

## [解讀]車用 LNG 價格競爭力上升

5月14日，國家財政部、工業和信息化部、交通運輸部聯合發布《關於完善城市公交車成品油價格補助政策加快新能源汽車推廣應用的通知》（原文見本頁下方），明確從2015年起，對城市公交車成品油價格補助政策進行調整，進一步理順補助對象和環節，加快新能源公交車替代燃油公交車步伐，並調整了現行城市公交車成品油價格補助政策：2015-2019年，現行城市公交車成品油價格補助中的漲價補助以2013年實際執行數作為基數逐步遞減，其中2015年減少15%、2016年減少30%、2017年減少40%、2018年減少50%、2019年減少60%。

2014年11月至2015年1月，成品油消費稅連續三次上調，累計增幅52%（722元/噸），LNG等無需繳納消費稅的產品相較汽油在車用市場上的價格優勢明顯。此外，在LNG與天然氣角逐中，雖然市場更加青睞天然氣，但LNG與天然氣的價差縮窄、LNG氣源增加也為其車用發展提供了新的利好。

### 具備推廣優勢

國家財政部連續三次發文上調汽油消費稅，每噸汽油零售價格中包含的消費稅由之前的1388元增至2110元，相比之下，LNG、天然氣在零售價格方面會有先天優勢，而汽油消費稅增加也意味著“氣”相較于“油”的優勢的增加。

過去幾年，符合車用標準的LNG資源不足、價格長期高于天然氣是制約LNG車用發展的主要原因之一。而近來已出現的市場變化和趨勢顯示，LNG的劣勢在逐步減弱。

從資源來看，進口LNG以及國產的高清潔氣源增多。國際市場LNG資源在不斷增多，中國進口碼頭進口量從2013年至今不斷創新高。進口氣多為高純度的丙烷或丁烷，質量優于大部分國產LNG，符合車用標準，因此可用在車用市場的LNG比例在不斷增加。而且，華北、山東新的進口碼頭的投用，也讓進口資源的可覆蓋範圍大大拓寬（至2013年，都僅有華東、華南有碼頭可以卸載進口LNG）。另外，深加工的發展致國產LNG中的烯烴資源被利用，國產燃燒用氣中烷烴比例大增，質量有所提升。

從價格上看，由于從2014年10月開始LNG價格下跌，LNG與天然氣的價格關係已發生改變——天然氣相較于LNG已不再有明顯價格優勢，部分時候LNG價格甚至低于天然氣。“由于天然氣價格的逐步市場化，未來與LNG相比也難有像過去一樣顯著的優勢。”安迅思分析師呂慧敏說。

### “勁敵”仍是天然氣

雖然市場對於發展天然氣加氣站興趣未減，但LNG加氣市場却長期低迷。即便業內專家學者、企業和用戶對LNG車用氣市場的重新關注，但大勢仍舊是市場對“氣”的關注集中在天然氣上。車用市場對天然氣的青睞遠勝LNG，主要有兩點原因，一方面是政府目前倡導天然氣替代汽油，另一方面是LNG車用市場缺乏良好的加氣站設施和市場加氣網絡，且相較終端市場上中游發展速度太快。

中石油昆侖燃氣相關人士表示，政府更加青睞天然氣而非 LNG 主要因為液化車用、民用等市場確實存在一些以劣充好的不規範操作，導致了過去一些安全事故的發生，地方政府也不願意再冒風險，因此有一些‘談 LNG 色變’的情況。”

專門從事加氣站建設項目的青島安燃工程諮詢有限公司工作人員表示：“我們過去做了很多加氣站的項目，但大多是天然氣加氣站，車用 LNG 加氣站寥寥無幾。”

而中上游發展較快也影響車用 LNG 市場。陝西省燃氣設計院院長郭宗華給記者算了一筆賬，相對終端市場，處于上游的 LNG 工廠、中游的 LNG 加氣站發展速度很快，預計 2015 年將有 60 多座 LNG 工廠建成投產，將有 1000 多座 LNG 加氣站建成投產。2015 年按 LNG 重型貨車新增 5 萬輛計算（2014 年不到 4 萬輛），每車每天用氣 300 方，每年按 300 天運行天數計算，新增 LNG 重型貨車需每天消耗氣量 1500 萬方，但 60 座液化工廠，每天處理量平均按 50 萬方計算，每天新增產量 3000 萬方。“新建 LNG 工廠產量仍是新增 LNG 重型貨車用氣量的 2 倍，供大于求趨勢明顯。”

過去由于車用 LNG 資源比較缺乏，車用氣供不應求且價格高于普通燃燒用 LNG，確實存在部分商家用普通燃燒用氣充當車用氣銷售的現象，讓用戶深受其害。因此無論是車用氣用戶還是政府，對車用 LNG 市場信任度都不高。

在汽油消費稅大幅提升的大環境下，為“氣”替代“油”提供了更多的動力。而高標準 LNG 供應增加、價格與天然氣趨近也為 LNG 車用帶來了額外的利好。不過由于政策引導和一些歷史原因，天然氣仍舊是 LNG 車用市場發展的最大勁敵。

來源：[中國能源報](#)

---

## 《關於完善城市公交車成品油價格補助政策加快新能源汽車推廣應用的通知》

財建[2015]159 號

各省、自治區、直轄市、計劃單列市財政廳（局）、工業和信息化主管部門、交通運輸廳（局、委），新疆生產建設兵團財務局、工業和信息化委員會、交通局：

按照《國務院關於印發節能與新能源汽車產業發展規劃（2012—2020 年）的通知》（國發〔2012〕22 號）、《國務院關於印發大氣污染防治行動計劃的通知》（國發〔2013〕37 號）、《國務院辦公廳關於加快新能源汽車推廣應用的指導意見》（國辦發〔2014〕35 號）等文件要求，為進一步加快新能源汽車推廣應用，促進公交行業節能減排和結構調整，實現公交行業健康、穩定發展，經國務院批准，從 2015 年起對城市公交車成品油價格補助政策進行調整。有關事項通知如下：

### 一、充分認識城市公交車成品油價格補助政策調整的重要意義

2006 年起實施的成品油價格補助政策，促進了石油價格形成機制的不斷完善和城市公交行業的穩定發展。但成品油價格補助政策的長期執行，實際形成了鼓勵購買和使用燃油公交車、阻礙新能源公交車推廣應用的不良機制，不利于優化公交行業能源消費結構，與國家節能減排、大氣污染防治和發展新能源汽車的工作要求不相符，迫切需要發揮價格機制的調節作用，建立鼓勵新能源公交車應用、限制燃油公交車增長的新機制。

## 二、總體思路和基本原則

通過完善城市公交車成品油價格補助政策，進一步理順補助對象和環節，加快新能源公交車替代燃油公交車步伐。一方面還原燃油公交車的真實使用成本，遏制燃油公交車數量增加勢頭，另一方面調動企業購買和使用新能源公交車的積極性，鼓勵在新增和更新城市公交車時優先選擇新能源公交車，推動新能源公交車規模化推廣應用，促進公交行業節能減排，為大氣污染防治做出貢獻。

### （一）總體思路。

統籌考慮各類城市公交車購置和運營成本，在對城市公交行業補助總體水平相對穩定的前提下，調整優化財政補助支出結構，平衡傳統燃油公交車和新能源公交車的使用成本，逐步形成新能源汽車的比較優勢。循序漸進，分類實施，推動形成有利于城市公交行業節能減排和新能源汽車產業發展的政策環境，確保公交行業平穩轉型、健康發展。

### （二）基本原則。

一是統籌兼顧，突出重點。統籌考慮城市用油、用氣、新能源等公交車一定期限內購置及運營成本，調整現行成品油價格補貼政策，加大對新能源公交車支持力度，及時研究制訂用氣公交車支持政策。

二是總量穩定，結構優化。在對城市公交行業補助總體規模穩定的前提下，通過逐年降低城市公交車成品油價格補助和增加新能源公交車運營補助，加大對新能源公交車支持力度，逐步形成新能源公交車的比較優勢，優化城市公交車輛產品結構。

三是分類實施，循序漸進。對現行城市公交車成品油價格補助中因稅費改革產生的補助（即 2008 年國務院實施成品油價格和稅費改革時，對因取消公路養路費等六項收費後提高汽柴油消費稅形成的漲價給予的補助，以下簡稱費改稅補助）和成品油價格上漲產生的補助（以下簡稱漲價補助）區別對待。費改稅補助，以 2013 年實際執行數為基數予以保留。漲價補助與新能源公交車推廣完成情況掛鉤，補助金額逐步減少。

四是績效考核，有獎有罰。對各省（區、市）新能源公交車推廣情況進行考核，完成新能源公交車推廣目標的，給予新能源公交車運營補助；對未完成目標的，按照一定比例扣減本省（區、市）成品油價格補助中的漲價補助。

## 三、政策措施

### （一）調整現行城市公交車成品油價格補助政策。

1.現行城市公交車成品油價格補助中的費改稅補助作為基數保留，不作調整。2015—2019 年，費改稅補助數額以 2013 年實際執行數作為基數予以保留，暫不做調整。

2.現行城市公交車成品油價格補助中的漲價補助以 2013 年作基數，逐年調整。2015—2019 年，現行城市公交車成品油價格補助中的漲價補助以 2013 年實際執行數作為基數逐步遞減，其中 2015 年減少 15%、2016 年減少 30%、2017 年減少 40%、2018 年減少 50%、2019 年減少 60%，2020 年以後根據城市公交車用能結構情況另行確定。

(二) 漲價補助數額與新能源公交車推廣數量掛鉤。2015-2019年，城市公交車成品油價格補助中的漲價補助數額與新能源公交車推廣數量掛鉤。其中，大氣污染治理重點區域和重點省市（包括北京、上海、天津、河北、山西、江蘇、浙江、山東、廣東、海南），2015—2019年新增及更換的公交車中新能源公交車比重應分別達到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年新增及更換的公交車中新能源公交車比重應分別達到25%、35%、45%、55%和65%。其他省（區、市）2015—2019年新增及更換的公交車中新能源公交車比重應分別達到10%、15%、20%、25%和30%。達到上述推廣比例要求的，漲價補助按照政策調整後的標準全額撥付。未能達到上述推廣比例要求的，扣減當年應撥漲價補助數額的20%。新能源公交車推廣考核具體辦法由工業和信息化部、交通運輸部、財政部另行制訂。

(三) 調整後的城市公交車成品油價格補助資金由地方統籌使用。調整後的城市公交車成品油價格補助資金由地方統籌用于城市公交車補助。各省（區、市）財政、工業和信息化、交通運輸等部門根據本地實際制定具體管理辦法。城市公交車補助問題由地方政府通過增加財政補助、調整運價等方式予以解決，確保公交行業穩定。

(四) 中央財政對完成新能源公交車推廣目標的地區給予新能源公交車運營補助。

為加快新能源公交車替換燃油公交車步伐，2015-2019年期間中央財政對達到新能源公交車推廣目標的省份，對納入工業和信息化部“新能源汽車推廣應用工程推薦車型目錄”、年運營里程不低于3萬公里（含3萬公里）的新能源公交車以及非插電式混合動力公交車，按照其實際推廣數量給予運營補助。具體標準見附件。2020年以後再綜合考慮產業發展、成本變化及優惠電價等因素調整運營補助政策。

#### 四、資金申請和撥付

(一) 城市公交車成品油價格補助。

調整後的城市公交車成品油價格補助資金將採取年初預撥、年度清算的資金撥付方式，即：

1. 在每年4月底前，中央財政將各省（區、市）當年應享受的全部費改稅補助資金和80%的漲價補助資金，提前撥付給省級財政部門（2015年度補助資金將在政策發布後一個月內撥付地方）。

2. 剩餘20%的漲價補助資金，在下一年度4月底前，對該省（區、市）的新能源公交車推廣工作核查後，向符合條件的省（區、市）進行撥付，不符合條件的將不予撥付。具體的申報、核查程序以及時間要求如下：

(1) 由縣、市級交通運輸部門和道路運輸管理機構組織力量，對本轄區城市公交企業新增及更換公交車數量、新能源公交車實際推廣使用數量、新能源公交車行駛里程及車輛購置發票等相關證明材料進行統計、整理、匯總，經核實并公示無異後，于每年2月10日前，逐級上報至省級交通運輸部門，同時抄報同級財政、工業和信息化、審計部門。

(2) 省級交通運輸部門收到下級交通運輸部門上報的車輛信息及相關證明材料後，經審核和重點抽查，將本省（區、市）新增及更換公交車數量、新能源公交車實際推廣數量、

新能源公交車運營里程等情況整理匯總，于每年 2 月底前，上報至交通運輸部，并抄送同級財政、工業和信息化、審計部門及財政部駐當地財政監察專員辦事處。

(3) 交通運輸部會同工業和信息化部對各省（區、市）公交車推廣情況進行整理、匯總和分析，核定各省（區、市）新能源公交車推廣數量和占新增及更換的公交車的比例，確定各省（區、市）是否完成相應的新能源汽車推廣任務，將審核報告于每年 3 月底前提交至財政部。

(4) 財政部根據交通運輸部、工業和信息化部審核結果，向符合條件的省（區、市）撥付剩餘 20% 的城市公交車成品油價格補助資金。

3. 省級財政部門收到財政部下達的補助資金（包括預撥資金和清算資金）後，應當會同同級交通運輸、工業和信息化部門逐級下撥資金。基層財政、交通運輸和工業和信息化部門應當及時將補助資金發放到補助對象。

## （二）新能源公交車運營補助。

新能源公交車運營補助資金將採取存量部分年初撥付、增量部分年終清算的方式，即：

1. 在每年 4 月底前，中央財政對以前年度（從 2015 年 1 月 1 日起）已購買并上牌，且在正常運行（年運營里程不得低於 3 萬公里）的新能源公交車，按照附件中確定的補助標準，將運營補助資金撥付給省級財政部門，與城市公交車成品油價格補助預撥資金一并下達。

2. 當年新投入運營的新能源公交車，中央財政將于下一年度 4 月底前，向符合條件的省（區、市）撥付運營補助資金，與城市公交車成品油價格補助清算資金一并下達；不符合要求的將不予撥付。

補助資金應當專款專用，全額用于補助實際用油者和新能源公交車的運營，不得挪作他用。

## 五、保障措施

城市公交車成品油價格補助政策調整涉及城市公交企業和廣大群眾切身利益，實施新能源汽車替代燃油車是一個系統工程，各地區要統一思想，精心組織，周密部署，做好有關工作，確保順利實施。

（一）加強組織領導。城市公交車成品油價格補助政策調整以省（區、市）為單位實施，財政部、工業和信息化部、交通運輸部分工協作，共同督促地方政府加強領導，精心部署，切實做好政策調整的組織實施工作。財政部牽頭負責政策制訂和調整、組織實施并具體負責中央財政補助資金的管理。工業和信息化部負責採取切實有效措施打破地方保護，督促企業加大新能源公交車生產供應和提高質量安全保障等。交通運輸部負責對各地新能源公交車替代燃油公交車工作的考核、監督與指導。

（二）加強監督檢查。各省級財政、工業和信息化、交通運輸部門要聯合有關部門加強對城市公交車成品油價格補助政策調整工作的監督檢查，規範補助資金的申請和發放程序，加強資金管理。對弄虛作假、套取補助資金的公交企業，一經查實，追回上年度補助資金，并取消下年度補助資格；對虛報購報新能源公交車推廣數量和推廣比例、擴大範圍發放補助

資金、截留挪用補助資金的部門和管理人員，一經查實，將嚴肅處理，并追究相關責任人的責任。

(三)做好政策宣傳。財政部、工業和信息化部、交通運輸部會同有關部門和行業協會、企業做好宣傳工作，加強輿論引導，及時回應社會關切，爭取社會各方理解和支持，確保政策調整平穩實施。地方各級人民政府要結合本地實際情況，加強輿論引導。

(四)維護行業穩定。各省(區、市)要加強公交行業動態信息監控，及時掌握改革動態；要充分考慮公共財政保障能力、公眾承受能力和企業運營成本，加快建立城市公交成本票價制度，消化補助政策調整給企業增加的運營成本，維護城市公交行業健康穩定發展。

(五)做好政策銜接。地方政府及相關部門應當按照本通知要求，儘快完善補助資金的發放管理制度，并將調整後的補助程序、補助對象、補助標準和金額等內容及時向社會公布。

本通知自 2015 年 1 月 1 日起實施。2009 年財政部、交通運輸部聯合發布的《城鄉道路客運成品油價格補助專項資金管理暫行辦法》(財建〔2009〕1008 號)中關於城市公交的內容同時廢止。

附件：節能與新能源公交車運營補助標準(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		

財政部 工業和信息化部 交通運輸部

2015 年 5 月 11 日

來源：中華人民共和國財政部