

电动汽车要跑起来,没有充电桩是不行的。据了解,去年,南京共建成充电桩近7000个,其中社会公用的充电桩已有4500个。预计今年还将推进建设3000个充电桩,总数有望过万。本月底,南京“三公里充电圈”将初步建成;5月初,遍布主城区的40个电动汽车快充站将投入使用。近日,现代快报记者探访了多处电动汽车充电站,发现充电桩使用频率并不高,部分充电桩甚至不能使用,成了摆设。

现代快报记者 邓月 徐红艳

南京“三公里充电圈”月底建成 电动汽车充电桩数量今年有望过万

记者探访:部分充电桩处于闲置状态;专家观点:规划和管理都有改善空间

● ● ● 最新数据

南京已经建成 近7000个充电桩

从2013年开始,国家对新能源汽车实施财政补贴。现代快报记者从交通部门了解到,南京新能源汽车发展速度很快,2014年全南京市有3835辆新能源汽车,到2015年已经增加到5209辆,而如今,南京市已经有新能源汽车9044辆。不过,其中大部分是公交车、出租车等,私人购买的电动汽车只占很小一部分。据了解,目前南京用于私人乘用的新能源汽车共有1473辆。

新能源汽车数量在增长,充电桩数量也在涨。据了解,目前南京已建成3座公交车专用换电站(服务70辆换电式公交车),52个公交车充电站,共1528根充电桩;建成投用绿博园、莲花村等13个出租车充电站284根充电桩;社会公用充电桩在全市广泛布点,桩数已超4500个,现有社会公用充电桩与私人乘用车数量的比例将近3:1。

● ● ● 建设进度

今年还要建设 3000个充电桩

预计本月底,南京“三公里充电圈”将初步建成。5月初,遍布主城区的40个电动汽车快充站将投入使用。现代快报记者了解到,所谓“三公里充电圈”,就是以市区为中心,在全市大规模建设智能充电终端,确保在三公里范围内至少存在一个以上的智能充电桩,满足新能源车主充电需求。

目前服务区快充站均为直流电源,服务对象为纯电动汽车。今后,南京还将探索适合给混合动力电动车充电的快充设施。据了解,今年,南京相关部门还将推进建设3000根充电桩,其中交流桩2200根、直流桩800根。

城内的充电桩已经基本覆盖,那城外呢?据了解,到这个月底,12座高速公路服务区快充站将同时建成。届时,南京范围内将有18座高速公路服务区快充站,分布在三桥、江宁、东庐山等南京周边高速服务区。



夫子庙的充电桩目前能正常使用,不过前来充电的汽车并不多
现代快报记者 徐洋 摄

康盛花园人防地下停车场的充电桩,因网络信号问题无法使用
现代快报记者 徐红艳 摄

● ● ● 先看充电桩

夫子庙10个充电桩,每天仅四五辆充电

位于白鹭洲宾馆前的夫子庙充电站,是全国第一座景区内的电动汽车充电站,于2011年投入运行。站内有2个直流电充电桩和8个交流电充电桩。现代快报记者注意到,8个交流电充电桩设置在路边绿化带中,电源、电费选项呈开启状态。充电桩前的10多个车位一大早就被

停满,但没有一辆是电动汽车。记者在充电站管理办公室记录簿上看到,截至上午9点半,还没有充电记录,翻看前一天的充电记录,仅有3辆电动汽车的充电记录,总共缴纳电费25块钱。充电站管理办公室的工作人员向记者表示,一天平均下来也就四五辆车充电。

一小区40个充电桩,无网络信号用不起来

为了鼓励市民使用电动汽车,去年6月,按照国务院的要求,南京市府出台了《关于进一步支持新能源汽车推广应用的若干意见》,提出“新小区每个车位都要预留好新能源汽车充电桩的位置和线路布设的地方,并要求业主委员会和物业对固定车位配建充电桩予以支持。”快一年过去了,进展怎么样了呢?

现代快报记者梳理发现,已

有多个小区停车位内安装了充电桩。不过,由于电动车保有量少、信号难覆盖等问题,使用效率普遍不高。在康盛花园人防地下停车场,40个充电桩已于今年初全部安装完毕。

但4个多月过去了,充电桩仍然没能用起来,问题出在了网络信号上。据车库管理人员吴师傅介绍,充电桩需扫码支付,但地下车库在建设时没有覆盖网络信号,钱交不起来,无法使用。

● ● ● 专家观点

充电桩管理和规划仍有改善的空间

电动汽车太少导致充电桩建设之后一直闲置,问题要怎么解决呢?东南大学法学院副教授、交通法治与发展研究中心执行副主任顾大松告诉现代快报记者,现在市民普遍抱怨的充电时间太长、电池费用贵,是现有

技术条件下很难解决的问题,要让电动汽车使用人数增加,还是要加强对市民的引导。

据了解,目前,南京有不少公司开展了电动汽车分时租赁和全年租赁的业务,顾大松认为,电动汽车租赁的方式,能够

● ● ● 再看电动汽车

出租车司机:每天1/5的运营时间用来充电

陈师傅是一位中北出租车公司的驾驶员,2014年青奥会后,他就开上了电动出租车。他告诉记者,现在主城区很多地方都有电动汽车充电桩,充电非常方便,但充电时间长的难题依旧没有改变。

陈师傅告诉记者,自己一个人开车,平时早上6点出门,晚上11点回家,中间还要腾出3—4个小时给出租车充电,相较于使

市民:充电省钱,但购车成本并不低

南京市民朱先生曾有意购买电动汽车,在他看来,普通汽车在售价、续航能力、“加油”时间等方面,都优于电动汽车。

以国产汽车为例,购买一台普通性能的比亚迪电动车,价格一般在20万元左右,去掉各级补贴,至少要14万元。而一台国产汽油车,质量不太差的只要10万元左右。相较之下,能省三四万元。此外,目前电动汽车的

用汽油的出租车,营运时间明显要少。

陈师傅会考虑买辆电动汽车家用吗?“不会,现在南京城区内充电桩是多了,但是其他城市都没有充电桩。我要是开车上高速,车突然没电了,还得在高速路上充2个小时的电。买辆车,只能在南京主城区转,太不合算了。”

充电时间和续航能力,也让不少车主望而却步。“电池充一次至少要一个多小时,充满后只能跑200多公里。”朱先生告诉记者,现在汽油车去车站加油,三四分钟就能加满,能跑600多公里。

在他看来,虽然电动汽车充电费用要比汽油费便宜,一年下来能省几千块钱,但省下来的钱与购车成本和电池更换保养费用相抵,总体来说并不划算。

让市民以相对少的成本,体验电动汽车的使用,能让更多的市民体验电动汽车的出行方式。也可以让“车桩联动”,减少闲置的充电桩数量。

不过,顾大松表示,近年来南京充电桩虽然建设很快,但在

管理和规划上还存在不少问题,有改善的空间。比如主城区车位紧张,充电桩被占用,电动汽车充不上电,可以设置专属充电桩;有些地方充电桩集中,大大超出了日常使用量,可以分散等等。