

“一桩”难寻还是利用率太低 电动汽车充电难困局怎么破



停车场电动汽车车位被占用、电动汽车充电排队时间长、找不到充电桩……一方面总有电动汽车车主抱怨充电难，另一方面权威数据显示电动汽车充电桩利用率长期偏低。记者发现，电动汽车充电桩正在经历新的改变，从强调数量转向更注重管理，适应新的消费需求。

充电设施利用率偏低

新能源乘用车销量11.1万台，增速为100.9%……这是全国乘联会公布的2019年3月新能源汽车的销售“成绩单”。近年来，道路上的新能源汽车数量越来越多，充电基础设施的数量也不断增加。

中国电动汽车充电基础设施促进联盟介绍，截至2019年1月，全国电动汽车充电基础设施累计数量为85.3万台。北京、上海、广东等加速发展地区建设的公共充电基础设施占比达76.4%。

北上广等地区的电动汽车充电需求迅速提升，可充电设施的利用率却长期偏低。《中国充电基础设施发展年度报告2017-2018版》介绍，各运营商充电设施利用率普遍低于15%。北京在实施对社会公用充电设施运营的考核奖励前，社会公用充电设施利用率仅为4.63%；上海充换电设施公共服务市级平台最新公布的数据显示，今年2月上海公共充电桩的使用率仅为1.17%。

“不是在充电，就是在寻找充电桩的路上”

充电设施布局问题、成本问题、产品质量问题……记者调查发现，这些问题都关系着充电桩利用率情况。

“不是在充电，就是在寻找充电桩的路上。”家住北京、上下班靠电动汽车通勤的霍先生道出了现在一些地方充电设施布局存在不合理之处——很多用户难以找到充电桩，充电桩分布与电动汽车分布并未达到合理匹配。有网民抱怨，公共停车场的电动汽车的充电车位经常被其他汽车占用，电动汽车停车位收费贵导致充电成本增加等。

在私人充电桩建设问题上，很多小区物业需要考虑取电、安全、对其它车位影响、物业管理费用等问题，导致私人充电桩建设存在困难。

“充电设施的建设仍然存在用地难、用电难、供需结构不平衡等问题。”广州公交集团新能源发展有限责任公司相关负责人说，特别是在市中心，土地资源紧张、供电网络复杂，但恰恰充电需求主要集中在这一区域。

企业同样有困扰，充电设施建设成本居高不下、建设选址又很难。业内人士介绍，很多充电桩企业主要收入来源是充电服务费，而充电桩的建设、安全维护、运营等都需成本，这就导致这一产业的回报周期较长。

此外，记者发现，由于一些公共充电桩处于无人值守的状态，加上部分用户不合理使用，导致充电屏幕显示不正常、充电不灵等问题，加剧充电桩利用率不高。

充电设施走向“建管并重”

“我国继续发展新能源汽车，充电是需要解决的难题之一。”青岛特锐德电气股份有限公司董事长于德翔表示，如果大家选择下班回家后给电动汽车充电，电网根本支撑不了未来的需求，使用充电桩也要峰谷平衡。

目前，政府开始对充电桩企业予以政策上的支持。财政部等四部委近日发布的《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》中明确提出，将支持充电（加氢）基础设施“短板”建设和配套运营服务。

北京市去年10月出台了2018-2019年度北京市电动汽车社会公用充电设施运营考核奖励实施细则，引导充电设施企业由“重建设、轻管理”向“建管并重”转变，这一措施效果明显。此后两个月内，北京的社会公用充电设施利用率平均提升近4个百分点。

现在，越来越多的充电设施开始被私家电动汽车利用。3月28日，广州公交集团新能源公司“如约充电”平台上线，该企业首次对外开放19个公交充电站，420支充电桩，使用这些设施电动汽车一般仅需30至40分钟就能完成充电，远快于家用充电桩短则3、4小时，长则12小时的充电时间。

此外，业内人士认为，“使用率”不是考核充电桩是否有价值的唯一指标，一些建在偏远景区和高速公路服务区里的公用充电桩，使用率也很低，但它们为人们使用新能源车出行提供了保障。（记者樊攀 胡林果 王辰阳）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/137873.html>