提高质量安全保障等。交通运输部负责对各地新能源公交车替代燃油公交车工作的考核、监督与指导。

(二) 加强监督检查。各省级财政、工业和信息化、交通运输部门要联合有关部门加强对城市公交车成品油价格补助政策调整工作的监督检查，规范补助资金的申请和发放程序，加强资金管理。对弄虚作假、套取补助资金的公交企业，一经查实，追回上年度补助资金，并取消下年度补助资格；对虚报瞒报新能源公交车推广数量和推广比例、扩大范围发放补助

资金、截留挪用补助资金的部门和管理人员，一经查实，将严肃处理，并追究相关责任人的责任。

（三）做好政策宣传。财政部、工业和信息化部、交通运输部会同有关部门和行业协会、企业做好宣传工作，加强舆论引导，及时回应社会关切，争取社会各方理解和支持，确保政策调整平稳实施。地方各级人民政府要结合本地实际情况，加强舆论引导。

（四）维护行业稳定。各省（区、市）要加强公交行业动态信息监控，及时掌握改革动态；要充分考虑公共财政保障能力、公众承受能力和企业运营成本，加快建立城市公交成本票价制度，消化补助政策调整给企业增加的运营成本，维护城市公交行业健康稳定发展。

（五）做好政策衔接。地方政府及相关部门应当按照本通知要求，尽快完善补助资金的发放管理制度，并将调整后的补助程序、补助对象、补助标准和金额等内容及时向社会公布。

本通知自 2015 年 1 月 1 日起实施。2009 年财政部、交通运输部联合发布的《城乡道路客运成品油价格补助专项资金管理暂行办法》（财建〔2009〕1008 号）中关于城市公交的内容同时废止。

附件：节能与新能源公交车运营补助标准（2015-2019 年）

### 节能与新能源公交车运营补助标准

（2015-2019年）

单位：万元/辆/年

车辆类型	车长L（米）		
	$6 \leq L < 8$	$8 \leq L < 10$	$L \geq 10$
纯电动公交车	4	6	8
插电式混合动力（含增程式）公交车	2	3	4
燃料电池公交车	6		
超级电容公交车	2		
非插电式混合动力公交车	2		

财政部 工业和信息化部 交通运输部

2015 年 5 月 11 日

来源：[中华人民共和国财政部](#)