



根据国务院发布的关于加快电动汽车充电基础设施建设的指导意见，到 2020 年，基本建成适度超前、车桩相随、智能高效的充电基础设施体系，满足超过 500 万辆电动汽车的充电需求。面对这数千亿的市场，各路资本纷纷开始大展身手，而盈利模式、标准统一、互联互通则成为目前亟待解决的问题。

政策助力新能源汽车发展

十三五规划建议稿提出，实施新能源汽车推广计划，提高电动车产业化水平。而作为污染的重灾区，河北省已将打造新能源汽车产业作为未来重点，将建立保定、石家庄、邢台、曹妃甸、衡水、邯郸六大新能源汽车产业基地，并以唐山市为重点，开展节能与新能源汽车示范推广。

不仅是地方政府，在国务院不久前发布的关于加快电动汽车充电基础设施建设的指导意见中明确提出，到 2020 年，建成满足超过 500 万辆电动汽车的充电需求的充电体系，培育一批具有国际竞争力的充电服务企业。

意见中还明确提出，各地要将充电基础设施专项规划有关内容纳入城乡规划。原则上，新建住宅配建停车位应 100%建设充电设施或预留建设安装条件，大型公共建筑物配建停车场、社会公共停车场建设充电设施或预留建设安装条件的车位比例不低于 10%，每 2000 辆电动汽车至少配套建设一座公共充电站。鼓励在居民区、单位内部，以及大型商场、超市、文体场馆、交通枢纽等地建设充电设施，并且鼓励向社会开放。

同时，以高速公路为依托的城际充电站也在推进。京津冀鲁、长三角、珠三角区域城际快充网络将会优先推进，并适时推进长江中游城市群、中原城市群、成渝城市群等城际快充网络建设。到 2020 年，初步形成覆盖大部分主要城市的城际快充网络，满足电动汽车城际、省际出行需求。

除了建设目标外，意见中还表示将在审批、用地、融资、财税价格等政策方面向充电桩建设倾斜，鼓励社会资本进入。

各方资本角逐汽车充电市场

有了政策的保障，各方资本进入充电市场就有了底气。2015 年，包括国企、民企、外资等在内的各方社会资本对充电市场的投入达到了一个前所未有的高潮。

作为国内充电运营企业的龙头，中国普天集团已经在国内十几个省建设了 6000 多个充电桩，并计划在年内将充电桩数量拓展到 1 万个。普天集团副总裁曹宏斌介绍，目前普天集团的充电设施年充电量达到了 2 亿度，而其他所有充电运营企业一年的充电量加起来不到 1 亿度。

与此同时，汽车整车企业也在谋划充电布局。北汽集团旗下的北汽新能源公司、青岛特来电公司、冀东物贸 3 家企业 7 月共同出资 2 亿元成立了北汽特来电公司，这也是中国第一家致力于城市公共综合充电站建设和运营的充电合资公司。

不仅如此，青岛特来电公司还计划到 2015 年底，在全国 40 个城市建设 7 万到 10 万个充电终端，投资超过 10 亿元。

此外，各上市公司也是频现大手笔。重庆力帆成立了全资子公司“重庆力帆新能源有限公司”，注册资本 5 亿元，经营电动车用大型充电、换电设备的制造、组装和销售等。万马股份出资 5000 万元成立合资公司，推进充电设施的建设布点进度。科陆电子也发布公告称，投资近 6 亿元用于充电网络智慧云平台项目。

车用充电市场也吸引了创业者的目光。深圳充电网科技有限公司创始人王振飞说，目前充电网已经拥有 1500 个公共充电点，覆盖全国超过 150 个城市。

未来发展有赖于三大标准

如此多运营主体的充电市场，未来将如何运营？会不会造成社会资源的浪费？

对此，曹宏斌表示，未来中国的新能源汽车充电必须做到三个标准化，即充电桩接口的标准化、上传数据的标准化，以及不同运营商之间结算的标准化。

做到这 3 个标准化，充电桩作为公共资源的使用效率就会大大提高，老百姓的使用就会更加方便。

“在国家发改委、能源局的支持下，我们联合国内其他大的充电运营商成立了充电基础设施促进联盟，为的就是促进充电基础设施的标准统一和互联互通。”

曹宏斌表示，这么做的

直接结果就是，未来不管是谁建的桩，消费者都可以没有障碍地去充电。

据曹宏斌介绍，目前充电接口标准的统一已经基本可以实现，国家已经有了统一的标准，很快就会公布。而数据的互联互通，可以做到对车主的车辆运行情况实施监控，如果出现异常情况，可以随时通知车主进行预防。至于不同运营商之间的结算平台则可以保证在互联互通状态，不同充电运营商的合理收益分配。

“用通信行业全通全网的理念来做新能源汽车。”曹宏斌说，如同通讯行业一样，消费者在不同的地域可能会使用不同运营商的服务，但消费者本身并不知道，所有的服务、结算等都是在后台的平台完成的，新能源汽车的充电服务也应借鉴这种模式。

目前，作为宝马在新能源汽车领域唯一的合作伙伴，普天为宝马的新能源汽车在国内提供了所有的充电设施服务。而 2016 年，宝马将在国内开展新能源汽车分时租赁业务，普天也成为其唯一合作伙伴。“这在一定程度上表明宝马已经接受了中国的新能源汽车充电标准，中国的充电标准也将成为世界级的标准。”曹宏斌说。

对于充电设施的盈利模式，曹宏斌表示，目前在充电基础设施领域没有一家是赚钱的。电费和服务费并不能抵充成本，赢利点在今后的诸如保险、广告，以及整车租赁等增值服务上。

“中国新能源汽车基础设施建设走在了世界前列。以国外的经验来看，国外新能源汽车做得好的国家跟我们走的路基本是一致的，但我们的政策力度、细化程度更大。”曹宏斌说。

(据《经济参考报》)

各方资本角逐汽车充电市场

