

充电桩:电动车“上路”之困

——北京电动车充电桩使用现状调查

□本报记者 盛丽 陈曦 文/摄

节能、环保、不限号……尽管电动汽车有着这些优点，但还是有一部分人对此望而却步。而困住人们购买电动汽车的问题之一是充电桩安装、使用上的不便等难题。近日，记者对此进行了调查。



【声音】

期待充电桩生产标准统一

如果想让更多普通市民购买电动汽车，充电桩肯定是一个绕不开的环节。陈先生在汽车领域从业10多年，在他看来，现在电动汽车的发展情况比较差，其中一个重要原因是充电桩没有国家统一的标准。

“一直以来，电动汽车充电桩都没有统一标准。目前，多数车企自身参与设计的充电桩，大多不能用于其他品牌电动汽车。如果使用与自身电压标准不匹配的充电设备，即使能够充电，也可能对电池寿命造成影响。”陈先生说，“目前，大一点的汽车品牌都有自己的充电标准，比如北汽、比亚迪等，而为了获得补贴，比较有实力的国外厂家会与国内厂家合作，推出本土电动汽车，比如日产凌风，原来就是技术领先的电动车，现在就与东风合作，推出了启辰E30，而这款车也有自己的充电标准。”

内燃机汽车的技术门槛比较高，研发一款内燃机需要很大投

资，但是电动汽车的技术门槛却比较低。“说白了，弄块电池，弄个电机，再加一个传动轴就可以组装成一辆电动汽车。”陈先生开玩笑似地说。

“如果今后，在充电桩方面，他们都有自己的标准，就太乱了。”陈先生说，“现在，每个厂家都在努力让自己企业的标准成为国家标准。但是，一旦有了统一的国家标准，一些合资品牌，比如上海大众、东风日产，因为有比较雄厚的技术储备，很可能在一两年的时间内，就会在电动汽车领域发展起来，对国产电动汽车造成冲击。”

近日，相关部门已经表示，电动汽车充电设施国标的修订工作已基本完成，开始征求意见。国标核心在于将新能源汽车充电桩规范化、一致化，且不同车型充电接口将统一，包括《电动汽车充电基础设施指南》、《充电基础设施建设指导意见》等文件也均有望于近期出台。

【问题】

充电桩数量少标识不明显

8月22日下午4点，记者在位于南横街的一侧路边看到两个自动式充电桩。此时，停靠在路边的两辆汽车正在使用充电桩。而在旁边还有一辆车正在等待。

记者来到充电桩前，看到显示屏上标注着充电时间、充电量、金额几项。而站在路边等待充电的王先生，此刻有些着急。“没办法，只有两个充电桩，数量太少，只能排队等着充电。”王先生开纯电动汽车半年时间，“这辆车不是买的，是租

的。”王先生介绍他身边不少朋友在开纯电动汽车，但是大多都是租的。

“也考虑过买电动汽车，但是担心充电是个问题，我们是做生意的。平时总用车，找不到充电桩是个难题，所以先租一辆试试。”王先生介绍，他为快速找到充电地点，还特意在手机中下载一软件，查询充电桩的位置。“每次充电大约话费20多块，主要是时间比较长，充满要用大约两个小时，能跑100多公里。”

聊到充电桩这个话题时，采访的10人中包括电动车车主和普通市民，大家都提到充电桩数量这个问题，“充电是个大问题。”市民马先生说，“电动汽车有很多优点，很环保。但是充电还存在不少问题。”

马先生提到，充电桩位置和标志不太明显，找起来有些困难。“你看这两个充电桩，虽说是设在路边，但是外观标志不太明显。要不是有车正在充电，真是没人看出是个充电桩。”

盼望突破电池续航瓶颈

除了充电桩安装更加方便，电池的续航能力更是制约电动汽车发展的一大瓶颈。沈志武告诉记者，以前电动汽车的电池续航能力大多在100公里左右，但是现在已经有了很大提高，基本上都在150公里以上，有的能到200公里，240公里，甚至是300公里。电动汽车如果在充电站快充，充满需要1个小时，使用家庭充电设备，充满需要7、8个小时。

“即便是能开到200多公里，也依然是城市代步使用，很难能开到远的地方去，电用完了，找

不到充电的地方，都回不了家。除非像特斯拉那样，续航能到400、500公里的，才有可能让人放心使用。”陈先生说。

陈先生坦言，曾经有人问他，如果充电桩标准统一了，电动汽车找充电站像找加油站一样方便的话是不是能够弥补电池续航不足。“让一个习惯了开400、500公里才加一次油的人，现在开100、200公里就要去充电，而且最少要充1个小时才能上路，这样的习惯改变显然有点大，不太现实。”

【解困】

社区安装物业不配合

对于充电桩的使用，除去路边充电桩数量少、标志不明显之外，还有人反映，车主在社区中安装充电桩还存在着不少困难。

记者以业主安装充电桩为由拨打西罗园一个社区物业电话，一位工作人员回答本社区不能安装充电桩，理由是社区为老旧小区，配电设备不能满足充电桩的使用。

去年6月，北京市科委会同市发改委、市财政局对外公布《北京市示范应用新能源小客车自用充电设施建设管理细则》。其中细则规定，北京市各小区物业、业委会应配合充电设施建设，车主自用充电桩从报装到验收接电应在22个工作日内完成。但从规定不难看出，“应”并不是“必须”，这中间还有一定差距。所以，不少电动汽车还是被物业挡在小区门外。

北京基业昌达新能源技术有限公司研发经理沈志武介绍，从全国范围内看，目前安徽省合肥市走在“前列”，尤其在政策上。记者了解到，为解决充电设备紧缺的问题，2012年，合肥出台相关政策，要求新建小区“标配”

充电桩。

“无论哪种方式，前提都是小区物业要同意。”沈志武说，“我们遇到过很多业主买了车，物业不让装的情况。虽然我们会尽量协调，但是如果物业真的不同意，我们也没有办法，因为国家政策在这方面并不是强制性的。”

“物业考虑的事情比较多。比如，一个业主装了充电桩，后续其他的业主也要装，怎么办？有的业主自己没有车位，如果他在小区车位旁装了充电桩，别的车还怎么在这里停？等等一系列问题。”沈志武说，“我们发现，如果业主在小区里没有固定车位，物业就不太愿意让装，因为装了充电桩，就好像这个车位是电动汽车车主的了，别的业主在这停车，物业担心车主会找他麻烦。”

某物业公司负责人秦先生说，虽然支持国家推行环保政策，也支持业主购买电动汽车。但业主想在他管理的小区内安装充电桩，目前难以实现。“这个小区1999年开发，属于老旧小区，小区内规划停车位只有90余

个，目前业主的私家车已达到了几百辆。大多数业主的私家车都是停在了小区外的路边。”

秦先生说：“现在小区内的车位全部为租赁，业主个人没有产权。如果在小区里，没有租赁车位的业主想安装充电桩肯定是不行。如果是长期租赁车位的业主想装，我们也有很多顾虑。充电桩毕竟是要过电的，安全问题谁来负责？如果业主搬走了，这个充电桩怎么办？是留，是拆，谁负责拆？这些都是问题。”

那是不是没有固定车位就一定装不了充电桩了呢？沈志武说，他曾经遇到过一个案例，在海淀区马连洼的一个小区，有两位业主同时买了电动汽车，但是他们都没有固定停车位，开始物业不让安装充电桩，后来经过多次协调，物业终于同意将充电桩安装在小区绿化的护栏里，但是电动汽车车主也要认可，护栏外面的停车位别的业主也可以停车。“我们给充电桩配的线比较长，大概有50米，即便车主的车没停在正对充电桩的车位里，停在旁边也可以充电。”

购电动汽车自带充电桩

目前，北京基业昌达新能源技术有限公司研发的电动汽车充电桩分为商用和家用。一般家庭使用的充电桩可以选择便携壁挂式，个头小巧，可以安装在墙壁上，不占用地面面积。

在用电量方面，北京基业昌达新能源技术有限公司研发经理沈志武表示，装在充电站里的充电桩是以直流电为主，会有能耗问题，但是家用充电桩一般使用交流电，机器本身全是配电设备，没有功耗，所以客户不用担心充电桩本身的耗电问题。另外，充电桩是一种在户外使用的设备，所以他们在研发和生产中，已经考虑了防雨、防尘等方面的问题，一定符合国家标准。

价格方面，沈志武也表示，一般情况下，车主购车的时候，厂家就会附赠一个充电设备。“我们就跟车厂合作比较多，像北汽新能源、奇瑞新能源，长安

汽车新能源都是我们的合作伙伴。车主购买汽车的时候，会自带一个充电桩，不需要再额外购买，所以对于车主来说，充电桩就是免费的。”

对于很多市民担心的充电桩的安装问题，沈志武说，“客户只要跟小区的物业确认好，小区内可以安装充电桩，把相关资料交给我们，剩下的事情，他们就完全不用管了。”

沈志武表示，车主购车之后，车厂就会给他们一个购车名单，他们会主动联系业主，告知充电桩的安装地点。如果车主家离安装地点比较近，充电桩可以走自己家的电，就比较简单了，他们就可以直接派出有专业资质的施工队伍，上门安装。如果车主家离安装充电桩的地点比较远，需要从物业走电，就需要车主提供相应材料，他们会到小区管片的供电局申请，然后再安装，但是也是完全不用客户自己去跑。