



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诊，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楼充电桩看到的一幕。

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，三亚市工业园普

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过大、资金难

周转而倒闭，进而导致充电桩闲置。

## 鸠占鹊巢，充电桩位停着汽油车

记者在海口、琼海、昌江等市县走

访时发现，新能源车充电桩位被汽油

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桩，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，充电桩位十分紧张。

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

个是充电桩。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。

“经常会遇到充电桩位被汽油车

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，充电桩位大多没有强制禁

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，慢充电桩“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电桩，距离约1公里，充满需要10多个小时。”彭女士说，然而，最近的快充电桩距离小区约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电桩，久而久之，就不会有用户再去慢充电桩充电了。”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电桩都被闲置了，而闲置的充电桩拆除费用几乎和设备成本相当，运营商不会花钱把这些桩拆走，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均充电量为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，这也是新生事物在社会所接受的道路中必须经历的过程。”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“双赢齐飞”，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课题。



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，现在已经升至了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交通网路节点上，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）

## 用心答好充电桩考题

■ 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。该客观现实下，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，认真细致地把基础工作做细。

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。

