



# 节能行非小事, 贵在互通与精管

■ 本报首席记者 龚丹韵 实习生 俞宏浩 刘畅 张天弛 刘紫霜

## ■ 当事人口述 ■

**复旦大学工作人员:**

复旦大学校区装了约200个充电桩,老师依然嫌不够用。充电桩基本都是交流慢充电桩,直流快充桩在学校里不太实用,电量太大,改装成本很高。

占位的情况难以避免,一旦发生,可联系保卫人员,他们会进行协调。

复旦大学对于校外车辆的管理很严格,外来车辆,包括附近居民都不可以随意进入使用充电桩。

**家乐福武宁路店保安:**

能否安装充电桩事先需要有人勘察。小桔运营者和家乐福签了合作协议,装之前,需要保安部申报,工程部评估,进行消防检查。

我们这里都是老线路,不能开玩笑。容量需要经过计算,比如一辆车充多少电,同时启动会产生多少电量,电网能否承受,是否有波动等。好在家乐福附近有高压电网,技术上不难。

**混动车主黄先生:**

我是混合动力车,去年从上海前往杭州,在高速公路休息区看到国家电网的充电桩,发现和我的车不兼容,没有充成功。

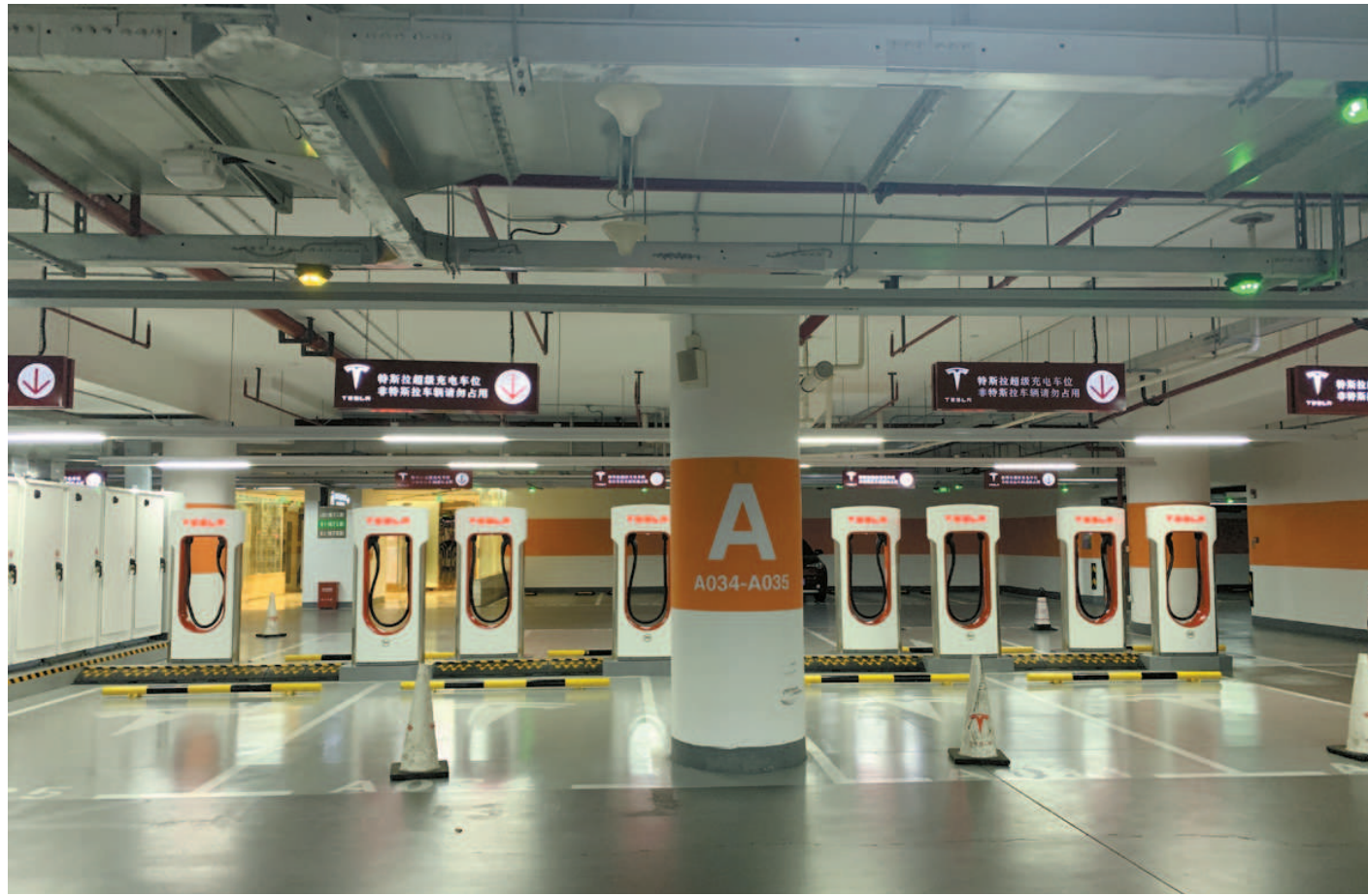
单位没有充电桩,只能在家里充电,但我们小区是地面流动车位,没有固定车位,小区物业不让装。上海政策规定,必须物业盖章同意安装充电桩后,才能购买新能源车,但实际上“黄牛”可以搞定假章,进行假安装,如此就能顺利买到新能源车。

**企业员工祁先生:**

我一直负责公司充电桩的管理工作。只要在公司有停车许可的车主,可以请自己汽车品牌的相关人员来安装充电桩,我们只负责拖电线。专业人员认为可以装,那我们就接电线。

当然充电桩数量是不够的,但都是同事,有啥不好商量的,反正也不收电费,常常一辆车上午充电,另一辆车下午充电,共用一个桩。

公司的桩,不开放给周边居民和外来人员。要保证公司的安全,保护公司的隐私和机密,万一商业间谍溜进来怎么办?



丁香国际商业中心特斯拉超充站。

**电力公司工作人员王先生:**

电网的电能质量,就世界范围而言也是很强的,上海更是数一数二。

目前我国充电桩的安全性技术已经做得很好,车主可以放心充电。交流充电成本低,设备简单,220V电线拉出来就能用。有些车主没有充电桩,直接拿自家插座充,理论上是可以的,但充得久,容易发热起火,这和接线板质量相关,接线板必须有过流保护,插座有接地线,防止烧坏。如果充电时周围没有易燃物,可能只是地上烧一个印子。但是家里东西多,万一周围有易燃物,安全风险仍然不好说,所以仍不提倡在家里充电。

老小区电能容量不够,也可能出问题。尤其是直流桩,不是有了场地,想装就能装的。

电网的主要职能是调度,简单来说,保证电能一直在消耗。就好比全中国的电突然集中在上海电网上,电网瞬时承载巨量电能,电能过分溢出,骨干网容易瘫痪。

而新能源车对于下一代电网的探索很重要。简单来说,世界电网的主要问题都在于峰谷差带来大量的发电冗余。峰时,需要满

足大量发电任务,但谷时,电能无法发出。新能源车夜间充电,成规模后,作为一个巨大的电池阵列,能够削峰平谷。

当然这还是一种设想。未来如果有一天,电池密度超级大,那么道路上跑的电力汽车,实际上就是高速飞奔的电能。

目前充电桩企业想要回本确实比较慢,对它们也别苛求。风口企业和国企参与得比较多。风口企业可能看中的是好看的简历,后续运营维护的动力不足。国企承担了较多的任务和责任。还有一些地产商和商铺,顺带做一下。

**漕溪北路737弄汇翠花园居民尤先生:**

国家一直鼓励使用新能源车,我也动心了,近期打算把原本的燃油车换成特斯拉。

但是在小区安装充电桩的环节上,我被物业数次拒绝。我的车位是自有车位,拥有长期使用权,位置在地下车库机架一层。物业以机架车库为由拒绝安装充电桩,但实际上对一层来说,并没有安装技术性问题。

即使最后不能安装,也应该由专业机构和专业部门评估说了算,而不是由物业说了算。为此,我投诉到街道办事处,收到的答复是:

根据《上海市电动汽车充电设施建设管

理暂行规定》第十九条:电动汽车用户在住宅小区有自有产权车位或经车位产权人同意,在租赁期一年以上的固定车位上安装充电设施的,物业服务企业应当予以支持和配合。其中,“由专业机构及专业部门查看出具是否能够安装充电设施的具体意见,如以上相关责任人或单位均同意安装电动汽车充电设施,物业将积极予以支持和配合。”

面对答复,我一头雾水。街道办所称的“专业部门”,请问是哪个?后来我自行查询了相关条例,里面有如下内容:(一)市交通委负责本市电动汽车充电设施建设统筹协调与推进工作……(八)各区县人民政府负责本行政区内电动汽车充电设施建设的推进工作,依托住宅小区综合治理工作机制,确定推进充电设施建设平台,并明确相应职责……

于是我写了第二封信,给所在区政府,得到的结果是“自办不受理”,理由是“您来信反映的事项不属本级机关职权范围”。我现在打算写第三封信给市交通委。

经历了与物业的“斗智斗勇”,我感觉现在在鼓励充电桩发展的文件,还是形同虚设。物业“积极予以支持和配合”只是一句空话,怎么支持?该不该装谁说了算?安装的过程充满艰辛,却找不到哪个才是真正管事的主管部门。

## ■ 建议 ■

### 互联互通需贯彻到最后一步

如果仅需要“找到”充电桩,信息集成并不难,甚至不需要新App。如百度、高德等地图导航软件,已有聚合功能,点击“图层”——“充电桩地图”,上面已集成国家电网、依威能源、星星充电、特来电等十余家运营商信息,可直接显示距离位置、空闲情况、价格等,一目了然。本身的地图功能还能直接进行路线导航,避免了运营商App要跳回地图软件导航的步骤。

然而,找桩信息只是第一步,支付端没有打通,为了支付使用,这才有“一部手机下载6个App”的麻烦。

信息互联互通,不仅在于开放数据,更关键的是操作全流程打通。如何让用户只下载一个App就能完成找桩—导航—支付的全过程,还有诸多提升空间。

### 后续维护管理比安装更重要

充电桩作为频繁使用的电子设备,后续如何有效监督、维护与管理,出错了找谁等,都需要专人运营,而不是一装了事。

国家电网在充电桩的维护经验上值得借鉴。据国家电网上海电力公司工作人员介绍,上海公司建立了针对高速与城市快充站的网格化巡视制度,在全市范围设立约27个运维检修服务网点,定期开展充电设施巡视、维护和检修。

公司建设的充换电设施均接入国网车联网平台,在线监控充电桩运行状态,自动判断并生成运维工单。运行监控中心设专人24小时值班,处理车联网平台、95598、400热线等渠道的咨询、运维、检修工单,全天候保障充换电设施在运、可用。

“拨打国家电网的服务热线报修设备,很快就有维修人员前来修理。”虹桥南丰城停车场工作人员沈飞证实。

而对于其他运营商,需要督促其出具细则方案。比如运营商与停车场前期合作洽谈时,就需要明确设立充电桩位置指示牌、燃油车占位管理投诉电话,指定信息核实或平台监管的责任人。

还可以与吸烟举报类似,贴上专门的投诉电话或网络渠道,明确监管主体责任。如此,上海市公共充电桩服务才能实现“从重建设转向重运营,从全面推转向抓重点,从无序充转向有序管”。

### 官方整合平台需要更多推广宣传

目前的信息整合类App,车主知晓率和使用率都不高。它们需要被更多推广宣传,避免资源重复浪费。

实际上,也可以考虑市场机制,让专业的人做专业的事,进行信息整合与长效管理,往往事半功倍。

比如一些地图软件,普及率很高,也已经集成了现成的充电桩信息,是否能促使底层平台进一步打通,如最末端的支付流程打通等,即可解决信息互通问题。

### 开放专用停车位

特斯拉等品牌商的专用充电站,并非没有开放的余地。据外媒报道,从2015年开始,特斯拉就谈到将其超级充电站开放给其他车商的可能性。

2016年,中国的“新国标”接口实施后,特斯拉中国一篇《就近期“特斯拉不遵守中国充电国标”等不实报道的声明》中提到:“特斯拉将在符合新国标的基础上继续推进超级充电站、目的地和家庭充电桩建设的同时,也愿意以开放的态度与其他充电企业、服务商合作交流,鼓励互联互通。”

4年时间过去了,特斯拉超充站对其他车型开放的进展仍不明显。究竟问题出在哪里?可调研具体情况,研究让企业如何更有开放的动力。

春之声小区利用门禁外空间,开放公用充电停车位,类似的模式也可多鼓励推广。如果城市有更多犄角旮旯的地方,愿意积极推进充电桩的开放,积少成多,会对新能源汽车的推广有所助益。

### 适当调整布局,向郊区倾斜

郊路路途较长,新能源汽车更需要公共充电桩,应多鼓励郊区景区安装充电桩,提升服务质量。尤其是大型景区的停车场,需要加大充电桩投入力度。

郊区公共交通不及市中心密集,客观上小汽车使用率更高。郊区充电桩能多留住车主,增加游客停留时间,带动景区消费。

## ■ 国际案例 ■

### 路灯杆变充电桩

德国一家新能源公司将路灯进行改造,仅需30分钟,对路灯杆进行一点调整,就可在路灯杆上装上系统插头。新能源车主使用一种智能充电线即可连接电网完成充电并自动结算。相比于新建充电桩,这项改造不需要另寻场地,改造成本比建设传统的充电桩低90%左右,受到好评。

除了德国之外,英国伦敦也运用这一思路来完成市内新能源汽车充电基础设施改造,预计到2020年底将提供1150个充电桩。

### 加油站设快充点

欧洲多家石油公司利用其原有的加油站,与汽车厂商和充电运营商合作,在加油站装备快速充电装置。

“加油站+充电桩”的模式,既能够利用加油站交通便利的位置优势和现有基础设施,降低开发成本,还有利于直接整合加油站的人力、物力等各种资源,提升一站多用的效率,也方便旅途中失电的汽车使用,具有广阔的市场前景。

### 零售店建公用桩

一些国外城市的大型连锁店,在停车场为新能源汽车提供充电服务,包括地区型便利店、零售商店、汽车餐厅、咖啡馆等。

调研显示,在店铺外安装充电桩后,消费者在店里停留的平均时间是以往的3倍。可据此研究消费模式,实行免费和收费的最佳组合。比如,发放购物优惠券,第一小时充电免费等来刺激消费,最大限度提高营业额。一些小型便利店通过增加咖啡和食品服务,吸引需长期停留充电的新能源汽车客户。



- ① 高速公路阳澄湖服务区的充电桩指示牌。
- ② 春之声小区公共停车位。
- ③ 虹桥南丰城预留的充电停车位。
- ④ 恒隆B2停车场充电车位被燃油车占位。

本版图片均 实习生 摄

