



昆明制造的第一批新能源汽车——“长江牌”电动汽车

并不乐观，市民购买新能源汽车的意愿还不强烈。

家住昆明市北市区的市民耿先生在广福路上班，一直以来都很关注新能源汽车的发展，因自己居住的金星小区没充电桩且没有固定车位，很不方便，最终放弃购买新能源汽车。耿先生说，由于目前充电桩还没普及，担忧购买纯电动新能源汽车续航能力不够，而油混电动车价格又太高，加之电池损耗、维修及后期保养。细算下来，还是传统汽车更实用一些。

位于昆明东二环的盘龙电动汽车充电站是云南首个纯电动汽车充电站。然而，记者在现场看到，这个早在2010年就已建成运营的全国第一座高海拔充电站，如今却因长期闲置变成了停车场。

一方面，市民希望建成更多的充电桩后才考虑买新能源汽车。但另一方面，对于充电桩建设单位来说，只有新能源车足够多后才能进行大规模建设，否则会造成公共资源浪费，这就形成了供需矛盾。

为了打通这一“症结”，租赁成为新能源汽车发展的新业态。昆明市发改委与浙江左中右电动汽车服务（昆明）有限公司首先合作推出了昆明市纯电动“微公交”项目。根据不同车型，以每小时20~25元不等的价格出租。如果长期租赁的话，1年的费用在1.1~1.4万元。该公司董事长鲁春正介绍，一年来，他们公司已

在昆明通过租赁的方式推广1000余辆“微公交”新能源汽车，其中9成左右为长期租赁模式。

今年1月，在“共享单车”火遍春城之后，一家名为“兔司机”的新能源汽车公司在昆明率先推出了“共享轿车”，开展分时租赁。除昆明之外，该公司还在德宏州瑞丽市推广了新能源汽车分时租赁业务。本土企业中，云南航天神州汽车有限公司与云南能投汽车租赁有限公司合作开展了新能源汽车融资租赁业务。记者从云南能投汽车租赁有限公司了解到，截至目前，该公司投入运营的纯电动商务车有100辆，在全省范围内已建和在建的充电桩超过1000个。

随着多家新能源汽车租赁公司的业务拓展，新能源汽车与市民的距离一下子拉近了，很多体验或租赁过微公交的市民表示，开新能源车很划算。

### “弯道超车”加速发展

“在传统汽车制造上，昆明并不占优势，要加快发展就必须‘弯道超车’。”昆明市工信委装备工业处相关负责人表示，从全国层面来看，传统汽车产业已呈现产能过剩趋势，在这种情况下，昆明发展传统汽车产业

已没有太大空间。因此，发展新能源汽车，成为促进汽车产业转型升级，推动昆明绿色发展，培育新的经济增长点的必然选择。

云南省作为资源和能源大省，发展新能源汽车所需要的主要材料——钢铁、橡胶、石化一应俱全，且新能源汽车产业的发展还能缓解目前云南面临的水电产能过剩问题，能带动上下游产业的发展。该负责人介绍，目前昆明已具备一定的研发和生产能力，现有科研单位在新能源汽车的核心技术，如电池新材料和先进电池研发方面也有了一定基础。

此外，昆明市已初步建成“高原节能与新能源汽车国家检测平台”，并成立了“云南省新能源汽车生产力促进中心”“昆明市节能与新能源汽车产学研联盟”“昆明市新能源汽车动力系统工程研究中心”和“高原型新能源汽车（纯电动车）整车研发基地”等8个产学研开发基地。

对于已经驶入新能源汽车产业“快车道”的昆明来说，未来该如何突破发展瓶颈？昆明理工大学高级工程师颜文胜认为，昆明新能源汽车基础设施建设应当适度超前，在产业发展中提高产业化技术，降低新能源汽车的生产和使用成本。同时，进行广泛推广，最终实现社会效益和经济效益双赢。

记者从昆明市工信委获悉，去年昆明市已出台《昆明市新能源汽车产业发展及推广应用三年行动计划》，将在昆明市以及滇中新区布局以纯电动汽车为新能源汽车的发展方向，计划到2018年，新能源汽车整车生产能力7万辆以上，产值100亿元；昆明市以及滇中新区建设集中式充电站67座、分散式充电桩7700个。到2018年底，完成推广应用新能源公交车1200辆以上、新能源出租车600辆以上、新能源旅游车辆300辆以上、新能源环卫汽车200辆以上。

本刊记者 袁海毅  
邹鹏



公交驾驶员在充电桩上输入充电密码