

线索征集

电话:(023)63865241

邮箱:cqdddy@163.com

充电补给 怎能成为一“桩”摆设?

文 | 当代党员杂志社记者 陈 骅



2025年6月7日,重庆医科大学附属第一医院经纬院区,地下车库内多个充电桩均未通电使用。图/陈骅

今年初,唐女士在重庆市渝北区中央公园片区新购置一套商品房,却因未购置产权车位,无法使用车位上已有的新能源汽车充电桩设备。搜寻到新家附近商场有新能源汽车充电场站后,唐女士本想夜间将车停去充电,无奈又时常遇到“僵尸桩”“停车占位”等窘境。

“有一次车快没电了,我开车去附近公共充电场站,到了却发现没通电。还有几次遇到充电车位被没有需求的车辆停车占位,心里真着急……”唐女士告诉《当代党员》“民呼我为”栏目记者,城区内一些充电桩存在无法正常使用的问题。

接到线索后,记者近日走访重庆中心城区部分

商圈、公共停车场、专用充电场站等不同充电场景发现,目前市内车辆充电基础设施建设存在分布不均、运维不力、盈利差等痛点和难点,导致一些充电桩成了摆设。

“希望行业企业和监管部门完善相关建设机制,消除车主们的‘里程焦虑’。”不少新能源汽车车主通过《当代党员》“民呼我为”栏目热线呼吁。

现场 建而不用成摆设

如果一个充电桩,在很长时间都未发生过任何

充电行为,会被车主戏称为“僵尸桩”。

“导致‘僵尸桩’出现的原因有很多,但主要体现在从未通电使用和损坏不修理两种情况。”2025年6月3日上午11时,记者跟随唐女士来到渝北区同茂大道附近的商圈。根据相关充电品牌手机App显示,该商圈周边设有不少新能源汽车充电场站。

在渝北区吾悦广场地下停车库内,设有超200个充电桩。但位于A馆B1层027车位附近的8个快充桩,却不见通电迹象。

“感觉这8个快充桩从未使用过。”唐女士曾将质疑反馈至商场客服中心,客服人员解释称,因与该快充设备的供应商合作不顺,导致这些快充桩一直未投入使用。

同样的情况还发生在附近不远处的龙湖重庆公园天街停车场。

公园天街商场开业多年,但A馆地下车库B1层K012充电车位附近,有10余个慢充桩直到今年6月才投入使用。而在该车库的LG层,有4个快充桩从未接通电源使用。商场客服人员对以上现象解释称:“之前一直未能与充电桩的品牌供应商谈好合作,导致部分充电桩久未投用。近期刚有新的供应商接手,B1层的慢充桩才开通,但那4个快充桩暂时仍不能使用。”

新能源汽车充电场站与加油站不同,传统燃油汽车主要依靠社会分散的加油站提供能源,新能源汽车则主要依靠“目的地”充电,类似家庭自有充电桩、单位自建充电桩、社会分散类公共充电桩等,都可能成为新能源车主用于补充电量甚至是应急补能。

根据这些充电桩所在的不同应用场景,记者随后走访了公园、医院、公共停车场等地,发现“僵尸桩”的现象并非孤例。

在重庆医科大学附属第一医院经纬院区的地下停车库内,超100个充电桩久未接通电源,导致充电车位与普通停车位无异。

在位于重庆市大渡口区大滨中路的重庆捷充智能超充站(滑石滩站),3个液冷超级充电桩与3个普通慢充桩均显示调试中,周边居民反映自2024年建成就一直未投入使用。

在西部科学城重庆高新区香炉山街道的思贤公园,其公共地下停车场内5个快充桩均无法使用,剩余12个慢充桩也只有5个在工作。

探因 运营不佳缺动力

充电补给成了一“桩”摆设,这是为何?

其中有一点是显而易见的,在记者走访期间,上述停车场的充电桩利用率均未达到饱和状态,甚至可以说不高。

去年底,重庆市经济和信息化委员会联合重庆市财政局,共同印发《关于印发重庆市2024—2025年度充电基础设施建设奖励政策的通知》,对达到建设目标及公共充电站实现乡镇全覆盖的区县,予以6000元/枪的一次性建设奖励。

财政补贴推动新能源汽车市场更具活力,社会公共充电桩生意也因此被普遍看好。在此背景下,充电桩的利用率缘何不高,进而导致部分充电桩被“僵”住无法使用?

以思贤公园地下停车场为例。该停车场的17个充电桩建成于2023年初,两年多来,一直都只有5个慢充桩可供使用。

6月9日上午,据记者现场观察,仅有一辆新能源汽车在此充电。尽管利用率不高,但周边居民普

遍不理解,为何有超三分之二的充电桩成了摆设?

“如果将快充桩与慢充桩全部开通使用,需要对停车场的配电进行扩容。而从目前的收益和使用率来看,并非企业最理智的考量。”停车场管理方——重庆科学城城市运营集团有限公司工作人员称,由于建设之初缺乏经验,未能意识到停车场现有电容及消防安全并不能支撑全部充电桩的通电使用,“但若周边居民有充电需求,附近100米远的超充站也可提供充电服务”。

同样因效益不佳而缺乏运维动力的,还有位于大渡口区大滨中路的重庆捷充智能超充站(滑石滩站)。

由于该场站靠近滨江路,自建成以来便受到周边露营车主的普遍关注,但为何一直建而不用?

“周边有其他超充场站,而且这个场站一直无法通电,我们正考虑撤场。”重庆捷充大渡口区区域负责人无奈地表示,公司已没有多余资金为该场站申请通电。

有车主发出质疑:“部分充电桩建而不用,是否

只是为了套取政府的建设补贴?”

一位充电桩运营商工作人员向记者直言,充电场站建设初期,的确出现过超前投建或“跑马圈地”的现象,“想着先把充电桩建起来,没有充分考虑布局的合理性、场地的适配性,导致早期的投资很多都交了‘学费’”。

出现亏损后,在部分充电需求不足的区域,一旦充电桩使用率较低,企业的收入便难以覆盖成本。为降低成本,部分企业减少维护投入,主动关停设备甚至放任设备老化损坏,形成恶性循环。

对策 完善机制堵漏洞

该充电桩运营商工作人员告诉记者,充电桩运营商往往面临着利用率两极分化的现象:“一些区域高峰时段新能源汽车排队充电,而另一些区域的充电桩门可罗雀,直至沦为‘僵尸桩’。”

重庆医科大学附属第一医院经纬院区的百余个充电桩,建成后久未投用的原因是否也因利用率低?

据记者在现场的停留观察,该院的车流量不大,停车需求也并不高。但问起充电桩未通电的原因,该院工作人员并未给出明确答复,也无法告知具体开通时间。

而在互联网上搜索重庆新开售商品房小区充电桩设备相关话题,可见不少与唐女士类似遭遇的质疑帖子,称小区停车库内的车位虽都配有充电桩,“但



2025年6月7日,位于大渡口区大滨中路的重庆捷充智能超充站(滑石滩站),6个充电桩均显示调试中,相关负责人称正考虑将该站撤场。图/陈骅

若不买车位,充电桩就只能摆在那儿看”。

2022年,重庆发布《重庆市推进智能网联新能源汽车基础设施建设及服务行动计划(2022—2025年)》,提出到2025年底,将建成充电桩超24万个,新建小区充电桩覆盖率达到100%。

“许多新建小区的确实实现了充电桩全覆盖,但不买车位不让用,又有何意义。”唐女士的困惑不无道理,一边是新能源汽车车主的“一桩难求”,一边是充电桩运营企业的“有桩没车”,如何平衡二者之间的矛盾?

“例如在补贴政策上,建议由重建设转向重运营,根据实际使用情况给予企业分级补贴,激励提升服务质量。”中国电动汽车充电基础设施促进联盟产业研究部主任李康告诉记者,目前新能源汽车充电桩全行业的平均利用率约在6%—8%之间,意味着大部分充电桩企业都未实现盈利。

“以目前市面上普遍使用的7kW功率充电桩为例,一个充电桩一天工作10个小时的服务能力为70度电,按照平均利用率测算,相当于这个充电桩一天也就充了5度电。再结合投建该充电桩企业的场地租金、设备维护以及电损等成本,这个充电桩的投资回报周期至少需要6到8年,而这几乎已经达到一个充电桩的设计寿命,更何况实际使用寿命通常只有3到5年”。李康分析,这样的局面很有可能催生“僵尸桩”及骗补乱象,“建议当地管理部门可出台‘僵尸桩’退出机制,完善相关管理办法,明确各环节的法律责任与义务,通过运用大数据、物联网等技术手段,实时监管充电桩状态,并根据不同的应用场景,合理匹配充电桩建设”。

重庆市经济和信息化委员会相关工作人员对此表示,重庆目前的确存在充电桩利用率不饱和的现象,“但也确实没有强制不作为企业退出市场的

现行法规”。该工作人员还称,“我们正联合西南政法大学研究制定新能源汽车充换电行业的相关政策、法规,包括‘僵尸桩’的退出机制、评级评分企业的分级补贴等。在此之前,若有企业运维不力,车主可向行业监管部门投诉反馈。”

这一“桩桩”摆设还会“僵持”多久?《当代党员》“民呼我为”栏目将持续关注。

记者手记

服务管理也需及时“充电”

新能源汽车产业承载着我国实现“双碳”目标、推动绿色发展的战略使命。及时清理“僵尸”充电桩能够为产业高质量发展扫清障碍。

事实上,充电桩既有商业利益诉求,又有公共服务属性。一旦布局和规则不合理,哪怕数量和覆盖率都达标,也无法体现公共服务的便捷,还会造成资源浪费。相关管理部门和运维企业有必要在“建在哪”“建多少”上多做功课。

重庆在智能网联新能源汽车基础设施建设上不仅布局早,还催生了一系列制度性成果。早在2017年,重庆就制定了覆盖建设、运营、管理的《重庆市电动汽车充电基础设施建设运营管理办法》,后又陆续制定了《重庆市推进智能网联新能源汽车基础设施建设及服务行动计划(2022—2025年)》《重庆市新能源汽车便捷快充行动计划(2024—2025年)》等。

当前,重庆正加速推进智能网联新能源汽车之都建设。充电桩作为发展新能源汽车产业的重要基础设施,理当建设好、运营好、管理好。为更好破解充电桩建设运营管理中的各种困局,各责任单位也需在管理与服务方面,及时“充电”,助力新能源汽车产业行稳致远,驶向更加绿色、智能的未来。

