



不受固定场地限制，通过智能手机 APP 可以“一键召唤”爱驰智能充电机器人。

40 万个和公共充电站 4.8 万座。

近日，上海市政府常务会议审议通过了《上海市推进新型基础设施建设行动方案》(2020-2022 年)，其中提到，上海将新建 10 万个电动汽车智能充电桩。

作为新能源汽车的补能基础设施，充电桩的重要性不言而喻。2020 年作为新能源汽车产业市场化转型的关键年，“新基建”在新能源汽车充电桩领域吹响号角，是基于中国新能源汽车良好的发展前景，意味着国家将在更深的领域推动新能源汽车的发展。

然而车桩比的巨大缺口，严重制约了新能源汽车的发展。

根据《电动汽车充电基础设施发展指南(2015-2020 年)》，到 2020 年，新增分散式充电桩超过 480 万台，规划车桩比(新能源汽车与充电桩保有量配比)基本达到 1 : 1，以满足全国 500 万辆电动汽车充电需求。然而，截至 2019 年底，我国充电桩仅为 121.9 万台，其中公共充电桩 51.6 万台，私人充电桩 70.3 万台，车桩比约为 3.4 : 1，与规划仍存在明显差距。

未来，新能源汽车很可能迎来回暖态势，也将进一步扩大充电桩的潜在缺口。在此发展趋势下，将充电桩建设明确纳入“新基建”的名单，是引导新能源汽车产业健康发展的应有之义。如果能将充电桩缺口补齐，将有力促进新能源汽车的消费。

21 世纪经济研究院认为，整体而言，在本次充电桩被明确纳入“新基建”以前，中国多地已提前驶入充电基础设施建设的快车道，为本地新能源汽车发展提供了重要的基础保障。在区域分布上，广东、江苏、北京、上海发展势头非常强劲，无论是存量还是增量上都处于领先地位。

根据中国充电联盟数据，截至 2015 年底，我国公共类充电设施保有量仅为 57792 台。这一数字在 2019 年底已达到 516396

台，4 年间翻了近十倍。以上海的充电桩建设进程为例。截至 2019 年底，上海充电桩共有 25 万台，当年同比增长约 20%，已提前实现《上海市电动汽车充电基础设施专项规划(2016-2020 年)》中提出的“到 2020 年本市充电桩总量应不少于 21.1 万台”的目标。

充电桩新建速度在 2019 年下半年出现下滑，这主要由下半年新能源汽车销量同比减少所致，而销量下滑则与 2019 年下半年新能源汽车补贴下调有关。政策从过去的“补车”转向“补电”，即加速充电基础设施建设，成为 2019 年新能源汽车行业的重要拐点。

显而易见，国家此时将充电桩建设纳入“新基建”，旨在让未来的车桩比水平更加合理，用充电基础设施服务能力的提升，进一步刺激新能源汽车市场的发展，这也凸显出新能源汽车从政策驱动向市场驱动转化的特点。

上海市发改委能源处副处长王智强说：“今后 5 年，上海还将在充电桩建设方面投入约 100 亿元，基本上每年可支撑 10 万辆新能源汽车的增量，拉动内需增长。在我看来，充电桩是智慧能源和智能交通的枢纽，作为新基建的重要内容，就是要为未来的产业发展服务。”

新能源汽车充电桩作为“新基建”七大领域之一，正在吸引大量资本进入。目前，国家电网、南方电网宣布 2020 年充电桩建设投资规模增加 10 倍，行业龙头企业特来电也完成 13.5 亿 A 轮融资计划。同时，“新基建”又搅动带来一批新进入者，包括宁德时代、华为等，近日华为也宣布推出旗下快速充电桩品牌 HUAWEI HiCharger。

2019 年年底，有着“全宇宙最大汽车经销集团”之称的广汽汽车与国家电网下属企业国网电动汽车共同投资的国网广汇(上海)电动汽车服务有限公司在上海成立，意在掘金新能源汽车充换电服务及其他新能源汽车后服务市场，充电桩基建也是其重点业务之一。

充电桩走向智能互联互通

“目前，上海的车桩比达到了 1:1，高于全国的平均水平，但是利用率较低，每个桩每瓶的平均使用时长仅为 20 分钟，而深圳可以达到 2 小时。”上海市交通委科技发展处副处长王大军日前向媒体透露了这样的数据。在他看来，其中存在一些客观问题，比如充电桩故障、油车占位等，因此，充电桩应从重