

截至4月底,嘉定已建成接入市级平台充电桩9336个,完成情况处于全市前列

充电桩再遇风口,嘉定如何发力?

最近,一度沉寂的新能源汽车充电桩领域,再度被推上风口浪尖。

今年“两会”《政府工作报告》指出,加强新型基础设施建设,增加充电桩、换电站等设施,推广新能源汽车。而早在今年3月4日举行的中共中央政治局常务委员会上,新能源汽车充电桩被纳入“新基建”七大领域。有了“新基建”和“两会”的加持,充电桩不火都难。

作为国内首个电动汽车国际示范区,嘉定在建设新能源汽车充电桩方面起步较早。截至今年4月底,已建设接入市级平台的充电桩达9336个,其中公共类充电桩4093个,专用类充电桩5243个。而在私人充电桩方面,截至去年底嘉定已经建成1.47万个。无论是公共类,还是私人充电桩,嘉定的完成情况均处于全市前列。

记者 陆晓峰 李华成 王安琪 文/摄



“多点开花”,加快充电桩建设

事实上,嘉定建成的公共充电桩远不止9336个,多数充电桩眼下仍处于“休眠”状态,尚未被纳入统计数据。

区交通委道路运输管理科工作人员高斌介绍,为方便车主掌握充电站位置、收费情况等信息,上海建设了充电设施公共数据采集与监测市级平台,并推出“联联充电”APP,打通多个大型充电设施运营平台数据,实现互联互通、资源共享。截至4月底,嘉定已“上线”充电桩9336个。“相比普通充电桩,可接入互联网的充电桩价格要高三、四百元,即使通过增加模块实现互联互通,对不少运营主体来说也是一笔较大费用。”高斌说。

接入市级平台的充电桩分为公共类和专用类,两者有何区别?高斌解释,公共类充电桩主要分布在商场、办公楼、医院等公共区域,车主只要付费

就能充电;专用类充电桩多数设在公交场站和物流场站,由企业自建自用。眼下,上海正通过政策扶持、资金补贴等方式,鼓励企业开放专用类充电桩,使资源利用最大化。

为加快充电桩建设步伐,嘉定一方面挖掘“存量”,让越来越多“休眠”的充电桩尽快“上线”;另一方面,也在“增量”上做足文章。按照计划,嘉定今年将在江桥地区建成一座新能源出租车充电示范站,建设不少于40个快充车位,充电设备总功率不低于2400千瓦。至今年底,区内200多个停车场充电车位配建比例,原则上不低于总车位数的5%,每个公共停车场至少设置一个经营性快充车位。今年起,还将重点加强60千瓦及以上的快充设施建设,对新建或改扩建项目的配套停车场,具有快充桩的车位不少于总车位

的3%。在建设商业体等设施时,嘉定分区按照总车位的15%或12%配建充电车位,上海国际汽车城区域内为15%,其他区域为12%。

嘉定还将推动充电桩等智慧能源载体试点和推广,规划到2025年,在上海国际汽车城内新增有序充电服务覆盖小区20个,通过内置能源路由器的有序充电桩等设备,实现“车-桩-网”信息交互和分层控制。还将推进“光伏+储能+充电”项目:在场地位置好、电力条件佳的公共充电站建“光储充”一体化项目;在新建和既有停车场建光伏车棚,与充电及储能设施形成“光储充”项目;规划到2025年,上海国际汽车城内共享大巴及分时租赁充电站实现50%以上“光储充”覆盖率,形成驿动大巴等一批以“光储充”为特色的电动汽车服务品牌。

“通”则不“痛”,多方合作打造“闭环”

位于上海国际汽车城的EV-AI智行港和上海充换电设施市级平台“联联充电”,联手打造的标准充电示范站,或将成为解决行业发展“堵点”的有益探索。

记者在该标准充电示范站看到,当车主驾车入站后,设备会自动识别新能源汽车的车牌,车位上的地锁随之解开。充电完成后,车主可以通过手机上的“联联充电”APP结算充电费用,十分方便。

在上海瑜琛汽车服务有限公司常务副总经理王鹏翔看来,非充电车辆占用充电车位,是公共充电桩面临的首要难题。占位情况分为两种,一种是燃油车“鸠占鹊巢”,另一种是新能源

汽车在充满电之后未及时驶离车位。在传统人工值守的运营模式下,虽然能够较好地规避占位问题,但随之而来的人力成本也让大多数桩企运营商难以负荷。“瑜琛”在江桥和嘉定工业区建设了2个中型充电站,峰时充电费用为1.3元/度,谷时则为0.8元/度,单个充电桩日均最高服务达30车次。王鹏翔说:“未来将通过智能化站点的建设和传统站点的智能化改造,逐步取代人工值守。此外,我们已经接入了‘联联充电’平台,希望可以进一步提升充电桩的使用率。”

EV-AI智行港不仅能为充电桩生产企业提供展示产品的机会,还能提供实车实桩的测试服务。“我们来智行港的目的之一,是为了能和车企进一步合作,通过比对不同车型的测试

数据,进一步优化我们的产品。”王鹏翔说:“比如,未来我们可以通过与智行港以及其他车企的合作,开发充电桩对车辆电池的保养功能等,进一步提升用户体验。”

目前,该标准充电示范站已经集中了9家充电桩生产企业。上海国际汽车城(集团)有限公司新能源事业部经理乔丽介绍:“我们还引入了小鹏G3、丰田奕泽、MODEL3、合众哪吒、荣威Ei5等14款新能源汽车。”

在乔丽看来,“通”则不“痛”,希望打造一个平台,让车企和桩企之间通过经常性沟通,推动行业形成“闭环”。她透露,示范站会将所有数据接入上海市新能源汽车公共数据采集与监测研究中心,为政府制定相关政策起到支撑作用。

“有桩无车”“有车无桩”困局怎么破?

眼下,全市充电桩总数已达30万个,车、桩配比接近1:1。然而无法忽视的是,目前市面上投入运营的充电桩在实际应用时仍存在诸多问题。

瑞金医院北院东区停车场设置了16个新能源汽车公共充电车位。5月27日7:30,记者在现场看到,这里只停放了一辆新能源汽车,剩余的车位都被燃油车占据。其中一位燃油车车主刘女士绕着停车场转了一圈,停进了公共充电车位,“实在是找不到空位,只好停这里了。”

停车场保安王师傅说,很少遇到前来充电的新能源汽车,久而久之,公共充电车位就被“默认”为普通车位,“大家都是来看病的,如果在停车问题上再给他们添堵,挨谁心里也不舒服,你说是不是?”

与有桩无车情况同时存在的,是有车无桩问题。在嘉善荟城市生活广场地下一层停车场内,大多数时候,公共充电车位也都会被占用。与瑞金医院北院不同的是,不少逛商场的消费

者都有临时充电需求,但常常找不到空余的充电车位。停车场工作人员告诉记者:“一层只有一名工作人员,实在顾不过来。”

除了有桩无车、有车无桩的困境,还有一个问题亟待解决——有桩没服务。

针对这个问题,区政协委员金蓬佳提出,要加快充电桩网格化布局,加强充电桩软件终端应用的配套工作。他认为,没有统一的管理,缺乏科学的计算和统计,是导致充电桩区域性失衡的主要原因,“目前充电桩的硬件标准都已统一,但软件标准的不统一给车主带来了极大不便。”他认为,软件上的升级改造,将大大推动新能源汽车的发展。

在新一轮充电桩建设计划中,上海每年将推动建设15个充电示范站,每个示范站至少有20个充电桩,大的站点达到上百个。随着越来越多示范站的建成,金蓬佳提及的问题有望迎刃而解。