

摘要]电动汽车要吸引到老百姓，只提高电动汽车性价比是不够的，必须要加快建设充电桩的速度，使车主们出门在外无需担心电池还够不够用。2014年的电动汽车销量达到了创纪录的8万辆。今年，在官方和民间资本的共同努力下，充电桩的建设速度会更快，配套体系将更加完善。

两会期间，有关新能源汽车的讨论再一次成了代表热议的话题。而关于充电问题的讨论，则是“热中之热”。国家能源局制定的《电动汽车充电基础设施规划》初稿里提到，到2020年，充电桩将达到450万个；在上海，新能源车上牌政策有所调整——必须先安装充电桩，才能免费上牌；在北京，公共充电桩基础设施建设也在大力推进，整个六环内在2015年底之前力争实现服务半径为5公里的公共充电网络。

14年11月底，财政部网站发布四部委制定的《关于新能源汽车充电设施建设奖励的通知》，对满足推广应用车型及数量、基础设施建设标准等条件的新能源汽车推广应用城市，中央财政将安排资金对充电设施建设给与奖励。将补贴的范围从新能源汽车本身扩大到充电基础设施建设，将是新能源汽车推广路上的又一重大利好。

国内充电桩概况

根据相关资料显示，截止2014年9月，全中国实际建有640个充电站，和2万8千个充电桩；但在2015年，全国计划建成的充电站数量达到了1549个，而计划建成充电桩的数量更是达到了24万个，相比于14年，有了近10倍的增长。仅就北京市而言，全市已累计建成约1500个社会公用充电桩，60%以上布局在五环以内。

此外，依托高速公路布局的快速充电网络也已迈出了坚实的一步：中国第一个跨城市充电网络——京沪充电网络已经建成，27个充电站之间的平均距离为50公里，每个充电站平均配有2个直流快速和4个交流慢速充电桩。国家电网计划要在2020年之前，建成670个快速充电站，充电桩的数量将达到2680个，届时，“四纵四横”的高速公路充电网络将贯穿全国，开着电动车横穿中国将不再是梦想。

公共基础充电设施在大力推进的同时，相关的配套服务也在突飞猛进的发展，北京市民可登录北京市电动汽车充换电管理服务平台“易充电网”来查询充电桩的地点以及预约充电。一些创业团队也瞄准了这个市场，推出各式各样便利的App，让车主可以更加便利的寻找预约充电桩，减少了他们把电动汽车开出门之后的里程忧虑。官方和民间资本的注入，推动了充电桩在中国的发展。

国内充电桩目前存在的问题

一是充电接口标准的不统一，现阶段虽然交流慢充的接口标准已逐渐被大部分车厂接受，但关于直流充电，超级充电等快速充电方式，各个厂家的标准还无法统一，例如特斯拉，在中国自己建设超级充电站得原因，就是因为中国的直流充电标准，无法在其车上应用。

二是充电服务信息的更新慢，虽然众多充电网络服务咨询平台竞相上线，但现阶段信息的查询也仅局限在充电桩分布与位置信息共享上，诸如充电预约，充电桩状态查询，网上交易等功能，都还在进一步完善中。拿北京市充换电管理服务平台来说，充电服务与网上营业厅这两大主要功能都还在进一步建设中；依托京沪高速公路布局的充电网络，在预约之后还需要电网的相关工作人员来配合充电，极大地影响了办事效率。

三是充电桩的利用率同样有待提高，在众多公共充电停车位上，我们看到的，可能不是电动汽车在充电，而是停车位被非电动汽车所占据，充电位被当作普通停车位来对待；而就公布的公共充电桩信息来看，有相当一部分是不对全部电动汽车用户开放的，4s店对外来品牌的封锁，以及诸如收取停车费等其他附件条件的产生，大大限制了用户使用公共充电桩的热情。

四是充电费用与停车费用的博弈，也是影响充电桩以及电动汽车发展的一个很重要的因素。京沪充电网络上，北京地区的充电价格仅为0.8745元一度电，而近邻河北省，充电价格却高达2元钱一度；此外，依托写字楼商场所建立的大小充电桩，如能在电动汽车停车费上有减免与优惠，也会极大的推动广大电动汽车购买者在日常生活的中的应用，并最终促进电动汽车在中国大地的发展。