

# 新能源车主“一桩难求” 车企各显神通出大招破解行业顽疾

本报记者 夏治斌  
石英婧 上海报道

“您好，您的车电已经充满了，能不能麻烦您过来挪下车？”碰上充电运气不好的时候，陶华（化名）总要给已经充好电的新能源车主打去电话，再客气地以上述这句话作为开场白。

每当电量低于40%，有着电量焦虑的陶华就要搜索附近的充电站，偶尔就会碰到充电车位被“霸占”的情况。除了已充好电，车主还没及时开走的情况外，其余的就是燃油车占位。

陶华向《中国经营报》记者坦言，她对充电车位被“霸占”的行为极为气愤。“但从车主的角度，除了打电话提醒外，其余能做的就是开去下一个充电站，寻找空出的充电车位。”

对于新能源车主来说，充电车位被“霸占”的情况并不少见。车企和充电桩企业也针对充电车位被占位现象采取相应的措施，其中超时占位费便是其中最常见的一种应对方式。

一位不愿具名的业内人士告诉记者，燃油车或者是充完电没有开走的新能源汽车的占位问题，本质上还是土地资源紧张的问题。“如果车位足够宽裕的话，那就不存在占位的问题了。”

对于车企和充电桩企业推出的超时占位费举措，黄河科技学院客座教授张翔告诉记者：“超时占位费是应对充电车位被‘霸占’的一个好办法，这能让车主将充好电就及时把车开走的规则牢记于心。如果没有超时占位费的话，车主可能就会觉得无所谓，下次还会那样。”

## 车企上线超时占位费

面对充电车位被“霸占”的现象，车企和充电桩企业也在积极地行动。

陶华住在上海普陀区的一个商住两用的小区，小区内有一些充电桩。“买车的时候想买个固定停车位装个充电桩，但嫌麻烦就没装。”陶华有些后悔地说道：“现在车位没得卖了。”

“没有固定车位的话，就只能停在地面，这就要先到先得了。”陶华向记者坦言，“虽然小区有充电车位，但没有规定只能电动车停，所以充电车位很多时候停的都是燃油车。”

面对充电车位被“霸占”的现象，车企和充电桩企业也在积极地行动。以小鹏汽车为例，其于8月在APP发布严打充电桩“霸位”的公告，提出有些车辆占桩不充电，或插枪不充电，占用充电桩资源。为了减少此类问题，其已进一步加强场站管理水平，在各场站全方位地布局监控，监测场站情况，场站管理也会在发现“霸位”行为的第一时间，联系114/物业挪车。针对用户反馈有“霸位”行为较多的场站，场站管理也增加了巡检的次数，还在场站新增“充电专用车位”。

## 多维度求解充电难题

目前，充电基础设施仍存在布局不够完善、结构不够合理、老旧充电桩技术落后、服务不够均衡等问题亟待解决。

中汽协数据显示，1~8月，新能源汽车产销分别完成543.4万辆和537.4万辆，同比分别增长36.9%和39.2%。“补能”始终是汽车产业和新能源车主最关注的话题之一。

今年8月，罗兰贝格最新发布的《智能电动车补能生态体系指数》显示，在经历了2022年的震荡之后，电动车与充电补能市场恢复强劲增长。“尽管一些市场的能源价格波动，但电动车销量和补能基础设施发展等几项关键市场指标仍创下历史新高。”

中国充电联盟数据显示，2023年1~8月，充电基础设施增量为199.8万台，其中公共充电桩增量为47.4万台，随车配建私人充电桩

严禁占用”海报，提醒各位车主不要占用充电资源。

除了加强场站管理水平，惩罚措施也进一步升级。当发现“霸位”行为时，充电协会会通过信息、电话多方提醒占位车主，该行为已影响到其他车主正常使用充电桩，会从占位开始，按照1元/分钟进行收费，若不按时缴纳费用，将会影响后续在小鹏自营充电站的正常使用。

9月19日，记者来到上海嘉定南翔印象城的小鹏超级充电站实地充电，扫描充电二维码之后，页面会有占位费的告知信息，写有“非充电占用车位或枪30分钟后，1元/分钟”。

小鹏汽车并非超时占位费的首创者，特斯拉、极氪等都有上线超时占位费。一位上海的特斯拉车主告诉记者，她每次收到APP的提醒就会迅速把车开走，以防止被收取占位费。她向记者展示的提醒消息截图显示，特斯拉明确告知会在充电完成5分钟后，产生超时占用费。

车主对于超时占位费有着不



位于上海嘉定南翔太茂商业广场的极氪能源充电站，每个车位都装有智能地锁，并写有“充电专用”的提示语。

本报资料室/图

同的看法。来自北京的上汽大众ID.4X车主对超时占位费予以支持，他告诉记者：“现阶段插枪不充电的现象还无法避免。个人觉得，只有加大超时占位费的收取力度，才能杜绝此类现象。”来自深圳的理想ONE车主告诉记者，他在需

要充电的时候，会事先在地图上搜索，如果写有超时占位费，他一般不会停在那里。

对于超时占位费问题，上述不愿具名的业内人士告诉记者，充电车位的职能是给新能源汽车充电，如果不是新能源汽车使用就相当

于占用了公共资源。“对占用公共资源收费，这是天经地义的事情，当然要做好提前告知。如果新能源汽车充好电长时间不离开，也要收费的。只有通过经济杠杆，才能够让大家形成一种比较有效利用资源的意识。”

盘和林表示，最直接的办法就是增加快充桩的供给量，基础设施要跟上需求变化。

实际上，除了超时占位费外，上述不愿具名的业内人士告诉记者，用增加人工值守或者增加智能地锁的方式，来自动识别车牌，非绿牌车辆不能停到车位，都是处理的方法。

9月19日，记者走访了多家汽车品牌充电桩企业在商场内的充电站，几乎都装有智能地锁，并印有“充电专用车位”“充电车位，油车勿占，损坏地锁，照价赔偿”“本停车位为电动汽车专用车位，禁止其他车辆占用，违者后果自负”等提示语。

“但核心的问题是现在整个充电的服务费或者是充电的毛利率非常低，几乎还不盈利。增加人工或者增加智能地锁的手段，只是增加了整个场站的成本，对于现在的运营来说，增加了上述成本之后，收益会更低，甚至就不赚钱了。”上述不愿具名的业内人士说道。

“由于充电设施利用率差异大，因此目前充电设施的运营收益压力较大。”崔东树指出：“着眼未来新能源汽车特别是电动汽车快速增长的趋势，需要进一步构建高质量充电基础设施体系，更好满足人民群众购置和使用新能源汽车需要，助力推进交通运输绿色低碳转型与现代化基础设施体系建设。”

# 有望带动百亿级设备市场 新能源汽车年检新规或加速落地

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

“客户要是要求的话，我们会帮客户免费做电池检测。”9月20日，上海嘉定区某4S店的工作人员向王文（化名）如是说道：“客户没有要求，我们这边是不做的。”

王文成为电动车主已经有一年的时间，之所以会跟4S店咨询电池检测的相关事宜，是因为他前些天在网上再度看到新能源汽车自燃的消息，这使得他十分关注电池的安全检测。

实际上，不仅仅是王文，几乎

所有的电动车主都对新能源汽车的电池安全保持着极高的关注度。不久前，网上传出消息，称未来的新能源汽车年检，或将增加电池检测项目，电池状态不合格直接返厂维修或者更换。上述消息一经曝出，便在汽车行业掀起

一波关注热潮。

中邮证券研报则指出：“当前新能源汽车保有量快速提升，但整体年检流程仍然遵循燃油车标准，电池、电机、电控等新能源汽车最重要的动力总成缺乏专用检测流程。”

“纯电动汽车除了不做尾气（检测），其他都跟燃油车的年检是一样的。”9月20日，多家汽车检测公司的工作人员告诉《中国经营报》记者，目前电动车的年检不做电池检测。

对于电池检测是否有必要纳

入新能源汽车的年检当中，中关村新型电池技术创新联盟秘书长、电池百人会理事长于清教向记者表示，“电池有必要纳入年检，但检测内容应系统、科学、规范，且贴合新能源汽车的特点，重点偏向安全性能检测。”

## 提升新能源汽车安全性能日益紧迫

近些年，国内新能源汽车始终保持着蓬勃发展的态势。中国汽车工业协会最新数据显示，2023年8月，新能源汽车产销分别完成84.3万辆和84.6万辆，同比分别增长22%和27%。1~8月，新能源汽车产销分别完成543.4万辆和537.4万辆，同比分别增长36.9%和39.2%。

新能源汽车还有着更高的目标要实现。工业和信息化部等部门发布的《汽车行业稳增长工作方案（2023—2024年）》提出，新能源汽车销量900万辆左右，同比增长约30%。

而作为新能源汽车的“心脏”，动力电池市场表现也很亮眼。中国汽车动力电池产业创新联盟数据显示，2023年1~8月，我国动力电池累计装车量219.2GWh，累计同比增长35.3%。

值得注意的是，新能源汽车和动力电池行业在快速发展的同时，也滋生了相关的行业问题。今年5月，中国消费者协会发布《汽车投诉情况专题报告》称，新能源汽车在发展过程中也面临着一些技术和安全方面的问题。包括新能源汽车电池故障，如行驶

中续航突然断崖式下降或动力电池突发故障断电导致“趴窝”，车辆行驶、充电或静止过程中突发自燃等。

消协意见称，动力电池是新能源汽车的核心部件，其容量、寿命、稳定性等都直接影响新能源汽车的续航里程、价格和安全性等。“相关汽车企业应当加强动力电池的研发和创新，提高电池的循环寿命、低温性能，降低自燃风险，缓解消费者的续航焦虑，保障驾驶安全。”

记者注意到，电池的安全问题备受外界关注。今年7月，工业和信息化部装备工业发展中心发布了《关于开展2023年新能源汽车安全隐患排查工作的通知》（以下简称《通知》）。

《通知》提出动力电池系统安全排查，企业应排查不同类型动力电池系统（如三元材料、磷酸铁锂、锰酸锂等）车辆装载情况及整车动力电池使用情况，包含车辆续航里程、电池系统总能量等电池特性及信息一致性情况，对车辆和电池的实际使用情况进行核验。信息差异明显的，应采取有效技术措施，保证车辆动力电池使用信息准确

可靠。

为何电池安全广受关注，于清教告诉记者，最新的数据显示，我国新能源汽车市场占有率已超过30%，推广量已进入2000万辆级别，提升新能源汽车安全性能紧迫感日益加强。

与此同时，电池安全的检测也广受外界关注。9月5日，工业和信息化部举行工业稳增长系列主题新闻发布会，电子信息司副司长杨旭东表示，加快《电能存储系统用锂离子电池和电池组安全要求》等标准制修订，持续落实《电化学储能电站安全风险隐患专项整治工作方案》，会同相关部门将锂电池有关强标检测纳入全国质量督察考核内容，促进产品质量提升。

在浙江大学国际联合商学院数字经济与金融创新研究中心联席主任、研究员盘和林看来，一方面电池安全性能监测受到关注，是因为其可能会出现的新能源汽车的年检项目中；另一方面也预示着，当前新能源汽车已经从全面鼓励转向了中性，一些规范性政策可能在未来出台，会考虑锂电池车和内燃机车竞争的公平性。

## 或将刺激更多车企推出换电车型

实际上，新能源汽车检测的相关文件已在推进当中。2022年12月，由公安部交通管理科学研究所牵头起草的《新能源汽车运行安全性能检验规程》，目前征求意见稿已正式发布。

征求意见稿指出，随着新能源汽车快速发展，新能源汽车起火、失控等事故频发，运行安全问题不断凸显，迫切需要强化对在用新能源汽车电安全、动力电池安全等运行安全性能的检验，但专门针对在用新能源汽车运行安全性能的检验技术和检验装备还处于空白。

除公安部交通管理科学研究所外，参与起草上述文件的单位有中国汽车工程股份有限公司、重庆市公安局交通警察总队、多伦科技股份有限公司、石家庄华燕交通科技股份有限公司。

以石家庄华燕交通科技有限公司为例，其是我国研究、开发、生产汽车性能检测设备的代表技术企业，机动车检测设备覆盖全国30个省市，是中国汽车维修设备行业协会常务理事单位、中国汽车维修行业协会理事单位，其主要负责从检验装备方面提出标准制定意见。针对新能源汽车起火、失控等

事故暴露出的问题，上述标准充分考虑新能源汽车与传统汽车的区别，规定的检验项目主要涉及新能源汽车高压系统、动力电池、电机、电控系统。

中邮证券研报提出，专属检验规程已发布，期待电池检测纳入新能源汽车年检。征求意见稿提出将对新能源汽车动力电池安全、驱动电机安全、电控系统安全、电气安全等运行安全性能进行检验，后续标准落地，有望开启新能源汽车检测的新时代。

新能源汽车检测新标准落地会使得哪些企业受益？德邦证券指出，新能源汽车检测新标准落地有望带来230亿元以上设备市场，设备供应商有望受益。中邮证券研报亦指出，2022年7月重庆新能源汽车检测站开始试运行，12月正式投入使用，该检测站除传统检测项目外，针对新能源汽车配备了充电检测、电安全检测、车载综合检测以及整车安全检测等应用于“三电”的专用检测设备，后续若新能源汽车年检标准落地，有望带来配套检测设备需求放量。

于清教则告诉记者，电池检测纳入年检，对布局换电业务的企业

来说，算是一个利好消息，出于成本和管理等方面的考虑，或将刺激更多车企推出换电车型，促进换电产业发展。

值得注意的是，如果电池检测出问题，电池维修或更换带来的相关成本问题也是电动车主所关心的。于清教称，“成本承担需要具体情况具体分析，理论上，如果是因为质量及设计问题，主要责任在车企和电池供应商，车企与电池供应商的全责通常双方已有相应约定；因使用不当带来的安全隐患，或者车主未遵守质保条件，车主可能需要承担大部分责任。”

如何做好新能源汽车的电池检测？中国电力企业联合会副秘书长刘永东告诉记者，（若）新能源汽车年检增加电池检测项目对于电池维护具有一定积极作用，但是动力电池的维护与过去燃油车维护不同。电池的产品质量需要了解并掌握电池电芯的运行历史数据，包括电流、电压、温升等大量数据，只有对电池数据进行大数据分析才能了解和掌握电池的产品质量情况。但是目前电池数据一般由车企掌握，不在年检车间，因此，有效掌握电池数据才是电池检测的核心。