

编者按 伴随着环保理念深入人心和石化资源日益减少,以电动汽车为代表的新能源汽车广受推崇。然而,作为必不可少的配套设施,充电桩等充电设施的建设在很大程度上影响着新能源汽车的发展。国务院近期出台政策指导充电设施建设,各地也在根据当地实际加以落实。当前充电设施建设情况究竟如何?还存在哪些需要亟待改进的地方?就此问题,本报记者对北京、上海、深圳等地情况展开了调查。

北京:车主叫苦车场喊难管理亟待改善

本报记者 祝惠春

在北京,新能源车因行驶不限号,摇号中签率高,而赢得公众的青睐。据悉,北京现有新能源车主6万多人,而且还在日益扩大中。但是目前,新能源车充电难,仍是令人头疼的大问题,已成为制约行业发展的瓶颈。

充电桩充电有三难

一般来说,新能源车购车后,厂家都会赠送一个充电桩。个人充电桩是慢充电桩,使用民用电价,很受车主们欢迎。但小区车辆管理规定,只有固定停车位的车主才能安装个人充电桩,而大多数老旧小区没有个人固定车位,车主们只得让个人充电桩闲置在家,无奈地选用公共充电桩。那么,公共充电桩的使用是否方便呢?10月11日,记者来到北京石景山区苹果园南路物美公共充电站,正好看到一辆新能源车在此充电。车主严先生告诉记者,他是滴滴司机,每天开着这辆新能源车拉活,对充电难有着切身体会。

一是充电车位被停车占用严重。记者在和严先生交流时看到,此处公共充电站共有6个充电桩,只有严先生在充电车位上充电,其他5个充电桩车位都被停车占用。当中有两辆新能源车开进车场,因为无法靠近充电桩,只好转了个圈又开走了。记者现场采访了几位停车占位车主。他们表示,停车场并没有标示这是充电专用

车位。因为没有管,就图方便占用了。那么为什么停车场不进行专用车位管理呢?停车场一位张姓管理员告诉记者,目前为止,供电局没有和停车场签订合同,连安全协议都没有。此外本来有8个充电桩,有2个充电桩被充电车司机撞坏了。“帮我们呼吁一下吧,我们停车场强烈要求和充电桩管理方签订安全协议。不签协议,我们没法对充电桩专用车位进行管理。”

二是充电桩管理缺失。严先生告诉记者,目前,北京能看到的充电桩有三四个厂家的产品,操作模式都不一样。有时候,同一张卡,在这种充电桩上能使,在另一款机器上就不好用。还有就是充电桩经常出现吞卡或刷不上卡的现象。因此司机们都是买两张电卡以备用。“最大的问题是充电桩出了故障,很久没有人来修。”严先生说。

三是充电桩不容易找。很多地方的充电桩没有指示牌,非常难找。有的设在商场地下停车场,或找不到,或靠近不了充电桩位置。还有些充电桩设在小区里,晚上8点以后就不让进去充电。

收费与服务不匹配

采访中,一位开了近1年新能源车车主王先生向记者反映,当初买新能源汽车的一个原因就是后续使用成本低,但是现在看来,这个优势在慢慢削弱。“以前使用费用大概是汽油车的三分之一,最近已上升到汽油

车的一半了。”根据北京市发改委《关于北京市电动汽车充电服务收费有关问题的通知》,自2015年9月至2015年12月31日,每度充电0.8元,充电服务费1.2元。“这是优惠价,但到了明年价格会怎么变,大家心里没底,也不知道这价格是依据什么来定的。”王先生说他有意见的是,充电涨价说是含服务费了,但却没看到有什么服务。

另外,在城区里充电,一不小心,停车费比充电费还贵。比如有的地方停车费1小时8元,而电动汽车充电,常常排队2小时也充不上,这都需要交停车费。

记者了解到,在一些新能源汽车4S店里,也安装有充电桩,但主要是为该店客户服务。如果是外面进来的电动汽车,往往电费加价1元,而且也不是24小时服务,到点关门。王先生说,他认为性价比最高的,还是公共充电桩。“既然国家电网收取了服务费,就应该有对应的服务,至少有人管理,让车主有被服务的体验。同时也希望价格调整更加透明。”

管理亟待精细化

在采访中,不清楚充电桩管理的归属,是电动汽车车主们普遍反映的问题。据国务院相关文件,目前,充电基础设施建设的管理由发展改革委、能源局会同工业和信息化部、住房城乡建设部、国土资源部等有关部门,依托节能与新能源汽车产业发展

部际联席会议制度,实行紧密配合的协同推进机制。

其中,能源局从严格标准执行、理顺价格机制、加强供电监管、促进互联互通、引入社会资本等方面加快完善充电服务监管;住房城乡建设部、国土资源部、公安部分别从规划建设标准、设施用地、消防安全和交通标志等方面为充电基础设施建设运营创造有利条件;国管局、国资委则分别指导政府机关、公共机构和国有企事业单位率先在内部停车场建设充电基础设施。

业内人士建议,首先应统筹规划,科学布局。按照“因地制宜、快慢互济、经济合理”的要求,做好充电基础设施建设总体规划,加大公共资源整合力度,科学确定建设规模和空间布局,同步建设充电智能服务平台,形成较为完善的充电基础设施体系。

其次应适度超前,有序建设。着眼于电动汽车未来发展,结合不同领域、不同层次的充电需求,按照“桩站先行”的要求,根据规划确定的规模和布局,分类有序推进建设,确保建设规模适度超前。

第三要统一标准,通用开放。加快制修订充电电关键技术标准,完善有关工程建设、运营服务、维护管理的标准。严格按照工程建设标准建设改造充电基础设施,健全电动汽车和充电设备的产品认证与准入管理体系,促进不同充电服务平台互联互通,提高设施通用性和开放性。



左图 深圳福田交通枢纽充电站。

本报记者 杨阳腾摄

左下图 北京电动车车主在操作充电。

本报记者 祝惠春摄

右下图 位于上海嘉定汽车城的新能源汽车分时租赁网点。

本报记者 李治国摄

深圳

设施不配套购车不便

为更好地推广新能源汽车的使用,深圳正在加快建设充电站和充电桩,以期尽快解决充电难。深圳市发改委近日公布,2015年底前深圳全市将新增1800个快速充电桩,并要求已建住宅区按照不低于有效车位的5%、已建社会公共停车场按照不低于有效车位的10%安装快速充电设施。

作为全国首批新能源汽车示范推广试点城市和首批私人购车补贴试点城市,深圳自2009年起就以资金、政策倾斜、技术扶持等多个层面支持新能源汽车的推广。然而,由于充电桩建设方面的制约,致使新能源汽车的推广截至目前成绩并不理想。据了解,深圳

现有快速充电站81座,其中公共交通充电站74座,社会充电站7座,慢速充电桩近3000个。深圳市节能与新能源汽车示范推广领导小组办公室副主任助理陆象桢称,深圳原本计划到2015年累计建设充电站169座、快速充电桩2000个、慢速充电桩2.7万个以上。目前,“快充充电桩完成了大概30%到40%,而慢充电桩只完成10%左右。”

记者了解到,为满足私家车充电需求,早在2010年深圳就发文要求各住宅区充电桩按现有停车位5%进行基本配置,发改委还公布了14个拟试点小区名单,但这些小区的建设进展一般。究其原因,主要是政府对于小区充电设施建设并无用地和用电收费的明确标准,难免阻碍充电桩的建设。目前,深圳市政府正推进充电桩建设纳入城市规划范畴,小区难建充电桩的问题有望得到解决。

充电配套设施不足使深圳市民购买新能源私家车的积极性不高。尽管深圳限购为新能源车开了“绿灯”:每年新增的10万个新车指标中2万个指定留给新能源车,但这一政策并没激活新能源汽车私人市场。根据深圳市交委发布的数据,每次小汽车增量指标摇号中,新能源车的废标率高居90%以上。

根据深圳市发改委发布的规划,要求快速充电设施须纳入新建建筑设计规范、绿色建筑标准及节能评估规范,保证充足电力增容,布线覆盖所有车位。已建住宅区按照不低于有效车位的5%、已建社会公共停车场按照不低于有效车位的10%安装快速充电设施。根据《深圳市新能源发展工作方案》规定,到2015年底时,深圳将累计建设快速充电桩1978个、慢速充电桩21750个,充电站109座。

陆象桢表示,随着《电动汽车充电设施发展规划》和《新能源充电设施规划》等一系列政策的发布和执行,深圳充电桩设施的建设有望驶上快车道。据其介绍,目前深圳各区的充电桩布点已经完成,也有七八家运营公司愿意参与运营这些充电桩,年底将力争完成新建1800个充电桩的任务。

这一任务的完成时间紧迫,压力也不小。据深圳发布的《新能源汽车发展工作方案》显示,到2015年底,深圳市新能源汽车推广应用总量将超过2.5万辆,其中新能源公交车保有量将达到4500辆以上,纯电动出租车保有量达到4500辆以上,新增纯电动物流车、环卫车3500辆以上,新增纯电动通勤旅游客车2000辆以上,个人、社会团体与企业新增购买新能源汽车9000辆以上。



上海:探索“电动汽车+分时租赁”模式

本报记者 李治国

为促进新能源车发展,上海提出要在公务车、公共交通领域率先应用电动汽车取得突破,提高电动汽车在汽车消费市场的份额,形成“电动汽车+分时租赁”的公共交通模式;特别是在一些公共机构率先推广公共充电桩建设,在破解充电桩建设难问题方面进行探索。

充电桩进小区难易不一

据统计,截至2015年5月底,上海共建有充电桩7496个,其中公用、专用充电桩3211个,私人自用充电桩4285个。另据上海发改委透露,2014年全年上海发放电动汽车牌照10644张,今年1至5月又发放了10251张,合计20895张,其中私家车约占70%,约14000多辆,远远超过私人自用充电桩的建成量。

出现这一情况的根本原因,是沪上新老小区对待充电桩建设态度不一。针对这一问题,今年7月1日开始实施的《上海市电动汽车充电设施建设管理暂行规定》明确,充电设施建设主体及相关方分别是电动汽车生产企业、小区物业服务企业、电力企业、电动汽车车主。对于充电桩进小区难的问题,《暂行规定》提出,物业有责任支持和配合充电设施建设。

《暂行规定》出台后,各类小区对待充电桩的态度开始出现积极变化。比如家住上海杨浦某新建小区的刘先生告诉记者,他于今年6月买了一辆特斯拉电动汽

车,在和小区物业协商建充电桩的问题上很快达成协议。该小区物业表示,在确保安全的前提下,小区全力支持业主建设充电桩。

但是,对于住在老小区的居民来说,建设充电桩未必如此顺利。据了解,住宅小区私人用户申请自用充电设施建设,流程包括:达成购车意向、用电申请、建设施工、安装验收、运营维护等5个阶段。根据今年初上海市经信委实施的新能源上牌新政,购买新能源汽车上免费牌照,必须先安装充电桩。而大部分老小区的车主往往因为这一规定,在达成购车意向之前就止步,从而无缘新能源汽车。

在一家互联网企业工作的芦小姐,最近就因为给不出“充电桩安装证明”吃了闭门羹。“我问过物业,对方以我没有固定车位为由拒绝了。这我理解,小区车位原本就靠‘抢’,就算我东拼西凑把各种证明补齐了,物业同意了,我把充电桩装上了,也不能避免车位会被别的车主占用。”针对这一问题,小区物业也很无奈,并表示停车位是开放共用的,没有办法只让一家人装充电桩使用。

事实上,除了没有固定车位,也有部分物业会以安全作为“借口”阻拦充电桩进小区,即便有了《暂行规定》,对于这部分小区,政府也只是给予指导性意见,并没有明文规定物业需要履行哪些职责。

而为让车主能够顺利买车、上牌,4S店、第三方安装公司和车主往往伤透脑筋,有些车主还想尽办法搞到一纸证明,然后在买好新能源车之后,直接从家中拉根电线下来充电,这又会造成新的用电安全问题。

5年内所有公共机构全覆盖

不久前,记者在上海静安区与上海国际汽车城共同启动的“EVCARD电动汽车分时租赁”项目现场看到,周边停车位已经十分紧张,但还是专门辟出了5个停车位,配备5个专用充电桩。项目启动首日,一名大学生驾驶着一辆纯电动车来此。他表示,学校内就有分时租赁网点,开车到这边再通过其他方式回家非常方便。

此次静安区第一批“绿色出行网点”包括10多家单位和商业场所。上海国际汽车城新能源汽车运营服务公司董事长曹光宇介绍,此前以嘉定区为核心的分时租赁试点一年多来,手机预约、自助取车、异地还车、以时计价、网上付款的电动汽车分时租赁商业模式,已经从示范运行走向运营,具备了向上海市推广的基础。预计到今年底,电动汽车分时租赁服务有望覆盖上海市区多个重大交通枢纽、CBD商圈和人口密集的住宅小区,市区租赁网点预计将突破300个,再加上嘉定区的近200个网点,最终全市实现500个网点规模,3000辆在运营、可共享的电动汽车。

记者了解到,上海还有意采用PPP(政府与社会资本合作)模式,在与百姓生活密切相关的标志性文化场所、学校、医院等公共机构,率先推广公共充电桩建设。

上海市机关事务管理局相关负责人表示,充电桩建设成本高,建成后运营维护的投入更大。因此,上海探索采用PPP模式在公共机构推广公共充电桩建设,是一种有益探索。目前公共机构充电桩的建设,大多是政府财政支出,需要提前做预算,而财政预算一旦定下来就较难更改。PPP模式下,让社会资本来参与,会更加灵活。

今年8月,第一批PPP模式建设的20个公共充电桩在中华艺术宫投入使用。工作人员向记者演示了用公交卡充电的流程:车停好后,接上充电插头,将公交卡在充电桩上轻轻一刷,选择自动充满,就可以开始充电;等从中华艺术宫参观回来,只要再刷一下公交卡,就可根据充电电量自动结算。“我们现在每度电加收0.45元的服务费。”工作人员介绍,如果按照工业用电价格测算,大致在每度电1.6元左右。除了交通卡支付,车主还能用ETC电子付费系统和银行卡支付,或用手机扫码通过支付宝、微信等第三方支付。

“5年内我们要争取使公共充电桩覆盖所有公共机构。”此外,上海新版的公共区域充电桩建设意见也将于近期出台。上海市机关事务管理局相关负责人说。

本版编辑 许跃芝 张虎
电子邮箱 jjrbyxdc@163.com