

# 充电车位常常被占 司机下载六七个App找充电桩

12月3日，工业和信息化部装备工业司发布《新能源汽车产业发展规划(2021-2035年)》征求意见稿，勾勒出未来15年新能源汽车产业的发展面貌。

南京的新能源汽车越来越多，不过，现代快报记者调查发现一个尴尬现象，虽然南京的充电桩越建越多，“车桩比”已经达到比较高的水平，但新能源汽车的充电位却经常被燃油车占用，车主们充起电来其实并没有想象中的方便。

实习生 刘彩云 杨月瑶  
现代快报+/ZAKER南京记者  
李娜 蔡梦莹



扫码看视频



杏林新村前两辆新能源车正在充电



凤凰西街某处的充电车位被占



商场停车场内，燃油车占了充电车位  
现代快报+/ZAKER南京记者 蔡梦莹 摄

## 探访

### 被占用:充电车位总被占,网约车街边排队

12月4日上午10点左右，现代快报记者在凤凰西街沿线调查时发现，4个充电桩前停着4辆燃油车，车位全部被占。

在杏林新村门口停着1辆正在充电的新能源网约车。司机李师傅告诉记者：“路边充电桩几乎一半都充不上，我几乎不在路边充，今天是刚巧碰上了。”不一会儿，一辆网约车开到附近，两位乘客下车，司机张师傅立刻把车停在充电桩附近的车位上，拔下充电枪开始充电。

不远处的华阳家园门口也有2

个充电桩，各有1辆车正在充电。这里聚了3个网约车司机在聊天，新来的1个司机正在排队等着充电。“快一小时了，你电充好没？等会儿你走了，我去你那儿充。”

不止是路边，设置在地下停车场内的充电桩也常有被占的情况。中午12点左右，环宇城B3层共有15个充电桩，有2个车位被燃油车占了位置。下午2点20分，在新街口某大型商场的地下停车场内共设有18个充电设备，充电车位中有8个被燃油车停占。

### 不开放:停车场只白天开,夜间常吃“闭门羹”

位于夫子庙的琵琶街，一排8个交流充电桩立在绿化带里，路边停车位不时被燃油车停满。新能源车很难“见缝插针”。不过，记者注意到，即使有了空余车位，车主如果想要充电，也需要将充电线穿过绿化带栅栏，还要穿过一米多宽的人行道，较为不便。

网约车司机燕师傅正在小石坝街上充电。燕师傅告诉记者，他开新能源车才两个多月，大多是收车后在江宁禄口的家附近充电站充电。不过，那个充电站设在单位院子里，白天充电车位被单位车占据，等晚上下了班，他晚上7点去充电，就会吃闭门羹。

在帮用户寻找充电桩的App

上，现代快报记者看到，停车资源紧张的新街口、珠江路周边也有不少，标明是内部使用。南京市市级机关医院停车场管理员告诉记者，此处地下停车场设有充电桩，但只供医院职工使用。外部车辆只能使用露天停车场。记者调查时发现，地下停车场内共有15个充电桩，已有14个充电车位被燃油车停占，场内也未发现新能源汽车。

成贤街43号大门前挂有许多机关单位的牌子。地下停车场内只有1个充电桩，不过记者发现，这是私人专属的充电桩。

此外，App上显示南京市财政局在内的停车场设有充电桩，停车场同样也是不对外开放。

### 遭吐槽:装7个充电App,每天都在找充电桩

在环宇城停车场内，网约车司机杨师傅一边给车充电一边吃盒饭。他告诉记者，自己开网约车5年了，新能源车也开了2年多。

他习惯在中午休息时补充电量。“每天都在找地方充电，你看看我手机上装的App。”他打开手机给记者数了数，一共7个，都是常用的。“其实，路边、停车场的充电桩都建了挺多，但是能不能用，得碰运气，这个不行换那个，没办法啊。”

采访中，不少新能源车司机希望路边停车管理员能帮忙协调车

位。“车位紧张的话，大家都理解。当车位不紧张的时候，能不能协调燃油车停在其他地方，不占用充电桩前的位置呢？”司机杨师傅表示。

不过，实行起来有些难度。一位不愿透露姓名的停车管理员告诉记者，自己没有强制执法权，挪车有难度。并且，充电桩前的停车位没有明显的标识，沟通时容易有矛盾。他还曾遇到一次投诉，街边一个停车位是提供给附近小区业主长期用的，有位车主半夜收到新能源车主打来的电话，让他挪到充电桩以外的地方。

## 现状

### 南京“车桩比”不错 但服务能力有待提高

南京市交通运输局相关负责人介绍，到2019年底，南京新能源汽车的总量将超过49300辆，除了公交车及环卫、物流等特种新能源车，私人乘用车占比仅略超1/5，且其中超过1万辆都是网约车。南京安装充电桩的数量截至2018年末是19606根，公交专用的有2055根，出租车专用的有284根，还有17267根提供公共服务，所有车辆都可以充。2019年至少又新建了2000根。车桩比约为2:1，在全国处于适度超前水平，能很好满足南京现有新能源汽车的充电需求。

一家充电桩建设企业负责人告诉现代快报记者，充电桩服务能力差的绝大部分原因就是停不了车。“你看看有哪些车位是没有被占的，还剩多少是能顺利充上电的？”这位负责人坦言，仅他们一家就建了五六千根充电桩，其中多为路面的，在实际使用中，车位被燃油车占用的情况非常严重。相对路面充电桩，集中式建设的科学园区、高新园区等的充电桩使用效率较高。

## 业内

### 应尽快理顺 制定充电桩建设规范

如何解决充电车位被占、提高使用效率？南京市新能源汽车运营联盟副理事长李鑫表示，目前，南京所有的新能源私人乘用车加起来也就1万多辆，对比全市260万的机动车保有量来说占比太少，这种矛盾当前必然存在。

李鑫认为，接下来需要更多部门逐步落实解决，比如对占用充电桩位的汽油车，可以按照“违停”进行处罚；或者通过价格杠杆，引导汽油车车主不占用充电泊位。

东南大学交通法治与发展研究中心执行主任顾大松表示，目前，充电桩数量已经不是问题，关键是管理使用，应设立专用泊位，运用智能化控制手段，让充电桩真正流转起来。他认为，在未来建设上，政府应引导建立网状充电桩规划布局，让市民方便地充电。并通过明确地方及建设方的利益分配等多种措施，规范路外停车场充电桩建设。

视觉中国供图