

## 新政“硬要求”明确布局充电桩



近日召开的国务院常务会议部署加快电动汽车充电基础设施和城市停车场建设，旨在弥补公共服务短板，促进扩内需惠民生。其间释放出一系列诸如破解电动汽车充电难、停车难等新举措，将外界的目光重新锁定当前炙手可热的新能源汽车市场。

值得重点关注的是，一直头顶“政策推动下大踏步前进”光环的我国新能源汽车市场，长期面临的充电瓶颈问题或将由此得到长效解决。对于刚刚夺得“全球新能源汽车第一大市场”名誉的我国新能源汽车市场而言，这无疑将成为推动其发展的又一项动力。对于新政将带来哪些影响，中国经济时报记者日前就此进行了相关采访。

### 充电难 电动车主：“想说爱你不容易”

家住在北京市东城区西水井胡同的市民王先生，日前刚中得新能源汽车购买指标。然而，尚未购车的他却为新车的充电问题头痛起来。9月25日，他在接受本报记者采访时表示，由于其所住小区是20世纪九十年代的老区，没有地下停车位，地上停车也十分紧张，根本没有可能安装独立的充电桩，对他而言，只能寄希望于周边公共充电设施。

“当时决定购买电动车，一是看中了出门不限行，二是觉得省油。”王先生说，现实的窘境让他一度产生了放弃购买的念头，但后来事情还是有了转机，“我爱人的单位安装了供内部员工使用的充电桩，充值插卡充电，这才解决了买车没法充电的问题。”

相比于老旧小区，李先生居住在北京市五环外一个拥有地下车库的小区，且有独立车位，他早在2014年10月份就成为了新能源汽车车主，“当时买电动车的人还很少，对于大家而言这还是新鲜事儿。”李先生告诉记者，他在其居住小区是首位电动车主，为此，配合物业、电力公司、汽车4S店跑了很久才得以顺利安装了固定充电桩，对于电动车，李先生最初的感受是，“想说爱你不容易”，但使用一年来的直观感受还是值得肯定的，他说，首先不受尾号限行，方便了出行；其次就是确实节省成本，比起以前的汽油车年均成本减少约80%。

实际上，充电难正成为左右准新能源车主购买新能源汽车的最大障碍，在纯电动汽车逐步解决续航里程短问题的同时，确保充电设施同步跟进正客观成为决定新能源汽车市场能否大发展的关键因素。北京市某电动出租车充电站负责人赵强在接受本报记者采访时直言，对于私家车主的电动汽车而言，解决充电问题只能靠其小区固定充电桩，毕竟，不是所有地方都有条件建设类似电动出租车公司这般规模的充电站。

赵强说，充电站占地较大，且用电负荷较大，比如北京城区内很难找到适合的地方建设，这也是为什么当前北京市

的新能源出租车主要布局郊区的原因之一。不难发现，客观事实也为政策加码布局小区充电桩埋下了伏笔。

## 新政“硬要求”明确布局充电桩

尽管推广新能源汽车面临诸多待解难题，但仍难改我国新能源汽车市场快速增长的事实。据中国汽车工业协会提供截至今年8月份的新能源汽车产销统计，涨势依旧惊人。2015年1—8月，新能源汽车生产118020辆，销售108654辆，同比分别增长2.6倍和2.7倍。其中，纯电动汽车产销分别完成74727辆和68316辆，同比分别增长2.9倍和3.4倍；插电式混合动力汽车产销分别完成43293辆和40338辆，同比增长2.1倍和2倍。

因此，综合现存充电难问题以及电动汽车快增的事实，积极布局充电设施建设显然应该成为政策的着力点。根据此次会议要求，未来新建住宅停车位建设或预留安装充电设施的比例应达到100%，大型公共建筑物、公共停车场不低于10%。可以预见的是，这将彻底解决电动汽车充电的增量需求，从而为市场的进一步增长和壮大提供前提。

住建部不久前发布的《城市停车设施规划导则》也明确，停车场应按标准和要求配建电动汽车充电设施。其中附录所列的北京市标准就明确规定，居住类建筑应将18%的配建机动车停车位作为电动车停车位。对比之下，新政“100%”的比例更为严格，堪称“硬要求”。

此外，一个不能回避的问题是，电动汽车充电设施的推广，如何解决钱从哪里来的问题亦是当务之急。根据要求，未来将放宽准入，鼓励民间资本以独资、PPP等方式参与。企业和个人均可投资建设公共停车场，原则上不对泊位数量做下限要求。鼓励个人在自有停车库（位）、各单位和居住区的既有停车泊位安装充电设施。

与此同时，国家将加大财税、金融、用地、价格等政策扶持，通过企业债券、专项基金等方式支持充电设施和停车场建设，制定相关收费办法，放开社会投资新建停车场收费，允许充电服务企业向用户收费。

在政策上，新政有两点值得关注：一是个人及单位安装充电桩在政策上得到允许，这将有助于打通前期存在的对接个人充电需求“无章可循”的尴尬，要知道，这部分需求注定将成为未来纯电动汽车市场的主力；二是放开社会资本参与停车场建设及收费，这将直接利好公共充电设施的建设和发展。

## 充电桩建设应稳步推进

对于新能源汽车推广过程中必须尽快加以解决的充电桩问题，资深汽车分析师、中国汽车流通协会常务理事贾新光近日在接受本报记者采访时指出，对于新能源汽车而言，尤其是纯电动汽车的使用，解决充电问题至关重要。“但充电桩的安装面临着盈利模式尚待突破以及实际安装过程中大量存在车辆无固定车位的难题。”贾新光说，虽然一些地方采取了诸如加快布局小型公共充电站的建设等措施，但还是难以彻底解决充电难题。

此外，随着新能源汽车推广频遇难题，原本借“减少污染排放”之名的新能源汽车推广也逐渐引来舆论反思。诸如加大纯电动汽车普及势必增加发电规模，从而将尾气排放前置为发电污染等质疑声更是不断。

在贾新光看来，在现阶段以火力发电为主的能源结构下，单纯增加充电桩建设势必会带来发电规模的增加，同时污染也在所难免。因此，长远来看，发展新能源汽车尤其是纯电动汽车，必须选择新的能源应用途径。

“分布式光伏发电和无线充电技术都可视为未来新能源汽车动力应用的方向。”贾新光说，分布式光伏发电是指用户自发自用、多余电量上网，且以配电系统平衡调节为特征的光伏发电设施。纯电动汽车也可成为分布式光伏发电推广的一部分，并可起到调峰作用，即每一部采用光伏能源的电动汽车随时处于电网运行中，既可在电网运行高峰时向电网送电，也可在运行低谷时经由电网予以补充，使每一部电动汽车都成为“调峰器”，“如果未来纯电动汽车规模能够达到上百万辆的规模，对能源格局的影响也将是巨大的。”

另外，贾新光强调，在国外正在获得大力发展的无线充电技术也可视为未来发展新能源汽车的能源应用之一。贾新光举例称，无线充电技术同样需要建立无线充电桩，只不过，相较于现有传统充电桩的“一桩一车”，无线充电桩可以覆盖几辆甚至十几辆车的电力传输，“这对于绝大多数无法保证一车一位的居民社区而言，无疑将更好地解决纯电动车的充电问题。”

对于充电桩建设的问题，贾新光强调，政策利好肯定会带动一部分投资需求，但必须稳步推进新能源汽车，只有在各方面政策和技术达到成熟之时，市场自身才会自发地对其加以普及和推广。（李海楠）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/83693.html>