

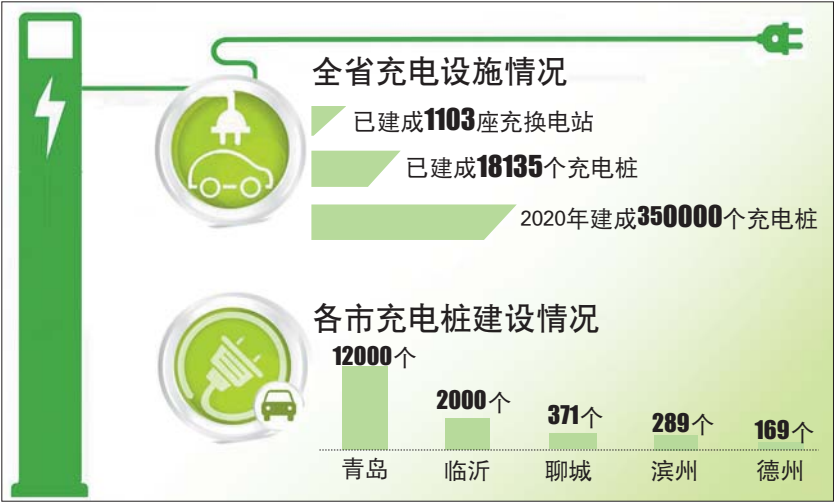
■共享经济·车桩之困

充电桩在山东各个市已经遍地开花,记者了解到,到目前为止,全省累计建成充换电站1103座、充电桩共18135个,根据规划,到2020年全省范围内将建成充电桩35万个。

车多桩少

新能源汽车充电桩缺口大

三年后全省建成35万个



本报记者 赵波 张爽 邱明
杨淑君 路龙帅 张玉岩
见习记者 孙璇

全省已建成18135个充电桩

近日,在济宁金宇汽配城北汽纯电动汽车销售店里,一位工作人员正在擦拭车辆。“6月份是淡季,春节过后是旺季,那时候人比较多。平均来看每月能销售20辆。很多女性会倾向于买纯电动汽车,通常是家里有一辆轿车。”该店的销售人员说。

北汽新能源济宁销售服务店经理李广东表示,两年来,他在济宁开了11家北汽纯电动汽车销售店,每月销售100辆。

不仅仅是在济宁,近年来全省范围内电动车都呈现出爆发式增长的态势。根据相关资料,早在2015年,全省新增新能源汽车就达到约30000辆,是2014年新增数量的12倍。新能源汽车的爆发式增长需要大量充电桩来服务。

15日,在青岛大沙路充电桩场站,陆续有市民驾车赶来体验免费充电,尽管车辆很多,但等待的时间却并不长。交运集团青岛阳光新能源有限公司推出了免费使用共享充电桩的服务,新能源材料处负责人姚儒林介绍,大沙路场站的充电桩都是40KW快速充电,使用了国内一流技术,一辆车的电池从空载状态至满载状态最多只需要充两个小时,如果是在市内出行,只要补电30分钟就可以到达市内四区任何地点。

“目前青岛共建成充电桩超过12000个,根据建设的区域,使用情况也不同,比如有的热点区域车多桩少,使用频率较高,有些偏僻地方车少桩多,就供过于求,不过目前青岛正在拟定新的充电设施规划,下一步将建设更多充电设施,方便市民。”青岛市科技局相关负责人介绍。

记者从山东省发改委获悉,截至目前,全省累计建成充换电站1103座、充电桩共18135个。去年11月,山东印发了《山东省“十三五”电动汽车充电基础设施发展规划》。根据《规划》,到2020年,全省将建成充电站920座、充电桩35万个。

收费多是电费加服务费

充电桩建好了,那么充电费用该如何计算呢?记者了解到,省内各个市的

收费标准各不相同,不过总体看来都是分为电费和服务费两部分,电费一般实行阶梯式的收费,而服务费大多是政府审核制定。

“青岛的充电桩使用费用由两部分组成,一部分是电价,一部分是服务费,电价是大工业用电的统一标准,服务费由青岛市物价局审核制定。”姚儒林介绍,现在他们已建成的充电桩使用情况也不同。位置好的充电桩一天能卖出300多度电,费用按照“峰谷平”三个阶段来收费,一般平峰一度电只要8-9毛钱,高峰最高不超过1块2,低峰时只需要6毛钱左右。市民可以手机登录“交运行”APP,搜索离自己最近的充电站点,并提前预约充电时间。预约成功后,充电桩可以预留半个小时,其间不收取任何费用。充电完成后,系统也会自动扣费。

而在临沂,建成的充电桩均能通过手机APP软件、充电卡等识别手段向所有达到国标的电动汽车用户开放。

充电设施落地难 后续管理需跟上

“通过手机找到了充电位,过来一看停满了其他车。”临沂的电动汽车的租赁用户刘先生告诉记者。目前,临沂城区已建成的充电桩主要分布在停车场、广场等公共区域,出于压缩管理成本等考虑,没有专职人员对这些充电桩进行全时段管理,因此有不少非电动汽车占用充电桩。

刘先生说,有时停车场的保安会过来协调这些占用充电桩的车主挪车,但大多数时候得等上一段时间才能充上电。

充电桩建成之后,运营和维护成了一个难题。一方面城市公用充电设施数量偏少,且分布不均、布局不尽合理;另一方面,各充电基础设施建设运营单位管理服务平台尚未实现互联互通,也没有统一、开放、便捷的支付平台,给充电基础设施用户使用造成极大不便。

另外,“在新能源汽车产业发展过程中,普遍存在注重车而不注重充电基础设施的问题。”山东省发改委相关工作人员介绍。而且国家前期支持政策主要面向新能源汽车而不涵盖充电设施,除青岛、潍坊等少数市外,省内其他市尚无地方补贴。“这就导致有车无桩、有桩无车现象并存。”

另外,充电基础设施建设涉及城市规划、建设用地、配电网建设改造、物业管理等多个方面,在实施过程中需协调多个主管部门和相关单位。

“充电服务+汽车租赁”的模式成为不少充电桩服务企业的发展方式。在建设充电桩的同时,推广电动汽车的分时租赁。这些企业建设的充电桩通常也对外开放,私人电动汽车也可以使用。

充电+租车

充电服务+汽车租赁成主流

龙奥到机场只需花22.5元



工作人员在给电动汽车充电。

文/片 本报记者 杨传忠 化玉军
张玉岩 见习记者 白亮

同样距离 分时租赁是打车三成

日照自去年10月推出电动汽车分时租赁以来,受到不少市民的欢迎,有的甚至选择不开私家车而选择租电动汽车。电动汽车的规模也由最初的34辆发展到现在的100辆,充电桩站点也由11个发展到37个。“我们计划到年底增加到200辆,充电站点增加到100个,以后还将推进到区县。”

6月15日下午3点,在日照公交新出行管理中心,准备回五莲老家的林女士租了一辆电动汽车,担心返程电量不足,老家那里没有充电桩,她又借了一根专用充电线,在家就可以直接充电。这是林女士第三次租新出行的电动汽车了。

在新出行管理中心客服部,三名工作人员的办公电话不时响起。客服臧伟告诉记者,电动汽车分时租赁推出后,特别受欢迎,“不算年租和月租的,一般每天都会四五十辆车出租,到周末会更多,每天都有60多辆车出租。”

在济南也有本土的共享电动汽车,去年10月“鲁e行”就上线。自2016年6月以来,共有107辆“鲁e行”投入使用,而且为推进公车改革,同时为下一步发展共享汽车提供经验,目前租车对象只面对省直机关及其公务人员。

据了解,目前济南共享电动汽车分时租赁使用时租费加里程费的计费方式,根据车型的不同,有18元/小时和23元/小时之分,每15分钟记一次时,里程费是0.3元/公里。这样算个账,选最便宜的“鲁e行”分时租赁车,从龙奥大厦开到遥墙国际机场,30公里的距离,耗时33分钟,9元里程费,9元加4.5元也就是13.5元时租费,加起来的租赁费用就是22.5元;同样的距离,出租车约需要70元。

充电桩对社会开放 铺设最好统一标准

“充电服务+汽车租赁”模式成为不少充电桩服务企业的发展方式。在建设充电桩的同时,推广电动汽车的分时租赁,充电桩也对外开放,私人电动汽车也可以使用。

新出行客服介绍,个人的电动汽车也可以使用充电桩充电,通过APP扫二维码即可。“收费是根据国家电网的规

定来的,平均下来白天一度电1.5元,夜间一度电1元,我们根据物价局的批准每度电加收6毛钱服务费。”

选择充电桩充电,一般充两小时左右就能充满。“有的月租的,不使用专用的充电桩充电,也可以在这里借充电线在家充,不过那样得8个小时左右才充满。”新出行客服表示。

而在济南,虽然“鲁e行”目前只针对公务用车,但是济南市民尝鲜共享汽车也指日可待。据国网济南供电公司爱普新能源公司总经理刘继勇透露,目前已有几家社会企业正着手对济南的共享汽车进行布局,而济南供电公司将全力支持社会企业发展,加快共享新能源汽车的充电桩等配套设施建设。

“共享汽车发展与管理需有统一的标准,不能两三家共享汽车的运营企业各用各的充电桩,彼此之间互不兼容。”刘继勇说。

不过从“共享经济”的本质意义来说,“共享汽车”企业只是借助互联网拓展业务,并非真正的共享经济。

据了解,目前,济南供电公司在全市区建设的7个充电站已对社会车辆开放。

“充电服务+汽车租赁”模式 全省推广

根据山东省发改委的规划,将大力推广“充电服务+汽车租赁”模式,促进电动汽车在公务出行保障方面的推广应用。

青岛市崂山区、高新区等已投建政府系统分时租赁充电站100余个,投放电动汽车200余辆,覆盖全市各级政府机关的充电服务网络已具雏形。济南、济宁、临沂、潍坊等市也借鉴这一模式,全面启动各项工作。按照要求,青岛、淄博、潍坊、聊城、临沂等新能源汽车推广应用城市的政府部门及公共机构,购买新能源汽车占当年配备更新车辆总量的比例提高到50%以上;省级和其他市级党政机关及公共机构,购买新能源汽车逐年提高到50%以上。

“在大交通的体系下,私家车是要逐渐控制、减少的。从供给侧和需求侧都要减少私家车的出行比例,而共享汽车的发展会带来这样的效果。未来,人们会将交通方式视为一种服务,这是一种出行理念的转变,从个人拥有出行工具到将出行作为服务进行消费,在需要的时候购买即可,而非一定要拥有足够的个人交通工具。”泰华智慧产业集团智慧交通业务总监刘冠华对共享汽车的发展给予肯定。