

物业设关卡、硬件不达标……

新能源汽车小区充电有多难

□记者 郝小庆

12月1日,济南作为全国首批新能源号牌的5个试点城市之一,已经使用新能源号牌一周。据济南市车管所统计,目前济南共有2566辆新能源汽车,而近日加入第二批试点城市的青岛这一数据为4.3万辆,位列全省第一。相比之下,济南新能源汽车保有量还非常少。尽管新能源汽车政策暖风频吹,但记者走访发现,在配套设施建设上,济南还有很多不足,其中最主要的就是充电桩安装难、车主充电难。



买一台新能源汽车家用充电桩不到2000元,但安装“关卡”挺多。左图为一车主为自己的新车挂上新能源绿牌,右图为济南新能源汽车超市在售的充电桩。记者 郝小庆 摄

1 不让安充电桩,车主从楼上“飞线”充电

济南市民张女士今年刚买了一辆插电式油电混动汽车,4S店给配了充电桩,还可以提供上门安装服务。“车子很好开,但就是充电麻烦。”张女士说,为了安装充电桩,她找到了物业请求开具允许证明。“我们小区里之前没有安装电动汽车充电桩的,物业出于用电安全和占用公共空间的考虑,不允许我安装。”无法征得物业的允许,张女士只能从自家电表里接了线出来,从楼道窗户里伸出去给停在楼下的汽车充电。

记者以车主身份致电经纬嘉园、泉景小区等多个小区物业,咨询小区内是否能安装个人充电桩,对方的回复都是不行。理由比较类似,大多是考虑到用电安全问题。“小区建设年代比较早,规划时就没有将充电桩等相关配套设施考虑进来。”泉景小区物业的工作人员说,老旧小区往往电容小、线路复杂,汽车充电功率比较大,安装充电桩可能会带来消防安全隐患。

“车主找到我们公司后,我们会代车主与物业进行协商,但

是实际安装成功的只有40%。”为私家车提供充电桩安装服务的山东蓝动新能源科技有限公司总经理姜本强告诉记者,自2016年至今近两年的时间里,他们共为200多位私家车主安装了个人充电桩,很多顾客因为无法安装充电桩最后放弃了选择新能源汽车。“有的车主采取从楼上引线的方法充电,还有些车主自家拥有车库就通过车库插座充电。”姜本强说,“飞线”充电受到楼层高度、楼下车位的限制,而且安全隐患较大。

2 公共充电桩进小区,难过“物业关”

个人充电桩不让安,那么有没有企业向社区内投放公共充电桩呢?据了解,目前济南还没有一家充电设施公司成功进驻社区,建设公共充电桩或充电站。“作为一个新兴产业,目前充电桩进驻社区的商业模式并不清晰。”姜本强解释,一般来说公司想要在社区免费投放公共充电桩或充电站,需要与物业协商地皮租赁费用,协定管理运营权归属等相关问题,可能需要像社

区公共饮水机等企业一样缴纳进场费。“建设前期的成本投入比较大,但目前社区新能源汽车的保有量较小,公共充电桩使用频率低,难以长期运营,进而更不利于车主选择购买新能源汽车,形成恶性循环。”姜本强说,模式不清晰,企业不敢来,物业也不同意企业进驻。

济南莱拓新能源技术有限公司总经理李尚蓉则在与多家小区物业的沟通中发现,物业不

允许公共充电站进驻小区还出于对经营成本的考虑。“汽车充电的功率较大,消防安全风险不容忽视,一旦出现问题,物业势必要承担相应的责任,相当于费力不讨好。”李尚蓉说,另一方面,有的小区的电容承载力可能只允许安装少量充电桩,但如果后期居民的需求超过这个量,如何协调又是新问题,“干脆物业就都不开,从而避免出现不公平的争议。”

3 小区“先天不足”,充电桩安装卡在电容等硬件上

如果物业这一关能够通过,车主拥有充电桩的愿望就能实现吗?济南高新区丰奥嘉园的物业工作人员告诉记者,曾有多名业主向他们咨询安装充电桩的相关事宜,因此他们主动找到了一家充电设施安装公司试图合作,但公司考察过小区的线路、电容等情况后,得出的结论是小区不具备安装充电桩的条件。“我们还咨询了消防部门,但是没有得到明确答复。”工作人员说。

国网电动汽车山东服务有限公司工作人员马先生介绍,车主要安装个人充电桩,首先要确认自家小区内的电力由供电局还是物业管理,“如果是供电局管理,车主就可以走低电压扩报装手续,报装电表。”马先生说,接到申请后,供电局工作人员会到小区现场勘探,考察小区电容量是否充足,线路是否合适。

如果小区电路电容等“硬件”设施没问题,供电局会为车主开户、接线,安装电表,之后由车主自行联络充电桩服务公司进行安装即可。而如果小区用电是通过物业自装的变压器或物业购买的电力,那么个人充电桩的安装就需要车主与物业直接协商并进行

下一步工作。

此外,拥有固定的停车位或车库也是车主个人安装充电桩的必要条件。张女士在购入新能源汽车后曾搬至一单位宿舍居住,由于该单位宿舍没有固定停车位,安装充电桩仍然是奢望。“业主想在小区内安装个人充电桩,必须要有车、有电、有车位。”马先生解释,也就是说业主首先要拥有新能源汽车,有安装充电桩的需求;其次经过考察,小区电容量足够;最后就是必须要有一个固定车位,三个条件缺一不可都无法安装充电桩。

专家建议

小区可装慢充设施 省去电网改造

上海电力学院成人教育学院副院长应敏华认为,新能源汽车充电应积极推广居民小区的家庭用电动汽车慢充设施,因为对私家车车主来说,最有保证的充电时间是夜间,最方便的地点是小区的车位。

应敏华说,慢充设施尽管充电时间较长,但所用功率和电流不大,充电器和安装成本比较低,利用电力夜间低谷时段充电,又可以降低充电成本;更关键的是,小区建慢充设施不需要对电网进行大规模改造。

综合

他山之石

北京老旧小区引入移动充电设备

今年8月份起,北京将充电设施建设纳入老旧小区综合改造,目前正在对既有小区进行分类配建充电设施。

第一类是具有固定停车位及电源条件的小区,相关部门将督促电动车企业(含4S店)按规定组织建设私人自用充电桩。

第二类是无固定停车位、有电源条件的小区,相关部门将积极推动在小区内配建公用充电设施,简化相应的改造建设手续。

第三类是既无固定车位、又无电源条件的小区,新规要求积极推动投放移动充电设施,并结合路侧停车位施划及电源条件,研究试点建设公用充电设施。据了解,北京市住建委等相关部门正在积极投放移动充电设备,先期投放市场的移动充电设备平均每度电价格为1元,车主可以通过刷卡或者微信支付电费。 据《北京日报》

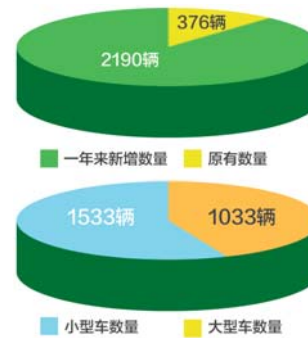
多地有新能源车补贴 济南尚未出台

目前多地都已推出新能源汽车补贴政策,但济南还没有地方补贴,业内人士认为,这在一定程度上导致济南市民购买新能源汽车动力不足。

据了解,北京、天津两市私人领域按国标50%补贴,甘肃省级按35%补贴,市县按15%补贴,这三个省市相比其他省市的补贴标准稍高。山西新能源汽车按国标50%给予营销补助,且取消了省级推广应用补贴,具有地方保护色彩。西安私人领域按国标30%补贴,并且有1万元充电桩安装和充电费,另外新能源汽车可在公交车道行驶,不限行等优惠政策都已明确。虽然补贴标准不是最高,但在使用环节出台了诸多便利政策。综合

延伸阅读

电动汽车用电花费是燃油车四分之一



制图/顾佳泉

12月1日,济南试点新能源号牌一周。据济南市车管所统计显示,一年来全市新能源汽车新增加了2190辆,目前总数为2566辆。试用期间,济南共发放新能源号牌2695副,其中针对新车注册业务发放1989副,占往年新能源汽车总数的73.8%,增长速度明显。不少驾驶新能源汽车的车主也在今年将原本的“蓝牌”换成了新能源“绿牌”。

尽管济南的新能源汽车保有量并不多,但今年增长明显。济南市车管所民警分析,除了新能源号牌对车主的吸引力,新能源汽车在性能和环保方面的优势也越来越受到市民青睐。近日刚刚购入一台纯电动汽车并挂上绿色新能源号牌的车主高先生对新车挺满意。他为自己的爱车算了这样一笔账:车子完全充满大约需要40度电,能行驶大约300公里。按济南市物价局的定价1.45元/kwh计算,只需要58元。而如果开燃油车行驶300公里,按百公里油耗10个油计算,需要200多元,花费是电动汽车的4倍之多。“对于我这种几乎每天都开车出行的人来说,电动汽车很合适。” 记者 郝小庆