



政策利好频频释放

# 新能源车逆袭车市寒潮

“充电桩太少、续航里程短、停车费高……”当一部分车主从城市庞大的传统能源汽车阵营转向新能源车时，很多观望中的车主心中会冒出不少疑问。不过，很多“先吃螃蟹”的车主表示，随着从国家到地方推动新能源车的政策落地，这些问题正在迎刃而解。

近期，桂林连续出台以电动车为代表的新能源车推广政策：新能源车停车享受半价、国有充电桩充电费用优惠、桂林今年要建550个充电桩等等。借助这一波政策利好，桂林新能源车的消费和使用能否迎来春天？

## 1 通勤代步经济优势明显

入手一辆电动车，从老百姓的角度来看，最主要的自然还是经济考量。

“每天往返临桂上班，以前油费上千元，现在电费不过百元。”在临桂一家国企上班的廖小姐说，她在2019年购买的新能源车4万多元，还免交购置税。当时很多同事也想效仿，但大都对电动汽车还是有所疑虑，没有出手购车。“现在我开了一年多，省下来的万元费用实实在在，最近也有同事买了新能源车代步。”

除了能源使用上接近“零成本”，廖小姐还听说最近新能源车停车也有相关优惠。

今年1月19日，桂林市发改委发出《关于规范市区机动车停放服务收费管理有关事项的通知》（市发改规范字〔2020〕1号），其中就明确了从2月起桂林新能源车的停车减半收取停车费的信息。

按照《通知》要求，凡在桂林市区范围内由政府投资或利用国有资源设立的公共停车场、城市道路路内停车泊位对新能源汽车停车收取停放服务费时按现行收费标准减半收取。在道路两侧、人行道上树木之间允许的空间范围、小区或单位围墙边、绿化带周边等区域依法施划的微型小型新能源汽车专用收费停车位，其收费标准相同。

以目前市区道路路内停车泊位为例，一类区域停车半小时内免费，30分钟至1小时收费2元/15分钟，1小时后收费3元/30分钟。如果新能源车停车1小时，收费应为传统能源的一半价格，也就是2元，停车2小时，新能源车只用交纳5元。

除桂林以外，这一收费政策已经在广西多个新能源车推广城市落地，再加上新能源车本身能源价格的低廉，新能源车在城市通勤使用上优势明显。

## 2 充电难题不再困扰车主

就代步使用来看，给路上跑的新能源车充电难、充电贵或许是车主们目前唯一烦恼的事情了。

据了解，2014年以后有企业在桂林建设运营了一批充电桩，但目前大多已经无法使用退出了市场。近两年，桂林交通投资控股集团有限公司承担了桂林大部分充电基础设施建设。

目前，桂林市区内鼎富大厦充电站两期工程已经建好31个快充充电桩投入使用，平山公交站55个快充充电桩除为新能源公交车充电外，还余部分充电桩对社会开放，市区内和周边的县城还零星分布一些充电桩。记者还从桂林交投集团了解到，今年6月，交投集团还将建设完成城北、城东首座充电站，年底还将在市中心建设20个充电站点，全年完成布局60个站点，满足新能源车需要。

除了充电站的建设明显加快之外，充电费用也有望下降。3

月17日，桂林市发改委下发了《桂林电动汽车充电服务收费标准有关问题的通知》，明确电动汽车充电价格由“电费+服务费”组成，执行政府指导价，按最高限价管理。其中充电服务费最高限价标准为0.7元/千瓦·时，电费严格按国家、自治区电价文件执行，按照目前工商业电费价格为0.8元/千瓦·时左右。因此可以解读为桂林电动车充电服务的最高限价在1.5元左右。

通知中还明确，充电设施建设运营企业可在最高限价标准内自行下浮收费标准，下浮幅度不限。也就是说，今后充电价格在市场环境下肯定有下调空间。

目前，交投集团旗下充电站推出的充电优惠政策是0.99元/千瓦时。“现在我每周一次到充电站充电，充电费用大约30元。”驾驶宝骏电动车的胡先生说，充电站基础设施明显增多，费用降低，便于新能源车主使用。

## 3 补贴滑坡后如何站稳车市

对于新能源车续航里程是否符合预期，又能否像传统能源车一样经久耐用等问题，经过乘用车市场几年的验证，答案也浮出了水面。

就桂林目前能上新能源牌照（绿牌）的车辆来看，主要是电动汽车和插电式油电混合动力汽车，新能源车在补贴大幅滑坡后，要实现车市逆袭只能依靠产品力。

市场在售的电动汽车综合续航里程都在150公里以上，多的能达到300至400公里，小型车价格4万元到7万元，有宝骏、奇瑞、北汽等品牌，而比亚迪、荣威、蔚来、威马等大中型车为十几万元至30多万元。记者采访了一些车主，他们购买的新能源车实际续航里程与厂家标称的里程相差不多，最低也能达到100公里左右。

这样的续航里程按照桂林目前的行政区域大小和道路条件，满足一般的城市通勤绰绰有余。一些家庭因此将小型电动车作为家庭第二辆车使用，另一些看好电动汽车的车主则是

一步到位，选择续航里程高、舒适度好的大中型电动车。

除了电动汽车，2019年以来各大汽车厂商开始发力插电式混动车型，给消费者带来不输同级传统车辆动力的同时，降低油耗，目前一些插电式混动车型百公里油耗可以达到3-5升，所以也逐渐被大众所接受。

至于电池的耐用性和售后问题，已经与新能源车刚推出时不可同日而语。除了整车三包按照国家法规以外，电池组三包时间大都在8年10万公里，最近吉利、奇瑞等厂家更是推出了电池组终身保修的政策，相对于较低廉的购车价格和使用成本，新能源车的性价比凸显。

大众另一个关心的问题是，电动汽车的电池是否会造成污染？去年，工信部等部门发布了新能源车电池的回收管理规定，各地要建立电池回收平台。目前，中国铁塔等公司已经在福建、广东等地建立起了57个电池回收试验站点，成为了电池回收利用大户。

## 4 推广新能源车“实锤”落地

作为一种全新的交通方式，新能源车的利弊在城市发展的进程中被反复衡量，从国家和地方利好政策频繁落地来看，大力推广和使用新能源车的趋势明显。

自治区发展改革委近日在官方网站发布《广西“能源网”基础设施建设三年大会战实施方案（2020—2022年）》，规划充电设施大会战项目14项，三年总计完成投资13.94亿元，具体到桂林，计划在这三年间建设充电桩1435个，充电插座3850个，其中今年安装充电桩不低于550个，计划在公共机构中安装200个以上。

据了解，目前我市公共机构共计安装新能源汽车充电桩835个。也就是说，2022年桂林市的充电桩将达2200余个。同时，据桂林交投集团负责人介绍，年内就将有数十个充电站点建成，逐步布局在交通枢纽、超市商场、商务楼宇、党政机关、企事业单位办公场所，园区、学校、医院以及独立用地的公共停车场、驻车换乘(P+R)停车场设置公共充电设施。公共停车场主要作为商务、办公、住宅停车场的补充，方便购物、上班、办事等车辆补电。

新能源基础设施前所未见的大手笔投入，也预示着新能源市场的需求将大幅增长。

桂林市交警支队车管所提供的数据显示，截至2019年底，桂林新能源车保有量5585辆，其中小车4608量，虽然相较于数十万量的传统能源车来说比例很小，但仅2019年上牌的新能源车就达到了2657辆，超过了前五年的总和。从充电量来看，

2016年至2018年，桂林新能源汽车充电总量近480万千瓦时，增长498倍。

根据广西壮族自治区发展和改革委员会电力核电处统计，截至2019年，广西新能源车的保有量是7.3万辆，2020年推广目标是14.6万辆，并依此在2019年年底发布了《广西壮族自治区新能源汽车推广应用攻坚行动方案》。

因此在未来的一段时间内，针对新能源车或还将有一系列利好政策，今后在桂林开一辆新能源车将不再是小众的选择。

记者沈青

## 延期交房公告

尊敬的国奥城铂湾三期业主：

因受新冠肺炎疫情这一不可抗力因素的影响，政府采取了停工停厂、交通管制等多项防控措施。您所购买的国奥城项目铂湾三期F3、F9、F11、F12、F13、F17楼栋商品房的施工方为中国一冶集团有限公司，该公司的住所地为湖北武汉，因受疫情影响，至今仍无法复工，导致项目建设受阻。现特发此公告通知您所购房屋的交付时间延迟，具体时间另行通知。

桂林国奥城投资开发有限公司  
2020年3月27日