



王瑜在工作中。



王瑜与公交车司机师傅交流。

人要管40个桩

“今天堵车严重，耗电多，你留心帮我看看，一定得充满格电！”2月18日晚上9时许，在城西站，一辆63路公交车刚收车，司机停好车后，向王瑜嘱托几句。

“放心吧！没问题。”待公交车停稳，王瑜跑上车检查好车辆状况后，便一路小跑到车尾，打开车辆右后侧的充电盖，从充电桩中取出充电枪并插入充电口，接口发出“咔哒”一声轻响，才算成功连接。而这一上一下、绕车往返跑的动作，她每晚至少得重复百来趟。

王瑜所在的城西站共有40个充电桩，保障周边线路70余辆新能源公交车的充电需求。该站24小时开放，除站长外，3名“桩主”三班倒，保障公交车可随时充电。

一个人要管好40个充电桩，“桩主”的任务并不轻松。

“手机、电脑插上插头就能充电，可大巴车却没这么简单，得时刻盯着充电状况。”王瑜说，插上充电枪只是第一步，“桩主”还要在充电桩的电子中控屏读取输出电压、需求电压、起止SOC等各项数据，确保没充“虚电”，“比如有时候，屏幕显示‘充电中’，却没有相关进度数据，便没有充电成功，需要重新排查原因。”

公交车未关闸断电、电池故障或者充电枪头潮湿、磨损等众多原因都可能导致充电失败。连接充电枪后，有经验的“桩主”会继续在原地停留几分钟，确认公交车顺利充电，如若充电不成功，“桩主”将第一时间排查故障原因并联系检修部门。

“有些人误解，以为充电桩管理员只负责插枪充电，没有技术含量，但实际上，他们的工作事关公交系统有序运行，马虎不得，安全有序十分重要。”城西站的运营单位海口市公共交通集团有限公司旗下的海口市公共交通新能源汽车技术有限责任公司（以下简称海口公交新能源公司）运营部经理王福介绍，所有“桩主”都得经过培训，考取低压电工证方可上岗，而维修人员则需考取高压电工证。

8小时巡检百趟

“这工作看似简单，实则要注意的细节不少，要做个称职的‘桩主’，细心、耐心和责任心必不可少。”城西站站长符丽婷是名从业5年的“老桩主”，她说，除了充电外，“桩主”还要做好充电桩和场站的日常管理工作。

即使是最初基础的充电，都有不少讲究。充电过程中随时有“跳枪”可能，“桩主”必须来回巡检，不断调适，再重新拔枪、插枪，确保公交车充上电。

“如果没充好电，就会影响司机发班。值班时必须得常常巡检，一点都马虎不得，来回走个百来趟都很正常。”王瑜说，枪头和电管重量加起来三斤多，起初接触这份工作时，胳膊、肩膀酸痛是常有的事。

工作中，“桩主”们不仅要会充电，还要细心地“读懂”司机。

“比如说公交车的右后侧，有的车只打开了电池盖，有的车却连电源盖也打开了。”符丽婷指着一辆公交车解释，这是“桩主”和司机间心照不宣的“暗号”。

由于峰谷分时电价机制，峰时电价（16时至24时）几乎是谷时（0时至8时）的3倍。部分司机即使是峰时交班将车停回场站，也会请“桩主”在谷时将车充满电。然而，也有部分司机在峰时仍需发班，也会将车开回场站充电。

“久而久之，大伙便约定，峰时开回场站的车，如果打开了两个盖子，便是已经交班的车，等凌晨后充满电。如果只打开一个盖子，那就得马上充电到60%左右，保障司机发班。”符丽婷说。

除此之外，“桩主”们还要负责充电桩日常管理，比如检查急停开关是否回弹到位，触摸屏是否工作正常，枪头是否潮湿、磨损和电线是否损坏等。每次巡检，都要将充电桩的状态记录下来，写入值班笔记。

每到暴雨天气，更需要注意充电枪头是否有潮湿、污损，避免短路、漏电。”符丽婷说，打雷闪电天气，无法充电，就得及时向上级报备，由公司进行统筹。

5个场站增至32个

作为海口公交新能源公司的第一批“桩主”，5年时间里，符丽婷见证了海口新能源交通的飞速发展。

2017年2月，海口公交新能源公司成立，负责汽车充电服务、充电桩系统管理服务等业务，以改造原有场站和新建场站结合形式，铺设新能源公交充电场站，当年共设立了白沙门、白水塘、龙华、狮子岭和东站5个场站，共有66把充电枪。

“2017年，我进入白沙门场站工作，成为首批‘桩主’。”符丽婷回忆，当时白沙门场站仅有6把充电枪，充电的车辆并不多。而在海口街头，新能源车的数量也寥寥无几。

“当时所有充电的数据都靠手抄记录、结算，再人工输入电脑汇总。”符丽婷介绍，由于当时新能源车不普及，相应的软硬件配套也不够齐全，“桩主”们只能利用纸笔记录每一辆新能源车的充电时长、前后电量、消费信息和起止SOC等充电数据，再根据记录录入电脑，十分麻烦。“而现在，依托智能化信息平台便能实现数据自动收集整理。”

近年来，海口公交集团加快绿色公交建设，增加新能源公交车投放量，实现海口公交全部清洁能源化，配套建设充电站场，并建设相应信息化平台。

在短短5年内，海口公交新能源公司经营的充电场站已从5个拓展到32个，目前共有充电桩352个，其中充电枪共872个，充电桩总功率54846千瓦，根据目前充电场站配置，海口公交的纯电动车充电保障能力每日可达1万辆以上。

在保障纯电动公交车运营的同时，面向社会开放充电站31个，供给旅游大巴、物流车、网约车和私家车等充电。

“如今，越来越多的私家车来到场站充电。”在符丽婷看来，和“桩主”一起进入人们视野的，还有更加绿色、健康的交通形式和生活方式。■

椰城「桩主」

文海南日报记者 邓钰 图海南日报记者 封烁

“倒车，停车，熄火……”2月18日晚上9时，在位于海口市南海大道的城西新能源公交充电场站（以下简称城西站），充电桩管理员王瑜正忙碌。不一会工夫，就有四五辆新能源公交车陆续进场充电。

随着车辆入场，王瑜熟练地指挥着大巴司机倒车进入空置的充电位，确认车子已停稳、关闸断电，一路小跑到车尾，熟练插上充电枪后，观察电子中控屏上的充电数据，确保安全无误后，再指挥另一辆车……

每晚夜色渐沉，城市安静下来，散布在海口各处的新能源充电站便活跃起来。在这里，这些运送着城市活力的新能源大巴似乎“泄了气”，安安静静地窝在充电站，等待被“唤醒”。

而负责“叫醒”新能源大巴的人，正是像王瑜一样的充电桩管理员，也被人们称为“桩主”。在海口，随着新能源车辆普及，充电站数量逐年增长，“桩主”这一新兴职业逐步进入人们的视野。



王瑜在巡查中。