



“未来的某一天，满街都是快乐奔跑的电动汽车，在没有尾气的道路旁，矗立着各色LOGO的充电站。”面对未来可能数以万亿美元计算的巨大市场，谁也不愿失了先手，汽车厂商、零部件企业、网点建设者、消费者无不充满激情又小心翼翼：充电站“被超前”了，消费者“被旁观”了，新车型“被期待”了……电动车缘何进入“被时代”？

对于这一困境，卢梭打过一个比方：几个猎人围成一圈，向一只熟睡的雄鹿逼近，一只野兔闪过，猎人面临选择：转身去追野兔，但雄鹿可能趁机逃脱；继续围猎，但不知道同伴看到野兔时会不会转身。

现在，在电动汽车这场昂贵的猎鹿游戏中，有谁会首先开枪去打那只搅乱人心的兔子？

电动汽车的猎鹿困境

本报记者 崔滨 杨传忠

充电站“被超前”

山东首座充电站开业一周“零业务”，对此，电力方面很坦然：3年甚至5年内都可能是赔钱的买卖，这是“适度超前”。

6月23日上午10点，临沂市郊的焦庄，一身淡蓝色套裙的山东电力职工李用，笑靥如花地迎接着出席电动汽车充电站竣工投产仪式的上百位嘉宾。1小时后，喧闹随着鞭炮声的散去结束，李用回到空荡荡的服务大厅。随后的一周，没有一辆车来充过电，也没有卖出一张充电卡。看着路上飞速行驶的汽车，充电站的员工们闲得有些“心虚”。

焦庄电动汽车充电站，投资高达2200万元，可同时为20台电动公交车、15辆社会乘用车提供充电服务，不仅是山东首座，也是目前国内规模最大的电动汽车充电站。可它所有的潜在客户，只是临沂公交公司的10余辆电动公交车。相形之下，与之一路相隔的加油站工作人员，却要忙碌得多。

“开电动汽车省钱，还比较环保，不过可惜临沂没有卖的。”在充电站竣工现场，到场的当地媒体记者们，都对电动汽车的性价比艳羡不已，只是在临沂，除了生产大型客车的沂星客车，只有几家生产低速电动汽车的企业，而后者按照交通安全法还无法上路挂牌行驶。

“我们也有心理准备，3年甚至5年内都可能是赔钱的买卖，但充电站和电动汽车之间总有一方需要超前，这样才能相互拉动达到推广的目的。”山东电力集团副总工程师程旭东告诉记者。他的理解，“适度超前”就是要做好建成后一段时间内“无车可充”的准备。

消费者“被旁观”

山东不在试点范围内，中意的丰田普

锐斯也没有被纳入最高5万元的补贴范围。“购车人，成了电动汽车的看客。”

6月19日和26日，比亚迪能实现油电双模转换的F3DM全国巡展，在济南和青岛两地接力上演，在一系列高调展示和试驾活动之后，这款上市近3年、年初就宣布面向私人使用者销售的新能源汽车，依然不接受山东市民的购买和预订。

“相比同规格的F3，售价14万多的F3DM要高出8万左右。现在山东没有城市纳入新能源汽车的补贴试点，DM的价格缺乏竞争力。”6月28日，比亚迪公关部人士告诉记者。尽管并不需要充电站补充电能，F3DM还是在山东短暂停留后悄然离开。

尴尬的F3DM并不孤独，6月28日记者咨询省城多家汽车经销商了解到，在全球销量过百万的混合动力轿车丰田普锐斯以及混合动力的本田思域等新能源车型，在省城的销量都不超过10辆。

“这些车型销售不佳的主要原因是价格偏高，普遍高出同规格燃油车型10万元左右。”省城一汽丰田经销商告诉记者，“其实这些车型在国外也是这个价格，只是因为人家有补贴，才大量销售。”

如今，个人购买新能源汽车终于等来了补贴，但实施方案却令消费者大感遗憾。一直关注新能源汽车的省城市民张恒告诉记者，山东不在试点范围内，他中意的丰田普锐斯也没有被纳入最高5万元的补贴范围。“我们，成了电动汽车的看客。”

在新浪汽车的一项网上调查中，有超过六成的消费者表示，国家对新能源汽车的补贴额度过低，希望加大补贴力度。而且“新能源车价格太贵”、“技术不成熟，用起来不放心”、“充电站等配套设施不健全”等成为阻碍消费者购买的最大原因。

面对记者新能源汽车何时能走进家庭

的问题，世界电动车协会主席、中国工程院院士陈清泉表示，只有寻找到好的商业模式，让政府、企业和消费者共同分担风险，共享利益，新能源汽车的使用环境才能获得质的改变。

新能源车企“被等待”

“以前是我们（汽车企业）急，他们（能源企业）不急，现在是我们着急，他们更着急。”

的确，就在临沂、乌鲁木齐、芜湖、合肥和杭州等地的电动汽车充电站，如雨后春笋般拔地而起时，让电力巨头们郁闷的是，市面上可供充电用的电动汽车，还是寥寥无几。而此前深圳、上海两地先期投入运行的电动汽车充电站，更是陷入连续几个月“不开张”的窘境。

沂星电动车公司董事长贾秉成告诉记者，新能源汽车要想获得国家补贴，前提是进入国家工信部的汽车公告目录，成为“正规军”。可截至目前，列入公告的新能源汽车仅有110款，其中可供私人购买使用的轿车车型，只有区区26款，而真正面向私人销售的，只有比亚迪F3DM一款。

山东省汽车行业协会常务副会长魏学勤告诉记者，在山东省汽车产业调整振兴规划中，要求在2011年，新能源汽车的产量要达到汽车总产量的5%。“山东新能源汽车产业的基础很好，除了有中通、沂星这些进入国家公告目录的企业，还有数十家低速电动汽车厂家致力于电动汽车关键技术的研发。”魏学勤说，“目前省内大规模的电动汽车电池生产企业就接近10家，部分企业的技术水平也堪称先进。”山东省汽车行业协会透露说，目前我省正在酝酿《山东省新能源汽车关键零部件财政扶持办法》，意图在新能源汽车的关键部件尤其是电池上，抢占制高点。