

全国各地屡屡惊现“僵尸”充电桩

业内人士呼吁：警惕部分充电桩公司“挂羊头卖狗肉”囤地升值



“新能源车最怕啥？怕车子开半路没电。比没电更绝望的是啥？找到充电桩却充不了电。”安徽省淮南市新能源车主张强说，因为在充电站没法充电，他只好打电话求援拖车。

“新华视点”记者近日在安徽省淮南市发现，很多充电站的充电桩无法充电，有的无电源接入，有的甚至根本没安装配置充电模块，大量充电桩成“僵尸”。

“僵尸”充电桩：无电源、无充电模块、不能充电

在淮南市舜耕山风景区旁一个充电站，近20个充电桩一字排列，周边杂草丛生。随机打开一个充电桩外壳，本应该放置充电模块的柜体空空如也。附近村民说，充电站一直废弃，村民已经把充电站作为石料堆积场了。

这并非个例。记者在“淮南昌阳路供电营业厅电动汽车充电站”看到，充电站有6个充电桩，均有“国家电网”“电动汽车充电桩”等标识，但无一可用。

记者在淮南政务服务大厅停车场充电站发现大量“僵尸”充电桩。这里有100多个充电桩，按操作说明提示，记者多次扫码充电，均显示乱码，现场也找不到管理人员。

淮南市一家新能源汽车销售公司负责人告诉记者，他把淮南市区的充电站逐个实地调查了一遍，总数大约20多个，共有290多个充电桩，其中只有4个充电桩的30多个充电桩可以使用。

公司停摆运营难，相关部门“踢皮球”

记者走访充电桩运营公司及新能源汽车产业从业人员获悉，淮南“僵尸”充电桩成因主要有两类。第一类是设备老化。国家电网淮南供电公司有关负责人解释称，淮南昌阳路供电营业厅停车场的电动汽车充电桩建成已近10年，当初是示范项目，但目前设备老化已经无法充电。

第二类是充电运营公司主营业务不理想，导致公司充电桩无人管理。有的公司是以销售新能源汽车或开展新能源汽车租赁业务为主，充电桩只是这类公司为主营业务服务的配套设施。当主营业务遭受挫折、公司运营举步维艰，相关配套设施也随之疏于管理。在淮南市充电桩数量最多的淮南恒天易开汽车运营有限公司即属该类型。

安徽省源丰新能源汽车销售服务有限公司负责人费海山说，他2018年在淮南一家物流园建了新能源汽车充电桩，主要是为公司出售新能源汽车提供配套服务。充电桩建成后，公司在淮南的新能源汽车销售数量不理想。同时，由于物流园内新能源汽车数量少，充电桩利用率低，原计划5年收回成本，但是根据现状看，恐怕8年到10年也很难收回成本。记者在物流园内看到的多个充电桩中，目前只有部分充电桩可以正常充电，一些充电桩损毁无法充电。

费海山说，预期很美好，现实很残酷，因为赚不到钱，近年来很多从事新能源汽车充电桩业务的同行已经改行了。

在多个充电桩公司电话都始终无人接听的同时，记者在调查“僵尸”充电桩成因的过程中，屡屡遭遇相关主管部门“踢皮球”。

在采访淮南政务服务大厅周边“僵尸”充电桩运营公司过程中，记者找到淮南市政务服务管理局办公室工作人员采访，对方答复说充电桩管理不在其管辖范围，建议找淮南市发展和改革委员会。淮南市发展和改革委员会则回复称，应找淮南市城乡建设局。

淮南市城乡建设局相关负责人对记者说，他们主要负责充电桩未来5年的规划布局建设，“我们平时不开电动车，对充电桩无法充电问题确实没关注过。”他说。

据该负责人介绍，淮南市现有多个类型的充电站。比如，在政府相关部门和企事业单位的充电站，其管理权归政府相关部门和企事业单位。按照这个

解释，淮南市政务服务大厅周边区域充电桩运营公司应与淮南市政务服务管理局有合作关系。记者的追踪调查绕了一圈，又回到了原点。

“无形之手”与“有形之手”共同发力

国务院办公厅近日印发的关于新能源汽车产业发展规划的相关文件提出，要提高充换电服务便利性。

部分城市“僵尸”充电桩的存在，不利于新能源汽车产业健康发展，不仅导致充电难，也让一些期待进入新能源汽车充电领域的市场主体望而却步。

一些业内人士呼吁解决“建好了不运营、新建的批不了”问题。随着新能源汽车增加，充电站场地的潜在经济价值快速攀升，建议警惕部分充电桩公司“挂羊头卖狗肉”，背后看中的是场地升值，而非做好充电运营。

“‘僵尸’充电桩在全国屡见不鲜。”国家科技成果转化基金新能源汽车创业投资基金合伙人兼总裁方建华认为，近年来，部分充电桩运营公司受到地方补贴政策的吸引，盲目冒进，规划建设和实际脱节，导致资源闲置浪费。

业内人士认为，之前“共享单车坟场”备受关注，如今又出现“僵尸”充电桩，两者背后的逻辑类似，都是新业态成长中的资源浪费问题。解决该问题，既要重视“无形之手”，鼓励市场竞争优胜劣汰，也要重视“有形之手”引导，主管部门应当主动作为，不能当“甩手掌柜”，共同促进新能源汽车产业发展。

“充电桩仍无法满足当前新能源汽车需求。”方建华建议，对运营能力低、资源长期闲置的市场主体，主管部门要及时引导出清。同时，建议在市区鼓励发展换电模式，因为充电花费半小时至1小时，换电3分钟即可，尤其适用出租车、物流车等。

(据新华社电)

多地充电桩成“僵尸” 应革新补贴思路以竞争思路代之

充电桩问题，不是市场的失灵，而是一些地方政府的产业补贴政策的失灵。

据报道，很多地方重金投建的充电站、充电桩已经成了摆设。既无人光顾，也没人服务，甚至杂草丛生，实属工业垃圾“充电桩”。

这一现象初看令人不解。我国2019年底新能源汽车和充电桩的比例是3:1，与《电动汽车充电基础设施发展指南(2015-2020)》规划的1:1差距较大。很多用户还在为充电难发愁。为何还会有大量废弃充电桩？

答案是因为没有遵循市场规律。充电桩虽然立起来了，但要么设备老化，要么选址偏僻，不能满足市场需求，自然就会被消费者嫌弃。充电桩本质上是具有不动产特色的服务行业，你再价廉质高，消费者也不能带回家，所以地理位置至关重要。

那为什么会会出现这种浪费现象呢？部分答案可能是因为他们盲目跟风，借2014年国家电网允许非国有资产进入的政策东风，先跑马圈地。但毕竟一般人不会故意跟自己的钱过不去。所以另一个重要的原因或许在于他们一开始投资时就已“赚到了”。他们未必真正在意将来靠充电桩赚钱，而是意在开始获得的政府补贴。

因此，充电桩一边供不应求，一边门可罗雀，不是市场的失灵，而是一些地方政府的产业补贴政策的失灵。有的部门没有真正树立起为民众服务的理念，在事前，要么简单追求政绩工程、面子工程，只是一时“刷量”；要么

拍脑袋决策，对可能需要的配套措施想得不够周全。

其实，充电桩已经不算高科技了，充电桩的市场需求和潜在市场回报也是客观存在的。如果真正放手市场来配置资源，那企业自然可以合理规划进退。我们赞同当初放开民营资本进入充电基础设施的政策。在此前提下，应该让企业家根据市场信号，自行寻找合适的布桩位置，并提供合适的设备。

对此，政府部门需要做的不是提供财政补贴等粗放式刺激，也不必完全无所作为。一是根据居民区的聚集程度，合理规划充电桩、充电站的土地使用方案，为使用电动车的居民就近提供充电的条件，并防止个别企业先以充电站的名义占用土地、徐图其他商业目的。在市区，也可以优先推进费时较短的换电而非充电模式。二是对充电桩的产品质量和使用计量进行有效监督，保障消费者权益。如果确实希望通过补贴来促进行业发展的话，可以借鉴北京的经验，根据用电量等有市场力量实际“用脚投票”的持续使用度予以补贴，而非对建设充电桩予以补贴。三是为不同企业提供真正健康、正常的竞争环境，让不同禀赋的企业根据自己的能力来决定如何进入。加强竞争，也需要通过行业协会引导不同充电桩企业实施充电软件(App)的互联互通、共同结算。现在市面上的充电桩App至少有五十种，属于不必要的市场割裂，也给消费者带来了很大困扰。

(新京)