



本报记者 叶薇 杨硕 文/图

停车场两排充电桩全是慢充,近一个半小时的充电电量不到10度;收费标准和缴费方式五花八门,遇到问题很难及时解决……

与过去充电桩布局少、很难找相比,现在打开手机导航软件寻找充电设施,绿色网点密密麻麻,然而,车主的“充电焦虑”又有了新的演绎。

今年4月上半月,全国新能源乘用车零售渗透率为50.39%,首次超过传统燃油乘用车。目前,上海新能源汽车的保有量已经达到128万辆。2024年1月至3月,上海合计上牌量为108924辆,其中新能源小客车48457辆,占比达到44.49%。然而,记者调查发现,面对越来越庞大的车主群体,补能服务还明显滞后于消费者的需求。



移动充电机器人在给新能源车充电



龙华会地下车库的一排充电桩都显示“设备维修中”

车库找桩难、充电时间长费用涨……

# 新能源车车主面临新充电焦虑

## 商场地下车库找桩不容易

眼下,各类商场几乎都配备了一定数量的充电桩。然而,找桩之难却依然波折。

位于闵行的龙华会于去年9月26日开业迎客。按说新商场,无论是充电标识还是充电桩配置,在规划上应该不会落后。然而,对第一次到龙华会的车主来说,找桩是一大挑战。

从记者驶入地下车库开始,就陷入了找桩难的困境。按照惯常行驶路线,车库沿路一直没有看到充

电标识,尤其是岔路口,没有标识指引向左还是向右,只能一圈一圈绕。记者绕了2圈都没有发现充电桩,突然看到有一个入口指引到另一片停车区域,开过去豁然开朗,墙上有一排充电接口。记者到达停车场不到11时,客流量较小,找桩也花了10分钟。难以想象,若遇到高峰时段,找桩会有多难。

北上海大宁板块的上海久光中心开业2年多,颇受消费者欢迎。然而在充电桩指引标识上,也不尽

如人意。一路缺少指引,但地下一层有两个醒目的品牌充电站,只供特定品牌充电。经物业人员指引,发现这一层还有零星充电桩,但已被占满。记者开到地下二层,一到入口,就有一排布局开阔的充电桩,快充、慢充均有。顺利开启充电模式,又遇到新的难题,整个地下二层黑漆漆一片,几部电梯均处于关闭状态,好不容易找到扶梯上了地下一层,记者看到提示牌写着“地下二层暂停使用”。商场为节约能源,在客流量低时停用地下二层无可厚非,但充电桩大多布局在地下二层,又给车主带来不便。

## 各种“码”让你傻傻分不清

有的停车场,充电桩很好找,但充电过程又十分糟心。记者在位于市中心的静安嘉里中心,遭遇了一场“扫码暴击”。

下午2时,从安义路进入嘉里中心的停车场,一下地库就看到了充电桩。嘉里中心的充电桩布局集中,数量不少,也很容易发现。记者顺利找到一个空位,开始扫码体验充电。

按惯常操作,充电桩上一般都有二维码,扫码即可开启充电程序。这里的充电桩上写着“e电充”,也有一个很显眼的二维码。扫码进入“e电充”小程序,提示要输

入手机号码注册,必须先充值。按要求操作好,小程序也识别到充电桩已插好、安全充电启动中,并有秒数显示,结果等到80多秒,小程序提示超时。记者以为网络不好,拔枪再插,重新尝试,结果提示“短时间已充过电”,系统无法启动。无奈,发动车辆,开出停车位,再找一个桩,结果情况一模一样。此时距离进地下车库已经过去10分钟。记者又找到另一片区域,充电桩被集成在一个广告箱体中。箱上巨幅海报写着硕大的宣传语“e电充,一起有电充”,下面详细介绍了充电流程,第一句便写明:请新用户

关注“翼电充”公众号并充值使用。扫码进入后,记者发现这个“翼电充”并非前面尝试过的“e电充”,链接的是不同地址,进入后又要注册、充值。这下傻眼了,到底扫哪个码,才能充电?体验下来,扫了四五次码,结果是“一起没电充”。

问题到底出在哪里?记者无奈到一楼找到物业人员,这才解开了谜团。原来,在这里充电必须下载一个叫作“联联充电Pro”的App,在物业人员的帮助下,历经半个多小时,记者终于充上了电。好在之前充值到“e电充”的金额自动关联到了这个App账户里,但是当充完电后,账户里余额的金额就没办法退还了。当点击“申请退款”时,系统显示“您有问题订单,请联系客服处理后再退款”。

## 84分钟充了不到10度电

许多新能源车主会选择在逛商场的时候顺便充电,一顿饭的时间便电量满满。然而,记者调查发现,这可能只是奢望。在记者调查的8家商场中,有6家的慢充数量远远大于快充。

慢充的效率低,充电时间长,由于现在大部分商场都取消了充电免停车费的优惠措施,导致车主的停车费用较高。龙华会配置的充电桩数量十分充足,设备看上去也比较新,可以支持微信、支付宝直接扫码

充电。但几乎都是慢充,且有好几个显示“设备维修中”。记者在现场找了半天,没有找到一个快充接口。

慢充模式下,在西岸传媒停车场K地块,充电84分钟,充电量9.75度,花费17.55元;快充模式下,在大宁久光购物中心,充电17分钟,充电量9.86度,费用17.75元。也就是说,二者充电量和花费都差不多,但快充的时长只有慢充的五分之一。

业内人士介绍,慢充是“细嚼慢

咽”,虽然充电速度慢,花费时间长,但是可以减少虚电,延长电池寿命;快充是“狼吞虎咽”,充电时间快,但是容易产生虚电,如果频繁使用,对电池的伤害程度比慢充大。而在应急情况下,快充的优势非常明显,车主可在1小时甚至更快时间内充电至80%,提高出行效率。

去年4月开始施行的《上海市公共停车场(库)充电设施建设管理办法》中,提出了“快充为主、慢充为辅,经营桩为主、其他桩为辅”的基本原则。新(改、扩)建公共停车场(库),快充停车位占比应当不少于总充电车位的30%。

## 充电费普涨行业仍亏损

电车用户张先生告诉记者,用慢充大概要7到8个小时充满电,如果在家,这个时长没问题,但是逛商场一般不超过2小时,用慢充增加的续航里程太有限。“如果用快充,在商场吃个饭的时间基本能充满电。”

大部分电车车主心中可能都有一个疑问:商场里为何快充的配备远远少于慢充呢?

“不同商场的电容保有量是不

一样的,快充桩占用电容较多。很多商场电容保有量有限,不具备更多快充桩的条件。”资深行业人士周韦向记者解释说,商场要想扩容,所产生的费用较高,也是不少商场不愿多装快充桩的原因。此外,快充设备需投入较高的购买和安装成本;安装难度也较大,通常需要升级或改造电力系统,涉及电缆线路、电力分配和安全标准调整等。

去年底,车辆充电费用出现明

显涨幅,少则几角,多则一元,涨幅最高的几乎“翻倍”。公共充电桩的充电费用是由服务费和电费两部分组成。有的企业采用统一电价,有的采用分时电价,一天24小时被划分为高峰、平段、低谷等多个时段,对应不同的电价水平。而服务费则根据不同地区、不同时段、不同企业的规定进行市场化调整。

“之所以充电费用差异大,是因为各平台通过打价格战来吸引客户。”周韦还指出,别看运营平台都在收取服务费,但是整个行业还处在亏损阶段。

一些新的探索正在落地。今年“五一”期间,在上海国际旅游度假区的四个停车场内,100辆方形白色移动充电小车——“闪电宝”集中“上岗”,穿梭在车位间为汽车充电,消除“车找桩”的烦恼。

在现场工作人员的介绍下,记者打开手机小程序,拍下车牌号和车位号。很快,“闪电宝”就被召唤而来。车主甚至无需等待充电开始,下单即走。

工作人员告诉记者,“闪电宝”配备了104度的大电池包,充电功率可以达到100千瓦,一般情况下,为一辆新能源汽车充电30度,只需半个小时左右。产品支持目前市场上所有主流车型的充电接口。除了能够为电动汽车提供快速、便捷的无感充电服务外,其微电网储能系统还可以接入园区微电网,进行双向能量转换,实现能源的高效管理和电价削峰填谷。

“挺方便的,以前外出时经常会遇到充电桩不足、车位被占的情况,有了这种移动的充电设备,这些问题都不用再担心。”一名首次体验移动充电服务的游客说。

记者了解到,类似这种充电机器人已经开始在申城一些商场落地。比如,K11购物中心停车场内的充电机器人可以让任意车位都成为充电位。车主停好车后,手机扫码下单,即可解放双手,机器人会自动到达目标车位,帮助用户完成所有充电工作。

本报记者 叶薇 杨硕

充电机器人破题

「车找桩」有望变成「桩找车」



绿地缤纷城停车场的充电桩指引标识清晰,但调查中大部