# 第15号：关于完善我市新能源汽车充电基础设施的建议

（市六届人大三次会议）

## 关于完善我市新能源汽车充电基础设施的建议

第15号（财经类15号）

金安代表团：鲍丙华代表

**案由：**发展新能源汽车是我国现阶段的“国家战略”，习近平总书记强调，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。我国新能源汽车产业发展始终坚持“纯电驱动”战略方向，形成以纯电动汽车为主体，插电式混合动力为辅助的发展态势。新能源汽车产业是省城合肥重点培育主导产业，而作为六安“链上合肥”的产业重点就是围绕新能源及电动汽车零部件产业，打造智能电动汽车轻量化零部件产业园。发展新能源汽车离不开充换电基础设施的配套建设，新能源汽车充换电设施包括充电设施和换电设施，是党中央、国务院加快新型基础设施建设的重要组成部分，也是助力实现碳达峰、碳中和的重要保障。然而，到2023年10月底，六安市累计建成充换电设施14079个（座），其中自用充电设施11102个，专用充电设施1000个，公用充电设施只有1975个，严重滞后我市新能源汽车充电需求。加强新能源汽车充换电设施的建设和管理，已是当前加快机

动车电动化普及的紧迫任务，是加快完善城市基础设施、方便居民出行、促进城市绿色低碳发展的重要举措。

**案据：**

**（一）汽车保有量高**

我市新能源汽车保有量约 2.3 万辆（2023 年 8 月直播六安数据）。六安市汽车保有量 69 万辆（2023 年 4 月商务局公布数据），根据省发改委公布数据，今年的销售的汽车，新能源型占比约 40%，且占比增大趋势明显，居民“油改电”意愿强。

**（二）充换电设施建设滞后，未形成体系**

**1.“车桩比”高。**截至 2023 年 10 月底，六安市城区现有公共充电桩 1975 个，城区面积约 350 平方公里，平均每平方公里公共充电桩 5.6 个。车桩比约 1:12,远远低于全国的 1：3.1,我市新能源汽车基础设施发展的滞后性已成为了居民购买新能源汽车的桎梏。

**2.公共充电设施发展不均衡。**目前，城区各地充电设施建设分布不均，在一定程度上造成资源浪费，同时也给电网安全运行和配电网建设带来不利影响。如万达广场人口密集区域社会公用充电设施存在大量用户排队等充电，耗时耗力；部分区域充电桩又常出现闲置，导致资源浪费。单位内部桩等对外开放程度不足，难以得到充分利用。同时还存在非充电车辆占位现象，停车充电存在矛盾。另外，缺乏统一

充电价格政策，不同充电运营商在高峰、平峰和谷峰的收费标准不统一。用户充电体验有待提升。

**（三）居住区充电设施建设难**

除近 3 年建设小区外，住宅小区普遍受停车位、电力等硬件条件制约，或受物业不支持、其他业主不同意等情况影响，充电桩安装使用受限，特别是部分老旧小区，没有固定停车位、没有安装条件、小区变电容量不足、存在安全隐患等问题，私人自用桩、小区公用桩建设均存在难度。小区不能建充电桩，一些用户不想在公共区排队等时间，只能在自家外接延长线进行充电，也存在安全隐患。

**（四）前期投入大，影响社会资本参与的积极性**

充电设施建设前期投入大，目前使用的充电站建设成本每个约为几万至十几万，建设一定规模的充电设施体系，总投资大，短期内经济效益难以发挥，影响了社会资本参与的积极性。主城区核心位置被厂家和运营商先机抢占后其他区域无人问津，政府只能动员国企彰显社会责任，效果一般。

**（五）缺乏统一的智能化管理平台**

目前市场充电桩厂商较多，各家运营系统互不兼容，充电 App 也各不相同，一方面造成车主使用不便，另一方面资源无法充分共享，导致平台系统重复建设，降低充电设施使用效率。另外，充换电基础设施尚未实现和电动汽车、停车场地之间的互联互通，信息数据价值难以发挥，设施有序利

用和资源充分共享的能力不足。行业重建设轻管理的发展模式也导致充电服务水平有待提升。行业监管体系有待完善。

**促进新能源汽车充电设施发展的对策建议：**

**（一）统筹规划，加快建设，优化布局**

**1.规划先行，适度超前。**相关部门应抓紧开展深入调研，结合新能源车保有量、合理增加量和区域分布等实际制定符合当地发展需要的专项发展和布局规划，指导整体建设方向。以规划为引导，统筹推进充电基础设施布局建设，加快建立覆盖全区及各地的充换电设施网络，引导行业健康有序发展。

**2.在业务端，一是加强重点区域社会公用充电设施建设。**支持鼓励公共停车场、大型商超、物流园区、旅游景区、高速公路服务区等公共服务类场所建设充电桩，推进乡镇公共充电设施建设，引导社会公用桩合理布局。鼓励利用企事业单位等的边角、零散、闲置土地建设社会公用充电桩，鼓励乡镇区域利用集体土地建设社会公用充电桩。二是多措并举推进居住区充电设施建设，明确各利益相关方的权利和责任，优化居住区充电设施建设流程。对于新建小区，落实房地产开发企业主体责任，严格按照规划和设计要求配建停车位充电设施或预留建设安装条件。对于存量小区具备条件的固定车位，按照“应装尽装”的原则加快弥补基础设施建设短板。对于老旧小区，将补建停车位及充电桩纳入老旧小区

改造计划。通过建设共享充电设施、升级变电容量等方式，让居民都能享受到绿色出行的便捷。三是加强单位内部充电设施建设管理，鼓励具备条件的政府机关、公共机构及企事业单位，结合实际需求，利用单位内部停车场资源，配建快慢结合的充电设施。鼓励单位内部充电设施错时开放共享。四是推进重点领域专用充电设施发展。统筹公交、物流、环卫、邮政、旅游等重点领域专用充电场站资源，将充换电设施与场站同步规划建设。鼓励具备条件的充电场站向社会开放。五是全市公共充电桩建设实行“一盘棋”政策，即居民密集区公共停车场和其他区域停车场打包管理，鼓励和引导运营企业向非核心城区投放充电站。

**（二）提升充电服务保障能力**

面对日益多样化的充电需求，亟需实现精细化管理，并建立动态匹配的新型供需关系，提升设施服务水平，更好地满足充电时段、速度、地点等多维需求服务，提升用户充电体验。

**（三）提升充电设施智能化水平**

首先建立统一的智能化管理总平台，该平台向下兼容所有第三方充电平台，以提高充电设施互联互通水平和智能化管理水平。加强充换电设施与交通运行、电网运行、停车管理等系统的数据共享，提高服务效能。其次，亟需在政府的监督指导下，各第三方平台统一平台编码规则、数据接口和

支付标准，建立覆盖全域、信息权威、运行高效和智能便捷的充电设施管理体系，为用户提供充电站实时定位，充电车位预约，远程监控充电状态，故障实时预警，在线进行充电费用支付等所有服务。

**（四）加强充电设施运维和管理**

政府相关部门要监督运营企业完善充电设备运维体系，鼓励其通过智能化和数字化手段，提升设备可用率和故障处理能力。鼓励停车场与充电运营企业联合创新技术与管理措施，引导燃油汽车与新能源汽车分区停放，维护良好充电秩序。

**（五）健全行业监管体系**

建立“僵尸企业”和“僵尸桩”退出机制，支持优势企业兼并重组、做大做强。强化充电设施生产企业产品质量安全责任，严格建设、设计、施工、监理单位建设安装质量安全把关。充电设施业主、居住社区管理单位、售后维保单位等应加强充电设施安全管理，及时发现、消除安全隐患。应急、经信、住建、消防部门等相关部门应加强配套供电、规划建设和运营过程中安全监督管理，提高充电设施安全监管。