

doi:10.3969/j.issn.1671-5152.2016.11.008

影响CNG加气站发展的政策分析

□ 山东建筑大学热能工程学院(250101)张欣豪

摘 要: 我国CNG加气站在经过2010年~2013年的快速发展阶段后,使得目前CNG加气站的产能远远大于市场需求,又因受国内经济增速换挡、油价下行、新能源汽车发展等因素的影响,其发展进入瓶颈期。本文通过对天然气税收政策、新能源汽车政策以及CNG车辆政策的分析,提出现阶段下有利于CNG加气站运营企业的发展对策和建议。

关键词: CNG加气站 CNG车辆 政策分析 发展对策

CNG Filling Stations Development Policy Analysis

Zhang Xinhao The Thermal Power of Shandong Jianzhu University

Abstract: CNG filling stations through 2010--2013 years of rapid development stage in China, due to the impact of domestic economic growth is shifting oil prices down, new energy vehicles and other factors, its development into the bottleneck. This paper analyzes the gas tax policy, new energy vehicles policy and CNG vehicle policy. Make countermeasures and suggestions for the development of CNG filling stations at the present stage.

.Keywords: CNG filling stations CNG vehicle policy analysis development strategy

0 引言

我国CNG加气站在经过2010年~2013年的快速发展阶段后,因受国内经济增速换挡、油价下行、新能源汽车发展等因素的影响,CNG加气站的发展和运营进入瓶颈期。我国CNG加气站的经营主体包含大型国企、地方国企、民企企业和外资企业等多种资本,其中地方企业和民营实体的市场份额达68%,超过市场总数的半数。由于加气站运营商数目众多,市场竞争激烈,加之上述外部因素的影响,使CNG加气站在运营过程中销售量下滑。本文从目前影响CNG加气站发展和运营的天然气税收政策、补贴政策、CNG车辆政

策、机动车“油改气”政策等政策进行分析,提出相应建议与对策,为CNG加气站运营企业在现阶段提供发展思路 and 对策。

1 CNG加气站发展现状

从1989年我国首座CNG加气站投产至今,CNG加气站从当初仅有四川、重庆、新疆等少数几个省区发展到今天已遍布31个省、市、自治区300多个地级及其以上行政区域,自2012年起,中国的CNG加气站保有量已居世界第一。2010年~2013年,我国CNG加气站数量由1 800座增长至3 735座,年均增长率为

29.1%，2013年~2015年，加气站由3 735座增至5 173座，年均增速19.7%，增速相对放缓。我国2010年~2015年CNG加气站数量变化情况如图1所示。



图1 2010年~2015年我国CNG加气站数量

2012年起，中国CNG汽车和加气站保有量居世界第一，但增速下滑。截至2015年中国CNG汽车保有量为480万辆，同比增速13%。其中约80%为改装车，20%为原装车。2010年~2015年CNG汽车保有量详见图2。

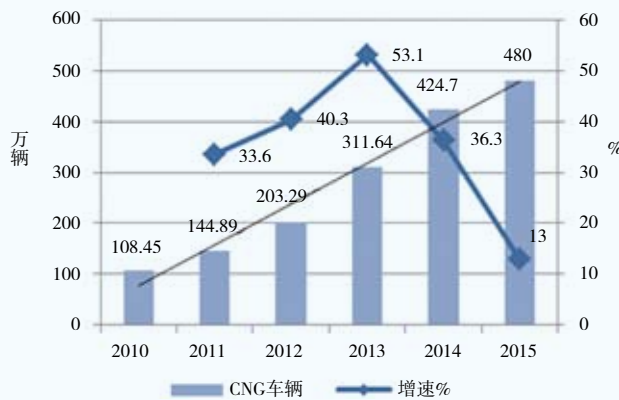


图1 2010年~2015年我国CNG汽车保有量

2 天然气税收政策

目前我国天然气生产和销售过程中涉及应交的各种税费种类有：增值税、资源税、城建税、教育费附加税、印花税、企业所得税、土地使用税、矿产资源补偿费8个税种^[1]。以2015年12月份的北京92#汽油单价5.67元/L为例，成品油税费比例如图2所示。

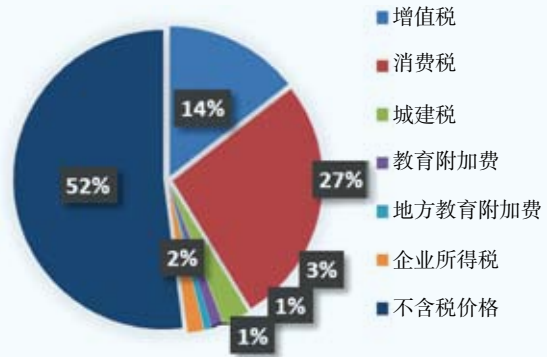


图2 北京92#汽油税费比例

以河北省某CNG母站2015年12月份售气价格3.5元/m³，其中主要税费比例分布如图3所示。

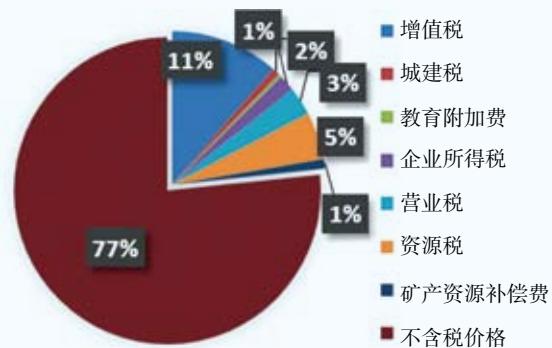


图3 天然气税费比例

由图2和图3可知现行的成品油与天然气下游环节税制的对比，天然气下游环节没有消费税，且增值税率为13%。一定程度上有助于天然气汽车的发展，但是由于国际油价持续走低，车用天然气市场受到很大冲击。

3 影响CNG加气站营销的相关政策

3.1 CNG车辆政策及补贴

国家各部委出台支持政策，支持天然气运营车辆发展，但尚未进行国家层面上的加气站以及加注站的相关规划。国家对车用天然气的政策如表1所示。

多省市在“十二五”初期发布车用气发展规划，对天然气汽车在城市车辆中的保有量份额都做出相应的规划，部分地方政府主要从天然气购置和燃料消耗两方面进行补贴，其中江苏和山东分别给予购买清洁汽车每辆2万元和3万元的补贴。但江苏省已于2014年底停止补贴，山东补贴将持续至2016年12月31日。深

表1 国家对车用天然气的政策

发布部门	发布年份	法规名称	主要内容
国务院	2014年	《能源发展战略行动计划》 2014-2020年)	1.规划2020年,天然气在一次能源消费中的比重提高到10%以上; 2.加快天然气加气站设施建设,以城市出租车、公交车为重点积极有序发展LNG汽车和CNG汽车,稳妥发展天然气家庭轿车、城际客车、重型卡车。
发改委	2012年	《天然气利用政策》	明确天然气利用顺序,将天然气汽车列为优先类天然气产品。
国务院	2012年	《国务院关于印发节能减排“十二五”规划的通知》	促进天然气产量快速增长。在有条件的城市公交客车、出租车、城际客货运输车辆等推广使用天然气和煤层气。
交通部	2011年	《公路水路交通运输节能减排“十二五”规划》	推广使用天然气车辆。逐步提高城市公交中天然气车辆的比重,在城际客运输车辆中积极开展试点推广工作。
交通部	2011年	《建设低碳交通运输体系指导意见》	鼓励替代能源技术在营运车船中的应用。

圳市2015年开始对LNG车辆实施限量补贴(货运1.5万辆、客运500辆,补贴标准2万元/辆),四川省对出租车等运营天然气汽车(含CNG和LNG汽车)给予燃料补贴,而国家对CNG汽车的补贴力度在2011年~2014年期间逐年降低,详见图4。

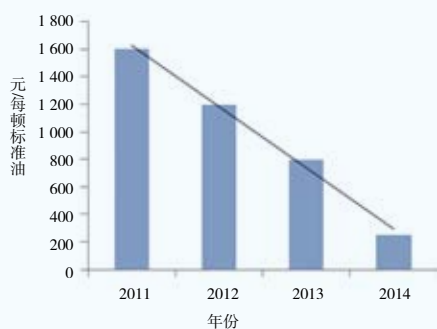


图4 2011年~2014年天然气汽车补贴金额

由图4可见,天然气汽车的补贴标准在逐年的下降,由最高2011年的1600元/t标准油,降低到2014年的250元/t标准油。2015年起,国家与地方政府出台了减免新能源车购置税、开放电动乘用车准入,新能源汽车不限购、不限行、不限号等多项补贴标准和政策鼓励新能源汽车的发展^[2]。而CNG汽车尚未出台明确的产品鼓励政策和应对燃料价格波动的措施,补贴力度不及新能源汽车的CNG车辆,在成本竞争中丧失优势。

3.2 车辆“油改气”政策

2014年12月8号,质检总局特种设备局网站发布《关于进一步加强机动车“油改气”安全管理工作的指导意见(征求意见稿)》(以下称《征求意见稿》)。《征求意见稿》中第二条明确规定停止在用机动车“油改

气”,加强对已改装车辆的监管。

截至2015年,中国CNG汽车保有量为480万辆,其中约80%为改装车,《征求意见稿》出台以后,虽没有正式实施,但已经对部分地区造成了一定影响。以南京、扬州为例,两市在《征求意见稿出台》后,车辆“油改气”工作基本处于停滞状态。受此影响CNG加气站的售气量开始下滑,以扬州市代管县级市仪征市某CNG子站为例,客户群体主要为CNG出租车,受“油改气”政策影响CNG车辆增长缓慢,其2013年~2015年售气量如图5所示,2014年~2015年售气量出现明显下滑。

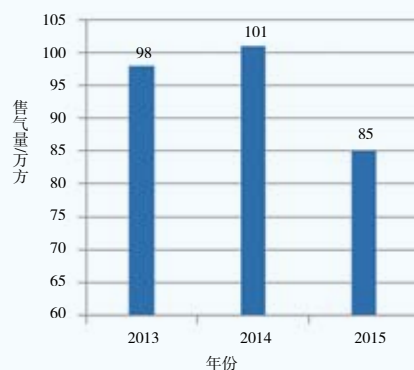


图5 仪征市某子站2013年~2015售气量

目前原装燃气汽车多为低端车,如果禁止“油改气”政策实施,私家车车主只能等到车辆报废才能置换,由此每年将减少60万辆~80万辆天然气汽车保有量的增加,从而减慢天然气汽车发展速度;车辆“油改气”产业链十分完备,2005年以后,国内陆续涌现20余家CNG气瓶制作企业,叫停车辆油改气会对整个产业链产生影响;《征求意见稿》对未来燃气行业做

整车市场是合理的，但现阶段整车市场还尚未成熟。

4 CNG加气站发展建议

4.1 CNG行业发展对策

行业大公司、行业协会等机构组成联盟，建议国家给予天然气汽车发展法律保障与鼓励政策，增加对天然气汽车的财税补贴政策，打破天然气车辆只能依靠燃料价格红利来弥补成本投入的被动局面。建议思路如下：

(1) 财政部门、发改委、工信等部门应联合制定相应优惠政策，鼓励发展天然气汽车，在天然气汽车及配套系统装备生产、车辆购买和使用方面给予价格、税收、投资的优惠与补贴，简化审批程序；

(2) 扩大天然气汽车使用规模和范围，加大发展天然气公交车的力度，支持发展CNG出租车；支持其他运营车辆如驾校车辆、市政车辆、轻型客车、载货汽车使用天然气；

(3) 在法律层面加快促使汽车“油改气”合法化，通过各相关部门制定汽车“油改气”标准来引导和规范“油改气”市场。

4.2 加气站建站政策建议

(1) 加气站应合理规划布局，满足天然气汽车的需求，避免出现盲目建站，无序发展；

(2) 简化天然气加气站特别是油气综合站建设审批程序，去除审批过程中各部门制约因素；

(3) 建议盘活存量土地，将符合城市规划、满足安全间距要求、面积适宜的加油站进行减油增气改造，打破行业准入壁垒。

4.3 CNG加气站运营企业在现行政策下的对策

根据各地的大气污染防治的“规划”和“行动办法”中可以看出未来清洁汽车仍将占据很大市场。CNG加气站运营企业在现行政策下可以采取以下措施：

(1) 在车辆“油改气”禁令取消的地区，区域燃气公司应积极拓展市场，可以与本地区资质齐全的“油改气”改装企业进行合作，给予在合作改装厂进行改装的车辆以加气优惠政策（赠送加气卡，或一定时间内的加气打折）。在现阶段油价下行，新能源汽车崛起等不利天然气汽车发展的环境下，更需要通过让利的方法扩大市场，培养消费群体。以避免在油价

回升，新能源扶持政策降温后，消费群体已被新能源汽车占据，用户习惯产生不可逆转的不利现象。

(2) 在车辆“油改气”禁令未被取消的地区，区域燃气公司与当地双燃料汽车销售点进行合作，推行优惠政策。同理也是培养消费群体和用户习惯。

(3) 各CNG加气站运营企业与全国油改气行业协会等相关行业、单位建立有效的沟通合作机制，共同扩大市场。共同推进修改《道路交通安全法》第十六条，实现“油改气”行业能够真正合法化。

(4) CNG加气站运营企业与地方规划部门进行有效沟通，积极协助政府做好规划，建议规划部门对加气站的建设审批提前介入，做好沟通衔接。提前介入加气站项目申报，落实项目情况，并就项目选址可行性、规划设计等要求提前与建设单位对接，及时反馈意见建议。

5 总结

2010年~2013年由于CNG与成品油价格相比优势突出，加之上游气源价格较低，导致部分企业十分青睐CNG加气行业，使得CNG加气站建设速度明显大于车辆发展速度，使得目前CNG加气站的产能远远大于市场需求。随着我国CNG加气站以及CNG车辆行业的日趋成熟和完善，国家和地方政府对CNG行业的鼓励和补贴政策将会越来越少。加之新能源汽车政策支持力度较大、成品油价格走低等因素导致CNG加气站销量下滑。CNG加气站运营企业应根据市场需求合理建设加气站，并联合行业大公司、行业协会积极与政府沟通，争取政府出台更多的清洁能源汽车的鼓励和优惠政策，并主动培养消费群体，保证CNG加气站能够健康有序的发展。

参考文献

- 田磊，刘小丽，张有生. 我国油气行业税费制度改革研究[J]. 国际石油经济，2014；12：05-09
- 李志文. 电动汽车：从油到电的百年跨越—评美国电动汽车发展政策[J]. 环境经济，2010；8：64-65
- 何洧，王宇，包莉军. 成都CNG加气站发展现状及对策分析[J]. 天然气技术与经济，2016；2：65-66