



数量向重质量转变。

早期的政策红利让部分企业为加快跑马圈地领取高额补贴，无视使用场景，公共充电桩利用率较低的一大原因是充电桩设备分布不均。比如出于盈利方面的考虑，一些充电桩企业将大量网点布局在地价较低的偏僻地区，在市中心的布局较少，但偏僻的地段客流量较少，利用率不高。此外，一些公共充电站分布在停车场中，“考虑到性价比，我更愿意选择在小区充电，费用较低，不太去需要付费的停车场充电。”一位新能源车车主说。

“新基建”不再是传统意义的规模扩张，是5G基建、工业互联网、人工智能和大数据中心是以数字化信息网络为核心的基础设施，核心要义是带动交通、能源等基础设施的数字化转型。具体落实到充电桩行业，就是要建设符合“新基建”要求的下一代的智能充电桩，需要立足以5G为核心、以大数据为载体，以人工智能为辅助，围绕充电网模式运营，才能最终发挥能源流通的最大价值。

在新一轮的科技变革和产业变革中，充电桩的建设正在以“建网”的模式取代单纯的“建站”，实现互联互通。

近日，上海市出台了《上海市促进电动汽车充（换）电设施数据互联互通有序发展暂行办法》，鼓励运营企业将充电桩信息共享，包括基础信息、油车占位信息、支付信息等，形成互联互通的格局。这意味着目前上海约9.4万个公共或专用充电桩和19万余个私人充电桩，将向互联互通和有序充电方向发展，从建好充电桩到用好充电桩。

上海市政府通过市级平台联联充电将会对全市运营的充电站点进行实时监控，全市的充电站点将会被分为“一星”“二星”和“三星”三个不同等级，其中三星级场站将全面实现用市级平台支付结算、通过智能车位地锁实现的充电专享车位以及充电停车免费等功能和优惠措施。联联充电向相关管理部门开放有关充电设施的数据，为政府交通、能源等主管部门进一步提升充电设施规划水平提供大数据支撑。

国内新势力造车企业爱驰汽车向新民周刊记者透露，预计



多路资本已经进入智能充电桩市场。

到2020年底，爱驰的销售服务网点将扩展到300个左右，自建的充电桩将超过1000个。这些充电桩不仅提供给销售服务伙伴及爱驰用户自用，同时也开放、共享给所有需要充电的电动车用户使用。

除了完善的公共充电网络布局，爱驰汽车还为用户提供AI专属桩，以数字化赋能的爱驰私桩可支持APP远程控制 and 定时充电，用户只需连接好车辆后，即可通过APP开启/结束充电，无需多次外出，安全更省心。此外，爱驰汽车还有一项获得国内及欧洲共计7项专利授权的全自动智能充电机器人技术，只需通过智能手机“一键召唤”，即可提供充电服务，把“车找桩”变为“桩找车”，创新性地解决了用户燃油车占位的困扰。

不难发现，“新基建”要建设的是属于更便捷、更智能、更节能的下一代充电技术。建设智能充电网络，将物联网、大数据、5G通信等新一代信息技术发展加快，应用到充电桩领域，将大幅提升充电桩的利用效率。同时，将智能充电桩应用到道路交通、城市管理等领域，智能充电网络建设与城市交通设施、电网设施相互结合，可在智慧交通、智慧城市发挥更加重要作用。