

上海为新能源车主驱散愁云

今年新建1.83万个充电桩,同期新上路新能源汽车总量为1.82万辆,“充电桩赤字”首次消失

编者按

机动车尾气排放是导致重污染天气频发的重要原因之一。减轻机动车污染,除了加强源头控制、提高油品质量、加大监管力度之外,发展新能源汽车也是一个重要的有效手段。

近年来,新能源车在很多城市发展很快,但“充电难”却成为阻碍新能源车发展的一个重要因素。针对这一难题,上海拿出了实际行动,把建设公共充电桩作为政府为群众办的一项实事来抓,并出台了长远规划,取得了显著效果。

不喊口号,积极行动。上海的做法和成效,为其他城市解决“充电难”问题提供了一个可供参照的范本。

相关链接

上海建成首座 太阳光伏能源站

可提供光伏发电、储能、充电一体化服务

本报记者蔡新华 见习记者刘静 上海首座电动汽车太阳光伏能源站日前落地杨浦江湾—五角场交通示范区。据了解,这是上海市首次在电动汽车分时租赁网点中融入“光储充一体化微网系统”,为分时租赁新能源汽车提供光伏发电、储能、充电一体化服务。

电动汽车“太阳光伏能源站”位于上海市殷行路淞沪路公交枢纽南侧,紧邻轨道交通10号线2号出口。记者在现场看到,能源站外观看上去类似一个雨棚,设有10个停车位,分别设有充电桩。顶部覆盖30块光伏电板,将吸收的太阳光能转化为电能并储存在储能系统。能源站平均每天可发电40度电,蓄电池组可供10辆电动汽车并行充电,一辆车一次性充满电耗时约为3.5小时。

据了解,目前,这家能源站充电桩仅对分时租赁电动汽车开放。以后,在保证租赁可用的前提下,私家新能源车也可在此充电,价格按实际电费外加服务费进行收取,约合2元/度。项目建设方表示,能源站具备储能系统,即使连续3个阴雨天,充电也能做到“无压力”。

专家建议

“上海公共充电桩的发展重点,应该从商务楼宇停车场向小区周边转移。只有让车主在下班后找到地方充电,新能源车才能真正‘吃得饱’、跑得快。”
——上海市政协委员王红顺

“发展新能源汽车除了政策鼓励之外,基础设施也是非常重要的。上海政策是很明确的,政府部门会拿出很多资金,既支持社会化企业来上海布设公共充电设施,同时对这些公共充电设施的有效运营也进行鼓励。这样才能够千方百计地优化和提升公共充电设施的效能,让群众得到更多的实惠。”
——上海市新能源汽车推进办公室主任刘建华

“充电桩进小区难,物业管理公司从安全和其他住户的角度考虑一般会拒绝安装。对此,建议国家能够尽快出台科学指导充电基础设施安装的相关规定或者管理办法,让物业管理公司能够依据相关规定,积极支持帮助车主安装充电桩。”
——全国人大代表、四川启阳汽车集团董事长王麒



2016年以来,上海市新增充电桩的数量多于新增新能源汽车的数量,目前全市已拥有各类充电桩4万余个,充电难这一限制新能源车发展的最大难题正逐步被破解。 资料图片

◆本报记者蔡新华 见习记者刘静

家住上海虹桥的李先生近日欣喜地发现,自己居住的小区里安装了新能源汽车的充电桩,以后再也不用每天犯愁怎么给自己的“比亚迪·秦”汽车充电了。充电桩是发展新能源车的“拦路虎”,它不仅会削弱新能源车的吸引力和

竞争力,更会让发展新能源车的初衷落空。现在在上海,充电难这一限制新能源车发展的最大难题正逐步被破解。2016年以来,上海市新增充电桩的数量多于新增新能源汽车的数量,这在新能源车发展史上当属首次。截至7月底,上海市新建充电设施超过1.8万个,其中社会公共充电桩4400个,提前完成

新建4000个社会公共充电桩的年度目标任务。

记者了解到,上海市目前已拥有各类充电桩4万余个,按照到2020年建设充电桩总量不少于21.1万个的规划,仍有很长的路要走。能否解决好充电桩建设过程中的相关问题,则关系到新能源车发展的未来。

充电桩发展迅速“赤字”变“黑字”

截至7月底,全市充电桩总数首次突破4万个,其中今年新建1.83万个,充电桩数量比新能源车多增加了200个

琳琅满目的环保车型、优惠实在的用车成本,让新能源车颇具吸引力。但在记者在调查中发现,买下新能源车后,许多车主心中都有本难念的经,那就是“充电桩数量不足,充电实在不方便”。

在上海,由于车牌难拍,而新能源车可以免费领车牌,许多人转向购买新能源车。去年8月,家住上海虹桥的李先生也买了一辆新能源车:比亚迪·秦。购置新能源车从国家到地方都有购车补贴,上下班、市内短途,纯电动车完全可以胜任,如此看来,新能源车完美地解决了各种问题。但是一到充电的时候,李先生就很发愁:“要充电的时候,我要从7楼的窗口放下一根绳子,系在充电插头的一端,慢慢再把插头拉上来,另一头插上空调插座,整个过程一般两个人完成要20分钟。第二天早上,这个过程还要倒过来再重复一遍。”

新能源车用电比例大幅提升

新能源车优势正在日益凸显。数据显示,全市新能源车目前60%的时候在用电,燃油里程只占40%

上海充电桩的快速发展,也推动了新能源车用电比例的大幅提升。

记者了解到,过去在上海,只要购买新能源车就送牌照,但随着新能源车的快速发展,这一政策却有一些变化。有不少车主表示,自己因提供不了充电桩安装证明,陷入了新能源车无法上牌窘境。对此,上海市新能源汽车推进办公室相关负责人回应称,有些车主为获得免费牌照而购买油电混合动力汽车,上牌后不充电纯烧油,违背了鼓励使用新能源汽车的初衷。

上海高瞻新能源车4S店负责人徐维翰告诉记者,根据政府部门要求,从今年开始,消费者来4S店购买新能源车时,需要提供相关的充电证明,包括小区物业出具的车位所有证明、第三方充电服务公司出具的可安装充电桩证明。购

车过程中,4S店将两份证明提交给政府相关部门进行审核,通过审核的车主方能申领免费的新能源车专用牌照。

“严格执行新办法,可以将一些打擦边球的现象剔除在外。”徐维翰表示,去年以来,上海新能源车市场一直存在严重的供不应求情况。今年新政策实行后,预售订单有所下降,但供不应求情况并没有出现明显缓解。

有关市场人士表示,新政策主要针对不少已售出并免费上牌的混合动力汽车用油而不用电的情况。这主要是因为个别汽车品牌设计了“混合动力”和“纯电”模式一键切换功能,一些车主享受了免费牌照优惠,实际却没有真正使用电,让新能源车有其名而无其实。

买了新能源车,却只能烧油,这是很多车主过去的无奈,原因很简单:无处可

加了200个,“赤字”已经变成“黑字”。

过去两三年是我国新能源车的起飞期,但“充电难”却困扰着各地,上海也不例外。据了解,2014年,上海的“充电桩赤字”在8000个左右。2015年,尽管充电桩增速惊人,但由于上海新能源车年销量出现了同比400%以上的爆发式增长,“充电桩赤字”扩大到约2.4万个。

经过最近半年多的“桩、车同步发展规划”,上海新能源车、桩的配比已显著改善。目前,上海每辆新能源车平均拥有充电桩数量0.54个,去年底则不到0.4个。

值得一提的是,在各类充电桩中,今年发展最快的是在公共场所、停车场设置的公共充电桩。今年年初,上海把“新建4000个公共充电桩”列入今年上海市政府实事工程中。截至目前,已完成了4400个,是年度计划的110%。

对于未来充电桩的建设,上海也已经勾勒好了“蓝图”。记者了解到,根据规划,到2020年,上海建设的充电桩总量不少于21.1万个,其中公用充电桩不少于2.8万个,新建停车场库应不低于停车位10%~15%的比例建设充电设施,已建停车场库应不低于总停车位5%的比例逐步配建充电设施。

充电。据记者了解,上海今年新上路的新能源车中,有85%是既能用电也可烧油的插电式混合动力车。如果车主找不到地方充电,混动车就只能当成汽油车使用。

有业内人士表示,新能源车不用电,也未必是车主不想用电——同样的里程,用电产生的电费不到油费的1/4,谁都会算清这笔账。

随着上海充电桩的快速增加,新能源车的环保产能优势正在日益凸显,这种无奈也逐渐得到缓解。上海市新能源汽车推进办公室负责人刘建华表示,全市新能源车目前60%的时候在用电,燃油里程只占40%,这一结论是在搜集全市新能源车使用状况并作大数据分析后得出的。

“而且,分析历史数据变化趋势可以发现,上海新能源车用电比例的提升,与充电桩的建设具有极高相关性,今年可以说是‘大有改善’。”刘建华说。

来自上汽集团方面的信息也显示,目前购买上汽插电式混合动力轿车荣威e550的车主中,90%是经常充电使用的,只有10%车主较少使用。

记者来到仙霞路的尚嘉中心,在其B3层的停车场内共有38个充电桩和充电专用车位,其中包括两个比亚迪专用充电桩和停车位。在充电专用车位上停有7辆车,但只有比亚迪充电车上的两辆车是新能源车,其余的5辆车均不是新能源车。一位宝马车车主告诉记者,他并没有注意到此处是充电车的专用车位,只是觉得方便又有空位,就直接把车停下了。记者在现场“守株待兔”了

一段时间,没有其他的车辆停入,也没有车主前来取车。

随后,记者来到LG2层,找到一处特别被围起来的区域,即电动汽车分时租赁区域。这一区域共有8个充电桩和专用车位,其中7个充电桩显示可以正常使用,4个车位上停有分时租赁的新能源车且在充电。在门口巡逻的保安表示,平常还是会有人使用分时租赁的新能源车,但频率不算太高。

与尚嘉中心仅一条马路之隔的南丰城地下停车场B2层有8个交流充电桩,8个直流充电桩,同样是专用充电车位上停满了非新能源车。前来开车的张师傅也是因为其他地方没空位了,索性把车停在充电车位上。他表示自己并不知道这是新能源车专用停车位,因为平时几乎没看见有汽车使用充电设备。

记者获悉,截至今年5月,尚嘉中心充电桩总用电量在2000度左右;截至8月17日,B2楼的充电桩共有41个使用者,充电总时长是5835分钟,其中50%都是业主。充电时间主要集中在早上8时~10时,以及晚上19时~20时。同样,截至今年5月,在思南公馆设置的充电桩使用约8500度电,在黄兴体育中心的充电桩使用约4500度电。由此可以看出,尚嘉中心的2000度用电量属于相对较低的使用水平。

如果家中有一辆新能源车,出来购物停车时正好有充电桩,停车的同时又能充电,这应该是个不错的选择。但为何商场购物中心吸引不来更多新能源车车主前来充电呢?

尚嘉中心有关负责人柴先生称,尚嘉中心停车库之所以用电量相对较少,有以下几方面原因:目前新能源车在整个市场上的份额相对较少;尚嘉中心1公里范围内大约有5个其他商圈也设有充电桩,消费者有多种选择;大多数新能源车车主不会因为某个地方有充电桩而特意选择去那里消费或娱乐。

“商场和办公楼以耗时比较长的

引入第三方建设公共充电桩

上海正研究引入第三方建设公共充电车位的政策,确保新能源车真正“吃得饱”、跑得快

充电桩快速增加当然是好事,但也引发了一些问题。有上海市政协委员提出,由于各家充电桩公司标准不统一、支付系统不统一,有的新能源车车主不得不下载四五个充电App,随身携带十几张充电储值卡。而且,有小部分的充电设备与车辆不太适配,充电很难完全充满。

不过这些问题也正在逐步得到重视并开始寻找解决的办法。记者了解到,日前,上海市成立了电动汽车充电联盟,由上海市交通委牵头,上海追日电气有限公司、国网上海市电力公司、普天新能源(上海)有限公司等15家企业共同发起成立,其目标之一就是要把目前市场上各自为政的充电桩公司聚集在一起,实现数据和资源的共享,给新能源车车主打造良好的使用环境。

高奕奕告诉记者,上海目前正在建设全市统一的充电服务平台,年内应该可以开始运行。届时,车主可以在一个平台上预约所有的公共充电设施,政府也可以对所有充电桩实现统一监管。



由于充电桩短缺,许多新能源车车主不得不从自家房子里扯条电线进行充电。这种高楼飞线充电方式带来了很大的安全隐患。在上海,随着充电桩数量的增多,这种现象将有望减少。
刘静供图