

# “开半天车、充半天电,司机不敢放开跑” 兰州:电动出租车试营月余 司机急盼多栽“桩”

□本报通讯员 李丽 记者 康劲

“每天都耗费近半天的时间,为充电奔忙。”这是来自出租车司机李师傅的抱怨。

2015年12月1日全新的电动出租车在兰州市上路,李师傅每天早上7点到下午1点在市区跑车,12点以后需要关注电池电量计划着赶往充电站,远途绝对不敢跑。市区到充电站不堵车时需要1个小时,从2点到4点,他需花费2个小时充电,返回市区已经是5点多了。

日前,兰州市投放新能源电动出租汽车50辆,试运营以来,因其舒适大气、无污染物排放、速度快等优点受到市民青睐,一些市民专门寻找乘坐,而开电动出租车的司机们却正由“新奇”变得“头疼”。

兰州市目前投入使用的充电站仅一家

“跑出租,为的就是挣钱,现在半天时间花在了充电上,什么也干不了。”张师傅有着10年开出租车的经验,在兰州市新能源电动出租车推行之时,他积极接受培训,终于开上了令同事羡慕的“造价30多万、零污染”的新能源出租车,如今却怎么也高兴不起来,接车44天,除去5500元的份儿钱和基本生活开支,所剩无几。他说:“现在充电很麻烦,续航里程和充电时间都与当初承诺的对折了,若是再不挣钱肯定是要把车转出

去。”

记者了解到,因为充电不方便,后期保障不确定等问题,50辆电动出租车中已经有3~5辆“转手”。记者在位于兰州的一处充电站看到,有12辆车在充电,1辆车在维修中,还有1辆车上路不久后因追尾事故,已停在4S店1月多未维修好。李师傅向记者反映,由于电动出租车本身造价高,维修费用也高,目前兰州市只有一家维修店,很多配件从外地调过来需要很长时间,在维修方面出租车司机负担过重。

尽管电动出租车收费计价与普通出租车一致,但由于兰州市目前投入使用的充电站仅一家,离兰州市区较远,充电时间成本过高;与普通出租车每月3600元的份儿钱相比,电动出租车5500元的份儿钱也使司机感到不平衡;目前充电虽未交费,但每次充电均有记账,司机普遍担心加上后期电费、维修保养费等,成本会大大高于普通出租车。

极寒天气下, 电池的充电和续航里程均受影响

记者从兰州车站乘坐电动出租车到充电站,里程18.1公里,绕行未堵车的情况下耗时45分钟,费用38.4元。司机叶师傅告诉记者,对于很多专门前往充电的出租车,从市区赶往充电站的所有费用都需要自掏腰包,充电成为和开车一样重要的事,目前的

续航里程只能在电满的情况下行驶200公里左右。

据悉,目前兰州试运营的50辆电动出租车全部为比亚迪E6纯电动车,造价30.98万元。比亚迪4S店销售总监俞树东介绍,此车型是比亚迪目前电动车中性能最好、续航能力最强的,理论续航里程400公里,电池充满电1个小时。

针对许多出租车司机反映的充电时间和续航能力问题,俞树东解释,在极寒天气下,电池的充电和续航均受到影响,加上冬天车内暖气的使用等因素最终使其与理论数据有了出入,新能源出租车的问题会集中在冬天出现,但从长期的战略眼光来看,其“节能环保、保护国家能源安全、让百姓生活更舒适”等方面的优势无可比拟,值得大力推广。

“开半天车、充半天电,司机不敢放开跑。”叶师傅希望,政府在充电站建设、新能源出租车配件维修、份儿钱和补贴方面等有所倾斜,至少能与普通出租车持平,尤其是在充电站、充电桩建设上,能尽快让电动出租车“敢放开跑”。

按照国家电网甘肃分公司的规划,兰州市区目前已建成段家滩中型电动汽车充电站1座,站内配备3台直流快充机及15台交流充电桩以及小型民营充电站1座,并在全市范围安装了交流充电桩70余台,全部具备为电动车辆提供充电服务的条件。同时拟定建设高速公路快速充电站(兰州3对,6座),在省会城市至少建设四座城市快速充电站。快充站布点重点考虑市区、大型社区附近、交通枢纽站、停车场及大型商城、娱乐中心等地段,实现新能源汽车“出远门”。



中国电动汽车百人会理事长陈清泰

## “电动汽车还是一个高度依赖政策的市

本报讯(记者王群)受益于密集出台的多种补贴减税政策,2015年我国新能源汽车市场呈爆发式增长态势,成为世界最大的新能源汽车生产国和消费国,新能源汽车产品性能也在逐步提升,车型不断丰富。

根据相关规划,“十三五”期间,我国将通过把充电基础设施奖励与省市新能源汽车推广量绑定的方式,刺激地方政府保持推广新能源汽车的势头。那么,未来又该如何推动新能源汽车市场持续健康发展呢?在近日举行的2016中国电动车百人会论坛上,中国电动汽车百人会理事长陈清泰就这一问题作出阐释。

在陈清泰看来,在电动汽车产业发展的孕育期,政府是新能源汽车发展的第一推动力。当下,国家的鼓励和支持政策已经趋于完善,并得到了大多数试点城市的积极响应。另外,市场对电动汽车的拉动力开始显现,电动汽车技术逐渐被消费者所接受,潜在的消费人群在迅速增长。陈清泰同时指

出,目前总体上来说,电动汽车还是一个高度依赖政策的市

场,它的不可持续性也越来越明显。近日,有媒体报道部分企业数据造假骗取财政补贴,形成所谓的“新能源汽车骗补产业链”,有的企业产出电动汽车就是为了赚补贴,根本不想是否卖得出去。有的企业则在销售环节作假,简易组装“生产”电动汽车获取补贴。

“在产品的导入期,政府出台了多种形式的购车补贴激励政策,弥补了产品技术成熟度不足和初期的高成本,较快启动了电动汽车的市场。但是,财政的激励政策难以很好体现对产品技术水平提升的导向和对降低成本的激励,就是说,它的导向是能够把规模先搞上去。在这个时候,往往会出现企业追逐补贴、鱼龙混杂、泥沙俱下的情况。”陈清泰说。

未来,电动汽车市场发展动力从何而来?发展动力如何平稳转型,而不致大起大落?陈清泰表示,电动汽车发展动力应该由政策驱动转向市场、政策双向驱动,促进产

业进入成长期,而合理的政策设计和政府与市场这两只手的协调配合至关重要。

首先,要有序放宽市场准入,强化市场监管。应该欢迎新的进入者,但要以强制性技术标准和相关的法规为准绳,严格市场监管,使违规的企业和不达标的产品受到严厉的惩罚;其次,要打破地方保护和壁垒,创造好的竞争环境。地方保护往往抑制了市场的激励、倒逼和筛选作用,把企业最终引向了对政府和政策的依赖;第三,给全社会一个长期稳定的预期。汽车动力技术的变革,需要诸多政府部门、行业、大量企业的参与,要经历一个很长的过程。国家新能源战略成功的一个重要条件,就是必须给全社会一个长期稳定的预期,使其纳入相关产业、企业的长期发展战略;第四,支持企业开发,依托市场自行发展多样化的产品和商业模式。进入产业化阶段,发掘消费者需求,打开市场出口,主要依托市场自己的力量自行发展,几乎什么都重要。

## 武汉电动汽车猛增 车主带盒饭排队等充电



近日,在湖北武汉,汉阳琴台大剧院的首个市中心公共充电站排起了长队,不少电动汽车车主带着饭在等候充电。作为武汉市首个建在市中心的公共充电站,琴台新能源车充电站从2015年7月投入使用至今,短短半年时间就爆满,让建设运营方武汉市交投公司运营压力陡增。该公司有关人士介绍,目前充电站日均充电车次达到400台以上,24小时营业仍供不应求,天天都有车主排队充电。这位人士分析,这与电动汽车

大幅增长有关。刚投入使用时,全市电动汽车约3000辆,且社会车辆数量不多,充电方式分散,开站首月并未迎来充电高峰。

据介绍,最近一个多月来,受国家和地方多项电动汽车政策利好,全市电动汽车猛增近5000台,总量超过1万台。笔者现场向车主调查了解到,车主们的普遍感觉是就近充电仍不便,仍需大力建设充电站。

视觉中国 供图

## 财政部等四部门将严查新能源汽车骗补

据新华社电(记者韩洁)针对有媒体报道部分企业数据造假骗取财政补贴,形成所谓的“新能源汽车骗补产业链”,财政部部长楼继伟表示,财政部、工信部、科技部、发展改革委近日已联合下发通知组织专项检查,对查实的骗补问题依法依规严肃处理,检查和处理结果向社会公开。

财政部25日对外披露了这一信息。楼继伟在日前举行的电动汽车百人会论坛上说,我国新能源汽车补贴政策要适应供给侧改革进行调整完善。“十二五”期间,财政部会同科技部、工信部等部门研究出台多项政策措施,包括消费补贴、税收优惠、政府采购、技术研发、充电设施奖励、标准法规建设、体制机制创新等,政策涵盖研发、生产、消费、运行等各环节,大力支持我国新能源汽车产业。

在持续的政策引导下,我国新能源汽车产

业迅速发展壮大,2011年全国新能源汽车保有量不足1000辆,到2015年保有量超过40万辆。尤其是在当前传统汽车产业整体低迷情况下,新能源汽车市场逆势上扬,呈爆发式增长态势,2015年产销量超过30万辆,我国已经成为世界最大的新能源汽车生产国和消费国。

楼继伟说,消费补贴的政策初衷是培育初级市场,实践证明这项政策行之有效,但长期执行消费补贴,企业容易患上政府政策“依赖症”,缺乏技术研发和产品升级的动力和压力;行业则容易出现低水平盲目扩张,形成新的产能过剩,因此需要调整补贴政策,建立遴选机制和淘汰机制。

对于调整的方向,楼继伟说,一方面要提高补贴门槛,突出对优势企业的支持,达不到标准的企业不能获得补贴,从而遏制行业盲目扩张和无序发展。

## 新版《轻型商用车燃料消耗量限值》 强制性国家标准将于2018年实施

据新华社电(记者谭晓晓 董峻)国家标准委20日发布新修订的《轻型商用车燃料消耗量限值》强制性国家标准,规定了轻型商用车燃料消耗量新的评价参数,加严了燃料消耗量限值。新标准将于2018年1月1日正式实施。

新修订的标准分别对以汽油、柴油为燃料的不同类型的轻型商用车按整车整备质量设定了64个燃料消耗量限值。

其中,N1类(轻型货车)汽油车型燃料消耗量限值最低为5.5L/100km,柴油车型燃料消耗量限值最低为5.0L/100km;M2类(轻型客车)汽油车型燃料消耗量限值最低为5.0L/100km、柴油车型燃料消耗量限值最低为

4.7L/100km,比2007年首次发布的国家标准分别加严了23%、27%、18%、18%。

为便于测量和监管,防止出现企业通过申报较高最大设计总质量获得更宽松限值的情况,新标准选择将汽车正常条件下准备行驶时,尚未载人和载物时的整车整备质量作为新的评价参数,取代了原标准规定的“最大设计总质量+排量”的参数。

国家标准委有关负责人表示,新标准的发布与实施将有助于实现我国2020年轻型商用车新车燃料消耗量水平比2012年至少下降20%的目标。

据统计,我国轻型商用车年产量约为200万辆,每年总燃油消耗量约为700万吨。

保持产销第一大国地位 新能源汽车爆发式增长 企业经济效益有所下滑

## 汽车工业喜与忧

□本报记者 孙喜保

1月25日,工信部装备工业司公布了2015年我国汽车工业运行情况,全年累计产销均超过2400万辆。

这一年,对于中国汽车市场来说,显得有些特殊,有喜又有忧:中国汽车产销量继续保持世界第一的水平,但增长乏力的状态已经显现;新能源汽车经历了多年的支持和酝酿,终于在这一年取得突破性发展,将近38万辆的产量,世界瞩目;产业集中度有所提高,市场消费更加理性,但是企业的经营效益在下滑,进出口均受较大影响。

传统汽车产销增速放缓

根据工信部装备工业司公布的数据:2015年,我国汽车市场呈现平稳增长态势,产销量月均超过150万辆,平均每月产销突破200万辆,全年累计产销超过2400万辆,乘用车产销首次突破2000万辆,但是与上年相比,产销量增速双双下降。

数据显示,我国去年全年累计生产汽车2450.33万辆,同比增长3.25%,销售汽车2459.76万辆,同比增长4.68%,产销同比增长率较2014年分别下降了4.05和1.92个百分点。

进入2015年,由于受到经济增速放缓的大环境影响,我国的汽车工业也在多年的高速增长后,出现了新的变化,汽车产量的增速有所放缓,经销商库存压力也逐渐加大。

但是进入12月份,市场出现了一个小的爆发,在这一月,全国汽车产销分别为265.58万辆和278.55万辆,同比分别增长15.93%和15.39%。

从全年整体来看,整个汽车行业的销量也经历了过山车一样的历程,2015年一季度~四季度,我国汽车销量同比增长分别为

3.91%、-1.04%、-2.35%和15.84%。

新能源汽车爆发式增长

值得一提的是,在传统汽车产销增速放缓的同时,我国新能源汽车的产销量在2015年取得重大突破,全年累计生产新能源汽车37.90万辆,同比增长4倍。其中,纯电动乘用车生产14.28万辆,同比增长3倍,插电式混合动力乘用车生产6.36万辆,同比增长3倍;纯电动商用车生产14.79万辆,同比增长8倍,插电式混合动力商用车生产2.46万辆,同比增长79%。

据相关统计,截至2015年,我国新能源汽车累计产销近50万辆,我国已经成为全球最大的新能源汽车市场。

据专家介绍,我国新能源汽车产业技术水平也在不断提升,纯电动乘用车最高车速已经超过140公里/小时,续航里程也超过200公里,百公里加速性能、能耗水平等关键指标大幅进步,从整体上看,基本跟上了国际新能源汽车产业发展步伐。

在这一过程中,一批电动汽车和电池电机企业也逐渐崭露头角。2015年,在全球产销量超过1万辆的10家新能源汽车生产企业中,比亚迪、北汽等4家国内企业位居其列,宁德时代、精进电动等电池电机企业已经发展成为知名零部件供应商。

但不可否认的是,我国新能源汽车发展还面临一些突出矛盾和问题:其推广应用仍主要依靠政府政策拉动;成熟的、完全竞争的市场格局尚未形成;产品质量有待进一步提升,整车共性技术开发能力还不强;智能网联汽车等技术储备不足;整车品质与国外发达国家的先进水平相比还有较大差距;充电设施建设与新能源汽车发展不相适应,充电难问题突出;产品续航里程较低,后续维修保养体系尚不完善;消费者仍然存在较大的使用

顾虑等。

正因为如此,去年才发生了多起电动汽车起火事件,另外不久前媒体曝光的新能源汽车“骗补”行为也更多暴露了整个行业监管不力的现象。不可否认,中国的新能源汽车要想健康发展还有更长的路要走。

汽车企业经济效益下降

数据显示,2015年,我国汽车消费更加理性和环保,尤其是1.6升及以下排量乘用车市场稳定发展,节能环保乘用车市场快速增长。2015年,1.6升及以下排量乘用车市场占有率基本持平,小排量汽车市场占有率逐步回升。

据机动车整车出厂合格证统计,列入《节能产品惠民工程节能环保汽车(1.6升及以下乘用车)推广目录》(第一、二批)的272款车型中,2015年12月量产车型有151款,共生产27.42万辆,与11月份相比降低了3.50%。

尤其可喜的是,自主品牌汽车市场份额提升。全年自主品牌乘用车销售873.76万辆,同比增长15.3%,占乘用车销售市场的41.3%,市场份额同比提高2.9个百分点。

但是,在整体经济增速放缓的背景下,作为重要支柱的汽车行业,企业经济效益也不可避免出现下降。去年前11个月,17家重点企业(集团)累计实现主营业务收入27951.36亿元,同比下降0.6%;完成利税总额4930.96亿元,同比下降1.4%。

而且与上年相比,整个行业的产业集中度不仅没有提高,还有所下降。2015年,国内6家主要汽车生产企业(集团)产销规模超过100万辆。另外,受全球经济低迷影响,我国汽车整车进出口数也大幅回落。前11个月,我国汽车整车累计出口69.94万辆,同比下降18.3%,汽车整车累计进口99.12万辆,同比下降23.5%。

## 报告称 2015年近半数车企投诉回复率达90%以上

本报讯 根据缺陷汽车产品信息收集平台车质网发布的报告显示,2015年,该网站共收到车主针对汽车产品及服务问题的有效投诉38046宗,投诉量较2014年增长了34.8%。投诉涉及161个国内在售汽车品牌,722个车型。值得注意的是,从2015年的投诉回复情况看,大部分车企对车质网接到的车主诉求的重视程度日益提高,近半数车企投诉回复率达90%以上。

统计表明,目前车企(包括轮胎生产企业)对于消费者诉求的重视程度日渐提高,2015年共有80余家车企、4家轮胎企业受理了车质网接到的投诉,回复总数约为28911条,占到了2015年投诉总量的76%。

相关数据显示,2015年,合资品牌车型投诉量占比最大,且投诉量达24000宗以上,占到了总量的63%。进口品牌投诉量依然最少,2015年接到相关投诉1000余宗,仅占到总投诉量的3%。虽然自主品牌投诉量低于合资品牌,但其占比已超过了总投诉量的三分之一,比率较上年同期提升6个百分点。

对比历史投诉情况,2015年各月投诉情况浮动较大,除8月份低于2014年同期外,其余各月均有不同程度增长,且达到历史同期高点。受春节假期影响,2015年2月份投诉量呈现低谷,不过受“3·15”效应的影响,3月份投诉量创下历史新高,达4500宗以上。不仅如此,全年共有6个月的投诉量达3000宗以上,且在四季度投诉量出现逐步增长的趋势。(卓君)

## 东风公司“十二五” 新品销售贡献率达到60%

本报讯(记者邹明强)日前,记者从东风汽车公司获悉,2015年,该公司销售汽车387.25万辆,同比增长1.84%,为“十二五”画上了圆满的句号。“十三五”开局之年,东风公司主要经营目标确定为:汽车产销突破400万辆,增速跑赢大市。

据了解,“十二五”期间,东风公司研发投入逐年攀升,仅2015年科技活动经费投入就达157亿元,发明专利申请量从2011年的145件,上升到2015年的255件。作为“国家创新型企

业”的东风,在“十二五”期间累计承担863项科技支撑计划、重大成果转化项目17项。2015年10月底召开的中国汽车工程学会2015年度会议上,东风以11项科技成果获得“中国汽车工业科学技术奖”,获奖总数占奖励总数的19%,获奖数量位居行业第一。

创新驱动发展,东风旗下各单位新产品、新车型层出不穷,新品销售贡献率常年达到60%以上。“十二五”期间,东风公司先后开发了混合动力汽车、纯电动汽车、燃料电池汽车等一系列新能源产品,积累了电池、电机、控制器等核心技术,申请相关专利370余项。在电机、电池、电控等关键技术上,东风已掌握技术的制高点,整车控制器等关键零部件已实现了大规模生产。

## 英国将率先在伦敦等城市推广电动车

据新华社电(记者张家伟)英国政府25日宣布,将投入资金率先在包括伦敦在内的部分城市建设快速充电设施,以鼓励电动车的推广应用,并最终在全国范围内实施相关措施。

当天公布的电动车推广项目涉及4000万英镑(1英镑约合1.43美元)的公共资金投入,入选城市包括伦敦、米尔顿凯恩斯、布里斯托尔、诺丁汉等。

上述地方政府将利用资金兴建电动车快速充电站,部署可用作充电设施的路灯系统,并出台措施让电动车车主获得公交车道、专用停车位的优先使用权等。

据介绍,这一项目只是英国政府发展低排放交通工具总体规划的一部分。英国计划到2020年总计投入6亿英镑发展低排放交通工具,其中包括对电动车销售进行补贴,推广低排放公交车和出租车、资助新一代车身材料和车用电池技术的研发等。

统计数据显示,英国2015年新注册上牌纯电动汽车同比增长近50%,达9934辆。

英国运输大臣帕特里克·麦克洛克林说,英国政府希望通过这一长期资金投入实现改善空气质量、创造就业和普及低排放交通工具的目标。

## 贵阳:百辆公车待拍卖



1月24日,贵阳市贵州省公共服务中心的广场上,100辆省级机关待拍卖的有关车辆吸引不少市民前来围观和咨询参与拍卖事宜。据了解,“贵州省省级机关公务用车制度改革取消车辆”第1、2期拍卖会将于1月30日在省公共资源交易中心交易服务大厅公开举行,两期共将拍卖100辆各类车辆。

同时,符合条件的购买者,将可获得贵阳市公安交通管理部门核发的贵阳市小客车专段号牌。此次拍卖的车辆有奥迪、丰田、大众、别克、现代、红旗等品牌,起拍价大多在5万元以下,也不乏数千元的汽车。

乔成明 摄/视觉中国