



绿色、节能、国家鼓励购买——近年来，新能源汽车受到消费者欢迎。然而，车越来越多了，找不到充电桩却一直让消费者烦恼，成为新能源车产业发展的一大瓶颈。

去年底，国家发展改革委、国家能源局、工业和信息化部、财政部联合发布《提升新能源汽车充电保障能力行动计划》，提出用3年时间优化充电基础设施发展环境和产业格局，千方百计满足“一车一桩”接电需求。

充电桩建设为何跟不上？“一车一桩”目标有多远？未来又将如何发展？



买车易 充电难

新能源车距离“一车一桩”还有多远

●买车易 充电难

——新能源汽车年销量破百万，充电桩只有60万个

家住北京市东城区的李女士几乎每个周末都会在共享汽车平台上租车出行，选的大多是新能源汽车，比如北汽、比亚迪等企业的新能源车。但是，一提到自己买新能源车，李女士还是直摇头：“买车和租车不同，租车我可以提前算好里程数，租一辆已经充好电、里程数足够的车。自己不考虑买新能源汽车，主要是担心找不到地方充电。我这个小区平时停车就很困难，没有固定车位，再安装专属的充电桩几乎是不可能的事情。”

据了解，新能源车在2015年迎来爆发式增长。当年9月，国务院出台减免购置税的优惠政策支持新能源汽车发展。工信部装备工业司发布的数据显示，2015年新能源汽车销量达33.11万辆，增长了340%。同期，北京、杭州等地普遍存在的“传统燃油车摇号难、新能源车上牌便利”的现象，也促使不少消费者转向新能源汽车，使新能源车销量连续几年高速增长。中国汽车工业协会发布的最新数据显示，2018年，新能源汽车的产销分别完成127万辆和125.6万辆，比上年同期分别增长59.9%和61.7%。其中纯电动汽车占大头，产销分别完成98.6万辆和98.4万辆。中国已是全球第一大新能源汽车制造及拥有国家。

然而，车产得多，卖得快，相应的充电基础设施一直未能跟上。能源行业电动汽车充电设施标准化技术委员会秘书长刘永东介绍说：“虽然近几年各地充电桩的数量逐年增多，但仍满足不了发展需要。”目前，全国已建成充电桩超60万个，与超过200万辆的

新能源汽车存量相比，缺口很大。

不单满足不了实际需要，充电桩建设规模距离规划目标也相差甚远。根据此前发布的《电动汽车充电基础设施发展指南（2015~2020年）》，到2020年要新建超过480万个分散式充电桩，以满足全国500万辆电动汽车充电需求。两相对比，充电桩数量太少。

●找桩难 安桩难

——老小区没地方安，商品房没人给安，安好后，充电车位又常常被燃油车占用

安装充电桩，难在哪儿？

充电桩包括私人充电桩和公共充电桩。私人充电桩位置固定、不对外开放；公共充电桩处于相对开放的空间，供新能源车随时充电。记者了解到，目前两类充电桩的安装都面临不少难题。

家住北四环某商品房小区的郑先生告诉记者，小区建于2008年前后，算是比较新的小区，业主大多数有自己的专属车位。但是，想在自己的车位上安装充电桩却不容易，必须征得物业的同意，由物业来给安装。“物业公司总是说怕不安全，担心有风险，不愿意做这个事情。业主自己想动手安装，也会受到物业的阻挠。”他所在的小区，新能源车车主多数需要到附近的商场地下车库去找充电桩。

老旧居民区充电桩建设更复杂。

李女士所在的小区建于上世纪90年代初，公共区域少，停车原本就很困难。小区车辆没有固定车位，停车就是在小区里绕来绕去找空地。“这要是再安上充电桩，占用了本来

就稀少的停车位，可能车都要停到单元门口来了。”李女士说。

即便是在一些已经配备充电桩的公共场所和新建小区，也存在充电车位被燃油车长时间占用的情况。刘永东说：“燃油车占用充电车位的情况比较普遍，而且不好管理。燃油车车主认为自己有权使用各种公共停车位。但从另一个角度看，公共停车位具有社会属性，北京市只能规定公共停车场中的充电车位起码有一个车位不能让燃油车使用。”

除了找桩难，充电桩还存在联通难、结算难等问题。据了解，目前充电基础设施产业仍处于培育期，市面上存在多个运营商，不同运营商有不同的APP，行业内没有实现信息的互联互通，导致无法为用户提供一站式服务。有的新能源车车主好不容易找到了充电桩，却可能面对不匹配、充不了的情况。

●合力破解充电难

——探索可盈利商业模式，实现行业内互联互通，让充电桩发挥最大效力

新能源汽车不仅是高科技产业，更是一项环保产业。《提升新能源汽车充电保障能力行动计划》明确，力争用3年时间大幅提升充电技术水平，提高充电设施产品质量，加快完善充电标准体系，全面提升新能源汽车充电保障能力。

充电桩接口不一致怎么办？国家发改委、国家能源局和工信部同步制定了《电动汽车充电基础接口新国标的实施方案》，以提高充电设施通用性和开放性。目前，北京、天津、深圳等城市已积极响应，进行公共充电设

施新国标改造。

新能源车不敢跑长途怎么办？相关部门率先建设高速公路沿途充电系统。国家电网公司已经建设公共充电站约6万个，形成“九纵九横两环”高速城际快充网络，覆盖19个省、150个城市。各高速公路快充站平均间距不超过50公里，每站配备4台直流充电桩，最快半个小时就能充好，凡符合国标的电动汽车均可充电。

政策支持固然重要，但要推动行业持久健康发展，还需探索可盈利、可循环发展的商业模式。《计划》提出，要进一步加大对充电设施运营模式创新的支持力度。

刘永东表示：“配套政策已经基本完备，当下需要的是引入民间资本，让市场推动行业发展，特别是充电桩的互联互通问题。例如，用户从APP上找到充电桩，却无法获得充电桩的动态信息；充电桩分属各个企业，用户难以搜索到全部充电桩。”

中国电动汽车充电基础设施促进联盟2018年7月发布的《中国充电基础设施发展年度报告2017~2018版》显示，中国充电设施产业形态已由初期以充电业务为主要内容转向新能源汽车出行服务生态构建。滴滴旗下的小桔充电就是与充电桩运营公司进行合作，筛选后在线上接入公共充电桩资源，通过APP为新能源车主提供充电服务。刘永东认为，这类探索有利于实现行业内信息互联互通，今后应有更多创新以提高充电桩利用效率。

据了解，有关部门也将大力推进国家级信息平台与重点城市信息平台、企业平台的互联互通，逐步形成充电设施信息服务网络。

（据《人民日报海外版》）