

便民充电桩 为何叫好不叫座

为盘活闲置公共资源、缓解市民电动自行车充电难题，昆明公交集团2025年开始将旗下部分闲置公共自行车停车桩改造为便民充电桩，成为城市“满电回家”民生工程的重要组成部分。这些带着“官方背景”的充电桩，凭借原有站亭遮雨棚等先天优势，本应成为市民充电的优选，然而记者近日调查发现，多个站点存在使用率偏低的情况，部分站点甚至全程无车充电，出现了“叫好不叫座”的尴尬局面。



部分站点十分冷清



使用率低



乱停乱放

升级改造 闲置桩成为充电设施

记者了解到，昆明公交集团推出的便民充电桩，核心特点在于对闲置公共自行车停车桩的再利用。由昆明公交集团主导的固定桩公共自行车系统于2017年正式运营，最初计划全市3年内布设2300个服务站点、投放4.5万辆公共自行车，但因运营挑战，系统规模远未达到预期目标，目前已安装锁止器接近1.8万个，主要布局在主城区二环范围内。

此后，随着地铁成网运营和共享电单车普及，这一系统的公共自行车使用率骤降，大量停车桩长期闲置，占据了公共空间。在此背景下，公交集团通过电气化改造，将这些闲置桩升级为电动自行车充电设施，既盘活了公共资源，也延续了原有站亭的便民属性。记者联系了小红车管理方昆明公交集团及昆明公共自行车运营管理有限公司，但对方表示由于公交、地铁、中北三家公司合并，与自行车公司相关的业务信息目前还没有明确，各项工作正在集团统筹推进当中，目前暂时没法提供相关信息。

从实地走访情况来看，这类充电桩普遍具备两个显著特点：一是场地基础优越，多数站点保留了原有公共自行车站亭的遮雨棚，如西华北路（西坝路口）的充电桩，遮雨棚完好，能为充电车辆提供防晒避雨保护；二是布局覆盖主城区核心路段，龙井街、五一路、白塔路、滇池路等主干道均有分布，贴近市民出行动线。此外，充电桩均支持微信扫码支付，操作流程简捷，且配备过载、漏电等基础安全保护装置，延续了官方设施的安全规范。

实地走访 多数站点使用率低

记者走访主城区8处昆明公交便民充电桩站点，发现多数站点面临“设施闲置、充电寥寥”的窘境，仅社区周边站点呈现少量使用需求。

在昆明市博物馆门前，10个充电口的桩位上没有任何电动车停放；在龙井街（五一路口），10个充电口的桩位上停放着3辆电动车，但均未连接充电设备。与之形成反差的是，一辆正在充电的电动车竟违规停放在旁边的非机动车道上。五一路靠近人民中路段10个充电口的桩位更冷清，整个站点无一辆电动车停放。

类似情况在多个路段存在：人民东路转入白塔路50米处的10个充电口的桩位虽停满电动车，但无一辆进行充电；西华北路（西坝路口）数十个充电口的桩位，虽带遮雨棚，却全程空荡荡无车停放；西园路口5个充电口的桩位仅停一辆电动车且未充电；西园路船房小区门口的10个充电口的桩位同样无人问津。相较于这些冷清站点，融城优郡小区门口的充电桩是唯一呈现少量活力的站点。该站点10个充电口的桩位停放着5辆电动车，但也仅有2辆正在充电。“我就住在这个小区，这里充电还是比较方便的。”一位正在充电的市民告诉记者，社区周边的地理位置让他愿意选择在此处充电。

资费对比 市民更重“开源节流”

使用率偏低的背后，隐藏着市民对充电成本的考量。记者走访发现，昆明公交便民充电桩实行“电费+服务费”的双重计费模式，其中电费0.51元/度，服务费0.402元/小时，单次充电最长限制

12小时，而同期市场上部分品牌充电桩的资费更具吸引力。

在西园路靠近滇池路口，德哥集团设置的充电桩资费标准为0~800w功率范围内0.3元/小时，无需额外支付电费。以一辆电动自行车充满电需4小时为例，选择德哥集团充电桩仅需1.2元；若选择公交便民充电桩，即便不计电费，仅服务费就需1.608元，两者存在0.4元左右的差额。

无独有偶，昆明本地“一七充电”品牌的资费更具吸引力，其在人民东路和滇池路边（南亚附近）设置的充电桩推出两种套餐：35元可使用30天（次数上限30次）、89元可使用90天（次数上限90次），按此计算日均充电成本仅元左右；临时充电资费为0.7元/小时，且该品牌在昆明有上百个站点通用。同样以4小时充电时长计算，选择“一七充电”临时充电仅需2.8元，若使用套餐则成本更低，均低于公交便民充电桩的费用。

“虽然只是几毛钱的差别，但过日子就是要‘开源节流’。”多位市民向记者表示，日常充电频率高，长期下来差额会逐步累积，因此更倾向于选择性价比更高的充电桩。市民李师傅的说法颇具代表性：“充电不是一次性消费，能省则省，同等条件下肯定选便宜的。”

行业背景 市场竞争倒逼服务优化

据悉，近年来昆明市持续推进充电基础设施建设，截至2025年4月底，全市已累计建成充电站2340座，充电桩121532枪，新能源汽车桩优于全国平均水平。与此同时，昆明市发展和改革委员会与昆明市市场监督管理局联合推进电动自行车充电收费规范，要求实行价费分离、明码标价，推动形成合理收费标准，市场竞争日趋充分。

业内人士分析，昆明公交便民充电桩的改造模式具有资源复用的优势，契合城市公共设施升级方向，但在市场化竞争中，需正视资费竞争力不足、部分站点选址与市民需求匹配度不高等问题。此次走访中，仅社区周边站点出现少量使用需求，也印证了选址对使用率的直接影响。

对于公交便民充电桩的后续优化，市民希望可适当下调服务费，或针对居民推出包月优惠；同时优化站点布局，在小区密集区、商圈周边等充电需求旺盛区域加密布点，让便民充电桩真正贴近市民需求。

专家建议 避免“重改造、轻运营”

城市公共资源复用类民生项目的核心价值，在于以低成本补民生短板，但需避免“重改造、轻运营”。昆明市社会科学院产业经济研究所所长、研究员尹峻指出，公交便民充电桩使用率偏低的核心矛盾，是公益属性与市场化运营的失衡：一方面，定价需回归民生本质，可推行峰谷电价、居民优惠套餐等差异化模式，降低日常充电成本，契合市民“开源节流”的消费心理；另一方面，选址应跳出原有自行车桩布局局限，聚焦老旧小区、公交枢纽、商超等高频充电场景，通过精准匹配需求提升设施利用率。

此外，作为官方背景的公共设施，需强化价格透明化与服务便捷性，比如公示资费构成、优化老年群体操作流程，推行“民生优惠价+峰谷浮动价”，在非高峰时段下调资费，吸引市民错峰充电；开通线上充值余额退还便捷通道，优化充电设备操作流程，才能在充分市场竞争中凸显公益优势，真正实现“盘活资源”与“便民惠民”的双重目标。

本报记者 张勇
实习生 孔欣 王昶洋 摄影报道