

# 提案工作研究参考

2022年第4期(总第24期)

6月10日



## 本期主题

### 关于大力推进新能源汽车充电设施建设的系列提案

## 内容导读

### ◆ 我国已累计建成各类充电桩49.2万台

公共桩有8.5万台，私人桩40.7万台，同比分别增长1倍和5倍；建成换电站有154座，同比增长1.6倍。

### ◆ 3102个高速公路服务区已建充换电基础设施

### ◆ 充电难成为制约新能源车快速发展的瓶颈

### ◆ 全国部分地区新能源充电基础设施补贴政策

### ◆ 广东发放2021年度2.4亿元充电设施专项资金

### ◆ 广东符合条件的高速服务区实现充电桩全覆盖

### ◆ 广东今年拟建25万新能源汽车充电桩

到2025年底，广东全省力争建成充电站4500座、公共充电桩25万个，形成便利高效、适度超前的充电网络体系

广东省政协提案委员会  
广东省政协提案工作研究会

主办

# 目 录

<b>【政策】</b> .....	1
◆ 中央相关政策文件 .....	1
◆ 广东相关政策文件 .....	5
◆ 全国主要省份的相关政策 .....	9
<b>【现状】</b> .....	11
◆ 我国已建成各类充电桩 49.2 万台 .....	11
◆ 3102 个高速公路服务区已建充换电基础设施 .....	12
◆ 2022 年 2 月全国电动汽车充换电基础设施运行情况 .....	12
◆ “充电难”成为制约新能源车快速发展的瓶颈 .....	14
◆ 电动汽车充电难困局有望破解 .....	15
◆ 全国部分地区新能源充电基础设施补贴政策 .....	16
◆ 广东发放 2021 年度 2.4 亿元充电设施专项资金 .....	20
◆ 我国 2025 年将建成 2.4 万个换电站 .....	21
◆ 广东省电动车充电设施发展调查 .....	22
◆ 广东符合条件的高速服务区实现充电桩全覆盖 .....	26
◆ 广东今年拟建 25 万新能源汽车充电桩 .....	27
◆ 南方电网：将于明年底实现乡镇充电桩全覆盖 .....	27
◆ 广东电网整合“充电桩+”价值链 .....	28
◆ 小区物业不配合安装充电桩怎么办？ .....	29
◆ 深圳商场里的充电桩如何收费？ .....	32
◆ 专家对推进充电桩建设的建议 .....	33
<b>【问题】</b> .....	35
◆ 政协委员反映的我省新能源汽车充电桩建设存在的问题 .....	35
◆ 上海推广充电桩遇到的问题和挑战 .....	36
<b>【经验】</b> .....	36
◆ 加快新能源汽车充电桩建设的国内经验 .....	36
◆ 世界各国推进新能源汽车充电设施建设的经验 .....	39
<b>【线索选登】</b> .....	41
◆ 充电桩建设仍然受阻的问题 .....	41
◆ 用好粤港澳共同举办 2025 年全运会机会促进三地青年交流的问题 .....	42
<b>【工作动态】</b> .....	42
◆ 珠海市政协提案委深入基层走访政协委员 .....	42
◆ 梅州市政协提案委委员工作室组织开展委员读书活动 .....	43
◆ 惠州市政协开展提案办理资金项目“回头看”活动 .....	44

习近平总书记指出：“发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路”。“十四五”规划和 2035 年远景目标纲要要求聚焦新能源汽车等战略性新兴产业。2022 年全年，中国新能源汽车产销量将达 500 万辆，继续成为市场增长的主要力量。

新能源汽车突飞猛进的背后，充电桩建设功不可没。我们累计建成各类充电桩 49.2 万台，同比增长 3.6 倍，其中公共桩有 8.5 万台，私人桩 40.7 万台。尽管总量令人振奋，充电配套不断改善，但行业短板依旧不容忽视。从私人充电桩来看，受限于车位不足、电力负荷不足等原因，安装率偏低。近年来，从中央到地方出台不少推动充电桩发展的政策，进入 2022 年，充电桩行业更是利好政策频出。国家部委、地方政府正加紧布局充电桩建设规划。

未来充电桩的建设不只是基础设施建设，还将与通信、云计算、智能电网、车联网等技术融合，加速经济社会的数字化网络化进程。未来充电桩的发展，不仅是建设，更要在管理、技术和运营模式创新共同驱动，才能助力实现新能源汽车产业升级，推动了未来交通加速到来。

## 【政策】

### ◆ 中央相关政策文件

(1) 国务院关于落实《政府工作报告》重点工作分工的意见（国发〔2022〕9号）

发布时间：2022 年 3 月 26 日

简介：《意见》在“坚定实施扩大内需战略，推进区域协调发展和新型城镇化”中提出，继续支持新能源汽车消费，鼓励地方开展绿色智能家电下乡和以旧换新。

(2) 国务院办公厅《关于进一步释放消费潜力促进消费持续恢

## 复的意见》（国办发〔2022〕9号）

发布时间：2022年4月25日

简介：《意见》提出，支持新能源汽车加快发展；充分挖掘县乡消费潜力，以汽车、家电为重点，引导企业面向农村开展促销，鼓励有条件的地区开展新能源汽车和绿色智能家电下乡，推进充电桩（站）等配套设施建设。

## （3）国务院办公厅《关于印发新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）的通知》（国办发〔2020〕39号）

发布时间：2020年11月2日

简介：《规划》指出，新能源汽车已成为全球汽车产业转型发展的主要方向和促进世界经济持续增长的重要引擎。加快充换电基础设施建设。依托“互联网+”智慧能源，提升智能化水平，积极推广智能有序慢充为主、应急快充为辅的居民区充电服务模式，加快形成适度超前、快充为主、慢充为辅的高速公路和城乡公共充电网络，鼓励开展换电模式应用，加强智能有序充电、大功率充电、无线充电等新型充电技术研发，提高充电便利性和产品可靠性。加强充电设备与配电系统安全监测预警等技术研发，规范无线充电设施电磁频谱使用，提高充电设施安全性、一致性、可靠性，提升服务保障水平。结合老旧小区改造、城市更新等工作，引导多方联合开展充电设施建设运营，支持居民区多车一桩、临近车位共享等合作模式发展。鼓励充电场站与商业地产相结合，建设停车充电一体化服务设施，提升公共场所充电服务能力，拓展增值服务。完善充电设施保险制度，降低企业运营和用户使用风险。

## （4）国家发展改革委关于印发《2022年新型城镇化和城乡融合发展重点任务》的通知（发改规划〔2022〕371号）

发布时间：2022年3月10日

简介：《任务》在“加快推进新型城市建设”中提出，建设以配建停车场为主、路外公共停车场为辅、路内停车为补充的城市停车系

统，在人流密集的公共场所增加非机动车停放设施。加快建设充电桩，优化公共充换电设施建设布局。

**（5）国家发展改革委关于印发《2022年新型城镇化和城乡融合发展重点任务》的通知（发改规划〔2022〕371号）**

**发布时间：**2022年3月10日

**简介：**《意见》指出持续优化城镇化空间布局和形态，健全城市群一体化发展机制。积极推进京津冀协同发展，有序推进粤港澳大湾区建设，提升长三角一体化发展水平。制定出台成渝地区双城经济圈建设年度工作要点，推进一批重大项目和重大平台建设，开展经济区和行政区适度分离改革。印发实施长江中游、北部湾、关中平原城市群发展“十四五”实施方案，推动建立城市群多层次、常态化协商协调机制。有序引导其他城市群发展，深化基础设施、产业科技、生态环境、公共服务等领域合作。推进以县城为重要载体的城镇化建设。支持一批具有良好区位优势和产业基础、资源环境承载能力较强、集聚人口经济条件较好的县城发展。

**（6）国家发展改革委、商务部《关于深圳建设中国特色社会主义先行示范区放宽市场准入若干特别措施的意见》（发改体改〔2022〕135号）**

**发布时间：**2022年1月24日

**简介：**《意见》提出，支持深圳统一布局新能源汽车充换电基础设施建设和运营。支持深圳统一规划建设和运营新能源汽车充换储放一体化新型基础设施，放宽融合性产品和服务的市场准入限制，推进车路协同和无人驾驶技术应用。重点加快干线公路沿线服务区快速充换电设施布局，推进城区、产业园区、景区和公共服务场所停车场集中式充换电设施建设，简化项目报备程序及规划建设、消防设计审查验收等方面审批流程，破除市场准入隐性壁垒。鼓励相关企业围绕充换电业务开展商业模式创新示范，探索包容创新的审慎监管制度，支持引导电网企业、新能源汽车生产、电池制造及运营、交通、地产、

物业等相关领域企业按照市场化方式组建投资建设运营公司，鼓励创新方式开展各类业务合作，提高充换电业务运营效率。

**(7) 国家发展改革委、国家能源局等多部门联合印发了《国家发展改革委等部门关于进一步提升电动汽车充电基础设施服务保障能力的实施意见》（发改能源规〔2022〕53号）**

**发布时间：**2022年1月10日

**简介：**《实施意见》指出，加快推进居住社区充电设施建设安装。完善居住社区充电设施建设推进机制，居住社区管理单位应积极配合用户安装充电设施并提供必要协助，业主委员会应结合自身实际，明确物业服务区域内充电设施建设的具体流程。推进既有居住社区充电设施建设。各地发展改革、能源、住房和城乡建设等部门应制定既有居住社区充电设施建设改造行动计划，明确行动目标、重点任务和推进时序，结合城镇老旧小区改造及城市居住社区建设补短板行动，因地制宜推进。具备安装条件的，居住社区要配建一定比例的公共充电车位，建立充电车位分时共享机制，为用户充电创造条件。严格落实新建居住社区配建要求。新建居住社区要确保固定车位100%建设充电设施或预留安装条件。预留安装条件时需将管线和桥架等供电设施建设到车位以满足直接装表接电需要。各地相关部门应在新建住宅项目规划报批、竣工验收环节依法监督。鼓励“临近车位共享”“多车一桩”等新模式。

**(8) 国家发展改革委、住房和城乡建设部《关于加强城镇老旧小区改造配套设施建设的通知》（发改投资〔2021〕1275号）**

**发布时间：**2021年9月2日

**简介：**《通知》提出，结合住房和城乡建设领域安全隐患排查整治工作，认真摸排2000年底前建成的需改造城镇老旧小区存在的配套设施短板，组织相关专业经营单位，联合排查燃气、电力、排水、供热等配套基础设施以及公共空间等可能存在的安全隐患；重点针对养老、托育、停车、便民、充电桩等设施，摸排民生设施缺口情况。

**（9）国家发展改革委、国家能源局、工业和信息化部、财政部关于印发《提升新能源汽车充电保障能力行动计划》的通知（发改能源〔2018〕1698号）**

**发布时间：**2018年11月9日

**简介：**《计划》提出，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，全面优化充电设施布局，显著增强充电网络互联互通能力，快速升级充电运营服务品质，进一步优化充电基础设施发展环境和产业格局。

#### ◆ 广东相关政策文件

**（1）广东省人民政府《关于加快新能源汽车产业创新发展的意见》（粤府〔2018〕46号）**

**发布时间：**2018年6月13日

**简介：**《意见》提出要加快建设高速公路充电网络，全省干线高速公路服务区全部建成充电基础设施；加强城市公共充电基础设施建设，公交、出租车、环卫、物流等企业可利用自有停车站场建设集中充电站并鼓励对外提供公共充电服务，新建公共停车场及新增的路内收费停车位应按不低于30%的比例建设快速充电桩；支持用户居住地充电基础设施建设。全省新建住宅配建停车位必须100%建设充电设施或预留建设安装条件。

**（2）广东省人民政府办公厅关于印发《广东省推进新型基础设施建设三年实施方案（2020—2022年）》的通知（粤府办〔2020〕24号）**

**发布时间：**2020年11月5日

**简介：**《意见》提出，推进电动汽车智慧充电桩建设，到2022年全省建成约18万个充电桩，建立可转移负荷有序充电、V2G（车

辆到电网)、充放储一体化运营体系。支持粤港澳大湾区内地九市及重点城市创建国家氢燃料电池汽车推广示范城市,加快推进氢燃料电池车辆加氢设施建设,到2022年新建200个加氢站,重点建设广州—深圳、广州—珠海氢能运输走廊,规划建设沿海经济带氢能高速运输走廊。

**(3) 广东省发展和改革委员会关于印发《广东省电动汽车充电基础设施建设运营管理办法》的通知(粤发改能电〔2016〕691号)**

**发布时间:**2016年10月28日

**简介:**《办法》规定新建住宅小区停车位建设或预留安装充电设施接口的比例应达到100%。新建的商业服务业建筑、旅游景区、交通枢纽、公共停车场、道路停车位等场所,原则上应按照不低于总停车位的一定比例配建充电设施或预留充电设施安装条件,其中广州、深圳不低于30%,珠三角地区其他地市不低于20%、粤东西北地区不低于10%。老旧小区充电设施规划建设根据实际需求逐步推进,鼓励在已建住宅小区、商业服务业建筑、旅游景区、交通枢纽、公共停车场、道路停车位等场所,按照不低于总停车位数量10%的比例逐步改造或加装基础设施。

**表 1: 广东部分地市推进新能源充电桩建设的相关政策**

地区	时间	文件	主要内容
广州	2022年1月18日	广州市工业和信息化局关于印发广州市电动汽车充电基础设施建设安全管理的通知	公用、专用充电设施运营企业应每周开展充电设施安全巡查工作,周巡查记录至少保存一个年度周期;每月开展充电设施安全自查工作,月度安全自查报告至少保存两个年度周期。

地区	时间	文件	主要内容
	2021 年 12 月 30 日	广州市工业和信息化委关于印发《广州市加快推进电动汽车充电基础设施建设三年行动计划（2018-2020 年）》的通知（穗工信〔2018〕8 号）	落实国家、省最新的新建建筑充电设施配建指标，修订纳入规划设计规程的充电设施配建指标。在核发规划条件、建设工程规划许可证及设计方案审查时，明确新建住宅小区配建停车位必须 100%建设充电设施或预留建设安装条件；新建的商业服务业建筑、旅游景区、交通枢纽、公共停车场等场所，按不低于停车位总数 30%比例建设快速充电桩。落实新建高速公路服务区充电设施规划建设要求。新建高速公路服务区应按照不低于停车位总数 50%的比例配建快速充电桩或预留充电设施接口，出台市属新建高速公路服务区充电设施设计、验收工作指引。
深圳	2022 年 4 月 25 日	深圳市发展和改革委员会关于印发《深圳市新能源汽车充电设施管理暂行办法》的通知（深发改规〔2018〕3 号）	建设单位在充电设施规划设计过程中，要严格遵循有关法律、法规和标准要求，符合充电设施专项规划、场所消防和防雷等安全的要求，做好安全风险评估和防控论证。
	2021 年 3 月 30 日	深圳市发展和改革委员会关于印发《深圳市新能源汽车推广应用工作方案（2021-2025	“十四五”期间，全市新增注册汽车（不包含置换更新）中新能源汽车比重达到 60%左右，至 2025 年，全市新能源汽车保有量达到 100 万辆左右，累计建成公共和专用网络快速充电桩 4.3 万个左右，基础网络慢速充电桩 79 万个左右，规范化、常态化新能源汽车管理体制机

地区	时间	文件	主要内容
		年)》的通知(深发改〔2021〕154号)	制基本建立,功能完备、布局合理、运行稳定、智慧安全的新能源汽车充电基础设施体系基本建成。
佛山	2021年8月16日	《佛山市物业管理区域新能源汽车充电设施安全管理指引》(试行)(佛建〔2021〕38号)	住房和城乡建设主管部门负责督促本行政区域内物业服务企业对物业管理区域内充电设施的日常安全巡查工作,对按照国家工程建设消防技术标准需要进行消防设计的充电设施及其使用场所的消防工程开展消防设计审查、验收或备案。
东莞	2018年9月21日	关于印发《东莞市电动汽车充换电设施建设运营管理办法》的通知(东发改〔2018〕540号)	新建住宅小区停车位应100%建设充换电设施或预留充换电设施安装接口,且建有充换电设施的非固定产权停车位不应低于总停车位的25%。既有住宅小区结合已建停车场和道路停车位积极推进电气化改造,对专用固定停车位按“一表一车位”方式进行配套供电设施增容改造,按不低于总停车位10%的比例逐步改造或加装充换电设施。
韶关	2016年3月18日	韶关市人民政府关于同意《韶关市电动汽车充电设施“十三五”规划》的批复(韶府复〔2016〕20号)	以人为核心的城镇化质量明显提高,中心城区、县城、中心镇人口及经济承载能力进一步提升,人口与产业、公共服务、社会就业实现良性互动,人民生活更方便、更美好、更安全,社会治理体系更加完善,城乡融合发展体制机制基本建立。

## ◆ 全国主要省份的相关政策

表 2：全国主要省份的相关政策

地区	时间	文件	主要内容
北京	2022 年 2 月 9 日	北京市住建委关于做好住宅区电动车充电桩安装及后期秩序维护工作的意见（京建发〔2021〕295 号）	居（村）民委员会、业主委员会（物业管理委员会）等社区基层组织应结合住宅区实际情况，积极推动协调安装充电设施。拥有产权车位或具有一年以上长期车位租赁使用权的业主（物业使用人），可提出报装申请。业委会（物管委）可组织业主共同决定授权物业服务人利用公共停车位建设相对集中的公共充电设施。
	2021 年 8 月 4 日	北京市城管委、财政局关于印发《北京市单位内部电动汽车公用充电设施建设补助暂行办法》的通知（京管发〔2021〕15 号）	鼓励各单位统筹考虑单位和职工购买电动汽车的需求，遵循市场化原则，通过服务外包的方式在单位内部停车场配建一定比例的充电设施，各级公共机构和国有企业新建内部停车场按照不低于 25% 的车位比例配建单位内部公用充电设施；各级公共机构和国有企业的既有内部停车场按照不低于 10%。
天津	2021 年 3 月 3 日	天津市新型基础设施建设三年行动方案（2021—2023 年）》	构建以充电服务为枢纽的新能源汽车生态圈，新建公共充电桩 6000 台以上，在津门湖公交站、武清高铁站、天津站等重点区域建设充换电示范站项目，打造全面覆盖、布局均衡、适度超前的服务网络。
	2020 年 5 月 12 日	天津市人民政府办公厅关于印发《天津市促	加快新能源汽车充电设施布局建设。落实本市新建小区充电设施配建标准，推动老旧小区建设公共充电桩。支持公交场站充电设施建设，

地区	时间	文件	主要内容
		进汽车消费若干措施》的通知（津政办规〔2020〕8号）	引导政府机关、企事业单位加快单位内部充电设施建设，加快推进城市综合体、商场、公共停车场、产业园区等区域充电设施建设。
上海	2022年 2月24日	上海市人民政府办公厅印发《关于本市进一步推动充换电基础设施建设的实施意见》的通知（沪府办规〔2022〕1号）	形成适度超前的城市充电网络，到2025年，满足125万辆以上电动汽车的充电需求，全市车桩比不高于2:1。建立以信息高水平互联互通、智能技术标准体系完善、建设运营管理机制健全、统一有序惠及民生为特色的新型充换电基础设施体系。
	2021年 2月25日	上海市人民政府办公厅关于印发《上海市加快新能源汽车产业发展实施计划（2021—2025年）》的通知（沪府办〔2021〕10号）	充换电技术水平大幅提升，设施布局持续优化，智能化、信息化运营体系基本建成。充换电设施规模、运营质量和 service 便利性显著提高。建成并投入使用各类加氢站超过70座，实现重点应用区域全覆盖。充分利用公园、绿地、宾馆、医院、商场、P+R停车场、公共及道路停车场、高架道路下方用地等资源，布局经营性充电设施。
江苏	2021年 11月6日	江苏省人民政府办公厅关于印发《江苏省“十四五”新能源汽车产业发	建成各类充电桩累计超80万个，其中公共充电桩累计建成约20万个，累计建成换电站500座，建成适度超前、分布合理的充换电网络。C-V2X车联通信网络实现区域性覆盖，部分应用实现商业化。建成商业加氢站100座，基本

地区	时间	文件	主要内容
		展规划》的通知 (苏政办发 (2021) 91 号)	形成涵盖制、储、运、加多个环节的氢能供给体系。
	2022 年 3 月 31 日	江苏省工业和 信息化厅等部 门关于印发《江 苏省新能源汽 车充(换)电设 施建设运营管 理办法》的通知 (苏工信规 (2022) 2 号)	构建覆盖全省的充(换)电服务网络,保障我省充(换)电服务水平高质量发展。 (一)在居住(小)区建设以慢充为主、快充为辅的自(专)用充电设施;居住(小)区充电设施由充(换)电设施建设运营企业统一建设、统一运营,且应当具备有序充电功能。 (二)在政府机关、公共机构和企事业单位停车场,建设快慢结合的专用充电设施。

## 【现状】

### ◆ 我国已建成各类充电桩 49.2 万台

4 月 19 日,在国务院新闻办举行的一季度工业和信息化发展情况新闻发布会上,工业和信息化部新闻发言人、运行监测协调局局长罗俊杰表示,我国新能源汽车产业发展取得了积极成效,已经累计推广 1033 万辆,突破了一千万辆的大关。其中,充换电基础设施建设加快推进。我们累计建成各类充电桩 49.2 万台,同比增长 3.6 倍,其中公共桩有 8.5 万台,私人桩 40.7 万台,同比分别增长 1 倍和 5 倍;建成换电站有 154 座,同比增长 1.6 倍。

(来源:中新社)

## ◆ 3102 个高速公路服务区已建充换电基础设施

4月26日，在交通运输部召开的新闻发布会上，交通运输部披露，目前全国已有3102个高速公路服务区建设了充换电基础设施，共建成充电桩约13374个，主要集中在京津冀、长三角、珠三角等东部地区，西部及东北地区覆盖率相对较低。

中国新能源汽车行业已进入爆发式增长阶段。2021年，中国新能源汽车销售完成352.1万辆，同比增长1.6倍，连续7年位居全球第一。但不少新能源车主出行时饱受充电问题困扰。2021年国庆假期期间，高速公路服务区充电桩“一桩难求”话题一度冲上社交媒体热搜。

交通运输部公路局副局长周荣峰表示，与新能源汽车的迅猛发展相比，公路沿线充电设施确实存在发展滞后，设置量不够、覆盖面不足等问题。今年，交通运输部将加快推进公路沿线充电基础设施建设。近期，交通运输部已会同国家能源局等部门，研究起草了加快推进公路沿线充电基础设施建设行动方案，拟按照“桩站先行、以供促需，因地制宜、分类推进，广泛覆盖、适度超前，通用开放、智能高效”的原则，加快形成“固定充电设施为主体，移动充电设施为补充”的公路沿线充电设施网络，不断满足日益增长的电动汽车充电需求。目前，行动方案正在征求各地意见。交通运输部将根据反馈意见修改完善后，尽快印发各地实施，推动公路沿线充电基础设施网络有效覆盖。

（来源：法治日报）

## ◆ 2022年2月全国电动汽车充换电基础设施运行情况

公共充电基础设施运行情况：2022年2月比2022年1月公共充电桩增加3.6万台，2月同比增长44.9%。截至2022年2月，联盟内成员单位总计上报公共类充电桩121.3万台，其中直流充电桩49.6

万台、交流充电桩 71.7 万台、交直流一体充电桩 589 台。从 2021 年 3 月到 2022 年 2 月，月均新增公共类充电桩约 3.1 万台。

公共充电基础设施省、区、市运行情况：广东、上海、江苏、北京、浙江、湖北、山东、安徽、河南、四川 TOP10 地区建设的公共充电基础设施占比达 71.9%。全国充电电量主要集中在广东、江苏、四川、河北、山西、浙江、安徽、上海、陕西、山东等省市，电量流向以公交车和乘用车为主，环卫物流车、出租车等其他类型车辆占比较小。2022 年 2 月全国充电总电量约 11.8 亿 kWh，较上月减少 0.7 亿 kWh，同比增长 73.0%，环比减少 5.7%。

公共充电基础设施运营商运行情况：截止到 2022 年 2 月，全国充电运营企业所运营充电桩数量超过 1 万台的共有 14 家，分别为：星星充电运营 27.0 万台、特来电运营 26.4 万台、国家电网运营 19.6 万台、云快充运营 15.6 万台、南方电网运营 4.1 万台、依威能源运营 3.6 万台、汇充电运营 2.9 万台、深圳车电网运营 2.6 万台、上汽安悦运营 2.4 万台、万马爱充运营 2.1 万台、中国普天运营 2.0 万台、万城万充运营 1.3 万台、亨通·鼎充运营 1.1 万台、蔚蓝快充运营 1.1 万台。这 14 家运营商占总量的 92.2%，其余运营商占总量的 7.8%。

车企随车配建充电设施运行情况：截至 2022 年 2 月，采样了 38.1 万条未随车配建充电设施原因的数据。其中集团用户自行建桩、居住地没有固定停车位、居住地物业不配合这三个因素是未随车配建充电设施的主要原因，占比分别为 48.6%、10.3%、9.9%，合计 68.8%，工作地没有固定车位、报装难度大、用户选用专用场站充电及其他原因占比为 31.2%。

充电基础设施整体运行情况：2022 年 1~2 月，充电基础设施增量为 24.7 万台，公共充电基础设施增量同比上涨 120.8%，随车配建充电设施增量持续上升，同比上升 282.1%。截止 2022 年 2 月，全国充电基础设施累计数量为 286.4 万台，同比增加 62.9%。

（来源：中国充电桩网）

## ◆ “充电难”成为制约新能源车快速发展的瓶颈

2021年，我国新能源汽车产业快速发展，销量达352.1万辆，连续7年居世界首位，市场占有率达到13.4%。2022年，新能源汽车被寄予更多期待，500万辆成为新目标。与此同时，以往消费者对新能源车的“里程焦虑”开始转向“补能焦虑”。

“充电难”成为制约新能源车快速发展的瓶颈。目前，我国新能源汽车保有量增至784万辆，占我国汽车总量的2.6%、全球新能源汽车保有量的一半左右。而据国家发改委最新披露的数据，目前，全国公共充电桩达81万个，其中广东、上海等排名前十地区的公共充电桩规模占比超过70%，而县城、乡镇充电基础设施建设不足。高速公路充电桩1.38万个，主要集中在京津冀鲁、长三角、珠三角等区域，尚未实现全覆盖。

中汽协轮值会长、长安汽车董事长朱华荣表示，新能源汽车市场快速增长，对充换电配套设施布局的优化、充电效率的提升等都提出了新的要求。我们需要重新优化充电设施，加速解决用户的便利性需求等问题。这既有充电桩布局的问题，也有充电效率问题。需要政府、汽车企业和充电企业合力解决。

国家层面已率先出台政策扶持新能源车配套基础设施建设。1月21日，国家发展改革委等多部门连发两份文件，提出大力推广新能源汽车，逐步取消各地新能源车辆购买限制；促进充电设施规范有序发展，加快推进居住社区充电设施建设安装。其中，《关于进一步提升电动汽车充电基础设施服务保障能力的实施意见》提出，到“十四五”末，我国电动汽车充电保障能力进一步提升，形成适度超前、布局均衡、智能高效的充电基础设施体系，能够满足超过2000万辆电动汽车充电需求。

“我国新能源汽车已进入加速发展新阶段，但也面临国际竞争压力增大、稳定产业链供应链等问题。”工信部装备工业一司副司长郭

守刚说，2022 年，工信部将加快充换电基础设施建设，持续开展好新能源汽车下乡、换电模式试点工作。“希望各地出台更多停车、充电等使用环节的优惠政策，优化汽车限购措施，为促进新能源汽车消费创造良好环境。”

（来源：经济日报）

## ◆ 电动汽车充电难困局有望破解

2022 年 4 月，住房和城乡建设部就《住宅项目规范（征求意见稿）》（以下简称《征求意见稿》）向社会公开征求意见。《征求意见稿》回应了广大居民对美好居住生活的更高需求，其中针对电动汽车“充电难”问题的有关规定尤其引人注目。

据了解，为解决小区电动汽车“充电难”问题，北京市已先后出台了多项措施，要求物业支持业主建充电桩。早在 2014 年，北京市发展改革委、市科委、市财政局就曾发布《北京市示范应用新能源小客车充电设施建设管理细则》《北京市示范应用新能源小客车财政补助资金管理细则》，对于自用充电设施的建设流程、充电费用、财政补助情况进行了细化规定，明确指出小区物业、业委会对充电设施建设应给予支持和配合。此次《征求意见稿》明确提出，住宅项目应配套建设机动车停车场所；同时应配置新能源汽车充电设施或预留安装条件。

中商产业研究院公布的数据显示，截至 2020 年 12 月 31 日，不到 25% 的一线城市家庭拥有可安装家用充电桩的停车位，因此大量纯电动汽车车主不得不依赖公共充电基础设施，而新能源汽车保有量与公共充电桩的比例为 6.1：1。

据了解，公共充电桩可分为慢速充电桩和快速充电桩。目前，快速充电桩仅占公共充电桩总数的 38.3%，并且新能源汽车保有量与公共快速充电桩的比例为 15.9：1。一般而言，公共快速充电桩充满电

所需时间一般在 30 至 60 分钟。公共慢速充电桩则需要数小时才能将纯电动汽车电池充满。再加上寻找、路途远及排队等候，车主实际花费的时间会更长。

北京等大城市的电动汽车充电桩主要分布的场所是公共地下停车场、住宅区以及办公区域的停车场所、加油站或者高速公路服务区，而人流、车流量较大的学校、医院等场所周边却存在充电桩严重不足、排队拥挤的问题。

推进住宅小区充电设施的建设工作刻不容缓，但阻碍因素也不容忽视。安装家庭充电桩对于物业来说没有盈利，还要增加工作量，所以大多数物业都存在“多一事不如少一事”的心态。同时，安装使用充电桩还需要承担相应责任，如果是业主个人的车位，物业要承担安全风险责任；如果是小区共有车位或租用的，还得征求其他业主的意见，所以往往不了了之。此外，繁杂的手续也让运营商十分头疼。有充电桩运营企业向记者出示了一张充电桩建设申请业务流程表，包括用电申请、确定方案、工程设计、工程施工、竣工验收、装表接电等若干流程。其中，确定方案大约需要 15 个工作日、工程设计大约需要 10 个工作日、工程验收大约需要 5 个工作日，装表接电大约需要 5 个工作日，整个流程理论上至少需要 35 个工作日，而实际当中等待的时间更长。

（来源：法治日报）

#### ◆ 全国部分地区新能源充电基础设施补贴政策

地区	补贴标准
北京市	充电基础设施运营补贴：日常奖励标准为 0.1 元/千瓦时，上限为 1500 千瓦时/千瓦·年；年度奖励标准根据充电站考核评价结果情况分为 4 个等级 单位内部充电设施补贴：2020 年 5 月 31 日（含）以前投运且未获得建设补助的单位内部公用充电设施，以充电设施功率为基准给予补助。

上海市	<p>支持在居民区建设智能充电桩：对支持自（专）用桩共享改造的物业每桩补贴 500 元；充电设施按充电设备金额的 50%标准给予补贴。</p> <p>充电基础设施补贴：公共充电桩按“星”度电基本补贴 0.2、0.5、0.8 元/千瓦时；专用充电桩和换电设施按“星”度电基本补贴 0.1 元、0.2、0.3 元/千瓦时。</p>
重庆市	<p>充电基础设施建设补贴：对全市范围内公交车、出租车、网约车、分时租赁车、物流车、环卫车专用直流充电基础设施以及高速公路服务区公用直流充电基础设施，给予 400 元/千瓦建设补贴；其他为社会车辆服务的公用充电基础设施，给予直流 300 元/千瓦、交流 100 元/千瓦建设补贴。</p>
吉林省	<p>充电基础设施建设补贴：充电桩补贴标准按照额定输出功率进行一次性建设补贴，直流充电设施 600 元 / 千瓦，交流充电设施 300 元 / 千瓦。换电站每个换电工位增补 30 万元。</p>
河南省	<p>充电设施建设奖补政策：按照主要充电设备投资总额的 40%给予省级财政奖补；集中建设 20 个以上充电桩（群）的公用充电设施，2021 年省级建设奖补标准退至 30%。</p> <p>对协助业主报装自用充电设施且纳入物业管理区域统一管理的，由各地自主制定对物业服务企业或充电设施运营企业的激励政策。</p> <p>实行充电设施运营奖补政策，如：通过验收且月平均运行在线率不低于 90%的公用快速充电设施，省级财政按照 0.03 元/千瓦时标准予以奖补。</p>
山东省	<p>设施奖补：按照单桩参照额定输出功率，给予一次性奖补。其中，直流快充桩奖补 400 元/千瓦；交流慢充桩奖补 300 元/千瓦；带有有序充电控制功能的交流充电桩奖补 400 元/千瓦。</p> <p>建设奖补：在充电服务示范居民小区内配套建设充电基础设施，按照总投资扣除充电设施购置费用外剩余投资的 40%给予建设奖补。</p>
安徽省	<p>对单独报装的公用充电桩，按照 0.6 元/kWh 的标准给予消费者补贴；对新购纯电动乘用车的个人用户给予 2000 元的电费补贴。对验收合格、管理规范公用和专用直流充电桩，按照充电功率给予 200 元/千瓦的财政资金补</p>

	<p>贴。对住宅小区新建（不含规划配建）的充电桩，给予住宅小区物业管理单位 500 元/个的财政资金补助。</p>
<b>江西省</b>	<p>充电桩建设补贴：按照额定输出功率，对充电基础设施进行一次性补贴，直流充电设施（含交直流一体机）400 元/千瓦，交流充电设施 200 元/千瓦。</p> <p>充电桩运营补贴：每年前 8000 万千瓦时充电电量的，对所属各运营方进行补贴，补贴标准为：专用充电设施 0.15 元/千瓦时、公用充电设施 0.25 元/千瓦时。</p>
<b>海南省</b>	<p>建设补贴：对外运营并接入省级平台的换电站给予建设补贴。2020 年底前一次性给予项目设备投资额的 15% 资金补贴，2021-2025 年一次性给予项目设备投资额的 10% 资金补贴。</p> <p>运营补贴：对外运营并接入省级平台的充电基础设施，运营阶段按充电电量，给予运营度电补贴，2020 年前补贴标准 0.2 元每千瓦时，2021-2025 年补贴标准 0.1 元每千瓦时。</p>
<b>广西壮族自治区</b>	<p>建设补贴：对充电设施综合投资成本和充电桩功率进行一次性补贴，直流充电桩、交直流一体化充电桩、无线充电设施，按照 600 元/千瓦的标准补贴，交流充电桩：按照 300 元/千瓦的标准补贴。</p> <p>运营补贴：对充电设施建设和充电设施运营的补贴按成本（或费用）的 20% 进行补贴。运营补贴连续补贴 3 年。</p>
<b>广东省 广州市</b>	<p>充电基础设施建设补贴：直流充电桩、交直流一体化充电桩、无线充电设施按照 300 元/千瓦的标准补贴，交流充电桩按照 60 元/千瓦的标准补贴，换电设施项目按照 2000 元/千瓦的标准补贴。</p> <p>充电基础设施运营补贴：对于专用、公用充电设施给予年度运营电量补贴，按照 0.1 元/千瓦时的补贴标准。</p>
<b>广东省 深圳市</b>	<p>充电基础设施建设：按照充电设施装机功率，对直流充电设备给予 400 元/kW 建设补贴；对 40kW 及以上交流充电设备给予 200 元/kW 建设补贴，40kW 以下交流充电设备给予 100 元/kW 建设补贴。</p>

<p><b>广东省 肇庆市</b></p>	<p>充（换）电设施建设补贴：（1）2016-2018 年建成并竣工验收的充（换）电设施的，直流充电桩按照不高于 550 元/千瓦的标准补贴（奖励），交流充电桩按照不高于 100 元/千瓦的标准补贴（奖励）；2019-2020 年建成并竣工验收的充（换）电设施，对应调整为不高于 300 元/千瓦、不高于 60 元/千瓦的标准补贴（奖励）。</p>
<p><b>浙江省 杭州市</b></p>	<p>公用和共用充换电设备（含充换电站、桩及装置），按实际投资额的 30% 给予补贴；个人消费者自用充电桩给予一次性 600 元/桩的充电费补贴。</p>
<p><b>四川省 成都市</b></p>	<p>充电桩建设补贴：自（专）用充电桩（群），按照装机功率给予投资主体交流每千瓦 100 元、直流每千瓦 200 元的一次性补贴，单个充电桩（群）最高 20 万元。经营性集中式公（专）用充换电站（BOT 充换电站除外），按照装机功率给予投资主体交流每千瓦 150 元、直流每千瓦 400 元，单个充换电站最高 500 万元的一次性补贴。</p> <p>充电桩运营补贴：1000 万（含）千瓦时以内部分，每千瓦时补贴 0.1 元；1000 万千瓦时至 2000 万（含）千瓦时部分，每千瓦时补贴 0.15 元；2000 万千瓦时以上部分，每千瓦时补贴 0.2 元。</p>
<p><b>陕西省 西安市</b></p>	<p>对在我市新购新能源汽车，且在自有车位上新建固定充电桩的个人，给予 10000 元/根一次性建设及电费补贴。</p> <p>公用充电桩补贴标准：在 2020 年 9 月 25 日前建设完成并通过验收投入运营的公（专）用充（换）电设施，给予充（换）电实际投资（不含征地费用）30% 的一次性财政补贴标准执行。在 2020 年 9 月 25 日后（含）建设完成并通过验收投入运营的公（专）用充（换）电设施，文件执行期内补贴每年可申请一次，市级补贴标准为 0.15 元每度。</p>
<p><b>辽宁省 大连市</b></p>	<p>充电桩建设补贴：对专用、公用充电基础设施建设，给予充电设施投资 30% 的财政资金补贴；在全市范围内的主要城市公共服务单位配套开放停车场建设的充电基础设施项目，给予充电设施投资 40% 的财政资金补贴；对建设集中式充电站，在上述政策的基础上，再给予总投资 20% 的财政资金补贴。</p>

（来源：综合各网站信息）

## ◆ 广东发放 2021 年度 2.4 亿元充电设施专项资金

3 月 18 日，广东能源局公示关于 2021 年度电动汽车充电基础设施专项资金分配计划。文件上显示，共有 20 地市安排资金 2.4 亿元（见下表），包括直流充电桩 13279 台，交流充电桩 4313 台。

2021-2023 年广东省充电设施补贴标准为珠三角地区直流桩不超过 200 元/千瓦、交流桩不超过 40 元/千瓦，粤东西北地区直流桩不超过 300 元/千瓦、交流桩不超过 60 元/千瓦，高速公路快充站内充电桩参照珠三角地区补贴标准执行。

附件1		
2021年度电动汽车充电基础设施专项资金分配计划		
序号	主体	分配金额（万元）
一	20个地市合计	24006
1	广州	7534
2	佛山	2361
3	东莞	5021
4	惠州	1019
5	中山	1627
6	珠海	613
7	江门	661
8	肇庆	449
9	汕头	532
10	揭阳	415
11	潮州	219
12	汕尾	484
13	茂名	650
14	湛江	163
15	阳江	161
16	韶关	243
17	清远	717
18	梅州	322
19	河源	478
20	云浮	337
二	高速公路快充站（省交通厅）	94
三	粤易充平台（广东电网公司）	100

## ◆ 我国 2025 年将建成 2.4 万个换电站

路透社近日报道称，中国正在大力推进电动汽车换电计划。汽车厂商蔚来和吉利，电池开发商奥动新能源公司以及央企中国石化等 4 家公司称，计划到 2025 年在全国开设总计 2.4 万个换电站，而目前的换电站数目大约为 1400 个。

换电服务将使司机可以快速用充满电的电池替换下用尽的电池，而无需把汽车接入充电桩。换电可以缓解数百万司机同时充电给电网造成的巨大压力，不过专家们提醒说，只有电池在全行业实现标准化，这种做法才能够大规模流行起来。

不过，如果中国成功实现大规模换电服务，这种转变可能削弱特斯拉、大众和通用汽车等全球品牌的商业模式。这些品牌的电动汽车专门采用自有的专利电池，特斯拉甚至只采用本公司的充电网络。

即便是中国命运的些微变化，都可能对这些汽车厂商带来重大后果，它们的前途依赖于在世界最大汽车市场取得成功。

总部在中国福建省宁德市的世界最大电池制造商宁德时代新能源科技公司说，公司开发换电服务不仅是针对中国市场，而且还将“满足全球市场的需求”。

宁德时代表示：“我们正在中国市场积累经验，同时与海外合作伙伴进行密切沟通。你们很快就会收到更为具体的信息。”该公司供应中国市场上大约一半以及全球市场 30% 以上电动汽车电池。

中国主要电动汽车厂之一蔚来汽车公司的北美负责人加内什·耶尔说，该公司计划在 2025 年前向美国客户提供换电服务。蔚来在中国拥有 800 多个换电站，并且刚刚开设了其在欧洲的第一个换电站。

中国工信部去年发布了全球汽车业首批换电技术标准。这些标准于 2021 年 11 月生效，它们具体规定了采用可更换电池的电动汽车的安全要求、测试办法和检验条例。

工信部的目标是到 2023 年生产 10 万辆可换电汽车，并在 11 个

城市建设总共 1000 多个换电站：较大城市中的换电站将同时接待客车和商用车换电，而偏远地区城市将把重点放在为重型电动卡车提供换电服务。

（来源：路透社）

## ◆ 广东省电动车充电设施发展调查

在广东打网约车，十有八九都是电动汽车。近年来，广东省因连续实现充电桩保有量全国首位，已站在了我国电动车发展环境的第一梯队。中国电力报记者 2021 年对广东全省的电动车充电设施进行了调查。调查结果显示，广东省充电网络建设较为完善，也存在着充电桩地区分布不均衡、盈利模式不完善等亟待破题的问题。

### 地区均衡性也要“加把劲”

“在广东开电动车走长途，完全不用担心。”2021 年国庆期间开车回湖南老家的经历，让深圳市民刘卓炜对广东省高速公路上的充电设施赞不绝口——每个稍具规模的服务站几乎都会配备充电桩，曾经的“里程焦虑”大大减轻。

刘卓炜的体验感受得益于广东省高速公路充电网络的强力支撑。南方电网广东电网公司给出的一组数据显示，2021 年国庆期间该公司下属高速公路充电桩充电量同比增长 73.76%，广东电网充换电服务日均充电量达到 92 万千瓦，创历史新高。截至 2021 年 10 月底，广东省各高速公路服务区已建成投运充电站 390 座，覆盖率达到 85%。据规划，2022 年 1 月 15 日（春运）前，广东全省高速公路服务区将实现充电桩 100% “全覆盖”。

当前，广东省充电设施建设仍在加速。根据《广东省推进新型基础设施建设三年实施方案（2020—2022 年）》，广东省持续推进电动汽车智慧充电桩建设，到 2022 年，将建成约 18 万个充电桩，建立可转移负荷有序充电、V2G（车辆到电网）、充放储一体化运营体系，日

益完善的充电网络将为新能源汽车发展提供更有力的支撑。

总量持续增长的同时，广东省充电桩建设在地区分布均衡性上还要“加把劲”。

这一点，在广州从事网约车行业多年的李胜洲，为了免去在火车站安检、候车的麻烦，经常有乘客直接约车从广州去往周边城市。广州、深圳两地的充电网络建设相当完备，但像新晋的热门旅游城市佛山市等，“想要充电就得需要好好找了”。一次临时接单前往云浮市的经历让李胜洲记忆犹新。自己本就对当地不熟悉，路况陌生叠加充电站点距离较远，让他的 Aions 电动车电量几近“耗干”。自此，电量提示还可行驶 30 公里的时候就去充电，成为李胜洲“养成”的日常习惯。

在广东省电动汽车充电桩的年度分布图上，充电桩建设不均的特点更为明显。在年度发展规模快速提升的同时，广东省充电桩建设的地区性差异不断扩大——充电桩主要集中在珠三角地区，数量约占全省总数的 95%，超过省域面积三分之二的其他地区分享剩余的 5%。从地方建设走向区域布局，充电桩发展需更加规范化、均衡化、体系化。

### **换电模式完善电动车补能方案**

同样从事网约车行业的胡师傅一般会选择在中午电价便宜时就就近充电。通过快充模式，他驾驶的小鹏 G3 电动车，电量从 10% 提升到 80% 仅需 1 个小时左右。在充电站附近吃个午饭，与其他司机再闲聊几句，电就充好了。

总是利用快充充电，成本会不会高？胡师傅笑言，“除了私家车和有停车位的充电桩，现在大家都用快充了”，更何况，同一时间同一站内，每小时快充和慢充的费用相差不过 0.2 元上下，“省下的时间多接两单更划算”！

不过，遇到临时接单需要跨市跑个小长途，一个多小时的充电时间还是有些耽误事儿。胡师傅建议，“如果能尽快推出超快充或是普及换电站就更好了。”

近年来，能够有效消除电动车主“里程焦虑”的电动车换电模式成为行业热词。通过直接更换电池，换电模式在提升使用成本的同时显著缩减补能时间，提升电动汽车安全水平，正在得到越来越多关注。

2018年5月，深圳南山区建成全国首家针对个人用户的换电站，特定电动车型仅需20分钟左右就可“满血复活”。2021年11月5日，蔚来汽车与中国石化合作在广东落地首批“汽车换电”业务，打造集加油、充换电、光伏发电等于一体的综合能源服务站，其中换电站电池储量达到13块，每天可满足312车次的换电需求。

据了解，目前，“汽车换电”业务已在广东省的深圳沙井综合能源服务站和位于珠三角环线高速东莞段的黄江南、北两座综合能源服务站同步落地，未来还将进一步推广普及。

### **个体运营充电站有点难**

盈利模式是产业链发展的关键。经营一家充电站不仅需要在前期建设中投入大笔开支，在车站选址、布线改造、运营管理等方面也面临较大挑战。当前，我国充电桩产业链发展尚未成熟，想要盈利，并非易事。

在位于佛山市南海区的一家充电站中，记者遇到了正在为充电站选址的周生。周生拥有多年的电动车行驶经验，因此认定了开个充电站既能赚钱也能自己用，“是桩好买卖”。然而，伴随一次次的选址考察，曾经让他青睐的商场、写字楼渐渐被周生排除在了候选之外。

“商场不是个人干得来的。”周生说，经过多次实地调研后他发现，同样的面积，把充电站建在闹市区需要付出高额的租金。同时，先不说电网接入是一笔不小的开销，单说很多商场、写字楼的停车场会在夜间关闭，这就让那些希望享受夜间谷电优惠政策的电动车主望而却步，电站的利润空间也会大大缩减。

更让人没办法的是，对于很多商场来说，提供电动车充电服务只是配套服务，其与充电站运营商约定的服务费分成远不及停车收费来得丰厚，所以与其多安几个充电桩，还不如腾出地方多增加几个停车

位。

对于充电站运营，已有两年运营经验的梁展培感受更深。他运营的充电站位于广州白云区人和镇明星村，地点靠近广州白云机场，目标客户是来往机场送人、送货的电动车主和周边住户。站点在运营初期，单月售电量最高时可达 30 万千瓦时，再加上四五十台车的月保费用（即通过月结方式缴纳停车费，主要来自夜间慢充客户），轻轻松松月入十几万。

然而受新冠肺炎疫情影响，广州白云机场不仅出现了多次长时间关闭，来往人流量也大幅减少。最近几个月，梁展培的充电站单月售电量仅为十二三万千瓦时，月保车也只有 19 个固定客户，原本 5 年回本的投资计划无法实现。

### **小区充电桩安装体系亟待完善**

经营一家电动车充电站不容易，想要为自家电动车安一个充电桩同样不是一件易事。

2020 年 7 月 18 日，人民网的“领导留言板”栏目登出了一则给省长的留言，住在惠州市博罗县园洲镇御景半岛小区的网友称，因想在自家停车位上安装一个充电桩，却被小区物业以种种理由拒绝，希望政府能够帮忙解决。这样的情况，在广东省不在少数。

根据《国家发展改革委、国家能源局、工业和信息化部、住房和城乡建设部关于加快居民区电动汽车充电基础设施建设的通知》中相关要求，对于占用固定车位产权人或长期承租方（租期一年及以上）建设充电基础设施的行为或要求，业主委员会（或业主大会授权的管理单位）原则上应同意并提供必要的协助。在接到用户自用桩安装申请后，物业应在 5 个工作日内予以办理，若不同意需书面说明具体理由。据南网广东广州供电局电动车领域相关负责人介绍，能否在小区内建设充电桩，受到很多因素的影响。有的小区主观意愿强烈，但因为已建设多年，受到电力设施落后电压不足、无充足空间保持电力设备安全距离等问题“拖累”无法如愿；有的小区虽设施现代化，但物

业公司出于消防安全等因素考虑，也会拒绝业主的安装申请。

为推动小区充电桩相关政策的真正落地，上述负责人建议，相关部门应进一步明确各主体责任，逐步完善小区停车场范围消防等方面的设施建设，以打消小区物业公司的顾虑，进而满足电动车主更好的用车体验。同时，应进一步完善充电桩产业规范体系，明确行业准入门槛，引导行业科学有序发展。

（来源：中国电力报）

### ◆ 广东符合条件的高速服务区实现充电桩全覆盖

为满足新能源汽车的充电需求，2022年1月15日前，广东所有具备建设条件的高速公路服务区都将安装上充电桩。

2020年，广东省交通运输厅把充电桩建设列入民生十件实事之一，要求2020年底实现干线高速公路充电设施全覆盖的目标，在当年底广东顺利完成了这项任务。此外，广东还印发了《广东省高速公路服务区布局规划》，提出要在2025年前实现全省运营高速公路服务区充电设施100%覆盖。

2021年11月，广东省交通运输部门对服务区充电桩建设情况进行梳理排查，当时广东具备建设条件但还没有建充电设施的服务区总共有57个，这不包括一些正在实施改扩建的高速公路。另外，有些服务区不具备供电能力，还有一些服务区面积特别小，本身停车位有限，距离加油站又特别近，导致不具备建设充电桩的条件。

“对于这57个服务区，我们定了目标，要在今年春运开始之前全部完成充电桩安装。目前已经有部分服务区投入使用了，还有一部分在做运营的准备，我们要求1月15日前全部完成。”

截至2021年底，广东全省已建的高速公路服务区有237对，总共463个，累计建设充电桩1140座，充电停车位2280个，是2019年初的13倍。此外，还有一些服务区与车企合作，建设专用的超级

充电桩或者换电站。

目前，广东所有的高速公路服务区在粤易充、顺易充、高德、百度等导航平台上都可以查得到，但还没有统一的平台能把所有的充电桩都查找到，广东省交通运输厅今年将推进建立统一的智能化信息系统，把交通系统的充电桩信息全部纳入进来。

（来源：广州日报）

### ◆ 广东今年拟建 25 万新能源汽车充电桩

为缓解充电难问题，2022 年 3 月以来，国家与各地方政策均对新能源行业提出要求，大力支持充电桩等配套设施建设。4 月 13 日，广东省人民政府办公厅印发《广东省能源发展“十四五”规划》。文件称力争到 2025 年底建成充电站 4500 座、公共充电桩 25 万个。

规划提出，加快终端用能电气化，积极实施电能替代，重点在交通、建筑、工商业和民生等领域扩大替代规模、提高替代效率，加快新能源汽车推广应用，加快电动汽车充换电设施建设。

到 2025 年底，广东全省力争建成充电站 4500 座、公共充电桩 25 万个，形成便利高效、适度超前的充电网络体系，加快推广港口岸电、住宅电气化等替代应用，研究推广纯电动船技术应用。培育能源消费新业态、新模式。在城市商业区、综合体、居民区，依托光伏发电、微电网和充电基础设施等，开展园区（居民区）级源网荷储一体化建设。

（来源：中国能源报）

### ◆ 南方电网：将于明年底实现乡镇充电桩全覆盖

“十四五”时期，南方电网将投资 100 亿元，大力推进乡镇充电设施建设，预计到明年底，将首先实现广东、广西、云南、贵州、海南五省区乡镇充电桩全覆盖。

据了解，目前，广东、广西、云南、贵州、海南五省区已经有 4000 个乡镇安装了充电桩，还有 2000 个左右的乡镇没有任何充电设施。为了实现充电设施乡镇全覆盖，南方电网将用两年时间，建设 5 万个充电桩。乡镇交通枢纽、市政广场、商业中心将是这轮充电桩建设的重点区域。目前，这些地方的充电设施建设已全面展开，广东有望在今年上半年率先实现充电桩乡镇全覆盖；贵州今年确保乡镇所有AAAAA 级景区和高速公路服务区安上充电桩；广西将进一步优化“十分钟充电圈”，让每个县都有大型集中式充电站。

截至今年 1 月，南方电网公司在广东共计投入运营 4760 座公共充电站、超过 4.12 万支充电枪（不含公交），其中充电设施在 1600 多个乡镇的覆盖率超过 90%，有效满足乡镇新能源车主的充电需求。

根据中国电动汽车百人会 2020 年发布的《中国农村地区电动汽车出行研究》，目前我国汽车增长区域开始从东部向中西部扩展转移，从一二线城市向三四线城市扩展和转移，从城市向乡村扩展转移。到 2030 年，我国农村地区汽车千人保有量将达到 159 辆，总保有量 7001 万辆。为满足农村居民绿色出行需求，农村市场电动化潜力巨大。

（来源：农民日报）

## ◆ 广东电网整合“充电桩+”价值链

近日，广东电网电动汽车服务公司携手中国石化、蔚来汽车共建的广州金龙充换电加油站正式投用，本项目以“电力+能源”为纽带，探索实践“充电+换电+加油”多站合一综合能源补给站模式，参建各方资源共享、优势互补，实现了价值链的深度整合，共同助力新基建、服务双碳目标实现。

据了解，广州金龙充换电加油站项目在充电方面新建 1 台 1250 千伏安箱式变压器，5 台 120 千瓦双枪直流快充桩，30 分钟即可充至汽车 80%电量。

在换电方面，站内换电装置多数采用蔚来第二代换电站技术，增加了快速解锁电池、电池回收缓存仓等技术，电池容量从 5 块提升到 13 块，每天可满足 312 车次的换电需求。

广东电网电动汽车服务公司作为南方电网旗下专业从事电动汽车产业服务的省级运营公司，同时也是广东省域内运营规模最大、辐射范围最广的充电运营商，积极携手中国石化广东石油分公司，就加油站共建充电站达成深度合作，协同合作项目达 40 个、200 余支直流快充枪，初步打造了覆盖广东全域的综合能源补给站网络。截至 2020 年底，广东电网公司已累计建设投运充电桩 1.9 万个，形成了遍布 20 个地市（不含深圳），覆盖城际高速、公交、城市公共、机构内部的充电网络，有效支撑了电动汽车“走遍珠三角，通达各地市”的规划目标。2021 年，广东电网公司新建充电桩 9000 个，较 2020 年同比上升 284.6%。

据了解，广东电网公司将依托广东电网电动汽车服务公司在粤港澳大湾区城市的营运车辆停车场、高速公路出入口附近、城市输电走廊、城郊结合部等区域，加快建设“集中式快速充电站”，重点为公交、出租、物流等营运车辆提供服务。同时充分利用自有和社会资源，如变电站、营业厅、供电所、各类停车场、路边停车场、加油站、旅游区、物流园等场所，加强与社会资本合作，快速布局充电桩不少于 6000 个，为营运车辆、私家车提供便利服务。

（来源：南方都市报）

#### ◆ 小区物业不配合安装充电桩怎么办？

非产权车位不批、非长租车位不批、电容量不足不批、消防安全未达标不批、其他业主不同意不批……记者在调查中发现，不少新能源车主遭遇过物业的不允许、不配合。中国电动汽车充电基础设施促进联盟调查发现，截至 2021 年底，居住地物业不配合是新能源汽车

未随车配建充电设施的主要原因之一，在 38.1 万条样本中占比高达 9.9%。

国家发改委等部门发布的《关于加快居民区电动汽车充电基础设施建设的通知》明确规定：对于占用固定车位产权人或长期承租方（租期一年及以上）建设充电基础设施的行为或要求，业主委员会（或业主大会授权的管理单位）原则上应同意并提供必要的协助。

国家政策明确支持，小区物业的配合度却有待提高，根本原因何在？怎么有效解决？记者进行了调查。

### 一、车企延伸充电桩安装服务

“有长租地下停车位，小区电表容量充足，物业还是不同意安充电桩！”家住广东省清远市清城区某小区的江女士，找物业报批充电桩安装手续时碰了“软钉子”。物业的理由是：新能源汽车充电存在自燃风险，为安全考虑，私人充电桩的车位必须有消防喷淋系统。而在地库喷淋系统建设过程中，小区规划了少量没有喷淋系统的车位，恰巧江女士的车位就是其中之一。

不得已，江女士向小鹏汽车售后服务部门发起求助。客服到现场了解情况后，与江女士和物业共同商定了解决方案——由业主自行购买喷淋系统安装在自己车位上方。

历时 29 天，江女士的充电桩终于安装完成。相比之下，广东省佛山市顺德区某小区业主陆女士的经历就更坎坷了。虽然按照要求提供了施工方案、安全承诺书、防火责任书等材料，但物业这一关还是没过。在小鹏汽车家充团队的协助下，陆女士经过住建、消防、供电、社区居委会、12345 热线多方协商，好不容易说服物业同意安装充电桩，可看到物业要求的施工方案及费用后，她却不想装了。

“物业要求全程单独做桥架敷设线缆，才可以安装充电桩。陆女士的车位离配电房比较远，需要用线大约 80 米，预计费用在 6000 元左右。”小鹏家充团队龚师傅介绍，他们代替用户与物业协商，终于说服对方采取吊杆安装方案，全程沿着现有桥架套管敷设电缆。“按

照物业要求，我们给出了相关图纸方案，终于得到了物业批准。”龚师傅说。

## 二、车主寻求法律支持

广东省东莞市凤岗镇某小区的业主钟先生，因为充电桩安装将小区物业公司告上了法庭。

按照当地报装流程，车主需要向供电部门提交身份证明、停车位产权证明或购置合同、所在小区物业或业主委员会出具的充电桩安装同意书 3 份材料。“前两项都好办，最后一项安装同意书，小区物业以存在消防安全隐患为由一直不肯出具。”钟先生说，他希望法庭判决物业出具同意安装证明。

2020 年 11 月 5 日，东莞市第三人民法院桥头法庭对该案进行了公开开庭审理。最终法院认为，安装充电桩是新能源汽车实现使用目的不可或缺的设备，钟先生作为车位长期承租方，有权在车位上安装与其汽车配套的充电桩，被告应予以配合。法院一审判令小区物业公司于判决发生法律效力之日起 5 日内为钟先生出具同意安装充电桩的证明。

针对物业不配合充电桩进小区问题，国家电网厦门供电公司积极推动地方行业协会出台充电设施进小区支持政策，明确物业公司配合建桩责任。南方电网深圳供电局更是主动排查现有小区、城中村潜在充电桩安装需求，对有意愿安装且具备安装条件的，主动与物业公司、村委会协商装表方案，并提前装设电表。现在，当地车主如果想安装充电桩，直接扫一下电表上的二维码，就可以申请办理。

## 三、明确安全管理责任，为小区物业减压担责

争取物业的配合、支持，很关键的一条是要明确安全管理责任。

家住广东佛山市南海区大沥镇的蔡先生，在小鹏汽车家充团队的协助下，备齐了充电桩施工方案、安全承诺书、防火责任书。但是物业仍然有顾虑，要求有小区 100 位业主签字同意，才可以安装充电桩。经过多次沟通，物业终于让步，蔡先生拿着与自家车位相邻的 10 位

车主的同意签字，换来了物业的安装同意书。

“要批准建桩申请，得先让小区 100 位业主签字，物业真正担心的是承担主要管理责任。”小鹏家充团队工作人员表示，新能源汽车充电起火事故虽然只是偶发，但无人值守的私桩一旦起火，很可能会波及周边车辆，甚至追究物业公司责任。

业内专家介绍，工信部组织制定的 3 项电动汽车强制性国家标准已于 2021 年 1 月 1 日起开始实施。为达到国标，新能源车企均采取了相应技术手段，动力电池安全性得以大幅提升。不过，新能源汽车充电工况复杂，现阶段还是无法杜绝极端情况下出现热失控的现象。

“业主担心新能源汽车充电有可能引发火灾，物业自然高度重视小区的消防安全。我们在选择社区公桩地点时，就曾煞费苦心，最终选定了离建筑物较远的中心草坪区域，大家才放心。”上海市新南家园物业经理胡朋坦言，不少物业公司以消防安全隐患、电容量不足等为理由不支持小区业主安装私桩，根本原因还是权责不明确。

（来源：人民日报）

## ◆ 深圳商场里的充电桩如何收费？

深圳不少商圈停车场皆配备了自助充电桩，深晚记者随机走访了全市 10 个大型商圈，了解这些商圈配备的充电桩如何收费。本次测评的商圈包括深圳公园一号广场、皇庭广场、深圳书城中心城、万象天地、万象城、欢乐海岸、京基 100、平安金融中心、来福士、购物公园。

走访中，深晚记者看到，各大商圈新能源汽车充电桩收费起价标准不一，大部分介于 1 元 / 度到 2 元 / 度不等。例如皇庭广场的充电有道、深圳书城中心城的特来电、京基 100 和平安金融中心的汇充电都是全日统一价收费，价格分别为 1.85 元 / 度、1.80 元 / 度、2.0 元 / 度与 2.05 元 / 度。而同品牌的充电有道在竹子林的充电站分谷、

平、峰时，谷时 0.4817 元 / 度、平时 0.9573 元 / 度、峰时 1.2477 元 / 度，其充电价格远低于商场内充电桩。整体而言，商圈停车场的充电价格偏高。

在本次评测的 10 个商圈中，6 家商场采用全天统一收费的方式，4 家采用分时段收费的方式。据了解，分时段收费，通常分为谷、平、峰时，但不同时间段的收费也区别较大。如深圳万象天地地下停车场充电桩的谷时收费为 0.9561 元 / 度、平时为 1.4001 元 / 度、峰时为 1.7526 元 / 度；来福士广场的星星充电桩谷时收费为 1.0044 元 / 度、平时为 1.4484 元 / 度、峰时为 1.8009 元 / 度；购物公园的充电桩谷时收费为 0.8805 元 / 度、平时为 1.3719 元 / 度、峰时为 1.7620 元 / 度。各商家谷时收费标准在 1 元 / 度左右，平时在 1.4 元 / 度左右，峰时在 1.7 元 / 度左右，整体同时段收费差价不大。

目前，市面上的新能源充电桩充电服务收费构成一般为“电费+服务费”，但服务费的收取标准，各大商家则不尽相同。走访的 10 个商业综合体中，每度电的充电服务费收费区间为 0.5 元至 0.8 元不等，其中充电收取服务费最低的是欢乐海岸的迅充电充电桩，每度电服务费为 0.536 元 / 度；服务费最高的则是京基 100、平安金融中心的汇充电充电桩以及万象城一期的充电网，每度电服务费达 0.8 元。商场的新能源充电桩充电服务费收费相较其他场所普遍偏高。深晚记者走访时了解到，目前大部分普通新能源充电站的每度电充电服务费收费为 0.2 元至 0.5 元不等。

（来源：深圳晚报）

## ◆ 专家对推进充电桩建设的建议

作为充电桩建设的“最后一公里”，在小区建设充电桩，表面上看是物业与业主之间的事情，但其实物业因其职责所限，并不能够解决建设过程中面临的所有问题。因此，让新能源汽车充电桩能够顺利

进入小区，必须要政府相关部门协力，主动介入，在法律、政策以及监管上有所作为，方能破解困局。比如，当地政府部门应当通过法律法规和政策引导，督促物业主动为业主服务，最大限度降低业主和企业建设充电桩的阻力。同时，政府应主动协调企业，尤其是电力企业，根据实际情况和需求，不断推动电力基础设施的改造和升级，鼓励小区和企业善于利用大数据、人工智能等技术，进行精细化管理，避免充电桩的重复建设，确保充电桩的均衡分布与高效利用。

**（刘俊海，中国人民大学法学院教授）**

“现在充电基础设施建设都是基于各个城市的示范需要，根据不同规模的需要去布点，全国并没有一个具体的统筹规划”；另外，要尽快出台鼓励新能源汽车普及的成套政策，“我们政策不少，但是不系统，包括购置税和其他税制减免的具体措施”。要研究市场放宽、针对新能源汽车准入管理的相关要求；进一步完善示范运行试点工程的相关制度，“客观地说，示范工程此前效果并不好，我们的相关制度不配套，实施效果没达到预期”。

**（叶盛基，中国汽车工业协会副秘书长）**

加快充电桩建设，将间接拉动新能源汽车产业链投资需求，形成杠杆撬动效应。撬动新能源汽车消费和投资，既能带动动力电池、机械制造、橡胶玻璃、新材料等上中游行业投资，也能释放电池回收、维修销售等服务业的投资需求。

**（乔婧，国家发改委综合运输研究所助理研究员）**

## 【问题】

### ◆ 政协委员反映的我省新能源汽车充电桩建设存在的问题

当前，政府部门大力推进充电基础设施建设，但充电桩数量少、充电难、安装难、分布不合理、以及电桩质量有待提升等问题仍较为突出。

**一、充电基础设施保有量不足与利用率不高矛盾突出。**目前广东省电动汽车总充电设施车桩比低于国家发改委的建设要求，导致现有的充电桩供给量实际上无法整体满足电动车的充电要求。电桩整体设置不足，前期各个运营商从自身资源优势出发，结合自己的网络运营需要设置充电桩的位置，出现大量的充电桩闲置，利用效率偏低现象，全省统一规划不足。

**二、消防安全问题成为瓶颈。**充电基础设施的充电过程较为复杂，消防标准高，电动汽车的充电设备不同于传统汽车充电的小电流，对充电的安全性要求更高。一旦电动汽车在充电过程中起火，处理难度大，容易造成严重损失。

**三、小区电桩建设难推进。**物业给出的理由五花八门，依次是停车位不足、电容量不够、安全隐患。有物业规定，业主租用的停车位不得安充电桩，有些老旧小区电网容量不足，大量安装电桩会超出电网负荷，造成消防安全隐患。

**四、设置场所布局不合理。**大部分充电基础设施位于市区中心，而中心行政区直属的县、镇、乡很少布局，有些地区充电基础设施数量存在着严重的不足；社会停车场建设充电设施，利益主体分散，很难达成一致，很多停车场的位置不能满足充电基础设施的建设要求，遇到城建、电网线路改造等问题，缺乏相互协调，包括用地、用电、消防等方面，建设过程中多单位和部门之间的沟通不足；城市之间高速公路服务区的新能源汽车充电设施充电慢、故障充电设施维修不及

时，导致节假日春运期间充电排长队等情况出现。高速公路服务区现有充电设施有充电效率低、维修不及时等情况，另外，充电桩的设计与布局不合理，也影响了各种车辆的进出，导致节假日春运高峰期，各种车辆进出不顺畅，拥堵的情况。

### ◆ 上海推广充电桩遇到的问题和挑战

第一个问题是充电桩整体使用率不理想。通过对接入平台的 28 家充电企业进行数据分析，公共和专用区域的充电桩使用率的确偏低，但是仍有几个公交站的充电运营表现不俗，市场前景值得期待。

第二个问题是公共充电桩的充电费用偏高。经过与发改委协调，现已达成基本共识，免收基础电费，而且电费每度 7 毛钱。但是在实际推进过程中，公共充电桩大多采用合建模式，最终难免出现充电价格上涨。另外，充电桩企业根本目的是盈利，有时出现一些收取充电服务费、停车费现象，导致车主在使用电动汽车费用增加，极个别情况还出现充电成本比油价贵。

第三个问题是燃油车抢占充电桩的充电车位。这种情况在上海更加严重，上海地方狭小、车辆也比较多，问题比较严峻。

（来源：新能源汽车报）

## 【经验】

### ◆ 加快新能源汽车充电桩建设的国内经验

#### ➤ 上海将重点完善社区充电

最新充换电基础设施建设的地方规划开始落地。2 月 24 日，上海市人民政府办公厅印发《关于本市进一步推动充换电基础设施建设的实施意见》。《意见》提出，形成适度超前的城市充电网络，到 2025 年，满足 125 万辆以上电动汽车的充电需求，全市车桩比不高于 2：1。

无论是顶层指导文件还是地方规划，充换电基础设施建设共同的方向是，不再是简单地追求规模，而是更强调精细化运营。“以前的充换电基础设施完成了从 0 到 1 的探索，在接下来的几年里将向更精细化的方向发展，这对行业发展、对运营商都是有利的。”中国电动汽车充电基础设施促进联盟信息部主任仝宗旗说。

### **社区充电是攻坚重点**

在《实施意见》中，“加快推进居住社区充电设施建设安装”是第一条，这也是上海此次发布《意见》反复提及的领域。

《意见》提出，要完善小区充电设施建设协同推进机制。具体来说，要夯实各区充换电设施属地化建设管理责任，建立老小区与新小区充电设施建设统筹推进机制，其中，老小区以“一桩多车”共享为原则，将共享充电设施建设列入小区综合改造范围，新小区则以“一车一桩”原则配建，对已建成的新小区，通过智能桩推广和统建统营等方式，解决供电容量不足问题，等等。

小区充电成为充换电基础设施布局的重点，原因在于我国新能源汽车发展进入新的发展阶段。仝宗旗认为，解决居民在小区充电的问题，主要有五个方面。一是随车配桩，二是统建统营，三是私桩共享，四是小区的公共充电，五是储充一体桩。在《意见》中，除了技术路线相对较新的储充一体桩，其他方面均有涉及。

储充一体桩内置 2-4 个电池包，可储电量 80-200 度左右，既能为新能源汽车充电，也能在用电低谷进行储能，能够有效缓解高峰期电网容量紧张的问题，该技术尚处于推广应用的早期阶段。

值得一提的是，《意见》还将车企的角色纳入到充换电基础设施建设中。

### **不再追求极致的车桩比**

面向 2025 年，上海设立的车桩比目标为 2: 1，并不严苛。早年，业内都以 1: 1 的水平规划建设，即一辆车要配一个桩，不过随着新能源汽车市场的发展，业内逐渐意识到车桩比这个概念意义并不大，

因为不同的车型、不同的细分领域都不一样。

仝宗旗指出，车桩比不能精确反映出新能源汽车和充电基础设施发展的配比，现在全国新能源汽车的保有量为 700 多万辆，而整体汽车的保有量是 3 亿辆，新能源汽车的比例还非常小，相比于车桩比，更应该去关注不同细分领域的车型充电问题如何解决。

不再单纯地追求规模或者极致的车桩比，《意见》更注重充换电基础设施的精细化运营，从原来的均衡发展转向聚焦重点，也从建设为主转向建管并重。

（来源：21 世纪经济报道）

### ➤ 佛山：小区安装充电桩有了新“指引”

《佛山市物业管理区域新能源汽车充电设施安全管理指引（试行）》2021 年 8 月正式出台，新能源汽车充电设施的安装管理有了规范。

“物业此前说租的车位不能装充电桩，现在终于看到解决这个难题的希望。”家住南海狮山的付先生购买新能源汽车已有一年，由于未购置停车位，物业此前以安装和拆卸可能会对原业主权益造成侵害为由拒绝其安装充电桩，他只能在公共充电桩充电。

随着《指引》正式出台，上述难题有望解决。《指引》明确，充电设施需在至少满足以下一项条件的部位建设：一是个人所有或长期租赁（租期一年及以上）的固定停车位；二是已通过自然资源部门批准作停车位的部位。

需要注意的是，安装充电设施不得影响机械式停车设备的使用安全，不得将充电设施安装在机械式停车设备金属结构上。

同时，为保障全体业主合法权益，建设充电设施存在占用物业管理区域共用部位建设充电设施的、充电设施设计用电负荷超过物业管理区域平均每户设计用电负荷的，以及其他需要全体业主表决等情况

的，均需依法征求全体业主意见，获得法定比例的业主同意后方可建设。

《指引》还对施工过程和后续管理提出具体要求，解决了不少小区物业对于充电桩安装以及后续可能导致的安全事故而带来的担忧。

为确保后续设备设施正常运作，《指引》明确，业主需要自行或委托他人对充电设施进行日常管理，规范使用充电设施，保持充电设施周边整洁、干燥，并在充电设施周边禁止堆放易燃易爆物品和其他杂物。其次，业主还需要在充电设施旁设置警示标志，张贴业主电话、物业服务企业电话、消防救援电话等联系方式。

（来源：佛山日报）

## ◆ 世界各国推进新能源汽车充电设施建设的经验

### ➤ 英国将投资 16 亿英镑扩建电动汽车充电设施

3 月 28 日消息，据国外媒体报道，英国政府周五表示，计划将投资至少 6 亿英镑，到 2030 年将电动汽车充电站的数量增加 10 倍，至 30 万个。

据悉，英国政府发布电动汽车基础设施战略，宣布将投资 16 亿英镑扩大电动汽车充电基础设施。到 2030 年将有 30 万个公共电动汽车充电点投入使用，这几乎是目前该国燃油泵数量的五倍。政府要求运营商提供价格和地点等充电点的实时数据。

该计划包括为长途旅行提供快速充电站。此前宣布的快速充电基金已投入 9.5 亿英镑（约 79.89 亿元人民币），用于到 2035 年在英格兰高速公路沿线建立一个由 6000 多个快速充电站组成的网络。根据该战略，已拨款 5 亿英镑用于在社区和街道建立充电站。

（来源：中国能源报）

## ➤ 美国：家用充电桩为主，快充桩比例小

根据美国能源部的统计，截止 2019 年 1 月，美国已经建成 6.7 万个公共充电桩。由于没有权威统计数据，报告预测，到目前为止，美国充电桩的总量大约为 50 万个。也就是说，美国的私人充电桩占充电桩总量的比例超过 86%，高于中国不到 60% 的比例。

虽然美国的充电桩建设规模不及中国，但在充电桩选址和运营模式等方面，仍有值得国内借鉴之处。

在哪里建充电桩，这是一个问题。报告称，调研发现，中国的公共充电桩多聚集在大型商场的地下车库，但由于充电车辆远大于充电桩数量，充电高峰期，商场经常一“桩”难求。相比之下，美国的充电桩选址更为多样化，人流量大的公共场所，很多都能见到充电桩。报告介绍，在美国，除了大型商场，各大连锁商店都是电动汽车充电桩的主要聚集场所。美国食品和药品零售巨头沃尔格林（Walgreen）宣称，其在全美的人口聚集区拥有 400 多个电动汽车充电站。2018 年 4 月，塔吉特超市宣布，将在两年内在全美的 100 多家超市，布局 600 多个充电站。

到目前为止，比亚迪是中国唯一一家自建公共充电桩的主流传统车企，但在美国，参与公共充电桩建设的传统车企相对较多，包括日产、宝马、大众等。车企在美国建设充电桩，通常不是单打独斗，而是与充电桩运营商合作建桩，对购买自家品牌电动汽车的用户，也往往提供充电优惠。以日产为例，早在 2014 年，该公司就在美国推出了“**No Charge to Charge**”计划，与当地充电桩运营商合作，为在指定地区购买日产聆风（参数|图片）的用户提供为期两年的免费充电服务。后来，日产还与运营商 **EZ-Charge** 合作推出了针对聆风用户的 **EZ-Charge** 卡。用户使用这种充电卡，在几家主要充电 APP 充电时，可以享受慢充 60 分钟和快充 30 分钟免费的服务。宝马也和充电桩运营商 **EVgo** 和 **ChargePoint** 在美国布局了充电网络，为宝马电动汽车用户提供充电服务。特斯拉算是自建充电桩在全球范围布局最广的电

动车企。到 2019 年 1 月，特斯拉在全球 1400 个站点建设了 1.2 万个超级充电桩。中国和美国的特斯拉充电桩站点分别为 188 个和 595 个，占总数的一半以上。

总览中美两国的充电桩市场，美国的充电桩建设和运营动力更多来自市场，“有利可图”不但让连锁店铺和车企主动参与充电桩建设和维护，也让电动汽车用户更容易享受充电便利。

（来源：中国汽车日报）

## 【线索选登】

### ◆ 充电桩建设仍然受阻的问题

**事由：**2022 年 1 月 22 日，珠海网友在人民网“领导留言”版留言，称自己系 2019 年在珠海拱北国防路 101 号粤海国际花园买房，小区暂无车位出售，租用地下车位。2019 年他购入了一辆特斯拉新能源车，搬入该小区后，想安装一个充电桩，但物业一直以各种原因不同意在地下固定车位安装个人充电桩，也不开具“同意书”。车主与车企沟通时，车企认为车主所在小区的条件可以满足安装要求，且他们在一年前于同一个地下车库中已经有了安装先例（同款车辆同款充电桩），网友对此感到难以接受，并希望政府有关部门协调，在租用的固定车位上安装家用充电桩。

#### 问题点：

1. 长期租用停车位的充电桩安装问题；
2. 充电设施的通用性、兼容性问题；
3. 市场化运作的充电桩便利性问题。

## ◆ 用好粤港澳共同举办 2025 年全运会机会促进三地青年交流的问题

### 事由：

2021 年 8 月 26 日，国务院办公厅近日发函，同意广东、香港、澳门承办 2025 年第十五届全国运动会。这是香港和澳门首次参与承办全国运动会，也是粤港澳大湾区首次作为一个整体承办大型综合性体育赛事。这对于刚刚走出“黑暴”阴霾的香港来说，是开展港人特别是青年人深入了解内地的良好契机。

### 问题点：

1. 开展三地青年的体育、文化、旅游交流；
2. 吸引更多的港澳志愿者参与全运会的服务；
3. 谋划一批跨境的体育项目、赛事，推进三地体育产业共荣发展。

（根据信息征集整理）

## 【工作动态】

### ◆ 珠海市政协提案委深入基层走访政协委员

4 月 8 日上午，珠海市政协提案委一行先后来到港珠澳大桥建设协调办公室、市住房公积金管理中心分别走访市政协委员陈真和卢仲强。

陈真委员详细介绍了港珠澳大桥建设协调办公室当前正在开展的主要工作，展望了大桥旅游开发的广阔前景。卢仲强委员介绍了市住房公积金管理中心克服疫情不利影响，坚持“民生为要”、积极为广大市民做好住房服务保障相关工作的情况。

## ◆ 梅州市政协提案委委员工作室组织开展委员读书活动

5月27日，市政协提案委委员工作室组织开展委员读书活动，近20位市政协提案委委员参加活动。

活动现场，委员们共同学习了习近平总书记关于加强和改进人民政协工作的重要思想、习近平总书记对政协委员要“多读书、读好书、善读书”的重要指示精神，重点学习了中央政协工作会议暨庆祝中国人民政治协商会议成立70周年大会精神，认真学习领会全国政协“学习贯彻习近平总书记重要指示 深入开展政协委员读书活动”座谈会精神，以及广东省政协、梅州市政协开展“书香政协”读书活动部署安排。

全体委员围绕习近平总书记关于老区苏区重要指示批示精神、加强和改进人民政协工作等方面内容，并结合学习贯彻落实省第十三次党代会精神，市政协委员、市委党校副校长李志春为大家作学习辅导。他从理论与实践紧密结合，全面分析梅州当前面临的机遇挑战，提出要坚持狠抓发展第一要务，抢抓中央和省支持老区苏区振兴发展等重大机遇，打破“一亩三分地”思维定势谋划区域发展，不遗余力发展实体经济、振兴实体经济，才能推动梅州的经济行稳致远，才能实现人民幸福生活的目标。围绕学习主题，委员们认真交流，纷纷表示，将立足委员本职，保持阅读好习惯，把读书的收获转化为建言献策的过硬本领，不断增强政治把握能力、调查研究能力、联系群众能力、合作共事能力，切实做到忠诚拥护“两个确立”，坚决做到“两个维护”。

据介绍，举办此次委员读书活动，旨在引导委员通过读书学习增长知识、增加智慧、增强本领，做到“懂政协、会协商、善议政，守纪律、讲规矩、重品行”，并推动“读书+履职”深度融合、相互赋能，营造大学习、大讨论、大调研的浓厚氛围，以读书成效提升履职实效，助推梅州苏区加快振兴发展、共同富裕。

## ◆ 惠州市政协开展提案办理资金项目“回头看”活动

为切实抓好政协提案办理资金使用和有关实施项目落实，根据市政协工作要求，4月初，惠州市政协副主席林利育到惠东县、博罗县开展市政协2020—2021年提案办理专项资金项目“回头看”活动。

调研组一行到博罗县柏塘镇，实地考察了湾区绿色茶产品生产供应基地建设情况并参观柏塘山茶三产融合体验馆等项目。并到惠东县九龙峰林场，实地考察了沉香种植示范基地建设情况并召开座谈会，听取了市林业局以及惠东县有关部门关于2020—2021年市政协支持的2个提案办理专项资金项目进展情况汇报。

林利育充分肯定提案办理工作，强调要切实抓好提案办理专项资金使用，规范项目建设管理，加大工作力度，已建成的种植示范基地要加强管理，有效运营。在建的项目要加快建设进度，确保项目早日建成，尽快发挥效益，不断培育和促进我市特色茶产业和沉香产业的发展。