

集团用户自行建桩、居住地没有固定停车位、居住地物业不配合

私人充电桩难进小区

■本报实习记者 杨梓

热点聚焦

“每次听车主向我抱怨充电桩安装难的问题,心情都很沉重。今年,威马汽车交付了4万多辆车,但随车配送的充电桩却有近2万根送不出去。”近日,威马汽车创始人沈晖在回复广州一位威马W6车主抱怨小区物业拒绝为其安装充电桩的诉求时这样表示。沈晖的话再次道出了长久以来困扰电动汽车车主的问题——私人充电桩难进小区,进而导致车主“抢桩”等问题愈演愈烈。



新老小区各有“拒桩”理由

“电动汽车有无人充电桩的使用体验差异巨大。”不少电动汽车车主直言。

目前主流车型搭配的交流慢充桩功率多为7kW,而部分老旧小区确实存在电容不够的问题,致使无法安装充电桩。以北京为例,在1.2万个居民小区中,有2700个是老旧小区,户均停车位不足0.5个,近40%的私人电动汽车车位不具备安装充电桩的电容条件。若对老旧小区电容进行改造升级,将涉及额外增加电力设备的费用由谁承担等问题。

即使是在一些新建小区,安装私人充电桩也不顺畅,物业通常会以不安全、需取得其他业主同意为由拒绝安装,甚至有部分小区物业以设备管理费等为由,向车主收取上千元不等的费用。

中国充电联盟的统计数据 displays,截至2021年11月,该联盟采样了38.1万条未随车配建充电设施原因的数据,其中集团用户自行建桩、居住地没有固定停车位、居

住地物业不配合三个因素是未随车配建充电设施的主要原因,占比分别为48.6%、10.3%、9.9%,合计68.8%;工作地没有固定车位、报装难度大、用户选用专用场站充电及其他原因占比为31.2%。

记者日前致电北京某小区物业咨询充电桩安装相关事宜,一位负责人表示,小区同意安装充电桩,但需在地下车库有固定车位且靠墙或柱子。随后,记者致电一2017年建成的小区物业,则被告知:“私人充电桩属于私人物品,且电动汽车充电有自然危险,安装可能遭到其他业主投诉。”

事实上,早在2016年7月,国家发改委、国家能源局、工信部、住房和城乡建设部联合发布的《关于加快居民区电动汽车充电基础设施建设的通知》明确规定,在居民区充电基础设施建设中,物业服务企业应配合业主或其委托的建设单位,及时提供相关图纸资料,积极配合并协助现场勘查、施工。但事实表明,上述规定很难落地执行。

同时,上述小区物业负责人以安全为由建议记者选择附近的公共充电桩充电。当记者询问附近公共充电桩的数量时,该负责人表示:“附近应有2个,大家都去那里充电。”因无法安装私人桩,电动汽车车主只能选择公共充电桩,并支付增加的服务费、停车费等费用,进而提高了用车成本。

截至2021年9月,我国新能源汽车保有量达678万辆,车桩比为3.05:1。虽然车多桩少,但令众多车主焦虑的充电问题绝非通过增加充电桩数量就能解决。随着新能源汽车全面市场化来临,日益增长的车辆规模势必会有更大的充电需求,充电桩“抢桩”等问题将更加凸显。那么,充电作为电动汽车最广泛的补能方式,小区作为电动汽车最重要的充电场所,如何打通充电“最后一公里”?

为提升充换电基础设施服务保障能力,支撑新能源汽车产业发展,2021年5月20日,国家发改委和国家能源局组织

公共充电桩分布不均且利用率低

那么,公共充电桩的建设情况如何?据统计,截至2021年11月,我国公共充电桩共109.2万台,主要分布在东南沿海省份和一线城市,其中广东16.9万个、上海10万个、北京9.5万个、江苏9.4万个、浙江8万个。同时,不少地区存在公共充电桩分布不合理、车主需“抢桩”充电等问题。如2021年国庆期间新能源汽车

在高速排队4小时充电的新闻冲上热搜。

“前期选址、场站等布局不太合理,以及车桩不匹配等问题,影响了车主的使用感受。”中国电动汽车充电基础设施促进联盟技术和认证部主任刘锴表示。同时,有数据显示,由于公共充电桩分布不均,导致平均利用率不足10%。

需更多激励政策持续引导

草的《关于进一步提升充换电基础设施服务保障能力的实施意见(征求意见稿)》提出,创新居住社区充电服务商业模式。鼓励充电运营企业或居住社区管理单位接受业主委托,开展居住社区充电桩“统建统营”,统一提供充电桩规划、建设、运营与维护等有偿服务,提高充电桩安全管理水平和绿电消费比例。同时,鼓励“临近车位共享”“多车一桩”等新模式。

一位业内人士向记者表示,充电桩进小区不仅需多方通力合作解决,还要出台更多激励政策持续引导。“有关部门应尽早制定相关规定,明确车主、物业、充

桩经销商、电网公司等各方权责。同时,可以给物业公司一定的管理权及合理的利益,使其更好地配合小区充电桩安装和后期的运维监管,并及时发现有问题的充电桩。”

上述人士强调,对于部分老旧小区因电容不足而无法新建充电桩的问题,建议不可强行安装,确保安全。同时,小区不应建快充桩,电动汽车也不要满充,防止过充,并推广充电安全监控管理。此外,车企等还可以通过与物业合作经营等方式,在一些老旧小区尝试以公共充电桩代替私人充电桩。

2021年新能源汽车下乡销量同比激增1.9倍



关注

本报讯 记者卢奇秀报道:日前,2021年新能源汽车下乡收官活动在四川省宜宾市举行。据中国汽车工业协会常务副会长付炳锋介绍,2021年1-11月,新能源下乡车型累计销售92.7万辆,较同期增长1.9倍,为稳定和扩大汽车消费,改善农村出行条件作出了积极贡献。

2021年3月,工信部办公厅、农

业农村部办公厅、商务部办公厅和国家能源局综合司联合下发了《关于开展2021年新能源汽车下乡活动的通知》(下称《通知》),以促进农村地区新能源汽车推广应用,引导农村居民绿色出行,助力乡村振兴,支持碳达峰、碳中和目标实现。按照《通知》要求,中国汽车工业协会先后在江苏省溧阳市、重庆市、江苏省南京市、湖北省十堰市和广西柳州市等地组织开展了一系列新能源汽车下乡活动。

期间,超过24家车企、68款车型参与,包括宏光MINI EV、欧拉白猫、科莱威、奇瑞小蚂蚁、凌宝BOX等车型。据了解,新能源汽车下乡活

动车辆以微型和小型车为主,售价多在10万元以下。车企除了价格让利外,还承诺为消费者提供三电(电池、电机、电控)终身质保、免费安装充电桩、金融贴息等优惠政策,以刺激新车消费。

工信部装备工业一司副司长郭守刚透露,2021年1-11月,全国新能源汽车产销分别达302.3万辆和299万辆,同比增长1.7倍,市场渗透率达12.7%。预计2021全年产销将超过340万辆,市场规模连续7年位居全球第一。

“新能源汽车下乡活动已成为推动新能源车市增长的重要力量。”业

内人士认为,我国汽车新增市场将从东部向中西部、从一二线城市向三四线城市和农村地区扩展、转移,随着农村居民可支配收入增长,预计到2030年,农村汽车千人保有量有望达160辆,总保有量将超过7000万辆,新增部分完全有可能导向电动汽车。同时,国家相关部门多次发布政策、文件,要求加快充电桩、换电站等配套设施建设,鼓励开展新能源汽车下乡行动。

另据悉,2022年新能源汽车下乡活动将在全面总结内容形式的基础上升级完善,有望在全国范围继续开展,推广城市也将进一步下沉。



资讯

2025年上海新能源车渗透率或高达70%

本报讯 2021年12月24日,上海市新能源汽车公共数据采集与监测研究中心副主任丁晓华在中国国际换电模式产业大会上表示,预计到2025年,上海新车销量中新能源车渗透率将达60%-70%,新能源汽车保有量将超过150万辆。

据了解,新能源汽车数据中心成立于2014年,系上海市经信委主管。目前该中心接入63万辆车。该中心相关统计数据显示,在2019年前,上海新能源汽车以PHEV(混合动力车型)为主,占比约60%-70%。2020年之后,BEV(纯电动车型)增长迅速,2021年,BEV占比达65%,BEV和PHEV的占比逐渐向7:3发展。

另据悉,在识别新能源汽车的使用属性上,除私人购买和法人购买外,该中心还建立了专门的算法模型,可以识别出私人购买的车辆是否被用作专职网约车或兼职网约车。(宗和)

四川基本实现主要高速路充电桩全覆盖

本报讯 四川省交通运输综合行政执法总队(四川省交通运输厅高速公路管理局)日前透露,四川累计在79对高速公路服务区建成充电桩,覆盖20个市州,基本实现主要路段全覆盖。

蜀道集团旗下新能源公司总经理胡小玲透露,今年四川新建的高速服务区充电桩全部按“4桩8枪”快充标准建设。据统计,这些充电站平均每天充50辆车、1000度电,平均每辆车补电20度,可供小客车行驶150公里、厢式货车行驶100公里左右。

“2021年,四川新建38对高速公路服务区充电站,基本相当于‘十三五’期间的总和。”四川省交通运输综合行政执法总队服务监管处处长蒋帅表示。目前这些充电站平均间距60公里,最大间距200公里,最小间距27公里。2022年,四川将再建45对以上高速公路服务区充电基础设施,实现全省高速公路路段全覆盖。(王鹏)

江苏首座“零碳”多能融合站在无锡投运



图片新闻

2021年12月22日,国网江苏无锡供电公司在新吴区新安佳苑建设的省内首个“零碳+便民”组合站——“零碳”能源共享e站正式投运。该站集风、光、充、换、储等11项功能于一体,实现多站融合在配网侧的应用。图为“零碳”能源共享e站。 许阳/摄