

## 创富·财眼透视



冷清的济南市英贤电动汽车充电站。

充电站 生产商 政策标准各自为战

## 新能源汽车纠结中前行

文/片 本报记者 崔滨 实习生 韩春全

火了公交车 冷清私家车  
充电站的两种面孔

在个人新能源汽车的推广中,缺乏足够的充电配套设施造成的使用不便,一直被业界诟病为“有马无鞍”。2010年6月23日,临沂焦庄充电站的破土动工,填补了山东新能源汽车推广中基础设施的空白。截至今年5月份,我省共在临沂、济南运营5座大型充电站,多个城市设立简易充电桩数百台。

3日,远离热闹的临沂兰山区一路向西南,路牌上的金雀山七路开始显现出僻静的氛围。直到傍晚,位于金雀山七路与沂州路交叉口的焦庄充电站才等来热闹的电动汽车聚会。

下午6点,回家路过此地的市民王增强看到一辆辆蓝色的电动公交车进站充电。记者3日从临沂焦庄充电站了解到,目前临沂市公交总公司已将K9、K10、K13、K15路4条线路的100多辆公交车全部更换为电动汽车。站长张明告诉记者,“虽然充电站可同时供30辆车同时充电,但从去年6月23日建成投入运行以来,一直在满负荷运行,给近万台次的电动车充电超过140万千瓦时,是目前全国运营状况最好的充电站。”

在临沂供电公司的网点布局中,目前已在市区投入使用的焦庄、巩村、义堂和柳青河4座电动汽车充电站,构成了主城区“四边”充电网络。不过,在900余万人口、170万辆机动车的临沂,区区百余辆新能源汽车只是沧海一粟,真正具有市场潜力的个人新能源汽车市场,依然处在爆发的前夜。

从去年11月开始,85个电动汽车充电桩出现在临沂的部分社区、超市和广场周边,为想要购买新能源汽车的个人车主“送电上门”,但6个月过去了,这些充电桩却大都成了落满灰尘的摆设。

临沂市小埠东社区的居民告诉记者,社区里的6台充电桩,只偶尔见到一两台电动轿车在夜间充电。“整个临沂挂牌上路行驶的私人电动汽车最多有20辆,推广利用充电设施还需要一段时间。”临沂供电公司人士告诉记者。

同样的景象也出现在济南市的英贤电动汽车充电站。3日上午,占地2800平方米,拥有21个充电桩的充电站里空旷冷清,只有2台济南电力的流动服务车在此充电。工作人员告诉记者:“充电站就是面向社会新能源汽车服务

的,但是投入运行快半年了,还没有一辆个人电动轿车来充过电。”

省钱与短途

电动汽车的两面性

3日上午,一辆奇瑞QQ3无声驶入位于济南市顺河街上的中诺新能源汽车销售店内,直到进行保养维护的工作人员打开车前盖,露出的黑色电池和银色电机,才泄露了这是一辆纯电动汽车的秘密。

济南奇瑞新能源汽车中诺销售店总经理郭恒卫告诉记者,这辆售价不到5万元的QQ3EV电动汽车,最高时速在60公里/小时,充电3至8小时可行驶150公里左右,“使用成本相当于100公里10度电,花不到6块钱。要是用汽油,100公里最少用6L油,至少要花40多块钱呢。”

而且,该店销售顾问谭吉学告诉记者,相比去电动汽车充电站按0.75元/度的商业用电,使用奇瑞电动汽车可以在车库、停车场甚至家中,用220V民用电力进行充电,“晚上或者白天上班随便找个地方就能充电,每度电还能便宜2毛多钱呢,所以客户大多选择在家里充电。”

郭恒卫告诉记者,以QQ3EV为主打的3款奇瑞新能源汽车,是目前济南市唯一能正式挂牌上路的电动汽车,面市半年来共形成了60余人的客户群体,而在刚刚结束的齐鲁春季车展上,又有约40人签下了订单。

据销售人员掌握的资料,省城不到百人的私人新能源汽车小团体,主要由企事业公务人员、大型

国企职工和教师构成。“主要因为这个群体工作生活比较稳定规律,就是上下班出行,短程购物访友,正好符合电动汽车低速、续航里程相对较短的特点。这个年轻、收入相对较高,接受新鲜事物较快的群体,将是未来个人新能源汽车的主要消费群体。”

的确,3日来保养红色QQ3EV的省城市民王颖,就是在省城某公立培训机构任职的行政人员。“其实这是家里的第二辆车,买它就是为了接孩子、买东西。如果出游跑长途,还是老公开宝来载着全家。”

说到为什么要选电动汽车,35岁的王颖显出了家庭主妇的精明,“主要就是经济实惠啊。你看这个车才将近5万,而且现在汽油一升都快涨到8块了,开电动车用电多便宜,而且每年的保养也比燃油车便宜。”

王颖向记者分享电动汽车使用经验时,一旁的郭恒卫频频微笑点头,尽管半年积累了近百位客户,已经超过了预期,但他心里还是有小小的遗憾,“为什么许多人都明白电动汽车的优点,但就是不

过了预期,但他心里还是有小小的遗憾,“为什么许多人都明白电动汽车的优点,但就是不

来买呢?”

政策与资质

山东的破局困境

可以说,山东从不缺少个人电动汽车,包括时风、宝雅等在内的生产企业,2010年电动汽车产量达到了3.3万多台,但一个于5月1日实行的《济宁市电动车管理暂行办法》,折射出了山东产新能源汽车走进家庭的困局。

这个济宁市经信委称之为“允许私人电动汽车合法上路,支持当地电动车产业发展”的《办法》,首先规定的就是“生产电动车企业需是工信部《车辆生产企业及产品公告》目录内的整车生产企业。”但记者从山东省汽车工业协会了解到,目前我省30余家电动汽车整车生产企业,只有2家电动客车企业具有工信部资质,也就是说,全省没有一家个人电动汽车生产企业的产品,是工信部认可的,能够在车管所挂牌上路行驶的车型。

“低速四轮电动汽车,是我省新能源汽车产业的主要产品。这些企业及产品没有纳入国家正规的公告目录,主要是为公园、公安巡逻等提供场地用车,或者出口欧美等国家和地区。”山东省汽车工业协会秘书长魏学勤告诉记者。

目前,市场上销售的拥有工信部汽车公告目录的个人新能源汽车,只有奇瑞、比亚迪等少数品牌的十余款车型。而山东没有正规家用新能源汽车生产企业的空白,使得新能源汽车走进家庭的步伐被大大延缓。

“今年6月1日起,上海、长春、深圳、杭州、合肥这5个城市私人购买新能源汽车,可以获得每辆最高6万元的补贴,像深圳还有地方补贴,最高能补贴12万;上海能免挂牌费和道路通行费。”省城菲源比亚迪店市场部

经理刘中华3日告诉记者“选择这5个城市,主要是因为它们都有本地的正规电动汽车生产企业,像比亚迪总部就在深圳。而且因为产量小、技术成本高,新能源汽车的价格普遍比较贵。例如比亚迪的电动汽车F3DM售价要15万,比普通F3要贵10万左右,如果在有补贴的试点城市买,能便宜至少6万块钱,但是像没有被国家补贴覆盖的山东地区,高价的新能源汽车很难销售出去。”

记者3日从山东省汽车工业协会了解到,3月中旬,全国政协常委、科教文卫体委员会主任、科技部副部长徐冠华,全国政协常委、经济委员会副主任陈清泰以及国务院发展研究中心研究员吴敬琏等专程来到山东调研低速电动车产业发展情况。在调研中三位专家都认为,低速电动车产业在山东形成了规模和特色,如果能够获得国家的认可和扶持,不失为另一条发展新能源汽车的路径。

另外,去年以来,山东省陆续出台了支持和鼓励新能源汽车发展相关政策,除了继续发展进入工信部公告目录的新能源乘用车外,还力争借助国家启动个人购买新能源汽车享受国家财政补贴政策,争取将济南及聊城、德州、滨州、淄博、泰安、莱芜等都市圈城市群共同列入国家示范城市,统一享受国家示范城市补贴的政策。

对于目前我省个人新能源汽车破局的纠结,魏学勤认为,“一方面加大新能源汽车充电站的布局网络,一方面努力争取国家的补贴政策,另一方面争取实现低速四轮电动车产业的突破,只有‘三管齐下’,新能源汽车走进山东人家庭的步伐,才能进一步加快。”

(本报记者田慧、马辉对此文亦有贡献)

