

新能源汽车应如何驶入“快车道”



国家发改委、国家能源局、工信部和住建部日前发布了《电动汽车充电基础设施发展指南（2015—2020年）》，根据需求预测结果，到2020年，全国电动汽车保有量将超过500万辆。按照适度超前原则，我国新增集中式充电站将超过1.2万座，分散式充电桩将超过480万个。此前，9月29日召开的国务院常务会议决定，支持新能源和小排量汽车发展措施，促进调结构扩内需。会议提出完善新能源汽车扶持政策，支持动力电池、燃料电池汽车等研发，开展智能网联汽车示范试点。

如今，新能源汽车的发展方兴未艾，它绝非粗暴闯入民众生活的笨重大象，而是引领民众出行方式的时尚选择。它不是民众自说自话的个体命题，而是屡屡成为国务院常务会议的议题设置。比如，今年3月25日的国常会强调发展新能源汽车，9月23日国常会部署加快电动汽车充电基础设施和城市停车场建设，当月29日的国常会确定支持新能源和小排量汽车发展措施。一再成为“庙堂”之中瞩目的常客，释放了哪些重要信号？

这是因为，新能源汽车不仅事关产业发展，也关乎环境保护——发展新能源汽车，可有效缓解能源与环境压力；这是因为，发展新能源汽车，可推动汽车产业结构优化和消费升级，培育新的经济增长点；这还因为，新能源汽车与千家万户的消费和出行相关。也正基于如此因素，发展新能源汽车不是拍脑袋工程，而是中央深思熟虑的国家战略。而当前国务院密集出台支持新能源汽车产业发展政策措施，更是顺应了现实所需。

现实地看，充电桩不足是新能源汽车发展路上的最大路障。以至于不少人感叹：号牌易得，充电桩难求；买了电动车，却装不了充电桩。相关调查也显示，正因恐惧于充电时间过长、配套设施不完善，一些人打消了购置新能源汽车的念头。

新能源汽车销量已明显增加，充电桩仍是其发展瓶颈，而电动汽车所面临的充电难题，具有普遍性。即便领电动汽车使用之先的美国，时至今日，也并未彻底解决该难题。业内人士认为，缺乏明晰的商业模式支撑，充电基础设施建设和运营成本高，充电接口标准不统一，是横亘在充电桩建设面前的三座大山。如何搬开这三座大山，让充电桩像便利店一样普及？需要集思广益，需要化解问题，将决心变为行动。目前，推动新能源汽车发展，无论顶层设计还是各地探索，都可圈可点。

北京市上月决定，新能源汽车指标不进行摇号，直接向所有通过资格审核的申请人配置。这是继10月13日深圳宣布申请电动汽车的单位和个人可不用摇号直接获得指标上牌后，全国第二个放开新能源汽车指标的限购城市。其所具有的导向意义，不难理解；政府为发展新能源汽车所作出的决心和行动，也不难理解。越来越多的地方，如果在政策倾斜上多发力，在资金投入上多慷慨，在社会动员上多用心，新能源汽车发展将越来越有动力。

同时应当看到，发展新能源汽车需要两条腿走路，即政府与民间力量并行，应最大程度激发市场力量的能量。具体言之，政府不可当甩手掌柜，而应以公信力兜底，以财力助跑的同时，市场力量参与其中，使充电桩遍地开花。美国的一些做法具有借鉴性，比如除了政府积极推动，还会激发市场动力，无论美国最大的电动汽车充电服务商，还是高富帅特斯拉，它们要么主动建成数量众多的充电桩，要么自建太阳能超级充电站。很显然，企业与政府对接，社会力量积极融入，新能源企业的发展就更有动力。

好马配好鞍，电动汽车离不了充电桩。“如果不提前迈出充电桩这一步，怎么会有人愿意买电动汽车呢？”有人如此感叹。这是向市场发问，也是向政府发问。建设电动汽车充电基础设施，是发展新能源汽车产业的重要保障。按制度设计，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%。推动充电桩建设，不怕慢，就怕等，如今制度建设在发力，市场力量在呼吁，消费者更是翘首以盼，使之形成合力，新能源汽车将更大程度为时代进步贡献力量。（秦川）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/84847.html>