

重庆新能源汽车产业调查 ③

充电桩数量不少,但运维质量不高——

重庆新能源充电设施建设的优势与挑战

重庆日报记者 向菊梅

“不是在找桩,就是在找桩的路上”。

今年国庆假期,全国多地高速公路服务区新能源汽车充电难现象引发热议。重庆虽然相对较好,没有出现排队现象,但充电较慢、运维质量不高、充电桩分布不均衡等问题依然存在。

在大力推广新能源车的今天,重庆的新能源充电设施如何跟上发展的脚步?连日来,重庆日报记者就此展开了调查。

沙坪坝区
凤天大道一
处电动汽车
充电站,市民
正在给电动
汽车充电。重庆日报
特约摄影 孙
凯芳

优势

充电桩总数位于西部前列

“截至目前,我们还没接到关于排队过久的投诉。”作为重庆高速公路新能源充电设施建设运营商,国网重庆市电力公司相关负责人说。

记者采访发现,市民的体验与上述情况基本一致。

“国庆节我回江津,走到绕城高速公路珞璜服务区,刚好电不足了,但很快就充好了,等待加充电30多分钟,行驶里程可达到150公里。”一位开特斯拉model 3的车主说,“除开春节、国庆节等大假,一般都不用等,开到充电站直接就充了。”

重庆高速公路上新能源车充电之所以不怎么打挤,与充电桩数量多紧密相关。

重庆建成了西南地区最大的高速公路充电服务网络。截至目前,全市已打造“一环十射”高速公路快充网络,建成充电站109座、充电桩436个,其中川渝联络线上建成充电站26座、充电桩104个。

不仅如此,全市新能源充电站还在快速建设中:9月11日,重庆第10座蔚来目的地充电站在渝州宾馆对外开放;9月19日,特斯拉在重庆区县布局的第一座超充站正式投入使用;10月15日,星星充电在麦德龙两江商场和彩云湖停车场的充电站同时上线……

据不完全统计,截至目前,我市已累计建成充电桩3.7万个,覆盖全市所有区县,处于西部前列。

大数据智能化也在重庆充分运用。比如,市民要找充电桩,打开快电App,周边的充电站立即显示;而当车主到达充电桩后,只需用手机扫码,就可开始充电。

国网电力在重庆率先建成省级大型车桩一体化监测平台,并首个接入国家监测平台。该平台具备车桩信息采集、状态监测、联合分析、安全预警、补贴发放等11类160余项功能,截至目前已支持政府主管部门发放新能源补贴3.4亿元。

星星数字能源总部项目也落户重庆。星星充电重庆负责人黄震透露,该项目总投资约30亿元,将为行业提供开放性的云平台服务,提高充电桩利用

效率和能源利用效率。

政策

支持力度持续加码

我市新能源充电设施快速发展,离不开政府这只隐形手的引导。

我市对充电桩设施建设非常支持,“十三五”时期基本上每年都拿出财政资金给予补贴。前不久,2020年第一批充电桩建设补贴审核结果出炉,全市29家单位申报的683个充电桩,一共获得补贴超过2325万元。

政策支持力度还在加码。市财政局近日发布消息称,今年,重庆预计安排超10亿元资金支持新能源汽车发展,其中重点向充(换)电基础设施短板建设和配套运营服务倾斜,包括给予充电电费补贴等。

同时,市场需求强劲也给充电站频频落地重庆奠定了坚实的基础。

数据显示,截至2020年,重庆累计推广应用新能源汽车达10万辆。5月城市新能源车零售量排名中,重庆更是冲上了前十,且涨幅最高,同比增长达247.72%,当月销售3133辆。

此外,大型企业扎堆,也加快了重庆充电站建设进度。截至目前,已有国网电力、特来电、星星充电、快电、特斯拉等10余家大型企业,在渝开展充电站建设运营服务,形成国有、民营、混合所有制、外商独资并存的产业格局。

其中,特来电已在重庆38个区县建立充电桩,占全市充电量的35%;星星充电不仅布局充电桩建设运营,还生产销售充电桩设备,截至目前已建设服务重庆4000多个充电桩;特斯拉在重庆建设了22座超级充电站、170个超级充电桩,同时配备了13座目的充电站、29个目的充电桩;国网电力更是在渝累计建成充电桩超3700个,是在渝充电桩覆盖面积最大、累计充电量最多的企业。

问题

运维质量不高受诟病

记者采访发现,从全市来看,新能

源充电设施也还有一些不足。

“充好电不走,占着位置,导致其它车充不了,这在我们的一些充电站时有发生。”黄震很苦恼地说,虽然充电站有专门的工作人员管理,但因为不能强制性要求离开,管理效率十分低下。特来电总经理包涛透露,满电不走甚至成了特来电用户投诉最多的问题。

同时,燃油车占位也成了行业痛点。记者在渝北区的一个充电站看到,总共60个车位,尽管现场立着“充电车位请勿占用”的提示牌,但依然有10多个车位被燃油车占用。

国网重庆市电力公司相关负责人坦言,尽管市政府已发文明确要求,对占用电动汽车专用停车位的其它车辆,由公安交通及城市管理部门依法处理,但仍存在充电车位被燃油车占用等问题,导致充电桩利用率不高。

多位业内人士向记者反映,充电桩运维质量有待提升。“充电终端故障,部分企业巡视不到位,维护不及时,不仅影响市容市貌,还存在短路、起火、损坏等安全隐患。”包涛说,目前全市充电设施安全监管体系并未形成,缺乏有效方法对充电设施潜在的安全风险进行监管。

此外,相比加油,充电需要的时间更长,也是用户体验不佳的一个重要原因。“加油好快嘛,一箱油加满最长不超过8分钟,而充电慢得多。”一位车主说,所以他迟迟不买新能源车,更不敢在高速上开新能源车。

新能源充电桩分直流快充桩和交流慢充桩。快充桩一般能在1小时内快速给车充电60%以上,而慢充桩给一辆车充满电需要8到10小时。重庆高速公路上的充电桩以快充桩为主,但尽管如此,还是比不上加油的速度,给消费者带来较大的心理落差。

国网重庆市电力公司相关负责人还分析指出,全市充电设施布局不均衡,也是当前存在的一个问题,“市场因素驱动,目前投资方倾向在城市核心地段建桩运营,部分充电桩选址过于集中,造成充电设施布局失衡,热点站桩等时排队、局部区域有车无桩。”

挑战

多措并举任重道远

重庆新能源充电设施发展,有优势也有挑战。为此,多位行业专家建议,重庆要进一步提升充电桩性能,优化布局,同时大力发展换电设施,提升效率。

“目前高速公路的充电设施基本都以60kW和120kW为主,充电速度相对较慢。”一位业内人士分析认为,只有不断提升充电桩的技术指标,充电速度越来越快,才会逐渐减少车主心理落差。同时,重庆充电桩布局也需要优化,要在非城市核心地带多建桩,提升现有热点桩充电效率。

提升效率还有一个办法,就是大力发展换电设施。“换电比充电快。”上述业内人士指出,“虽然成本稍高,但可以满足不同群体的需求。”

实际上,我市换电站发展已走在全国前列。根据中国电动充电基础设施促进联盟的统计数据,截至今年4月,全国仅有617座换电站。但重庆迎来吉利、奥动新能源两家大型企业布局,截至目前已建成换电站72座。

前不久,市经信委会同有关部门制定出台《打造全国一流新能源和智能网联汽车应用场景三年行动计划(2021—2023年)》,提出要进一步优化充电站、充电桩建设布局,加快提升换电站建设规模,尽快形成以主城区为核心、高速服务区为延伸、其他区县城区为支撑的换电服务网络。据了解,2021年我市力争新建充电桩6000个;到2023年将建成换电站超过200座。

奥动新能源汽车科技有限公司运营中心副总经理屈文庚建议,我市应加大换电站建设运营支持力度,除了资金补贴外,还可以借鉴其它城市提升换电出租车司机收入的经验,以鼓励司机积极开行换电出租车。

此外,多位业内还提出,针对燃油车占位、满电车不走、运维质量不高等问题,我市还要进一步完善充电设施监管体系,加大处罚力度,并利用大数据智能化手段,做好监控和管理。