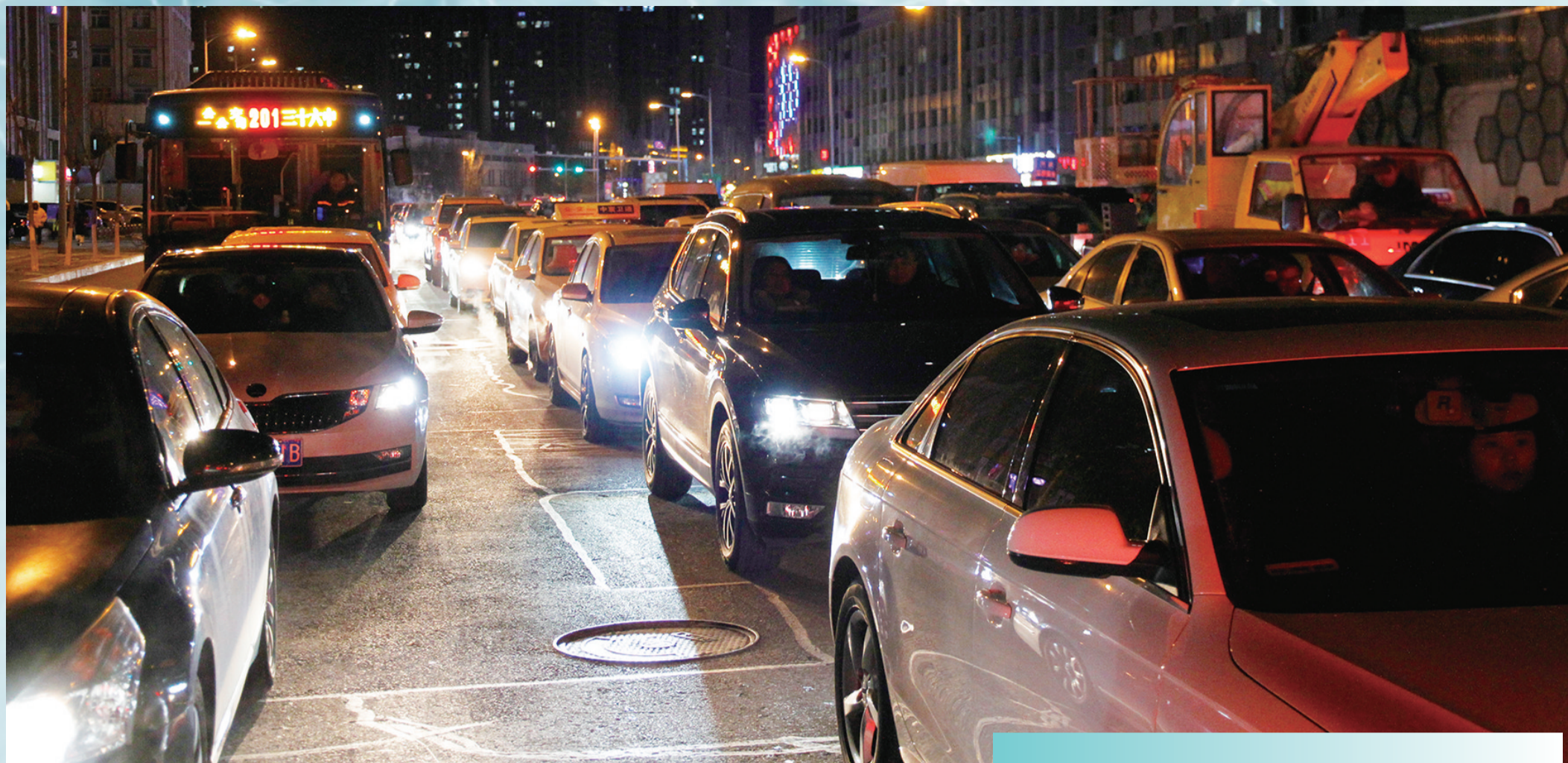


12月21日清晨,家住赛罕区学府花园的张先生焦急地站在路边,想乘坐出租车赶往呼和浩特火车站,之前他已经通过多个叫车软件试图订网约车,但半个多小时过去了也没有约到。最后为了不耽误乘坐火车,张先生赶紧扫了共享单车赶往诺和木勒地铁站,乘坐地铁赶到火车站。

其实,张先生遇到的情况也是这几天困扰许多人的难题。自从12月14日降下一场大雪,我市气温随之骤降,打车难题一下凸显出来。而与此同时,我市的新能源汽车换电站里,众多新能源出租车在各个换电站排队等候换电,最长得等四五个小时,最快也要两个多小时,导致许多新能源出租车无法正常投入运营。

连日来,针对这一问题,我市多部门不断协调,联合出台对策,以寻求解决方案。记者也就此进行了深入采访。



降温降雪致新能源出租车换电难

●本报记者云艳芳 文图

受严寒天气影响,新能源出租车需频繁排队换电池,影响正常运营

12月19日13时30分许,记者来到呼和浩特东客站附近的奥动万浩换电站,看到有10多辆出租车在等候换电。每辆车从扫描付费到换好电池驶离,用时均在两分钟之内。“今天情况好多了,我专门选这个车少的时段过来换,等了一个多小时就换上了电池,15日那天我等过5个小时,那天基本就没怎么跑,天气太冷,车内必须开暖风,电池明显掉电加快,一个班换了两次电池,时间都用在排队上了,一天下来除了份钱只剩了十元。”一位出租车司机无奈地说。

驾驶广汽传祺新能源车的一位网约车司机告诉记者,“刚降雪那天,我排队换电用了六个多小时,最后都不

敢开暖风了,担心彻底没电,坐在车里瑟瑟发抖,别提多遭罪了,那几天索性就不跑车了,这几天情况有所好转,才敢出来跑车。”

记者采访了解到,目前我市已有新能源出租汽车1116台,其中东风启辰766台,吉利枫叶250台,红旗100台。已建成换电站9座,其中支持东风启辰和红旗车型的6座(奥动换电站),服务新能源巡游车866台,支持吉利车型的3座(易易换电换电站),服务新能源巡游出租汽车250台。而近期换电难问题主要集中在东风启辰车型上。这些新能源出租车在夏天的确很不错,每次换电每公里只需0.27元,换一次电能跑300多公里,一

个班基本换一次电就足够了。但是进入冬季,因天气寒冷加降雪路行驶缓慢,加之严寒天气开车必须开暖风,这都使得续航里程明显变短,跑一百公里左右就需要更换电池,一个班怎么也得换两次电,换电频率翻倍,造成现有的换电站无法满足需求。

12月20日,我市室外最低气温达到零下27度。上午将近11点,记者在成吉思汗大街呼和浩特体育场换电站看到等待的出租车又排起了长龙。到了下午3点多,体育场换电站、呼和浩特东客站万浩换电站、南二环红星美凯龙换电站都排起了长队,万浩换电站里等候换电的出租车队伍更是排到了万通路南向的桥下。

市交通运输局牵头多部门出台应对措施解决换电难

据市交通运输局运输服务科负责人程沛尧介绍,12月14日,我市降下大雪。原本新能源出租车就因冬季降温换电频次加快,降雪后,当晚各换电站均出现了因降雪导致车辆打滑,上操作台缓慢而拖慢换电速度的情况,原本2分钟内完成换电的,均延迟到了5分钟左右。同时,部分换电车因电池与车辆缝隙进入雪水结冰,为了防止带冰池入仓后导致短路,又增加了拆卸电池后除冰工作环节,换电速度更是减缓,各种因素叠加就出现了市内出租车数量明显减少的情况。

针对这一问题,市交通局紧急召集换电站建设企业、出租车公司及行业协会,协调出台相关措施。一是协调换电站建设企业加

快建设换电站。二是在新换电站投用之前,为缓解更换电池难的问题,要求换电站建设企业对巡游出租汽车开放充电功能,驾驶员可自行选择充电或换电。三是对换电难的巡游出租汽车进行补贴。

12月19日,市交通局再次召集各方进行协商,加快推进后续两座换电站建设工作,并要求换电站增加人员,加快更换电池的速度,委派工程师轮班到站,降低换电站的故障率,在极寒天气下对出租车驾驶员因换电难导致无法正常运营给予帮扶补贴等。12月15日—17日(共三天)期间,出租汽车公司与奥动换电站各自向驾驶员发放运营补助。同时商定,至奥动第7、8座站正式通电并投

入使用之前启动动态补贴机制,以3天为一个区间,出租汽车公司与换电站共同评估上一区间情况,如需补贴,由出租汽车公司与奥动换电站分别向驾驶员每日发放补贴。另外,要求奥动换电站增加现场工作人员,开展除雪除冰及引导工作,提高换电效率;奥动换电站委派工程师驻站,随时对设备进行检修,减少电站故障率。

程沛尧表示,交通部门将持续密切监测新能源巡游出租汽车换电情况,积极协调换电站建设企业加快换电站建设,尽快推动新建的2座奥动换电站投入使用,进一步缓解车辆换电压力。在换电压力得到缓解之前,延续实施开放充电端口、督促及时发放换电补贴等工作。

出租车行业呼吁尽快建立新能源出租车冬季应急保障机制

据市出租车行业协会理事长王振忙介绍,今年一大批新能源自动挡出租车上路运营后,具有操控灵活、噪音小、起步提速度快、运营成本低等优点,换电也比较方便,不仅让更换车辆的车主喜上眉梢,也加快了出租车车辆的更换速度。可进入冬季后,随着气温的逐渐降低,每班换一次电已不能满足车辆的运营需求,一天换电所需时间往往长达6、7个小时,严重影响了正常运营。

面对这种情况,行业协会与六家出租汽车公司共同商讨于12月15日制定出台应急预案,从12月15日至12月26日,公司向每车每天补贴50元。此外,奥动换电站平日补贴

50元,周五、六、日另加54元,这样周一至周五每车有100元补贴,周五、六、日有154元补贴。12月26日之后,还会视换电站建设及天气情况,对换电情况进行评估,如果仍不能正常运营,将继续发放补贴,以保障出租车司机的权益。

采访中,内蒙古运达、呼和浩特市明和阳光、呼和浩特市城环出租汽车公司的负责人均表示,新能源出租车有其环保、节能、运营、维护成本低,起步快、操控舒适度高不可替代的优势,在夏季非常适合作为出租车运营车辆,尤其是适合女性驾驶员。但呼市冬季长达四个月之久,冬季气温可达零下20℃以下,面对这种情况,要想在我市继续推广新能源出

租车,建立新能源出租车冬季应急保障机制刻不容缓。

业内人士建议,首先要建设充足的换电站,至少要达到每一百辆车配备一座换电站,或者邀请专家进行实地评估,给出一个合理的配比。其次,保障方应涵盖生产厂家、经销商、出租汽车公司、出租车司机,且各保障方要有明确的职责分工。第三,需建立车辆充电机制、周转车机制、备用电池机制等多个机制框架以及极端天气下的预警机制等。大家呼吁,只有各方齐心协力,才能使新能源出租车推广工作向着有序、健康的方向发展,才能让新能源出租车在首府真正发挥出绿色环保节能的作用。



正在进行换电的新能源出租车



叫车软件迟迟没有车应答



寒夜中焦急等待出租车的群众



以每公里换电需0.27元计算,换电收费显示不到27元,说明这辆车上次换电之后只行驶了不到一百公里。