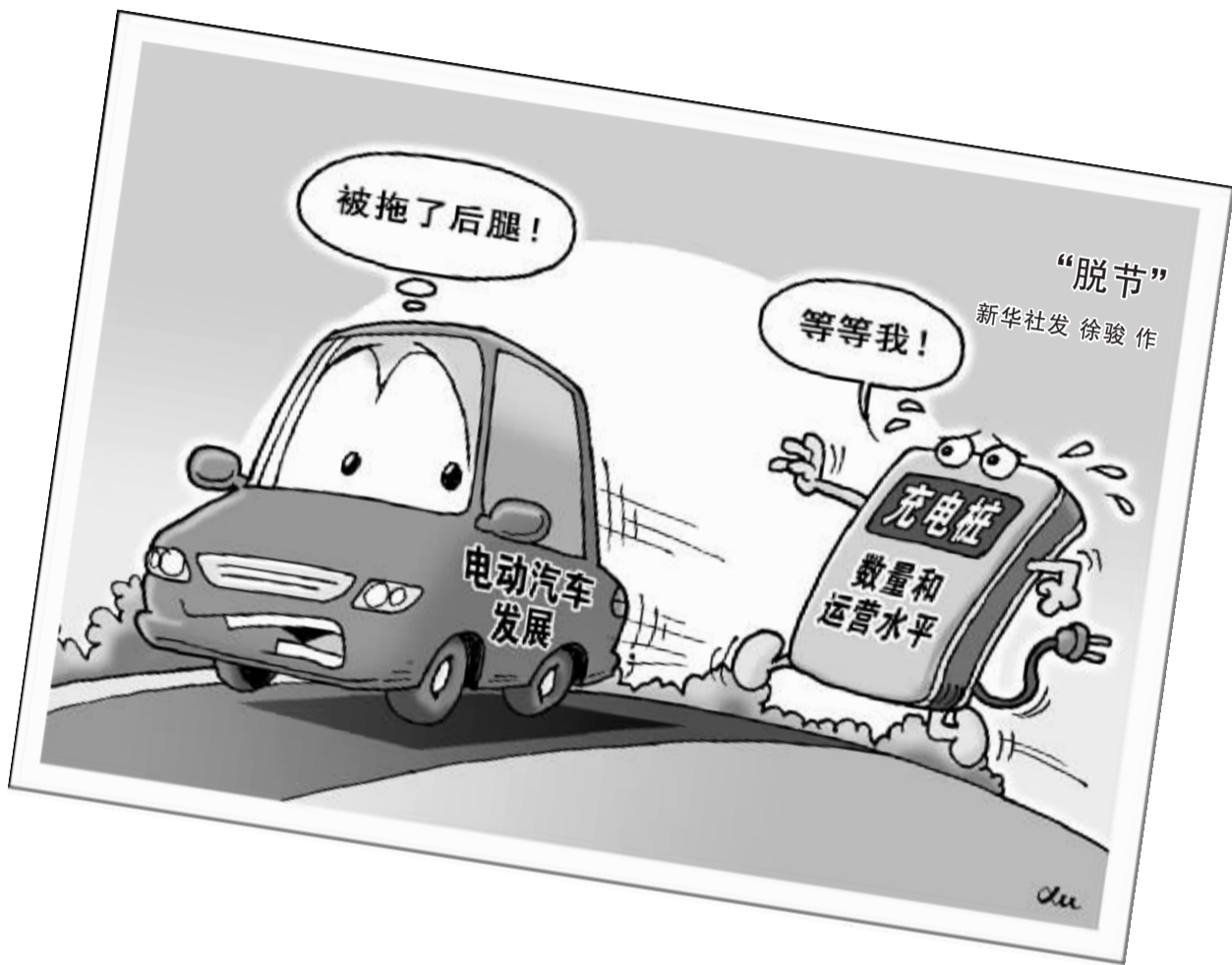


# “找不到桩”“充不了电”

## ——电动汽车便利出行还要迈过哪些“坎”



### 1 “找不到桩”“充不了电” 成车主之“痛”

“现在充电桩确实比以前多了，安个手机APP大部分都能看到。但依然‘僧多粥少’，附近的桩不是在使用中，就是坏了，让人有点‘续航焦虑’。”对自己的电动汽车，北京海淀区市民小卫表示“又爱又恨”，虽然每月花费降了三分之二，但省钱不省力，在外充电依然麻烦多。

经过几年的大力推广，我国新能源汽车累计推广量已超100万辆，占全球市场保有量的50%以上。与此同时，充电桩产业发展迅速，2016年，新增公共充电桩10万个，是2015年的5.5倍，累计建成公共充电桩15万个。

但是，相对于庞大的电动汽车保有量，充电桩无论是数量还是运营水平都没有完全跟上。

据一些车主反映，对于公共充电桩，有的安装位置隐蔽，好不容易找到了，却发现该车位被占用；有的充电插口不兼容，充到一半死机；有的看起来整齐光鲜，实际上根本没有通电，或者始终在维修中；还有的安在停车场内，要么进不去，要么得额外再掏一笔停车费。

从私人充电桩看，尽管消费者购买电动汽车的同时，一般会免费获赠充电桩，但所在小区经常以“用电安全”“条件不足”等为由不让安装，不少消费者甚至因此“弃号”。

“部分地区存在重购置、轻运营的情况。充电设施跟不上，某种程度已经成为新能源汽车产业发展的瓶颈。”财政部经济建设司副司长宋秋玲说。

### 2 电动汽车充电“难”在何处

电动汽车充电难题涉及方方面面，一些专家指出，其中包括规划不合理、建筑及配电网改造成本高、投资运营粗放等。而私人桩“不让安”和公共桩“不靠谱”等问题的出现，根源还是充电桩尚缺乏清晰的运营模式。

沈阳一家物业公司负责人坦言，在小区建充电桩，物业既不盈利，还承担一定风险。有的小区配套设施老化，改造的钱谁来掏？即便有了改造的钱，桩的质量良莠不齐，谁来确保不存在消防隐患？

近年来，我国充电桩企业数量增加迅速，但水平参差不齐。国家能源局资料显示，目前公共充电桩平均利用率不足15%，企业盈利能力普遍较低。“光靠电费加少量服务费，投资成本肯定回不来。”北京一家充电服务公司负责人告诉记者。

来。”北京一家充电服务公司负责人告诉记者。

据记者了解，由于产业处于刚刚起步阶段，门槛较低，又缺乏明确的盈利模式，部分企业在充电服务上重建设、轻运营，布局上缺乏合理安排。个别地方甚至出现“跑马圈地”和“盲目铺摊子”，由此也造成了车桩不符、故障频发、冷热不均等。

一些业内人士指出，作为新兴行业，一方面需要政府层面加快健全各种规范与标准，另一方面应鼓励行业探索可持续发展的商业模式，充分发挥中央财政扶持资金的杠杆作用。

事实上，行业内的创新探索已经开始，例如太原市利用众筹建桩，快速建成8000多辆电动出租车服务网络。

### 3 便利出行 不光“建桩”那么简单

一个桩的背后，不仅是“建”，还涉及规划、运营、安全等问题。“下一步建设关键是选对方向，扩大有效投资，把居民小区和单位停车场充电桩作为重点发展方向，同时继续优化公共充电桩布局。”国家能源局副局长郑栅洁说。

一年来，加快居民区、单位内部电动汽车充电桩建设的通知相继下发，明确对居民区停车位的电气化改造予以支持，并督促政府机关、公共机构和企事业单位加速建桩。

可以预见，2017年将是这个行业发展的关键一年，有望新增充电桩80万个，其中公用桩10万个；北京、上海等18个城市的602个小区正在开展“一表一车位”电气化改造，上半年完工；充电设施和支付的互联互通也将加快步伐。

“互联互通，向用户提供共享的充电桩实时数据和多种支付手

段兼容，是构建智能高效的充电基础设施服务网络的重要途径。”国网电动汽车服务公司总经理彭建国说。作为我国覆盖面最广、接入数量最多的充电服务平台，该公司与不同桩企业间的支付互通用有望今年实现。

事实上，充电行业新技术、新业态层出不穷，尤需提前谋划，例如加大大功率充电技术、无线充电技术、安全快捷智能充电支付技术等研发和示范推广，这些都为今后电动汽车更为便利出行打下基础。

同时，业内也一致强调，要格外重视提升行业安全水平，充电桩直接关系到人民群众的生命安全和财产安全，这是一条必须确保的红线。

(新华社电)