



上海新能源桩车比例接近 1:1 电动出租车司机却遭遇充电难

新能源车充电 成长中的烦恼



首席记者
连建明

新能源车被越来越多的人接受,但很多人第一反应还是充电方便吗?在上海这个问题已经不是问题。经过数年建设,上海的充电桩已经超过26万个,和29.5万辆新能源车相比,桩车比例接近1:1。其中,公共充电桩有4.9万个。这个数字和全球其他地方相当领先。截至2019年1月,美国全国只有6.7万个公共充电桩,

德国目前只有2万个公共充电桩。

从数字看,上海电动车充电应该不成问题,但不等于没有烦恼。目前出现一个结构性矛盾:一方面,大量公共充电桩没有得到充分使用,使用率较低;另一方面,使用率最高的电动出租车司机,却遭遇充电难。新能源车还将大力发展,对于目前发展中的烦恼,要用发展来解决。

对于电动出租车司机的烦恼,王大军表示,即将出台《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》,着力破解电动出租车充电的痛点和堵点,提高充电便捷性。

解决电动出租车司机的“里程焦虑”,需要各方合力。冯剑辉表示,强生公司准备自己建充电设施。漕宝路的服务驿站11月已经投入使用,集充电、修理、休息、就餐、入厕为一体,缓解驾驶员“停车难、吃饭难、入厕难、充电难”这四难。龙吴路的服务驿站正在建设,施工已进入尾声,很快就可以建好,可以满足30辆车充电。强生还准备在沪太支路等地建设充电站,以较低的充电服务费向出租车司机开放。

上海准备建设一些新能源出租车专用充电示范场站,专用充电站可能是在停车场划出一块区域,也可能是独立的充电站,专营性站点汽油车不能进,示范点要求更高,配套驾驶员休息区域,包括餐饮等。10月份,沪上首个大型出租车专用充电站——国家电投“玖玖充电”宝安公路充电站正式投入运营。场站内,66根双枪充电桩全部采用大功率直流快充桩,可以同时为132辆新能源出租车充电。二期将要建成200个充电车位,以及专为出租车驾驶员提供综合配套的服务中心。

出租车经常出入的地方,比如说两个机场和三个火车站这些交通枢纽,以及P+R停车场,都要设专营性充电站点,为出租车充电提供相关服务。目前上海火车站的充电站已经建好,虹桥机场也建设了一个网点,预计过了元旦就能够通电,同时上海南站、浦东机场都在布局。

对于晚上充电难问题,王大军说支持有条件的驾驶员在小区建充电桩,还有就是通过网联充电平台,让驾驶员与附近公共充电站建立合作关系,晚上在那里停车和充电。

新能源车正在加快发展,12月16日上海市市政府常务会议提出,鼓励新能源汽车、电动汽车发展,既是产业结构调整的重要方面,也是推动绿色出行、节能减排的有效举措。国务院打赢蓝天保卫战三年行动计划要求核心城市每年新增和更新的出租车以及公交、物流、环卫等车辆,其中新能源车比例不低于80%,上海正按这一要求落实。上海公交车目前电动车已经达到1.1万辆,占60%。物流、环卫、邮政等企业都在逐渐更换新能源车,未来大量出租车将更换为电动车,因为出租车每天行驶里程远远超过私家车,出租车若全部使用电动车,对于大气污染环境治理具有重要意义。

充电发展中的烦恼要通过发展来解决。王大军表示,要客观看待目前充电桩使用率不高的问题,因为上海将充电桩作为市政基础设施配套建设,要求适度超前建设充电桩,宁愿桩等车,不要车等桩。新建公共停车场要求按一定比例将充电设施配建到位。另外,还要看充电桩的使用效率,如私人充电桩慢充50度电可能需要7个小时,从使用率看达到30%,而公共充电桩以快充为主,给一辆充电可能只需要半小时,使用率却只有2%,数据看上去很低,但实际使用效率更高。因此,不能简单去看充电桩使用率的多少,关键看充电桩能不能满足需求。各方齐心协力,痛点化解可期。

政企合力破解充电难痛点



▲ 充电站内电动出租车正在充电 本版摄影 记者 陶磊



▼ 空闲着的充电桩

公共充电桩使用率不足 2%

上海作为全国推广新能源汽车的排头兵,充电基础设施建设力度很大,已经提前达到“十三五”规划的建设21万个充电设施的目标。

上海市交通委员会科技信息处副处长王大军介绍,充电桩分三类,一类是公共桩,建在公共停车场等地,任何社会车辆都可以充电,目前有4.9万根;第二类是专用桩,是企业自己建自己用的,如公交车、物流车、分时租赁等,目前有3.8万根;第三类是私人桩,目前全市有17.4万根,按照上海新能源车相关政策和要求,购买电动车(包括纯电动和插电式混合动力)需要先建好充电桩,确保购买后能够使用。目前上海的新能源车为29.5万辆,车和桩的比例为1.15:1,几乎每辆电动车就有1根充电桩。公共充电桩的数量已经远远超过加油站,

如黄浦区大约有17个加油站,公共充电桩的数量则有965个,而且,黄浦区还是全市里充电桩数量比较少的一个区,最高的浦东新区,公共充电桩数量达11777个。

电动车优越性正在被接受,销售数量也快速增长。汽油车百公里油耗10升,按每升油价6.77元计算,成本为67.7元;电动车百公里耗电20度电,按每度电1.2元计算,成本为24元,两者相差近2倍。如果晚上低谷充电,每度电只有0.331元,20度只有6.6元,和汽油车相比,相差10倍。因此,即使是插电式混合动力车,也会尽可能选择充电。

但是,充电桩数量大幅增长使得目前使用率并不高。上海充换电设施公共服务市级平台发布的数据显示,今年10月份,使用率最高的

是公交专用站点,使用率为14.22%,而公共站点的使用率仅1.98%,每个月的数据相差不大,公共充电桩使用率总体上在2%左右。也就是说,每根公共充电桩每天平均使用大约只有半小时。

这给充电运营商带来较大经营压力,安悦充电公司是规模比较大的充电经营企业,在上海市场占有率近30%,公司表示,新能源汽车保有量比例较低,充电市场需求较少,充电桩行业尚处于市场培育期。充电运营企业前期投入规模巨大,行业处于整体亏损状态。

被占位 费用高 出租车充电难

3800辆。

出租车使用电动车成本低于汽油车,一般情况下,充电费用比加油每天可以减少100元,有利于增加驾驶员收入。但是,不少驾驶员反映充电难。据记者调查,充电难并不是数量和网点问题。找充电站并不难,现在充电运营商数量非常多,每家都有App,只要打开App,就可以查到附近哪里有充电站以及使用情况。但当司机看到某站点有空闲充电桩,赶到那里时可能实际情况并非如此,有的充电桩有故障,无法使用,更普遍的问题是,充电桩车位被汽油车当停车位占用,导致出租车无法充电。如果找了几个站点都没有充上电,浪费了时间和电量,司机产生怨言是自然的事情。目前充电桩大部分安装在公共停车场,而停车难是上海比较突出的矛盾,汽油车占用充电桩现象比较普遍。记者在市民热线看到这类投诉不少。

第二个问题是充电成本。各运营商充电价格不一,除了电费还要收服务费,有的地方两

者加起来每度电2元左右,有的甚至达到2.5元,这样算下来成本和汽油车相差不大,司机当然不会去充电。另外,充电桩大部分建在停车场,停车还要收费,充一次电可以只有几十元,如果停车费是20元,司机根本不会去。

更大的问题是晚上,由于快充也要45分钟,慢充更是要几个小时,司机非常希望能够晚上在小区充电,这样可以回家休息。但是,司机基本上没有固定车位,物业自然不同意安装充电桩,小区里充电无法实现。

夏天和冬天,出租车司机更容易出现“里程焦虑症”,因为开空调会导致续航里程减少、充电次数增加。有些驾驶员害怕去浦东机场,因为车速达到80或者100公里时,耗电量会大增,续航里程会急剧下降,虽然目前纯电动出租车最高续航里程达400公里,但遇到开空调及高速行驶,续航里程可能会下降一半,驾驶员担心无法返程,虽然浦东机场也有充电设施,但价格较高,驾驶员一般不愿在那里充电。



▲ 充电桩车位被占用

然而,一些电动出租车司机却反映充电难。上海公共充电桩数量那么多,怎么会充电难?

公共充电桩的重要用户是企业车辆,尤其是电动出租车。上海新能源车虽然大部分为私人购买,但基本上家里都有充电桩,因此,私人的新能源车以家庭充电为主,公共充电桩为辅。电动出租车充电几乎完全依赖于公共充电桩。

目前上海纯电动出租车已经超过1800辆,其中,强生出租车有1000辆,规模最大。强生出租车公司党委副书记冯剑辉告诉记者,强生今年底又预订了2000辆纯电动出租车,这也就是说上海纯电动出租车总量即将将达到