

充电桩遭遇多方面问题 谁来拯救它



随着越来越多的玩家进入市场，各路资本忙着跑马圈地，目前的充电桩建设仍然正在遭遇着车、地、电、桩、网等多方面问题。

这几天，有媒体报道，在北京蟹岛度假村东门附近停车场，大约40根新能源车充电桩全部闲置，其中大部分已经损坏。有内部人士透露这批充电桩是发展初期为抢占市场而大量建设的。

汽油版机动车的摇号购买措施，政府的政策激励和财政补贴以及市场的助攻，最主要是消费者对消费的刚性需求，短时几年的的时间让新能源汽车之风刮遍全国，而随之而来的就是汽车充电的问题，这也让相关利益方闻风而动。有评论认为，疯狂的热钱资本、粗放的行政干预，从来都是造成市场化资源配置机制失灵的最主要推手。可以肯定的是，从充电桩的市场反馈之一直接看到新能源汽车的发展轨迹，一个新兴行业的发展不管外部刺激如何强烈，遵循市场本质还是正道。

作为风口上的产业，新能源汽车在国家政策大力支持下快速发展，然而充电基础设施建设却在一片热火朝天中遭遇着令人意想不到的尴尬。

伴随国家和各地政府政策的出台，新能源汽车的春天来了，可是充电桩的安装量远远少于电动汽车保有量，充电桩的增速也低于新能源汽车销售量的增长，充电桩建设逐渐成为想要赶上行业发展东风的创业者心中的“伟大事业”。

然而，想要在风口上飞起来，他们不仅要面临进驻商圈落地难、市场运维不理想等现实窘境，还要经历重重严格的政府补贴申请审核；加之，市场上众多大小巨头毫无标准的混战乱局。如此想来，留给新进玩家的机会还有多少？政策扶持下的新能源汽车充电桩生意，究竟能不能做？要不要做？又该怎么做？

落“地”难，孤岛现象严重使用率低



一般而言，充电桩的建设必须考虑客流量密集、使用量大等因素，因此，商超、学校、医院、旅游景区等公共区域广受充电桩企业青睐。

可是想要在这些区域建桩，充电桩企业必须打通物业、政府和电力部门等环节。由于每个区域情况不同，所涉及部门也不尽相同，一旦存在一个环节企业没能打通，那么建桩项目就有可能被搁置。

与此同时，由于充电运营商多且分散，运营商与用户之间存在着信息不对称，存量充电桩形成了一个“孤岛”，车主要么找不到桩，要么找到了桩却用不了，这种现状导致不少充电桩自建成之日起就处于闲置状态。

数据显示，截至2017年底，我国充电桩建设数量达到45万个，其中公共充电桩21万个，然而在使用率上，大部分公用充电桩被闲置，利用率不足15%，成了名副其实的“僵尸桩”。

某充电桩企业负责人在接受记者采访时表示，目前，市场上充电桩普遍使用率低，这其中有很多原因，一方面公共充电桩使用成本要比居民家庭用电价高，加之市中心停车费问题，充电成本超出用户所能承受，一定程度上导致了使用率偏低；另一原因是公共区域内常常出现燃油车乱停占充电桩车位的现象，导致充电桩想利用也利用不起来。

APP群魔乱舞



事实上，大部分车主为了方便出门前一般都会充好电，但谁都说不准什么时候来个意外突然没电，所以出门都会随身携带数张充电储值卡，手机上也会安装多个充电APP，以便能在最短的时间内找到最近的充电桩。当然，很多充电桩运营商也都预想到这一问题，各种充电APP应运而生。

目前，市场上存在着五花八门的充电桩APP，一方面给消费者带来了便利，但同时也暴露出了很多问题，比如充电桩信息不准确、无法支持多种运营商等都使得用户体验效果不佳。

品途商业评论（ID：pintu360）了解到，目前市场上的公共充电桩和专用充电桩分别由政府和企业运营，但采用不同的充电卡或各自的APP客户端支付，并没有统一的标准，用户在使用时会遇到诸多困扰。

以北京为例，市内公共充电桩运营商规模比较大的有国家电网和中国普天，而规模较小的有星星充电、富电科技、特来电等，这些运营商需要使用各自的充电卡，且相互之间信息没有互联互通，用户无法在一个平台找到其他充电桩信息。运营商不同，各充电桩使用的充电卡和收费标准也不一样。

事实上，充电APP不止存在质量问题还有安全问题。

首先，在安全方面，充电桩APP普遍没有采用安全通信协议，导致用户数据可能通过多种方式被获取，比如支付账户信息、个人身份信息。

其次，很多APP使用过程中经常出现假死、闪退等现象，一旦出现假死状态，无法停止充电；而且，如果充电结束，充电枪没有被正确归位，很可能出现安全隐患。

记者通过手机下载两款APP进行体验，根据其中一款指示，最近的充电桩位于附近小区，非住户无法使用；而另一款APP出现闪退，体验效果不尽如人意。当前充电桩质量良莠不齐、技术门槛低、充电安全容易被忽视，这些问题都为用户使用带来不便。

运营不佳，商业模式不成熟

在充电桩建好之后，面临的最大考验就是运营能力。

调查发现，充电桩的主要外部组件包括刷卡区域、显示屏、充电枪、急停按钮、指示灯等。由于使用频率高，刷卡器、计费板、充电模块等部件很容易出现故障，其中充电模块故障多发。

据了解，每个充电模块重达50多斤，分三种类型且各自有独立的IP地址，必须与充电桩系统匹配，因此更换前需要检测模块故障点、模块IP地址，然后重新匹配和调试，所以操作起来并非易事。

另外，充电模块的平均使用寿命为两年左右，但是由于频繁使用，再加上部分车主的不规范使用以及开放环境下的人为破坏，导致充电模块的使用寿命大大缩短。众多因素都使得充电桩运营企业头痛不已。

目前，多家运营商通过网络系统监控了解充电桩故障与否，但尚不能做到实时监控反应出每个关键模块的故障状态，造成了大量无用功被耗费。

而且，很多充电桩在软件升级期间，经常出现二维码无法扫描的现象，一旦扫码过程出现卡顿故障或因其他原因停止充电，出于账户保护，导致车主的充电款被冻结。

另据了解，目前我国充电桩企业其实并没有形成成熟的商业模式。当前，我国充电设施的商业模式呈多样化，众筹、分享等模式正在逐步成形，由于没有相关策划成熟企业的商业模式可以借鉴，很多企业都是摸着石头过河。

政府钱不好拿



从2015年至2017年，国家陆续颁布了诸多政策鼓励促进充电桩行业发展，为了促进行业快速发展，财政部每年都会直接拨款，为充电桩企业提供建设补贴，而国内很多省市也分别出台了针对各地充电桩建设和运营企业的具体补贴政策。基于此，不少企业为了降低盈利压力，将目光投向了政府方向。

如果想要获得政府补贴，企业不仅需要经历层层审核审批流程。目前，针对充电基础设施建设的补贴主要分为国家补贴和地方补贴。国家补贴政策主要有两个方面，一是中央财政充电基础设施建设运营奖补资金，二是由国家发改委投放的专项建设基金项目。

2016年，财政部、科技部、工业和信息化部、发展改革委和国家能源局联合下发《关于“十三五”新能源汽车充电基础设施奖励政策及加强新能源汽车推广应用的通知》指出，中央财政充电基础设施建设运营奖补资金是对充电基础

设施配套较为完善、新能源汽车推广应用规模较大的省市政府的综合奖补，资金用于支持充电设施建设运营、改造升级、充换电服务网络运营监控系统建设等相关领域。

此外，记者了解到，一些地方政府专门发文，对经营性集中式充电设施的认定条件也进行了严格规定。

比如上海，充换电设施用电设备装接容量需要不小于350kW，且至少配建3台以上直流充电桩（单机功率不低于30kW）；深圳市按照充电设施(站、桩、装置)装机功率，对直流充电设备给予600元/千瓦补贴，交流充电设备给予300元/千瓦补贴，不过，同时要求单个运营商所建设的充电桩总功率要达到8000KW才可以提出补贴申请。

目前，“补贴式运营”已经成为行业发展的大势所趋，但整体来看，国家对于充电桩企业的补贴主要集中在建设阶段，大范围推广以充电量为基准的补贴仍存在较大困难。

充电桩企业所使用的电一般有两种来源，一种是直接从国家电网企业经营用电直接取电，一种是使用充电桩所在区域的物业电，而两种电在价格上有明显差别。

对于充电桩企业来说，如果可以使用大工业用电，运营成本就能够控制在相对理想的区间，那么对于企业盈利，以及用更低的价格吸引消费者充电而言都更具市场竞争力。

但享受大工业电价的必要前提是，向电网经营企业直接报装接电的经营性集中式充换电设施用电许可，这对除了国家电网、南方电网以外的充电桩企业而言并非易事。

写在最后

一系列的利好政策吸引了不少企业投身市场，这也让不少人觉得现在正是抢占市场的重要时机。然而，随着越来越多的玩家进入市场，各路资本忙着跑马圈地，目前的充电桩建设仍然正在遭遇着车、地、电、桩、网等多方面问题。

当然，存在问题就必然会有解决方案，那么企业就可以在风口上飞起来。在当下“智慧出行”的大浪潮下，未来充电基础设施市场必然会由当前的“散、乱、小”逐渐进化为完善的产业生态格局。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/128820.html>