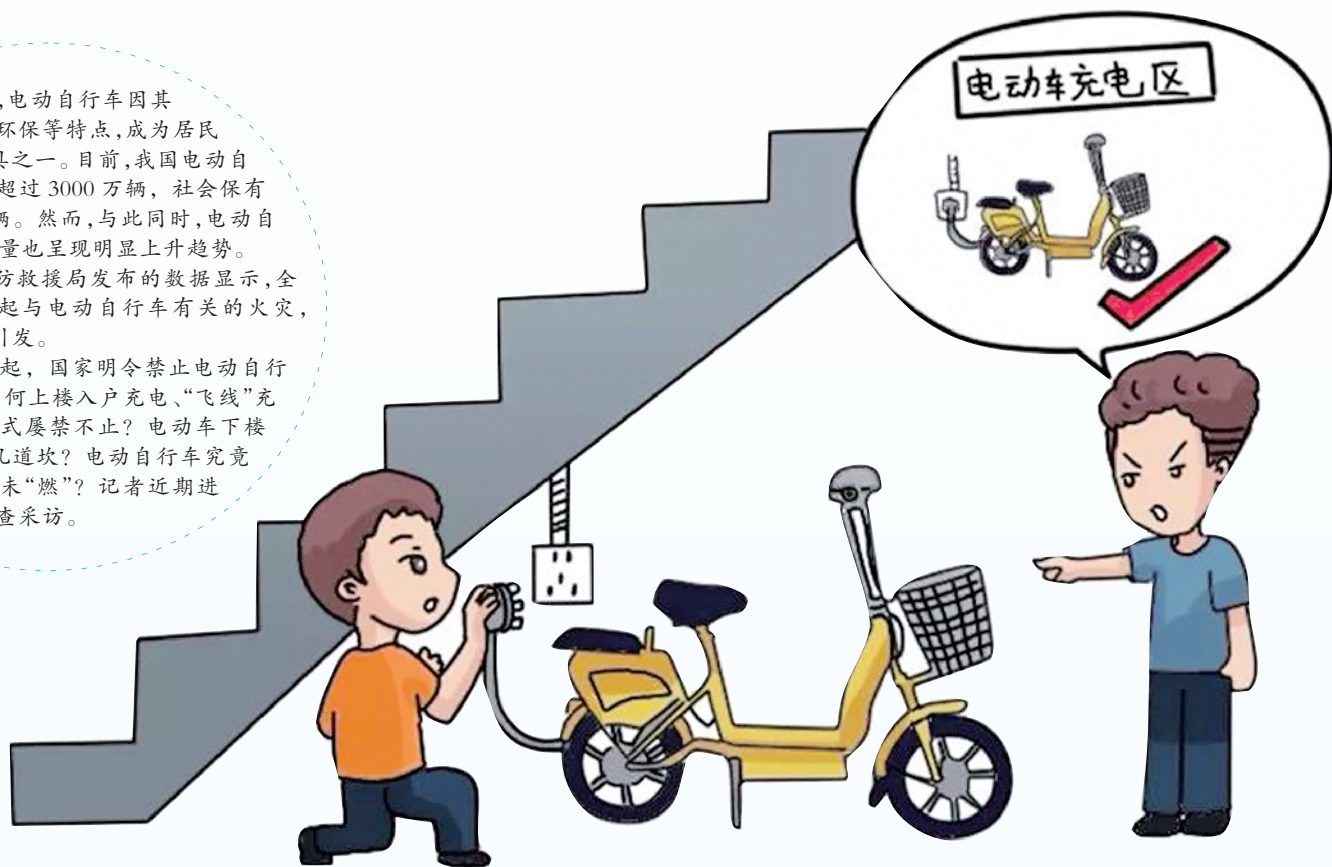


我国电动自行车社会保有量接近3亿辆，充电及电池安全引关注

# 防患于未“燃”，如何“请”下楼充电？

这几年，电动自行车因其便捷、经济、环保等特点，成为居民的主要出行工具之一。目前，我国电动自行车的年销售量超过3000万辆，社会保有量更是接近3亿辆。然而，与此同时，电动自行车引发的火灾数量也呈现明显上升趋势。应急管理部消防救援局发布的数据显示，全国每年发生约2000起与电动自行车有关的火灾，其中80%为充电时引发。

自今年8月份起，国家明令禁止电动自行车进楼充电。但为何上楼入户充电、“飞线”充电等危险充电方式屡禁不止？电动车下楼充电又要迈过几道坎？电动自行车究竟如何防患于未“燃”？记者近期进行了调查采访。



“推平”绊住下楼充电的多道坎

## “飞线”充电不鲜见

今年8月1日起实施的《高层民用建筑消防安全管理规定》明确规定，禁止在高层民用建筑公共门厅、疏散走道、楼梯间、安全出口停放电动自行车或者为电动自行车充电。鼓励在高层住宅小区内设置电动自行车集中存放和充电的场所。

记者近日走访发现，尽管新规实施已有两个多月，不少小区楼道门口张贴有“严禁电动车(电池)入内”的标语，但仍有颜色各异的电线从居民家中“飞”出，一直延伸至一楼或楼道出入口。在一些物业管理服务缺失的老旧小区，这种“飞线”充电的情况更是屡见不鲜。

福建省福州市某小区居民周女士告诉记者，每天下班回家，经过楼道出入口总能看到几辆电动车正在“飞线”充电，“看见纠缠在一起的电线，心里既害怕又气愤。”

周女士表示，自己所在的小区并非没有充电桩，但是车棚设施简陋，缺乏消防喷淋等安全设施，同时由于管理混乱，存在“抢位”“占位”现象。此外，充电桩也缺乏自动断电功能，居民需要在充电完成后自行前往车棚拔掉插销。因此，一些电动自行车使用者图方便，宁愿采取“飞线”充电方式。

“害怕电池被偷”“不会使用智能充电设备”“车多桩少，下班回来晚了，根本找不到能用的充电桩”……不少电动自行车使用者对记者表示，一些现实情况让他们对下楼充电望而却步。

此外，由于一些充电桩收取的电费高于居民用电价格，为了省钱，部分使用者选择“铤而走险”在家充电。例如，按照湖北宜昌某小区充电桩“1元4小时”的计费标准，一辆电动自行车充满需要7小时~8小时，每次充满需2元左右。然而，若采用居民用电，按照0.558元/度计算，充满需1度~1.5度电，花费最高不超过0.84元。

充电桩的电费为何降不下来？记者了解到，目前，大多数电动车公共充电桩无法直接使用直供电，而是需要从物业方购电为充电桩供电。以深圳为例，居民电费大约为0.68元/度，但是充电桩企业入驻小区的费用为1.3元~1.5元/度。这意味着，对企业而言，充电桩电费支出在运营过程中占据了很大比例，而这部分支出会分摊给消费者。

“高昂的电费及前期投入意味着充电桩的使用率必须达到一定数量，企业才能盈利。”一家主营电动自行车充电桩销售运营的公司负责人告诉本报记者，除电费外，电动自行车充电桩行业前期投入较大，包括充电设备、地面硬化、灭火器、雨棚、摄像头等，还需要后期的专业维护。“以签订5年的协议为例，运营两年多才能将成本回收。”

“目前，我们小区的智能充电桩使用率达

90%。”福州市台江区苍霞街道家园事务服务中心的工作人员魏婷婷告诉记者，在福州市台江区苍霞新城小区，为了把电动自行车使用者“请”下楼充电，该街道在智能充电桩的设计上进行了安全、成本、管理等多方面的考量，“推平”了以往绊住居民下楼充电意愿的多道坎。

苍霞新城是福州市首批棚户区改造安置房社区，由嘉和苑等5个小区组成，共有居民3000余户。目前，苍霞新城智能充电安全停放无人值守系统正在陆续投入使用。该系统不仅具备充满自动断电、自动检测等安全保障功能，它所采用的“一车一卡一位”管理模式，按编号充电停车保证人人有车位。

此外，每个小区设置3个~4个智能停车库，充电桩采用居民用电价格降成本。魏婷婷介绍，目前的收费标准是33元包月，可充电150小时，基本能满足居民需求。

## 电池安全引发强烈关注

除了电动自行车充电不当造成的火灾，也有一些并未进行充电的电池自燃引发事故。这引发了消费者对电动自行车电池安全问题的强烈关注。

“电动自行车发生爆燃现象并不完全是电池本身的问题。”中国化学与物理电源行业协会秘书长刘彦龙在接受本报记者采访时表示，“一方面有可能是电池本身质量不合格，一些翻新电池内部出现膨胀、短路，也有可能是由于长时间使用导致电池外部线路老化、短路。同时，具备智能保护功能的BMS(电池管理系统)的失效也可能带来过充、过热的安全隐患。”

目前，我国针对锂电池的《电动自行车用锂离子蓄电池标准》仅为“推荐性”，并非“强制性”。有专家指出，当消费者购买、更换非随车出

厂的电池时，由于它可以不满足强制性国家标准，是否执行针对蓄电池的推荐性标准、执行力度如何，留存有较大操作空间。

与此同时，针对电动自行车的换电服务快速兴起。近日，晚高峰时段，本报记者来到福州市台江区某换电柜前，不到3分钟的时间里，已有3名送餐员前来换电池。一名外卖送餐员告诉记者，自己平均每天会换电池2次~3次，最高时曾达到4次。

“目前换电模式主要服务于外卖员、快递员等对电量有较高需求的群体。”刘彦龙说。同时他表示，消费者应尽量购买原装电池，或是正规厂家生产的质量好的品牌电池，同时关注电池的使用状况和寿命。

(据《工人日报》)