



11月3日0时许,在海口市龙华区城西商业广场停车场,汽油车占用新能源车位。 本报记者 李天平 摄

■ 本报记者 陈卓斌 谢凯 张期望 肖开刚 郭萃 袁宇 刘静姝 张文君 海报集团全媒体中心记者 王子遥

扫码、缴费、插枪……11月2日,在五指山市政务服务中心新能源汽车充电站里,看着手机屏幕上显示出“正在充电”的字样,货运司机钟先生终于长舒了一口气。此前,他根据手机导航,驾车在该市连续跑了两家充电站,都遭遇了无桩可用的尴尬。

目前,全省新能源汽车保有量达9.7万辆,占汽车保有量的5.9%,超过全国平均水平1.7倍,处于全国前列。在充电设施建设方面,海南也已完成全年建桩1万个的推广计划,目前车桩比为2.7:1。但在我省,充电桩仍面临着不少“成长的烦恼”:定位不精准、管理不到位、布局不合理……

11月1日,本报推出“海报监督”专栏报道《200公里高速路缘何“一桩难求”?》,聚焦G98海南环岛高速公路琼海至三亚段服务区充电桩“停摆”、未安装等问题,引发广泛关注。11月2日,海南日报记者走访海口、三亚、琼海、五指山、昌江等各个市县,进一步了解充电桩在推广应用中存在哪些堵点、难点。

11月2日,在海口市龙华区一小区内,一座长期闲置的充电桩。

本报记者 李天平 摄

定位不精准、管理不到位、布局不合理

充电桩“成长的烦恼”

定位不准,找充电桩费时费力

跟着导航一番苦找,却找不到可用的充电桩,钟先生的遭遇并不少见。说起这事,在东方市开了2年网约车的王师傅连倒“苦水”。他告诉记者,近日,他在凌晨四点多接到乘客去洋浦的急单,于五点左右到达洋浦。下高速后,王师傅发现车辆电量不足,便跟随导航,选了家较近的充电站进行定位并开过去,但转了好久,却始终没有找到定位地点。

最终,在一位大巴车司机的指引下,王师傅才在洋浦汽车站附近找到了充电桩,却发现这里的充电桩不是坏的,就是要充上好几个小时的慢充电桩,影响出行。这也让他至今仍对长途行车感到心有余悸。

儋州新能源车车主周健驹也表示,自己常常会遇到行车至导航定位的充电站,却发现里面的充电桩不对外开

放,只能转而寻求其他站点的情况,这非常耽误事情。周健驹所处的新能源车友群内,在洋浦、琼中、昌江等地,跟着导航找到充电站,却发现充电桩无法使用、充电速度太慢等,成为车友们“吐槽”的突出问题。

记者在走访中还了解到,琼海市区的充电桩分属不同公司运营,因此市民在寻找、使用充电桩时,需下载多个APP,有的平台甚至仅有数个充电桩。这些不同平台的管理方式也不相同,有的要求车主先充值再使用,有的要求先使用再付费,平台之间的费用也不相同,让新能源车主感到操作繁琐、费时费力。

钟先生还告诉记者,由于各平台充值退费的速度不同,部分平台退费慢,退费难问题突出,所以他一般会选择固定的几家平台进行充值。

重建轻管,千余“僵尸桩(枪)”待处理

6个闲置的充电桩锈迹斑斑,充电线被随意地搭在电箱上……这是11月2日下午,记者在位于海口市滨涯新村的小二租车充电站看到的一幕。

记者扫描充电桩上运营商的二维码,发现网页已经无法打开,拨打充电桩上的服务热线,结果已为空号。小区物业工作人员说:“这6个充电桩自2017年安装后,就没有人管过。”

类似的情况,也发生在昌江黎族自治县和悦小区。在该小区的一处停车场,3个标有“椰速充”的充电桩显示屏上一片空白,记者几次进行操作,充电桩均毫无反应。

记者拨打了“椰速充”的客服电话。客服人员表示,当前小区充电桩建好而不能使用,主要原因是企业正在与电网公司沟通协调相关事宜,还没有通电。至于具体通电时间,对方表示还无法确定。

同一天下午,三亚市工业园路晋

润园小区临街商铺停车位上,当地市民符景试图给自家新能源汽车进行充电,但是12个充电桩无一可用。

记者在现场看到,这些充电桩上均标注有“星星充电”商标。记者关注“星星充电”公众号后,再通过其小程序扫码充电时,并未弹出操作页面。

针对车主反映充电桩无法充电等问题,省充电基础设施建设督查组年内对我省的故障桩、“僵尸桩”以及收费问题进行了调查。据统计,截至今年6月底,海南共有1068个“僵尸桩(枪)”、143个故障桩(枪)等待处理。

“一般情况下,一个大型充电桩一年的运维成本需数千元,小型充电桩也要数百元,这还不包括前期的设备投入和建设成本。”海南某新能源科技有限公司负责人告诉记者,因为投入和运维成本高,运营商压力大,部分企业甚至因充电桩铺设面太大、资金难周转而倒闭,进而导致充电桩闲置。

鸠占鹊巢,充电车位停着汽油车

记者在海口、琼海、昌江等市县走访时发现,新能源车充电车位被汽油车占用现象也较为普遍。

11月3日零时许,记者在海口市城西商业广场停车场看到,虽然当时停车场还有很多空的非充电车位,但在设有充电桩的新能源车位上,仍停放有4辆汽油车。而此时正值新能源车充电高峰期,充电车位十分紧张。

该停车场保安刘先生告诉记者,停车场共有150多个车位,其中有21个是充电车位。由于充电桩是分时段差异化收费,在平时(8时至16时,电价6毛多元/度)和峰时(16时至0时,电价超过1元/度),常常没有足够多的新能源车到对应车位充电,而这期间正值商业广场经营高峰期,车位紧张,很多汽油车就会停到新能源车位上。但到了谷时(0时至8时,电价3毛多元/度),前来充电的新能源车会突然

增多,此时部分原先停在新能源车位上的汽油车因各种原因未开走,使得很多新能源车充不了电,导致每晚都争议不断,但他们也很难进行管理。

“经常会遇到充电车位被汽油车占用,充不了电的情况,这个问题很普遍,不仅是在外面商业广场的停车场会遇到,在小区和机关企事业单位的停车场也会遇到。”家住海口市龙华区城西镇的新能源车车主周先生说,他还注意到,充电车位大多没有强制禁止汽油车停放。

在琼海市区,新能源汽车公共充电桩被占用的情况亦时有发生,不仅有汽油车将其作为停车位使用,也有新能源汽车在充完电后,并未及时挪车。对此,琼海市民彭女士表达了不满:“有的车主甚至将新能源车停在充电桩上,一直霸占到0时电价低时再充电,降低了充电桩的使用效率。”

布局不当,慢充桩“退场”不及时

彭女士家住琼海万泉印象小区,今年7月购置了一辆新能源汽车,她注意到,该市新能源汽车充电桩存在分布不均的情况。

“充电桩围绕琼海周边布局,市区反而少见,离我家最近的充电桩只有慢充桩,距离约1公里,充满需要10多个小时。”彭女士说,然而,最近的快充桩距离小区约2公里。她只能把车开过去充电,再走路回来,很不方便。

“越来越多的新能源车主都更愿意选择快充桩,久而久之,就不会有用户再去慢充桩充电了。”上述海南某新能源科技有限公司负责人直言,因此,很多技术含量较低的慢充桩都被闲置了,而闲置的充电桩拆除费用几乎和设备成本相当,运营方不会再把钱花把这些桩拆走,便成了棘手的遗留问题。

车主觉得充电桩坏的多,不够用,而企业则觉得不少桩使用率低,没人用,省新能源汽车促进中心数据显示,

今年上半年,海南省级平台对外运营充电桩的单桩日充电量为97.8度,单桩日均充电时长为3.13小时。以一辆续航为450公里的新能源汽车,从0到充满需要50度电来估算,省级平台对外运营充电桩单桩每日只为约2辆车充满电,3.13小时的充电时长较24小时可用的充电时长来算也并不算多。

“充电桩布局不合理,企业运维跟不上只是表象问题,背后还有区域发展速度,城乡发展差异等更深层次的矛盾,涉及政府多个相关部门、整车企业、充电桩企业、消费者乃至社会各界,这也是新生事物在被社会所接受的道路上必须经历的过程。”海南新能源汽车协会相关负责人表示,如何做到充电桩与新能源汽车“双量齐飞”,做好充电桩“适度先行”,实现充电桩与有需求车主的精准对接,仍是海南建设清洁能源岛,推进新能源汽车普及的重要考题。



11月2日下午,三亚工业园路晋润园小区,充电桩无一可用。 本报记者 张期望 摄

探索破题,多措并举对症下药

“公共充电桩废弃,暴露出了公共充电领域早期野蛮生长的一些问题,一个产业的健康发展需要一个平稳有序的导入期,但早期规划建设的充电桩与实际需求脱离,甚至有些充电桩仅是为了获取财政补贴。”海口市交通专家栗生告诉记者,充电桩质量良莠不齐、选址不佳、制式落后等问题,造成了建成后使用率较低,无法产生经济效益,建设方也没有资金维护,形成了恶性循环,最终导致废弃,产生了资源浪费。

对此,栗生建议,相关部门必须要加强管理,而企业则应该不断适应市场需求,进一步提高快充设施占比等。“关于充电桩应遵循市场化原则,谁建设谁收益和维护。随着新能源汽车保有量的增加,相信充电桩这个市场需求非常大,通过市场调节可以实现发展壮大。”栗生说,对于现存的废弃充电桩,政府主管部门要做好监管和引导,如果是领取补贴的充电桩,要督促建设方进行升级改造,对于社会资金自建的充电桩,可以制定相关的优惠政策,引导投资商进行改造。同时应该尽快制定充电桩市场的监管标准,主管部门,有序引导和促进行业的发展。

在五指山市,当地新能源汽车保

有量的快速增长,也让当地相关部门考虑如何建立长效机制,解决新能源汽车充电难问题。

“我们将督促市机关事务管理局对五指山市政府建成的111个充电桩开展前期调研工作,编制充电桩调研报告及初步运维方案,将部分充电桩对外开放,为市民群众提供更多充电站点。”五指山市发改委主任伍楚君说,目前,五指山正与椰速充等多家新能源企业进行洽谈,加快布局新能源汽车充电基础设施。

“现在海南新能源汽车总量正在不断提升,在这种情况下,加快实现充电桩的配套提升也更加有必要。在8月时,海南的车桩比还是2.5:1,现在已经升到了2.7:1,充电桩使用压力逐步增大。随着2021年促进新能源汽车消费综合奖励措施延续到今年年底,且不限定奖励总量的政策出台后,车数预计将进一步增加,充电桩的配套压力也会愈发显现。”海南省新能源汽车协会相关负责人直言。其表示,充电桩的布局建设应重点考虑除了私人桩外的公共充电桩,尤其是在干线公路沿线服务区等公共充电路网节点上,服务广大车主中长途出行的配套公用桩。

(本报海口11月2日讯)



■ 张成林

在海口滨涯新村,6个充电桩全部处于闲置状态;在琼海,充电桩分布不均,且位置经常被占用;在洋浦,充电桩定位不准,找起来费时费力……据海南日报记者跟进报道,充电桩乱象不仅集中于东线高速服务区,在我省其他地方同样存在,已经成为一种共性问题。

充电桩建设是打基础的工作,对群众来说,这是破解“里程焦虑”、转向新能源汽车的关键;对海南而言,这是推进新能源汽车标志性工程的前提。可是,从实际情况来看,这一基础显然并不牢固,反而是乱象丛生。一些地方充电桩看似数量很多,可急用时却是“一桩难求”,不是没安装,就是成摆设,不是被占用,就是管理混乱,形同鸡肋,充分暴露出有“数量”缺“质量”、重建设轻管理等不实问题。

如果问题集中在“点”上,只是个别、偶发的话,只需集中整治便可纠偏,可是当问题多发,表现为“面”上的乱象时,则说明了问题的严重性,需更进一步,深入反思管理上的漏洞、产业发展上的不足、后续监督的乏力等一系列深层次问题。

细究起来,这些乱象多集中于充电桩的运营维护上。维护运营,作为整个产业链的核心所在,最为吃力不讨好,不仅投入多、成本高,且盈利回报周期长,主要靠充电服务费,来源单一。在新能源汽车尚未推开的情况下,安装企业显然缺乏运维积极性,甚至不少是冲着补贴而来,缺少长期运营的耐心。该客现当下,如何挑选志在长远的企业、如何优化补贴思路等,无疑是管理者不得不认真解决的问题。

可是,大量闲置充电桩的存在,说明一些地方、部门对充电桩产业缺乏深思熟虑、系统谋划。在政绩观上,甚至存在虚而不实的倾向,发展新能源汽车及充电桩时,一味追求表面的光鲜数字,只顾“建”不顾“管”,只关心充电桩的数量及增长速度,对其真实效果鲜少追踪。甚至在记者采访后,依然慢悠悠不见即时整改。对政策落实不细、监管滞后,这样的“指标政绩”、形式主义作风恐怕才是根源所在。

充电桩建设,作为基础所在,不是一锤子买卖,必须一步一步一个脚印去走实。事实上,在当前“碳中和”的背景下,新能源汽车发展、推广乃是大势所趋。尤其是海南,在大力践行“国之大者”,建设国家生态文明试验区中,更是把新能源汽车推广视为重大标志性工程,可以预见,充电桩行业必将是一个前景光明的黄金赛道。只是,在风口尚未来临之时,需要各方沉下心来,认真细致把基础工作做实做细。

问题并不可怕,可怕的是对问题视而不见。如今,充电桩乱象已经摆在眼前,接下来,就要看各地、各部门解决问题的诚意和智慧了。期待相关方都能重视起来,尽快拿出应对之策,多做系统谋划、长远布局,以严实作风为新能源汽车推广打下坚实基础。

用心答好充电桩考题

