

“新基建+双碳”下的新能源充电桩 发展趋势和应对策略

欧雯萍

广西建设职业技术学院

摘要:就目前来看,大规模基础设施建设已经成为我国实现“十四五”计划发展目标的短期内有效手段。因为参考大量历史实践经验可以了解到,若要确保短时间内社会经济稳定、民生平稳、内外需扩大,基础设施建设工作最为重要,其对于我国国家整体经济与社会和谐稳定发展都能产生深远影响。而伴随时代发展变化,基础设施建设也展现出了时代性特征,例如在当前“新基建+双碳”时代背景下,产业发展新业态逐渐呈现,它令行业产业聚焦数字新基建,重点建设布局新能源充电桩,而政府方面也为新能源汽车产业提供了大量的优惠制度政策,新能源充电桩的市场份额正在逐年增加。所以本文中着重讨论了“新基建”与“双碳”之间的关联关系,展望在国家双战略背景下的新能源充电桩发展趋势,并重点讨论新能源充电桩的未来发展应对策略。

关键词:双碳目标;新基建;新能源充电桩;发展趋势;应对策略

【DOI】10.12252/j.issn.2096-627X.2022.03.116

前言

当前我国社会经济高速发展,交通行业产业也借东风壮大生产建设规模。但是在这一过程中,需要了解汽车所产生废气对空气环境所产生的污染影响,它直接导致温室效应现象产生。为此,中国需要着眼于未来自身经济发展与环境发展来打造绿色型社会,体现绿色高效生产力发展优势,建立长期可持续发展的良性社会发展模式。在如此需求背景驱动下,国家也必须思考如何缓解全球气候变化所导致的温室效应问题。例如在2020年,我国就正式提出了“碳达峰、碳中和”双碳发展战略,希望在2050年之前实现全社会碳的零排放。而在同年,国家也同时加快推进了“新基建”建设进度,这其中就包括了新能源充电桩建设项目。在国家加速新能源汽车的推广应用指导工作中,大力科学引导电动汽车充电桩基础设施建设成为关键,它能够直接助力电动汽车产业健康快速发展。众所周知,汽车行业作为是我国国民经济的重要战略性支柱型产业,因此参考国民发展水平来思考基础能源补充设施建设问题是很有必要的,新能源充电桩基础设施建设就能满足这一点。它能够作为“新基建”建设重要内容,同时满足“双碳”战略发展要求。

一、“新基建”与“双碳”的关联关系

在2020年,法国学者Nilgun Fescioglu-Unver提出了一种反馈控制的快速站管理模型(FC-EXP)。FC-EXP对充电桩的资源进行实时动态管理,是非常先进的科学新能源充电桩基础设施。而在国内,诸如《新能源汽车创新创业基础》这样的文章中也探讨了新能源充

桩的实时动态管理,动态管理是为了满足“双碳”战略发展要求,它已经成了我国“新基建”战略发展建设的核心点。可以说,上述战略内容均为新能源汽车以及充电桩提供了丰富的理论基础,更对行业产业的实践应用发展提供有价值参考^[1]。

在本文中首先谈到了“新基建”概念,这一概念在中国传统基础设施建设过程中格外重要,因为它满足了我国社会经济现实需求,同时也解决了地区经济发展中可能存在的相对不平衡问题。总体而言,它对于我国国内生产力水平的发展促进帮助更大,真正拉动了国家经济水平增长,同时也增强了城市产业发展集聚属性^[2]。在本文看来,“新基建”与“双碳”之间是能够实现资源上的合理分配的,因为早在2020年我国就对“新基建”定义进行了有效扩充,国家将诸如数据中心、充电桩、新能源汽车、特高压等等项目内容都纳入“新基建”建设范围内,这就切实紧密关联了“新基建”与“双碳”之间的相互关系。而根据我国“碳达峰、碳中和”两点发展战略,国家则希望深度思考碳排放量逐年攀升这一现实问题。在“双碳2030”年目标中,国家就希望届时二氧化碳值能够跌落标准值,并顺利完成“碳中和”目标,再进一步追求“碳达峰”目标,争取在2050年兑现“双碳”战略所有目标。在2050年,我国“新基建”建设已经初具规模,面向大气所排放的二氧化碳量会更大,因此国家多年来都在倡导节能减排战略发展,有效抵消并中和二氧化碳,并在2060年真正建成100%绿色型发展社会^[3]。

我国之所以产生了“双碳”战略,其主要原因还是

应对目前日益严重的全球温室效应，也更希望通过“双碳”战略来影响很中国整体经济发展，将碳排放与社会经济发展紧密结合起来，合理计算估量经济发展进程中需要消耗的自然能源，同时预判自然资源由于枯竭可能导致的社会经济水平增长受阻问题^[4]。

“新基建”战略的发展关键在于从传统基础设施建设逐步向新型基础设施建设转型，它应该与“双碳”战略目标融为一体，追求产业集聚效应，为产业结构转型升级创造有利环境。在这一过程中，基础大数据网络型社会目前已经逐步建立起来，它延展并得出了全新的基础设施建设理念。即在传统基础设施建设基础上来满足现代化社会发展要求，延伸形成新型基础设施建设理念，将诸如云服务、大数据、物联网等先进技术内容渗透进来，打造“新基建”所支撑的智慧型产业园。在“双碳”目标提出以后，我国“新基建”发展战略也有了明确方向，即明确了“新基建”战略发展方向，将传统环境保护型社会逐渐转型升级为碳化经济型社会。当然也必须承认一点，目前我国新能源汽车产业发展还主要依靠于政府的补贴，因为从生产到消费，国家都出台了强力的补贴政策。国家通过降低新能源汽车的成本，来大量吸引消费者，与此同时我国的产业扶持不够完善，大量的企业开始投机取巧，利用国家的优惠政策来进行“骗补”使我国的财政遭受了巨大的损失。这一点必须成为我国发展“新基”“双碳”战略的前车之鉴，有效引导新能源充电桩及其汽车产业发展进程平稳向前推进^[5]。

如此看来，“新基建”与“双碳”两大国家战略之间的关联关系密切，二者共同实现了我国社会经济的可持续发展，打造了双方共赢的良好绿色环境。二者相互层层促进、相互积极影响^[6]。

二、“新基建”背景下的新能源充电桩发展趋势

在“新基建”战略背景下，新能源充电桩的基于“双碳”战略实现了长远发展，其未来发展趋势非常值得期待。为此，下文简单分析2点：

（一）形成新能源充电桩建设政策与技术体系

在未来，我国希望形成新能源充电桩建设政策与技术体系，纵观国际大形势来思考二氧化碳排放量控制策略。在国际联盟所召开的全球会议上，也提出了必须减少二氧化碳排放，为碳排放尽早达到碳排放创造前提条件。考虑到我国作为全世界中最大的发展中国家，也是最大的煤炭消费国，因此我国有责任义务与其他国家共同承担环境保护职责，着眼于建设未来高质量、高水平、高包容性、高凝聚力的经济政治发展体系^[7]。如此

一来，才能形成基于新能源充电桩的建设政策与技术体系，保证我国始终拥有高效可持续的绿色化社会发展机制^[8]。

（二）发展完善新能源充电桩直接推动新能源汽车产业进步

在“新基建”大背景下，我国新能源充电桩发展建设需要不断完善，因为从2015年至今，我国新能源汽车数据正在不断增长。这代表一点，那就是新能源汽车市场整体体量在国内已经呈现出持续提升发展趋势，产业未来发展前景非常乐观，值得期待。比如说，在2022年我国公共充电桩就从2019年之前的5.8万个增加到80.8万个，而私人充电桩也从2019年之前的0.8万个增加到87.4万个。在持续不断完善新能源充电桩基础建设过程中，也希望有效促进新能源汽车产业的发展建设进程。因为新能源汽车所带来的二氧化碳零排放利好非常值得发展，它有效迎合了国家低碳经济建设进程，并形成了一条完整的新能源汽车发展产业链^[9]。

在这一产业链中，新能源充电桩属于重要项目，它主要关乎新能源汽车产业发展，确保产业从实验阶段逐渐向示范推广应用阶段发展过渡，为未来新能源汽车发展道路拓展优化创造条件。实际上，它有效改善了国家能源结构，基于石油煤炭产业发展来调整平衡非可再生资源存储量，这体现了我国作为石油消耗大国的巨大优势。当然，众所周知目前国内石油外贸依存度依然较高，而且呈现出逐年攀升发展趋势，其中所进口的原油量中有30%被传统汽车所消耗^[10]。而新能源汽车则完全不需要石油左右动力能源，它依赖于电力作为动力能源，所以通过大力发展新能源汽车产业，扩大新能源充电桩建设规模是很有必要的，它可以客观真实改善国家能源结构，降低国家对于国外石油外贸进口的依赖度。与此同时，也希望降低国家能源安全隐患，避免过度依赖于进口石油。就未来国际发展形势而言，其中所充满的不确定性因素较多。所以在克服国内经济危机基础上，也希望新能源汽车产业发展、新能源充电桩建设迎合国家经济发展客观需求^[11]。

三、“新基建+双碳”背景下新能源充电桩的发展应对策略

在“新基建+双碳”大背景下，新能源充电桩的发展应对策略需要丰富化，为此下文主要提出2点：

（一）大力优化发展产业扶持体系、强调政府政策补助

在大力优化发展产业扶持体系过程中，也要强调政府政策补助，做到“双管齐下”。就目前新能源产业建

设进程中,也需要保证新能源汽车补助占据政府补助的80%以上,同时新能源充电桩占到20%。因此,需要基于充电桩建设数量调整来分析地方政策重心倾向,做到“补车补桩”,加大新能源汽车充电桩的基础建设力度^[12]。例如大量投入资金,持续完善产业服务链,扩大并提高充电桩的服务面深度与广度。在提升充电桩设施服务水平基础上,也鼓励打造商业模式创新机制。由于私人充电桩对于个人来说比公共充电桩更加方便,政府也应出台相应的政策来合理规划住宅内充电桩的建设标准。就这一点而言,国家应当吸取美国建设的教训,在建设充电基础建设的时候采用国家统一的标准,这样能够让跨地区跨企业之间充电互联互通,更加地快捷方便,同时可以有效解决充电桩出现故障难以维修以及充电桩的安全质量参差不齐的问题,最终大力优化发展建设产业扶持体系^[13]。

(二) 建立多维度扩充盈利空间、降低新能源充电桩建设成本

客观讲,目前国内的新能源充电桩发展建设局限性较大,盈利方式比较单一,因此基于多维度建设扩充盈利空间是很有必要的,它需要基于收入来源来调整充电桩服务费用。就我国而言,新能源充电桩大部分以慢充电桩为主,快充充电桩为辅。因此需要考虑到慢充电桩充电慢、经济性水平较低这一现实问题。再者就是目前我国新能源充电桩的覆盖率还严重不足,因此我国有必要强化技术创新,持续思考如何提高新能源充电桩的自主研发能力,基于“新基建”战略发展理念来追求创新,并将“双碳”战略理念内容融合进来,进而打造更为丰富的技术性盈利模式,例如“批发+零售电力”“智能服务”“广告盈利”“融资建桩”“大数据+互联网”等带有互联网思维模式的方向进行利润的扩大化,大幅度有效节约资源,控制建设成本。

总结

综上所述,在当前“新基建+双碳”双战略发展大背景下,我国新能源汽车产业发展需要从长计议、有的放矢。主要是结合“新基建”战略来复苏中国社会经济,推动“双碳”战略背景下的新能源汽车以及充电桩建设发展,优化其发展趋势,提出诸多应对策略,刺激国家社会消费,加速社会经济结构转型,最大限度减少二氧化碳排放量,早日实现我国“双碳”战略发展目标。当然,中国在发展建设新能源充电桩方面依然任重道远,需要考虑到如何平衡新能源汽车市场发展,把握其发展上升周期大趋势,结合技术创新、基础设施完善、新能源产业内容科普宣教来标准统一化行业发展进

程。争取为我国进一步发展新能源行业产业,转型进入碳化经济时代树立标杆,为中国可持续经济社会发展添姿增色。

参考文献

- [1] 杨丽君, 陈珍. 新能源充电桩安装位置的选择优化方案[J]. 农机使用与维修, 2021(5): 39-40.
 - [2] 匡图上青, 祁宏, 周盛文, 等. 基于区块链的新能源充电桩共享管理方案[J]. 信息技术与网络安全, 2021, 40(3): 60-66, 71.
 - [3] 仇经纬, 王菲, 张宸, 等. 基于台区碳排放与碳消纳的Y市光伏新能源充电桩建设[J]. 电力设备管理, 2021(13): 113-114, 156.
 - [4] 俞叶丹. 关于推进太仓市新能源充电桩项目的思考[J]. 经营者, 2021, 35(1): 16-17.
 - [5] 方曦, 张莉萍. 国内外新能源汽车充电桩技术预测分析——基于生命周期和国际专利分类号[J]. 科技管理研究, 2021, 41(8): 148-155.
 - [6] 黄瑜珈, 李聪, 戴梓源, 等. 浅析新能源电动汽车充电桩的选址研究[J]. 时代汽车, 2021(11): 122-123.
 - [7] 马甜. 新能源汽车充电桩PPP项目风险评价研究[J]. 河南科学, 2021, 39(9): 1534-1540.
 - [8] 王功. 聚焦“新基建”加快建设新能源汽车充电桩——以扬州为例[J]. 现代工业经济和信息化, 2021, 11(2): 49-51, 60.
 - [9] 蒋慧敏, 陈新, 孟蜜蜜, 等. 常州新能源汽车充电桩建设及优化路径研究[J]. 时代汽车, 2021(16): 95-96.
 - [10] 陈卓. 基于Eviews计量经济学模型下新能源汽车充电桩问题的研究[J]. 商业经济, 2021(9): 148-150.
 - [11] 朱育平. 课程思政融入新能源汽车充电桩技术的教学探究[J]. 现代职业教育, 2021(48): 76-77.
 - [12] 陈艳艳, 沈雅倩, 宋冬琳, 等. 新基建背景下新能源汽车充电桩发展现状及前景研究[J]. 品牌研究, 2021(30): 79-81.
 - [13] 虎国良. 新能源在充电桩供电设计中的应用[J]. 现代工业经济和信息化, 2021, 11(12): 75-76, 104.
- 本论文是2022年度广西高校中青年教师科研基础能力提升项目2022KY1160《关于户外型充电桩散热及特殊环境下的改良与研究》的研究成果