



不赚钱、充电桩建设缓慢 首批500辆电动出租车“上马”仅3成 运营企业：大范围推广条件尚不具备

待解难题

规定空白：充电车位被占，都不知道怎么罚

此外，吴熙介绍，除了充电桩建设缓慢外，制约电动出租车发展的重要因素之一，就是电动出租车充电桩建成使用后，一些私家车主“鸠占鹊巢”，将自己的车辆停放在充电桩旁，使得真正需要充电的车辆无法停靠。

据介绍，目前合肥的充电桩分布并不均匀，多集中在城西、城南和西北方向，而正北、东南和东北方向几乎是空白。此外，充电桩所在的车位，多为空地或一般停车位改造而成，并没有设置专门的区域，因此被占用的情况十分普遍。“这就是一个利益冲突的问题，本来

别人的车辆习惯停在哪个地方，你忽然改造成了充电车位，让别人停在哪里呢？”合肥和瑞出租车有限公司新能源分公司吴熙介绍，根据摸排后发现，起码有1/4的充电桩停车位存在长期被占用的情况。

“针对这种情况，我们也多次向交警、城管部门反映过，可是他们也没有办法处理，因为目前并没有规定判断占用充电车位是否违规，更没办法进行处罚。一般采取挂牌的方法进行提醒，但效果并不明显。”吴熙说，这一个细节，也体现了对新能源出租车管理上，相关法规的空白。

运营现状：几乎注定是“亏损”

目前，合肥和瑞出租车有限公司与出租车驾驶员之间签署了4年的协议，每辆车配备一位驾驶员，运营时间为单班每天早7:00至晚9:00，每个月公司收取4100元的“份子钱”。

“每台车办好手续上路大约要花费近9万元，事实上，每辆车每月4100元的‘收入’，基本与车辆折旧加上日常的运营费用持平，这还不包括电动出租车更换电池的费用。”吴熙介绍说，厂家对电池的质量承诺是2年20万公里，能

量衰减不大于20%，而一旦超过这个衰减度，基本上就不适合作为出租车的电池使用了。“平均每个电池目前的市场价格是4万元，因此，2年后，几乎注定会亏损，现在就看那时候电池价格是什么样，价格高就亏得多一点，反之就少亏一点。”

“一句话，电动出租车还是个新兴产物，无论是技术还是政策都还在摸索阶段，目前大范围推广的条件还不成熟。”吴熙总结说。

推广隐患：不同品牌电动车无法共用充电桩？

采访中，吴熙介绍，如果未来电动出租车在合肥大范围推广，还将会有一个隐患存在：“事实上，目前不同品牌的电动车，充电协议的标准和规格也是不同的，这就意味着，同样的充电桩，给江淮的电动出租车能充电，要给别的品牌充电，就必须人为地更改协议。”吴熙说，

目前国家对充电协议并没有统一的标准，直接导致这一“乱象”的出现。

“不过幸运的是，目前合肥的电动出租车型号统一为江淮iev4，还没有类似问题的出现。如果要大规模推行电动出租车甚至电动车的普及，这个标准统一将势在必行。”

推广前景

“看好未来是坚持下去的最大理由”

除了上述“不利因素”外，在吴熙看来，目前制约电动出租车推广的最大原因，最根本的还是技术不够成熟。“续航差，充电时间长，这两个条件成为制约电动出租车推广的‘桎梏’，遗憾的是，在世界范围内，这也是个难题。”

“无论从环保节能，还是汽车性能，再到对司机劳动量的‘减负’，电动出租车相比传统出租车都有不可替代的优势。”吴熙觉得，一旦相关技术更

新，政策和配套设施跟上，电动出租车的大范围运营，甚至逐步取代传统出租车是大势所趋。

“真要再来一次，公司也会选择电动出租车这个项目，一方面是企业和社会责任感，对新能源和环保的支持。最重要的是，看好这个项目的前景，通过前期小范围的运行积累经验，为将来的大范围推广做准备。”吴熙说。

链接

合肥公布电动汽车充电价格 跑百公里仅需33元

星报讯(记者 任金如)昨日，合肥市物价局正式公布合肥电动汽车充电价格。其中直接报装接电的经营性集中式充换电设施电价下调至0.675元/kwh，充电最高服务费标准则定为1.70元/kwh。

在新标准下，合肥电动汽车车主们究竟能省多少钱呢？记者粗略算了一笔账，每跑一百公里，普通93号燃油汽车约耗油10升。按每升汽油7.6元计算，车主需花费76元。而同样是跑一百公里，电动汽车需耗电14kwh。按照电费0.675元/kwh，充电服务费1.70元/kwh来计算，车主仅需花费33元左右。电动汽车省了一半还多。

另外，合肥经营性集中式充换电设施充电最高服务费标准1.70元/kwh，鼓励经营性充换电设施运营企业对充电服务费给予优惠政策。

其他充电设施按其所在场所执行分类目录电价。其中，居民住宅小区、执行居民电价的非居民用户中的设置的充电设施用电，在居民合表用户电价基础上，每千瓦时平段上浮0.03元，低谷下浮0.25元；党政机关、企事业单位和社会公共停车场中设置的充电设施用电执行“一般工商业及其他”类用电价格。在非专业和非经营性充电桩充电的，免收充电服务费。

下月起买新能源车免购置税 一辆特斯拉可省9万多元

星报讯(记者 丁林)日前，《关于免征新能源汽车车辆购置税的公告》(以下简称《公告》)宣布，今年9月1日至2017年12月31日，对购置的新能源汽车免征车辆购置税，首批免征购置税新能源汽车目录将在本月底发布。

根据《公告》，免征车辆购置税的新能源汽车为在中国境内销售的纯电动汽车、插电式(含增程式)混合动力汽车以及燃料电池汽车，其中也包括部分进口车型。

对于免征车辆购置税的新能源汽车，将由《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》来管理。只有列入该目录的新能源汽车才可以享受免征购置税优惠。

尽管最终免购置税的新能源车型目录尚未出台，但究竟能省下多少钱，4S店的销售顾问以及消费者们已经开始盘算。据一家汽车4S店负责市场销售的叶经理计算，以江淮“爱意为”为例，现市场价为8.18万，扣除增值税后，一辆车在免征购置税的情况下，可省近7000元。另一家有特斯拉在售的4S店工作人员表示，店内百万元左右的特斯拉，在免购置税期间购买，可省9万余元。

对于消费者来说，免除购置税政策是一大利好。不过，记者从昨日走访的情况来看，多数消费者对购买新能源汽车“积极性不高”。“经常跑外地，驾驶纯电动的车，没地充电。”在一家企业做销售的张先生表示，自己目前还没有完全接受新能源汽车。近来正在学驾驶的某事业单位叶先生也称，自己担心新能源汽车的动力不足。

中国汽车流通协会副秘书长沈荣表示，国家对新能源汽车发展的指引方向，价格优惠是实实在在看得到的，不过使用环境仍是目前新能源汽车发展的一个重点。

在2013年3月10日举行的合肥市新增出租车运力听证会上，根据市交通局公布的新增出租车运力初步方案，500辆纯电动出租车“落户”合肥和瑞出租车有限公司。

而一年半后的今天，却再没有第二批电动出租车推广的消息传出，而首批计划投放的500辆电动出租车实际“上马”的数量是多少？截止向记者采访的当天(2014年8月11日)，答案是：170台。

在采访运营企业后发现，“几乎注定亏损”是电动出租车运营的现状，充电桩建设缓慢和占用严重是推广缓慢的原因，而无法回避的技术难题，成为电动出租车推广“绕不开的槛”。

■ 甄娟 胡从伟 记者 宁大龙/文 李超钰/图

推广情况

进展缓慢： “试运营的30台车就拖了半年”

合肥市电动出租车推广进展有多“拖”？作为合肥电动出租车唯一的“东家”，合肥和瑞出租车有限公司新能源分公司吴熙给出了答案：“原本计划是30台车先试运营，到2013年底所有车辆全部‘上马’，可实际情况呢？由于种种原因，30台试运营的车辆一直拖到2013年10月才全部到位，进入2014年以后，推广的速度才开始逐步加快，而到目前也只不过有170台车辆‘上马’，距离500台的目标还很遥远。”

“事实上，车辆已全部到位，都在我们停车场的仓库放着。”吴熙介绍说，之所以电动出租车投入使用的速度这么慢，主要原因还是出在充电桩的建设速度上。“根据实际运营的效果我们发现，出租车与充电桩的比例在1.2:1是比较合适的，但如今只建成了250个左右的充电桩，这其中包括19个新桥机场的充电桩，以及今天上午(2014年8月11日)刚刚建成的60个充电桩。我们只能等充电桩建成一批，再投入一批电动出租车开始运营。按照国家计划，企业承建解决341个充电桩，国家电网也会建200多个，但目前企业承建的部分在逐步推进，而国家电网的充电桩至今还没有看到影子。”

谈到2014年底500台电动出租车全部运营的目标，吴熙也很谨慎：“根据计划，到10月份，300~400台车上线应该不成问题。”

拼购风暴：高速中央广场A栋 惊爆6800元/平米起

随着社会经济的发展，合肥的城市布局以及功能分区不断发生变化，就从写字楼这一部分来说，写字楼的集群效应越来越明显，从以前的老城区转移到新城区，如政务、滨湖等等。

高速中央广场作为滨湖新区最有影响力的写字楼，位于省府核心板块，是距离新的省政府最近的写字楼。

高速中央广场作为高速时代城项目的写字楼组团，集合了4栋甲级办公，总建筑面积近15

万平米，是省府核心区唯一在售高端写字楼产品。作为5A甲级生态写字楼，高速中央广场B座每两层设置了挑空中花园，贴心的设计，更为办公环境锦上添花。

不论是地段，还是受众人群众亦或是自身配置，高速中央广场必将成为高端企业和投资者的“兵家必争之地”。而高速地产作为安徽本土地产界最具实力的开发商之一，在安徽多个城市拥有高品质项目，凭借其精良的品质积攒了良好的业主口碑。

为了回馈广大新老业主的长期支持，高速中央广场首座A栋写字楼以整层拼购活动载誉而来，以远低于住宅的单价购5A甲级写字楼，惊爆6800元/平米起，触摸惊人底价。

高速中央广场拼购活动火爆开启，A座写字楼低区4~9层任君选择，自愿拼购满1层，则可享受团购价格，质优价低的精品总是容易遭抢，高速中央广场高性价比写字楼房源分秒递减中，心动就赶快行动！

项目地址：包河大道与紫云路交会处

