



“40分钟只充了4.6度电？以前9分钟就充11度电！”在打卡沪上一家新开商场的过程中，新能源车车主丁先生体验了一次慢充，也随之深深疑惑，“商场的充电桩安装率非常高，但使用率很低，几乎看不到有在充电的，是不是因为都是慢充的缘故？”

沪上新开商场充电桩真的只有慢充吗？慢充的确会影响充电桩使用率？新闻晨报·周到记者实探沪上多家新开商场停车场充电桩，发现部分新开商场不见快充充电桩身影，只有慢充，也有充电桩未启用的情况。

40分钟新能源汽车充电4.6度？

沪上新开商场为何难觅快充踪影

充电“慢得有点离谱了”

当下，越来越多的新能源车主会选择在逛商场的时候顺便充电，“吃饭、逛商场后，车也电量满满地出发”，这是最理想的状态。

近日，家住闵行的丁先生却在打卡新晋网红商场的过程中，遇到了让他产生一丝“充电焦虑”的事。

原来，作为纯电车车主，丁先生习惯“随用随充”，因此每次逛商场都会给车充电，这样一来，自己离开的时候，差不多也就充满了。

当他载着一家人来到商场地下停车场，准备像往常一样插上充电枪以后再吃饭闲逛的时候，发现整个停车场没找到能充电的快充枪。无奈之下只能用慢充给爱车充电，“我想着新商场的慢充设备都是新的，也比家里的慢充要快一些，或许充电的速度没有想象中那么慢……”

而当丁先生一家吃完饭准备离开，发现40分钟的时间，充电电量只有4.6度。“这大概是我所有充电经历中最慢的一次了，之前在加油站用的是慢充，但同样是充了40分钟，好歹充了15度电。跟快充相比就更不用说了，我翻了下充电记录，曾经21分钟就充了24.7度电。”

记者了解到，以蔚来ES7为例，电池容量为100kWh，也就是100度电，按照充满电后575公里的续航里程看，也就是每度电能跑5.75公里。

那么丁先生充了40分钟，新增续航约26.45公里。相对于以往用慢充40分钟充电15.19度，新增续航约90公里；相对以前用快充21分钟充电24.7度，新增续航约142公里……

丁先生告诉记者，他觉得这次新商场的慢充“慢得有点离谱了”。

而丁先生不是唯一一个感慨商场慢充“慢”的人，在社交平台上，也有网友分享在某商场用慢充充电，结果发现4小时只充了

2%。

新开商场停车场只能慢充？

在很多人的印象中，新开商场也意味着有与时俱进的配套，随着沪上新能源车保有量的不断上升，商场的充电车位充不充足、充电体验好不好也成为人们在打卡新开商场时的关注点。

记者分别探访沪上3家今年全新开业的商场，发现了丁先生所提出的问题的确值得引起关注。

■上海龙华会：充电车位多，但都是慢充

在徐汇区的上海龙华会地下停车场，记者看到，“充电车位”的标识众多，目测停车场内约有1/3的车位为充电车位。

不过想要真正停到充电停车位还需要一番寻找，在工作日的中午，记者绕行一圈才停到充电车位，可见商场人气颇高。

商场充电桩多为第三方运营公司，扫描充电桩上的二维码后，弹出车电网小程序，从主页的设备信息上可以看到，在龙华会充电站，共有15个快充插头，137个慢充插头。而当记者点进“快充”界面，则显示设备均为“离线”状态。

现场的充电桩情况与小程序中的设备状态也较为吻合——在墙壁上装有慢充桩的充电车位充足，一个车位对应一个充电桩，走近可以观察到，设备比较新，维护得也比较好，几乎没有故障充电桩，并且可以支持微信、支付宝等扫码充电。

按照2015新国标要求，慢充充电插头用的是七孔插头，相对比较轻便。当记者扫描充电桩上的二维码，获取到的相关的设备信息显示，充电功率在1kW-7kW之间，而当记者开始充电后，显示实际的充电功率在6.95kW。

而线上显示的15个离线快充插头，从实地看，在某些充电车位的交界处有较大的快充充电桩，但目前处于未启用状态。

■信泰中心商场：快充、慢充都充足

信泰中心商场是位于普陀区的年内新开商场，当记者来到其B1层地下停车场，看到多个慢充车位。

扫描慢充桩上二维码后，可以看到这个充电站是特来电所设“上海中信泰富充电

站”。

记者粗算，B1层停车场的充电车位大概占到所有车位的1/4，并且由于停车数量不多，所以想要充电选择还是挺充足的。

而当记者询问停车场工作人员是否有快充充电桩，工作人员说，“下到B3层去，那里有大的充电桩。”

原来，商场停车场原本有两个从B1通向B3的人口，由于施工等原因，其中一个被封住，只留下一个“不是很明显的通道”，当记者来到B3层，看到一个极有现代感的充电站。

记者从特来电小程序上看到，中信泰富充电站共有快充40个，慢充255个，而且大量充电桩处于空闲状态——共295个充电终端，其中235个处于空闲。

■海梦一方：充电桩尚未投入运营

同样是今年新开商场，位于闵行区的海梦一方在充电友好度上可以说是表现较为令人失望。

当记者来到B1层停车场，看到多位立体车库，停车很考验技术，稍大一些的车型停车需要很“精密”的控制能力。立体车库目前还无法做到安装充电桩，因此这里绝大部分车位是无法充电的。

记者一番寻找后，也看到现场有充电桩的身影，不过，工作人员告诉记者，目前这些设备还没有开始启用。

记者致电商场客服，确认是否有已经开始启用的充电桩，商场客服语气略带抱歉：“目前充电桩还都没有投入使用，商场没有能为新能源车充电的服务，抱歉。”

“充得太慢了，干脆不充了”

商场充电桩用的是慢充，你还愿意用它充电吗？

记者在龙华会充电站偶遇原本想要充电的新能源车主曹先生，他告诉记者，看到商场用的是慢充，就作罢。“我的车慢充可能得10个小时左右才能充满电，所以在商场待1个多小时，用慢充充电意义并不是很大，我看电费还要1度电1.5元，其实不算便宜。我平时用快充1度电1元左右，40分钟就能充满了。所以干脆不充了。”

记者在现场看到，多数充电车位上虽然

停的是新能源车，但使用充电桩充电的很少。

“其实可以充的，目前停车场免费，你停这儿充8个小时都没关系。”对于很多人看到是慢充就选择不充电的现象，停车场工作人员则为记者提供了“新思路”。

为何商场慢充多快充少？

在今年4月开始实行的《上海市公共停车场（库）充电设施建设管理办法》中，提出停车场（库）充电设施建设“快充为主、慢充为辅，经营桩为主、其它桩为辅”原则。“既有公共停车场（库）具备充电功能车位的配比比例应当达到总车位的5%（含）以上，其中快充停车位应当达到总车位的1.5%（含）以上。”

商场停车场充电设施需要符合怎样的最新标准？为什么慢充居多？

记者就此询问龙华会，据相关知情人士称，这是因为商场的总体用电量是有一个限量的。

原来，商场作为一个整体，向国家电网申请配电量，办公楼、商场、停车场等方方面面的用电都需要限制在这个额度内，因此目前，商场在进行调配时，在满足停车场设施、慢充充电桩的配电基础上，优先将配电网用于办公楼和商业。

据了解，龙华会虽是今年新开商场，但经历了2年多的施工建设和装修时间，而在这2年间，新能源车的发展可以说是突飞猛进，无论是从车辆设计生产、车辆保有量、社会层面的充电配套都是爆发式发展。

2020年开始施工，图纸的相关设计时间还要更早。当时的新能源车保有量还没有这么多，充电需求也没有那么多。

该知情人士表示，未来如果有新能源车主提出更高的要求，商场会再进行用电的合理调配，考虑开启或增设快充充电桩。

晨报记者 吴 琼