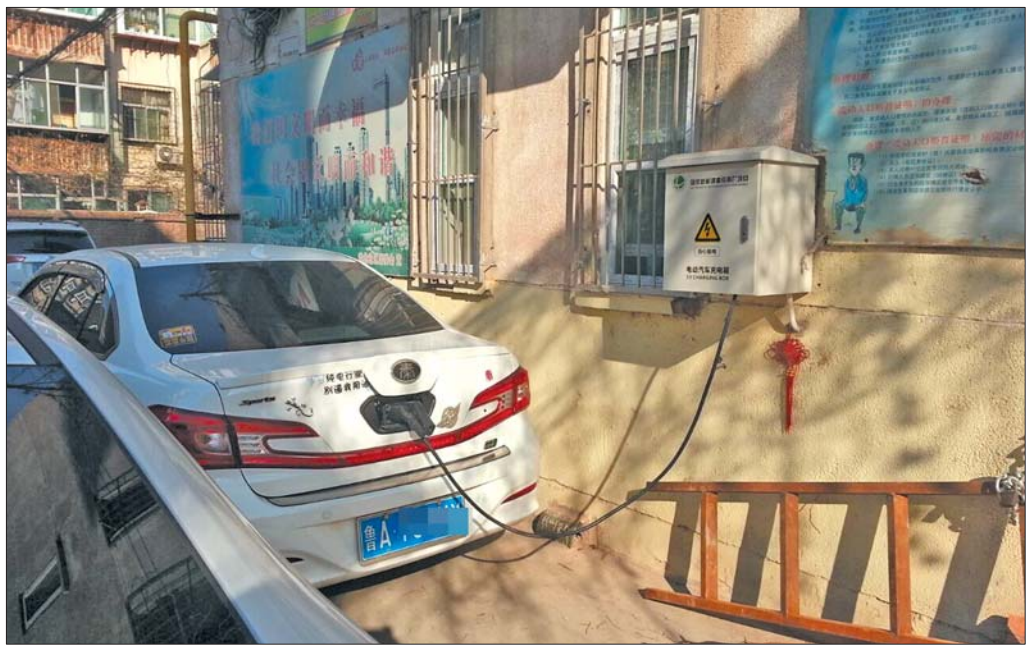
电动汽车真好,充电太难

今年上半年出台充电设施建设规划

济南曾是国家首批新能源汽车试点城市,但新能源汽车的推广却没有明显起色,在第二批新能源试点城市中则没了济南的身影。有市民买了新能源车却找不到地方充电,汽车店一年只能卖出去几十台新能源车,不少人呼吁尽快出台相关政策。记者从济南市发改委了解到,目前济南正在制定十三五期间充电基础设施规划,预计上半年就能完成。

本报记者 王小蒙 于悦



▲▼在济南,电动汽车充电成了亟待解决的难题,车主只能用这种简易的"临时充"来解决问题,这也是制约新能源汽车进入居民家庭的主要因素。 本报记者 王小蒙 摄

市民反映

充电桩难找,只能便携充

每天回家将车停放在窗户下,拿起充电枪给汽车充上电,是市民赵先生的必修课。"电池续航里程实际只有30公里,每天都要充电。"充电箱是厂家给他配置的,就安在小区一楼的窗户边上,四个小时左右便能充满电。

2014年7月份,赵先生花了15万元买了一辆比亚迪混合动力车。由于目前济南并不在第二批新能源汽车示范城市之列,除免购置税外,无其他补贴,赵先生与多数车主一样,都选择挂深圳牌照后转籍。由于转籍需要时间,他在提车3个月后曾只上路了两个月,还遭遇收据与购车款不符、转籍费用高、售后维修不便等问题。

不过,尽管买车时一路"囧途",赵先生在此后的开车体验中,还是尝到了新能源汽车带给他的实惠。"跑10公里大约需要1.2元,也就是两度电,成本是用油的五分之一。"赵先生加入了一个比亚迪"秦"的QQ群,济南长聚的车主有十几位。"群里开得时间最长的是两年半,感觉现在电动汽车在济南还是少数。"充电难在一定程度上制约了新能源汽车在济南的推广。

"小区基本都没有配套车位设施,路边或者小区不让设置充电桩,不少人就从家顺插排充电。市区仅有的几处充电桩也比较难找,即使有插口也不配套。"赵先生说,老小区基本没人管,可以直接安装壁挂充电器,但新小区需要物业同意才可安装,不少车友只能选择便携充电器,充满需要8小时左右。

市场现状

一年卖30台,不足青岛一成

"因为政策和充电桩等问题,济南市新能源电动汽车销量并不好。"奇瑞新能源汽车4S店一名负责销售的工作人员介绍,由于济南没有入选第二批试点城市,近年来新能源电动汽车的销量并不尽如人意。

2015年3月,奇瑞EQ纯电动车进入济南市场,截止到2015年年底,该系列车销售加预订不过30台。"青岛2015年该车销量有四五百台,一个地区的提报计划就达300台,我们提报20台都怕卖不出去。"该工作人员介绍,青岛作为试点城市,分时租赁和微公交发展也比较好,而济南限于相关政策并没有得到推广。

在EQ进入济南市场前,奇瑞销售的新能源汽车主要是以铅酸电池为核心的低速电动车,售价在5万元左右。从2010年到现在,销售的电动汽车不足700辆。"从整个新能源市场的经营状况来看,还算是差强人意的数字。也有人看好新能源车辆的发展前景想跟我们联合销售,但都限于政策不明朗而处于观望状态。"

2015年,中国豪沃新能源客车在济南卖出了200多台公交车,整个山东省卖出1500多台。"相对于山西、河北等省来说,山东省的补贴较少,车型也仅限于公交车,买车成本还是比较高,在一定程度上阻碍了像纯电动班车和公务车等的推广。"豪沃客车有限公司副总经理杨福斗说,110万元的新能源客车河北补贴下来只需要花10万元左右,但在济南买却要多花50万。

由于济南没有进入示范城市,这意味着济南销售的汽车享受不到补贴,价格变得十分昂贵。再加上充电桩等配套设备不完善,都在一定程度上阻碍了新能源汽车的销售、推广。

业内呼吁

尽快出台相关推广政策

在今年济南"两会"的政协小组讨论中,山东中邦伟业新能源科技有限公司总经理李华建议,尽快出台新能源汽车优先发展、鼓励公共交通优先出行、鼓励绿色环保节能项目的研发推广等政策。继续利用政策和市场空间鼓励更多物流企业、投融资企业参与新能源汽车发展,形成市场有引领、政府有平台、资金有保障的发展机制。

"建议编制济南市新能源汽车技术标准,成立新能源汽车行业协会和新能源汽车技术创新联盟。鼓励、支持民营企业、科研院所从事新能源汽车及关键零部件的研发、生产;对关键零部件研发并与整车配套投放市场的,给予奖励和产业化补助。鼓励国内外企业来济投资发展,在技术创新、知识产权、节能环保等奖励政策和工业和信息化引导资金补助方面重点支持。"李华说。

李华建议,鼓励电力部门与当地企业联合,在终端充电设施及充换电站、储能式充电站方面加大研发、建设力度,为新能源汽车推广提供资源和环境保障。

2015年国务院曾出台政策,要求新建小区与停车场必建充电设备,但由于省里没有出台相关文件,充电桩想要进入有物业的小区,也会遭遇重重阻力。"电力部门审批较为容易,但从线到桩之间,物业通常不同意,还需要省里出台相应的文件规范。"业内人士指出。

"国家补贴之外,地方还要建设充电设施,而一个充换电站的造价最低也要3500万,虽然中央财政将安排资金对示范城市给予综合奖励用于充电设施建设等方面,但是地方的配套资金也不是一个小数目。"有业内人士分析,申报试点城市遇阻,除了济南豪沃外,聊城中通客车、临沂沂星、潍坊潍柴和淄博的电池企业也都将受到不同程度的影响。

政府部门

上半年出充电设施规划

据了解,济南在2009年至2012年曾经是全国新能源汽车试点城市,但因试点效果不好、试点目标过高等原因,2013年放弃了第二轮国家试点的申报。所以2013年至2015年的全国新能源汽车试点城市中没有济南。

那2016年济南还能成为试点城市吗?济南市科技局高新处的工作人员告诉记者,国家可能不会再进行新能源汽车试点城市工作。"之前试点的城市都在验收,国家出了补贴政策的文件,但后续还有没有试点尚未通知,可能暂时不再做试点了。"

记者从济南市发改委了解到,目前十三五时期济南新能源汽车充电基础设施的规划工作正在进行,"2015年上半年启动的这项工作,预计今年上半年就能出规划。"针对此前报道过四五年前济南就编制了充电站建设规划,济南市发改委能源和交通处的边处长称,这次的规划更为正式和详细。目前已经委托济南规划设计院、供电公司等一起做这项工作。

"只有有了充电设施,将来才能推动新能源汽车产业发展,因为现在很多人买了新能源汽车后遇到的问题是没地方充电。"边处长称。在这次的规划中,首先根据国家到2020年要发展500万辆新能源汽车的要求,根据济南的实际情况,会在总量上制定一个目标,其次,在2—3年内会定位一些站点的建设,但具体数量目前还无法透露。

抗霾蓝色预警尚待正式下文

本报1月18日讯(记者 孟燕) 省城重污染天气应急预案将新增蓝色预警,引发了不少市民关注。18日,济南市环保局相关负责人表示,蓝色预警(IV级)发布标准为,未来1天及以上时间发生重污染天气(200＜AQI≤500),其应急措施多为建议性。不过,正式文件尚未对外公布。

"比如说预测明天一天达到严重污染,空气质量指数AQI为400,但目前的黄色、橙色、红色预警都不合适。"18日,济南市环保局应急处处长张成志举例,今后这种情况就可以发布蓝色预警提醒公众。

记者了解到,今后省、市重污染天气预警将分为4个级别,由轻到重依次为蓝色预警(IV级)、黄色预警(Ⅲ级)、橙色预警(Ⅱ级)、红色预警(Ⅰ级)。新增蓝色预警的发布标准为,未来1天及以上发生重污染天气(200＜AQI≤500)。

蓝色预警响应时,各市政府应当采取以下措施:城市主干道保洁适当增加洒水降尘作业频次。强化施工工地、裸露地面、物料堆场扬尘控制措施。倡导大气污染物排放单位控制污染工序生产,减少大气污染物排放;化工、钢铁、水泥等大气污染排放量大的企业,根据大气污染情况适当调整产能,减少污染物排放。倡导公众选择乘坐公共交通工具出行。提示儿童、老年人和易感人群减少户外活动等。

"正式文件尚未对外发布。蓝色预警都是建议性、倡导性措施,没有强制性措施。"张成志表示。

2013年11月,济南市政府发布《济南市重污染天气应急预案》,污染天气预警从轻到重分为黄色、橙色、红色三个等级。2014年12月,环保部就加强重污染天气应急预案编修工作向各省区市发函,要求各地确定合理的预警分级,并统一采用"蓝色、黄色、橙色、红色"颜色表述。此后,北京、石家庄等城市都对重污染天气应急预案做了调整和修订。