



纵深

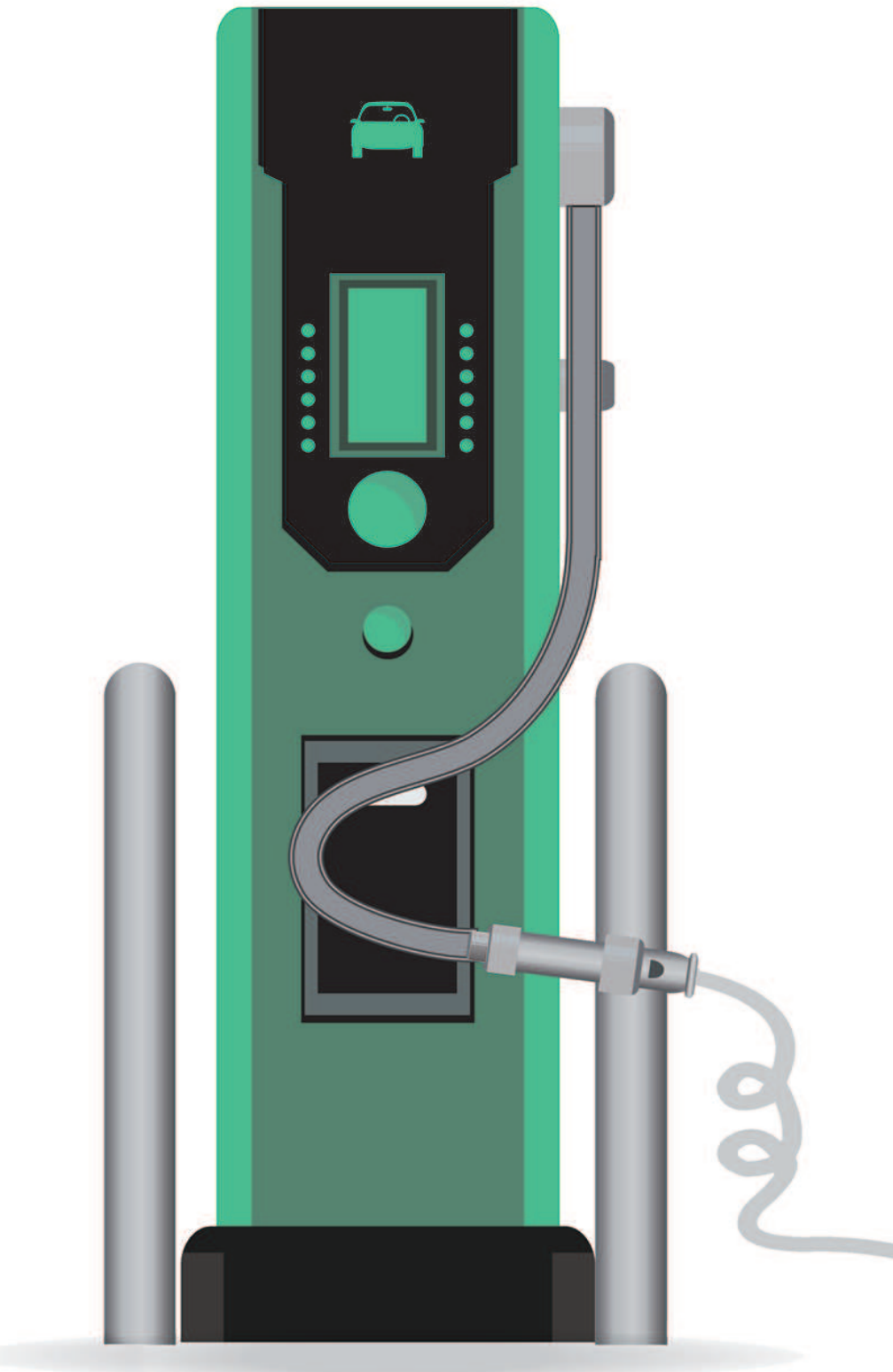
城事

博闻

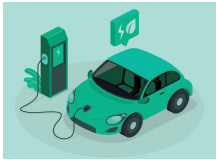
瞄一流 献一计
见微知著看上海

小汽车充电难，难在哪些细节处

■ 本报首席记者 龚丹韵 实习生 俞宏浩 刘畅 张天弛



现场走访



郊区充电的困局

随着充电桩普及力度加大,上海市区充电桩分布较为密集。但记者在现场走访中发现:越往外圈,充电桩越少。

从理论上说,郊区长时间行驶,更需要充电桩,尤其近几年,上海周边可玩景点越来越多,郊野公园陆续开放,乡村振兴开发出多条郊野旅游线路。但这些地方对新能源车并不友好。

高速公路服务区只有直流快充桩,没有交流慢充电桩,让许多混动车车主望而却步。此外,根据银联充电数据,上海中心城区有约300个充电点,而有些郊区,充电点只有个位数。城郊充电资源分配不均,在郊区充电较为艰难。

记者致电鲜花港,对方表示鲜花港只有一个停车场,没有设置充电桩,建议游客停在附近的东海老年护理医院,然后再步行回来。通过地图软件搜索,东海老年护理医院有安悦充电站,设置了1个快充桩和5个慢充电桩,不仅数量少,且该医院离鲜花港1.3公里,步行需要20分钟。

青西郊野公园的客服人员则对充电桩的情况不了解:“你要自己开到我们停车场的入口,问那里的保安,我现在不能保证去了就一定能够充上。”

而在集成各家运营商App数据的地图软件上,显示该公园1号停车场有国家电网8个快充桩。

顾村公园客服人员在电话中表示:“3号门停车场好像有七八个充电桩,之前好像坏了,现在或许可使用,但公园客流量大,不一定来了就能充上。”地图软件显示,3号门停车场有

充电桩关系到新能源汽车“最后一公里”。今年以来,《上海市促进电动汽车充(换)电设施互联互通有序发展暂行办法》发布,上海将致力于解决电动汽车充电设施找“好桩”难、进小区难、充电安全监管难等问题。

数据显示,上海市新能源汽车保有量已突破30万辆,上海市充电设施已超过27万个。那么实际充电情况究竟怎么样?

近日,记者走访上海多地后发现,App上显示的充电车位实际并不存在、在地下车库迷路兜圈子、油车占位、充电桩虚标……出门在外,想让新能源汽车顺利充电,还有诸多细节有待改善。



手机装6个App,仍找不到一个能用的充电桩

“找桩难”是车主们吐槽的“火力集中区”。车主们通过充电桩运营商的App进行定位寻找,而各家运营商App数据并不互通。

目前常用的几家运营商App有国家电网、依威能源、星星充电、特来电、普天新能源、安悦充电、小桔充电、特斯拉等。不同运营商的充电桩,需使用各自的App进行寻找、操作和支付。有的停车场只安装了某一家运营商的充电桩,而有的同时有几家。情况不一而足。

这迫使车主们想找到更多充电桩,就必须安装更多App,使用十分麻烦。

更麻烦的是,即便手机里装了4个至6个App,也未必能找到一个好用的桩。App信息时常与实际情况不符,车主可能白跑一趟,甚至花冤枉钱交停车费。

比如,特来电App智慧广场充电站的评论区,不少网友反映,这里的充电桩经常因“跳枪”而充电失败,“明明看到有许多充电桩,却没有一个能够使用,浪费时间”。

记者根据特来电App指引,来到位于武宁南路上的智慧广场B2层停车场,发现有1个正在使用的直流充电桩、3个空闲的直流充电桩、4个未标识的壁挂式充电枪和14个车挡式交流充电终端,与App所显示的“1个在使用的直流充电桩、7个空闲交流充电桩”信息不符。

记者致电特来电,其客服表示,只有粘贴了二维码的充电桩能够使用,“其余的充电桩仍属于预留设备,暂未开通”。

实地探访中,多个充电桩都存在预留未开通问题。比如海航大厦地下停车场中,实际慢充桩数量大于App显示数量,这些多



官方App数据不全 少人知晓

意识到互联互通的重要性,上海市政府一直不断倡导信息共享,已采取了一些措施。比如联联充电App是上海市政府指定的官方平台,也是上海充换电设施公共数据采集与监测的市级平台,目前已有20余家运营商加入,但实际使用仍存在问题。

和其他App一样,联联充电的数据也不精准,比如上述案例中的智慧广场停车场,联联充电显示“16个直流充电桩,0个交流充电桩”,不符合实际情况。

此外,其整合力度仍然较弱,如国家电网充电桩的分布,没有明确体现。大部分受访车主表示,他们并没有听说过联联充电。

2018年,国家电网、南方电网、特来电、星星充电等运营商共同成立了一个新能源汽车充电服务网络平台,联行逸充App是该平台的产品。

联行逸充App打开后,界面以列表形式清晰标注了附近充电桩的距离、数量、费用和运营商名字。点击地图模式后,App还会自动选取最近的充电桩进行路线导航。

但即便这两家App整合了信息,实际上支付扫码时还有可能遇到不能辨识的问题,最终逼得车主再去下载运营商自己的App进行支付。

出来的慢充桩上没有贴二维码。大厦保安表示,它们属于预留终端,无法使用。这可能会对车主造成一定误导。

又比如长宁来福士西区地下停车场有普天新能源的充电桩。来福士服务台工作人员指引记者前往B2停车场收费处,购买电卡后到充电车位插卡充电。

记者前往App上指示的B2层51号—54号车位,发现现场并没有充电设施,停车场工作人员说,充电桩正在维修,暂不开放,重新开放时间未知。整个过程花了20分钟,却是白跑一趟。



大相径庭的停车场服务

阻碍车主使用公共充电桩的,还有各停车场大相径庭的服务。

大部分商场或停车场的工作人员对充电桩数量、位置、品牌、快慢类型等问题不太清楚。一些老旧停车场,环境管理较差。

中山公园地下停车场充电车位,地面斑驳、墙体剥落,车位旁边还堆放着废纸盒等垃圾,一把被使用过的充电枪垂着头挂在墙上。车主孙先生告诉记者,有些充电桩积着厚厚的灰尘,使用完手上满是灰尘,“久而久之就不愿意使用公共充电桩了”。

走访市内停车场时,记者屡次看到燃油车或不充电的新能源汽车占据充电车位。

龙之梦大酒店地下停车场,一排无须充电的燃油车停在特来电充电车位上。

“在地下停车场找充电车位很难。”荣威车主刘先生抱怨。大部分商用停车场空间复杂,车位密度高,寻找特定充电车位较难。而明显的分区和醒目的标识,起到关键作用。

指示牌标识错误给车主找桩雪上加霜。跟随App指引,记者来到家乐福武宁路店,App显示其一楼停车场还有“1个直流充电桩和4个交流充电桩”,然而在停车场入口处,“一楼车位已满”的标识引导着所有汽车前往二楼停车。记者步行回到一楼发现,其实一楼停车场内仍有较多车位,5个充电桩均处于空闲状态。

除车位位置的标识外,还需要一目了然的直流快充、交流慢充标识,以及充电桩操作指南和维修电话等服务标识。

不过,也有办法管好充电桩。

南京西路恒隆广场的B2层和B3层的充电车位,墙面和地面都被漆成了蓝色,与其他区域明显区分。墙上和立柱上还有明确标识,电动汽车充电车位向前。跟随标识指引,可顺利找到充电车位。

虹桥南丰城分为南北两区,人流量大,车位较为紧张。虹桥南丰城北区B3停车场有8个直流桩和7个交流桩,而B2停车场有8个直流桩和17个交流桩。“燃油车占位”在这里很是普遍,不同的是,B2停车场用标志桶占位预留了3个“充电专用车位”。

据停车场保安沈飞介绍,为了让新能源汽车顺利充电,虹桥南丰城想了很多办法,一度使用标志桶将所有充电车位预留。但高峰期时,不少车位几乎停满后,不少车主会自行挪开标志桶

停车,占位形同虚设。

在不断摸索中,工作人员发现,车主的自觉性在预留3个专用车位时达到最高,其余充电车位可开放给所有车型,也极大缓解了高峰时期“停车难”。

于是,虹桥南丰城逐步建立了一套工作机制,一旦新能源汽车车主找不到充电桩,南北两区停车场的保安迅速联动,寻找空位并引导车主前往专用车位充电。若所有充电车位全部停满,保安会记下车主的联系方式,指引车主就近停车,出现空位后,再联系车主充电。



不开放的“专用车位”

对于特斯拉车主来说,找桩似乎没有那么难。官网数据显示,特斯拉在全上海已设置超过33个超级充电站,另外还有十几个即将开放。

记者实地走访了位于上海丁香国际商业中心的特斯拉超级充电站,看到50个超充桩,只需30分钟—40分钟就可以充好一部车。需要注意的是,超充站属于特斯拉专用,不开放给其他车型。

“特斯拉超级充电车位,非特斯拉车辆请勿占位。”位于长风大悦城地下一层的特斯拉充电站贴了这样的标识。立柱上还贴有“其他车辆占用有锁车风险”的字样。

这里时常看到有专员在看管车位,遇到其他车型的车辆停放时,专员会进行引导劝服。

据了解,特斯拉超充站不开放给其他车型的原因有几点。首先是技术不同,超充站的充电功率较大,其他车型可能无法承受如此高的功率。其次,从商业角度看,超充站能带给特斯拉车主VIP体验,如果其他车型也能使用,高峰时段可能会让自己品牌的车主等待过久。

另一边,新能源电动汽车分时租赁企业EVCARD也设置了自己的壁垒。EVCARD充电桩只给自家租赁车辆使用,但在上海市浦东新区人民政府正门外的停车场,记者看到一些EVCARD充电桩不仅有破损,也有燃油车占位,其中一个充电桩还被其他车型的车辆充电使用。

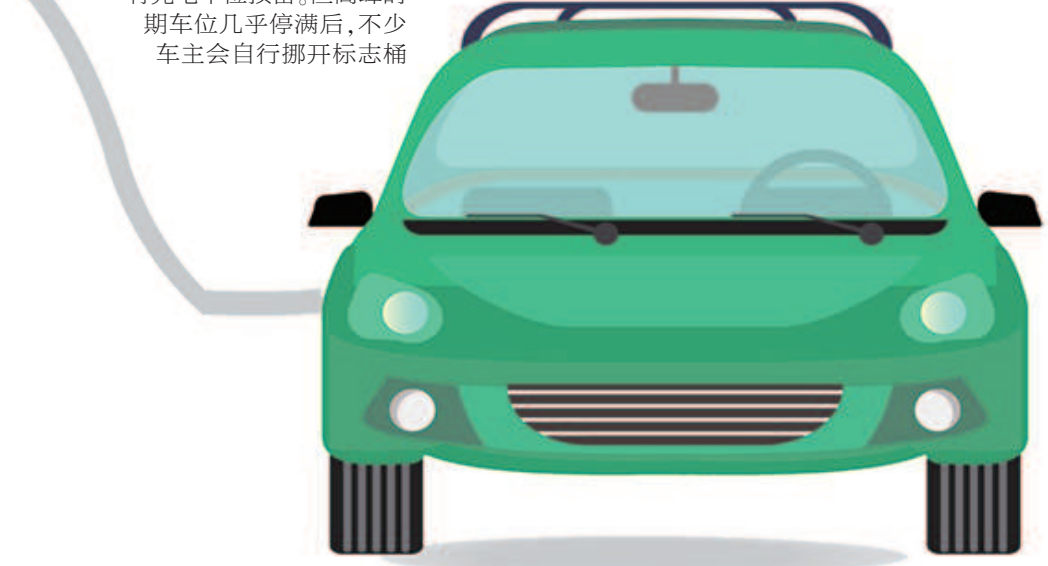
中山公园地下停车场的EVCARD有20个专用车位,有一辆私家车在此充电,其余19个充电位空闲。

记者致电EVCARD,客服表示:“不是我们的租赁车辆不可以使用这些桩,我们会派巡检员过来处理和沟通。”还说,EVCARD目前仅在崇明岛有部分充电桩开放给公众。

位于浦东新区的春之声小区,则是一个比较好的开放案例。

在该小区门禁外,靠近保安室的地面有7个停车位,归小区管理,开放给所有车主。4个车位安装了充电桩,使用时可找小区保安解锁,收取一定费用。

“小区同意运营商来装充电桩,也是为自己小区里的电动车车主着想。”保安说,“实际上来这里充电的外来车不多,每周三四辆吧。所以平时也会让燃油车停放,如果有电动车需要使用,我们会协调。”



▶▶请至下页继续阅读“节能行非小事,贵在互通与精管”