



交付4万多台车，随车配送的充电桩却有近2万根送不出去。2021年底，威马汽车创始人、董事长兼CEO沈晖在其实名认证微博发布内容，引发不少车主讨论。

在湖南，同样存在自用充电桩安装难的情况，有充电桩安装企业称，2021年接了1万台左右的单，仅安装了6400台充电桩。

家用充电桩安装遇阻，公共充电桩难满足车主需求。数据显示，截至去年底，湖南已建成约3万个公共充电桩，数量未进全国前十。 ■三湘都市报全媒体记者 魏灿 胡锐 实习生 程韞玉

## 家用充电桩难安，公共充电桩数量难以满足需求 双重尴尬，新能源车难续“动力”

03 现状

### 【车企吐槽】 近半充电桩送不出去

2021年底，有购买了威马新能源汽车的广州车主称，提车将近2个月，为装充电桩找了各方，但是物业找了各种理由，就是不批。威马汽车创始人、董事长兼CEO沈晖在微博回应称：“每次听车主向我抱怨充电桩安装难问题，心情都很沉重。今年，威马交付了4万多台车，但随车配送的充电桩，却有近2万根送不出去。”

这条微博引发几千网友留言讨论，转发最多的是网友@IT观察猿的回复：“厂家掏钱免费送，大多数人无福消受，要解决‘送不出去’的问题，单靠厂家一己之力是不现实的，社会有关各方都得参与进来。”

网友@阿平要躺平称：“家里小区是具备装私人充电桩条件的，但是物业一直以消防安全、用电负荷等原因限制安装。物业有监管是好的，但一味的禁止只会让我们这群车主觉得物业在推卸责任。”

也有人及部分物业的做法表示理解：“很多老小区的电容量确实有限，不足以支持每家每户都有私桩的需求，这事也不能全怪物业和电网。私桩如果越来越多，物业就势必要给电力设备扩容，这成本怎么摊？”

在湖南，充电桩“送不出去”情况同样存在。湖南安桩帮新能源技术有限公司是一家安装充电桩的公司，公司负责人唐勇介绍，2021年，公司在湖南区域接了约1万单，实际安装的仅有6400台左右。“买车基本都送了充电桩，也包括了充电桩的安装，但是车主因为种种原因安装不了，我们也挺着急的。没有安装，业务也受影响。”唐勇透露，车主没有安装充电桩原因是多方面的，有的客户家附近有公共充电桩，有的车主在外地跑网约车，不着急在家安装充电桩，有相当一部分原因是车主想装，但是装不了，主要原因是物业公司不肯签字盖章。

“充电桩安装的选址、安装都有国家和省相关的技术标准、设计规范，像我们这类安装企业都有资质要求，往往物业随便找个理由就说装不了，他们甚至都不知道安装标准是什么。”唐勇无奈表示。



3月18日，一位长沙市民正通过微信小程序查找附近的公共充电桩。 记者 魏灿 摄

### 【走访】 老旧小区难觅充电桩身影

记者走访长沙多家小区发现，大部分小区允许安装充电桩，而一些老旧小区里难以看到充电桩的身影。

长沙新富城小区位于芙蓉广场附近，小区500多户居民，曾经有几位业主申请过安装新能源汽车充电桩，都没有成功。小区物业公司负责人刘佩直言：“确实是没有条件安装，小区电线密密麻麻像蜘蛛网，配电设备、机房都很老旧，用了快30年了。并且小区500多户，停车位只有100多个，非常紧张。”目前，小区的新能源车主，要么把充电桩安装到了其他房子的车位，要么去公共充电桩充电。

湘江世纪城小区是长沙最大的小区，目前小区里已经安装了不少新能源充电桩，小区划分了好几个片区，以二片区为例，目前有约8000户居民，已经有50来个车位安装了充电桩。

“我之前还有些担心，但是没想到几天就装好了，非常顺利。”湘江世纪城业主刘先生介绍，从申请到安装，几天就完成了。

湘江世纪城聚鸿达物业客服中心主任王娟介绍，该小区从2020年起就有业主申请安装新能源汽车充电桩，物业尽可能满足业主的需求，“只要是工作日，最快当天就能盖章，最慢也能在第二天拿到。”王娟表示，安装充电桩时，物业也会派专人配合，全程协助，减少业主奔波。

采访中，部分物业公司负责人坦言，不同意业主安装充电桩的主要原因是其他业主的反对，“我们之前跟业主征求意见时，就有部分业主明确反对在小区安装。小区没有成立业委会，我们只能让业主们多沟通。”

“车库本来就在地下，停车位紧张，乱停的车多，要是再来装充电桩，万一一起火了，别说车了，人都难逃出去。”采访中，不少没有购车或购买汽油车的业主认为，家用充电桩存在消防安全、辐射等方面的隐患，“小区安装充电桩，对我们有害无利，确实不愿意支持。”

声音

### 企业无序竞争 导致行业发展缓慢

在我省充电基础设施建设不如人意的背后，是充电运营企业盈利困难、行业竞争无序。“目前市场化运营的充电桩企业，存在场地难找、电力扩容难、投资大、投资周期长、盈利难等问题。”长沙星星充电湖南公司总经理朱顺在接受三湘都市报记者采访时表示，充电桩需配套固定的车位，现阶段土地供应大多紧张，尤其是老城区，运营企业找场地时常与产权所有者或管理者难以达成一致。

朱盛开给记者算了一笔账，一般120kw的充电桩投资需24万-25万元，一个使用频率高的公交车充电桩，要3-5年收回成本，一般的公共充电桩则需要6-8年收回成本。

“充电桩运营企业的无序竞争也影响了投资者的积极性，导致行业发展缓慢。”湖南省充电基础设施协会秘书长李云芳在受访时介绍，目前湖南现存电动汽车充电桩运营企业100余家，部分企业一度推出零服务费、零电费的营销政策，进行低价竞争，扰乱市场秩序。“长远来看，这并不利于整合行业均衡发展。”李云芳表示。

### 【现状】 公共充电桩难满足车主需求

“在长沙城区，特别是人车多的地方找公共充电桩比较困难，一来点位比较少，二来，就算有空位置，也可能遇上设施坏了，或者被燃油车占了位置。”在长沙松桂园上班的杨先生说出了新能源车车主的心声。

“无论是绝对数，还是与新能源汽车的比例，我省充电桩的数量都不够。”湖南省充电基础设施协会会长朱盛开受访时表示，这在一定程度上影响了湖南新能源汽车的推广应用。“湖南省充电基础设施建设仍相对落后。”省政协常委、长沙市政协副主席、市工商联主席彭继球也曾发表过同样观点。

据中国充电联盟公布的2021年9月数据，国内充电基础设施建设靠前的省市是广东、上海、北京、江苏，均拥有超过9万个公共充电桩，其中广东拥有公共充电桩16.1万个。

遗憾的是，湖南未进前十，在中部六省中也排在湖北、安徽、河南之后。省能源局统计数据显示，截至2021年12月底，湖南已建成约3万个公共充电桩，其中长沙市占比过半，有超1.7万个。此外，数量超过1000个充位的市州分别是衡阳市2662个、邵阳市1648个、株洲市1556个、湘潭市1264个、常德市1206个、益阳市1024个。