

充电网络从“有没有”迈向“好不好”

——青岛市政协委员、专家学者和有关部门负责人热议优化新能源汽车充电桩布局

9月21日,由青岛市政协委员联络活动工作室、12345·青诉即办、青岛日报社共同打造的“琴岛协商·倾听与商量”协商平台第五十二期协商活动举行。本次协商活动走出演播室,政协委员、专家学者与职能部门负责人走进特来电中国新能源生态科技馆,围绕“优化新能源汽车充电桩布局,助力绿色出行便捷无忧”主题展开协商,在倾听中交流思想、凝聚共识,在商量中汇集力量、解决问题。

统筹布局充电桩 城乡全域更畅通

青岛市发展改革委党组成员、副主任高见介绍,近年来,我市深入贯彻国家、省关于构建高质量充电基础设施体系的决策部署,大力实施充电设施服务能力倍增行动,连续4年将“充电基础设施建设”列入市办实事。今年前8个月,全市新建充电桩4.54万个,完成全年任务的113.5%。截至8月底,青岛已累计建成充电基础设施19.7万个,中心城区公共充电站服务半径已缩短至0.8公里,乡村在全省率先实现公共充电设施“镇镇有站”,首批“2+4”重卡充电示范站建成投用,全市充电网络正加快从“有没有”向“好不好”迈进。

青岛市政协委员、青岛地铁集团有限公司外联办主任郭福成持续关注充电桩规划建设。他发现,充电难问题在一些老旧小区相对突出。“安装充电桩牵扯到电容、管理等多个环节。老旧小区建设年代早,配电容量预留不足,车位产权不清晰,推进难度较大。”他建议,推广统建统服模式,鼓励运营企业参与老旧小区充电设施建设运营,多渠道解决电容不足、运维管理等问题。

青岛市政协委员、青岛天安数码城有限公司总经理何绪亭认为,相比主城区,乡镇、农村地区的充电设施较少,特别是在一些农村物流节点和3A及以下旅游景区,充电桩不足的矛盾相对突出。她建议加快建设乡镇和农村充电设施,依托村委会、乡村文旅点位、公路配套场站等载体统筹布局公共充电桩,持续加密乡村充电网络。

青岛城投电网科技发展有限公司副总经理曲科介绍,近年来,青岛城投集团坚持服务民生需求,持续发力充电基础设施建设运营,截至目前,已投运249座场站,5566枪,累计服务530万车次。2025年,青岛城投电网科技发展有限公司已在乡镇区域建成36个场站,实现青岛辖区乡镇全覆盖。这些乡镇站点与城市站点执行统一的调度、运维和服务标准,站站有人管、站站有保障。下一步,该公司将继续加大农村区域充电桩建设,重点补齐乡镇、物流节点、景区和老旧小区充电设施,推进平台互联互通,加快“全市充电一张网”建设,完善全域立体化充电网络。

节假日高速公路服务区充电排队是新能源汽车出行的痛点之一。何绪亭认为,破解这一难题需要双向发力、统筹布局。一方面,持续升级高速服务区充电保障能力,通过增设充电桩、优化设备配置、完善智能负荷调控系统等全面提升高峰时段供电稳定性和充电承载力;另一方面,依托高速出入口周边的乡村、景区、乡镇充电场站,打造“外围缓冲充电带”,打通高速充电网络与农村全域充电网络,形成内外联动的补能体系。这样既能有效分流高速充电压力、缓解车主排队痛点,又能盘活



嘉宾围绕“优化新能源汽车充电桩布局,助力绿色出行便捷无忧”主题展开协商。

乡村闲置充电资源、提升设施利用率,还能赋能乡村文旅和短途自驾消费,全方位保障节假日新能源汽车顺畅出行。

当前,国家层面正在大力推动重卡电动化转型,山东省也加快了高速公路及国道重卡充电示范站建设速度。截至今年8月底,青岛首批建成“2+4”重卡充电示范站,即沈海高速胶州服务区2座,西海岸新区、即墨区、胶州市、平度市国道4座。郭福成认为,相较新能源重卡的充电需求,当前的充电基础设施还存在一定差距。他建议继续在高速公路和国道加大布局力度,加快补齐国省干线新能源重卡补能基础设施短板,有效破解重卡充电慢、找站难等现实痛点,切实支持新能源重卡推广普及。

特来电是全国充电行业的头部企业,也是青岛本地充电设施建设的主力军。特来电新能源股份有限公司山东大区总经理、青岛特来电充电网运营科技有限公司总经理周超表示,智慧城市步伐不断加快,智能化运输工具加速普及,无人配送车越来越频繁地出现在市民身边。相比之下,传统人工充电模式运维成本较高,难以适配无人配送车全天候不间断作业的运行节奏,成为制约场景规模化落地的瓶颈。针对这一痛点,充电行业正在开展技术探索,特来电也推出了“来电岛”新型补能解决方案。他建议青岛抢抓智慧城市建设机遇,结合社区、产业园区、物流站点实际应用场景,加快无人化智能补能设施的试点布局与推广普及,完善智慧物流配套基础设施,为无人配送、短途智能运载等新业态发展夯实硬件支撑。

“各位嘉宾从多个维度提出务实建议,问题找得准、对策提得实,不少已纳入我们的工作安排。”高见表示,针对老旧小区“装桩难”,我市正大力推广“统建统服”模式,由专业企业统一建设、统一运营、统一维护,下半年计划建成10个示范小区并逐步推开。针对城乡充电桩不均衡问题,将新增建设指标重点向外围区市倾斜,占全市新增总量的80%以上,在“镇镇有站”基础上推动“村村有点”。针对高速公路和重型卡车补能短板,正按照“五横四纵”超充高速走廊要求,加密大功率充电设施布局,在首批“2+4”重卡充电示范站基础

上再布局第二批,切实补齐短板、织密网络。

精耕运维优供给 绿色出行更舒心

构建高质量充电基础设施体系,建是基础,管是关键。高见介绍,青岛坚持充电基础设施建管并重,在扩大建设规模的同时,着力抓管理、优运维、提服务。如部署全市公共充电设施接入山东省充电基础设施信息公共服务平台;引导推动运行年限较长、功率偏低的老旧设备有序更新,持续提高快充超充比例;督促运营企业明码标价,因地制宜配建车主休息室、卫生间等便民设施,让车主等候更舒心。

部分充电站收费乱、价格不透明的问题引发市民投诉。郭福成建议,进一步规范充电服务收费,督促停车场经营方和线上服务平台同步、实时、完整地公示电费与服务费构成明细。线下场站可以安装电子液晶屏动态显示,做到收费公开透明,切实保障群众的消费知情权。

为了提升设备完好率,他建议主管部门建立面向公众的充电设施信息反馈渠道,可在电子地图或充电设施信息公共服务平台上增设用户评价和故障上报功能,让广大车主成为设备状态的“监督员”。

目前,很多充电桩由停车场与第三方充电服务公司合作建设。由于部分充电服务公司管理水平较低,一些充电桩后期运营维护不到位。何绪亭认为,推动充电服务行业规范发展,应当坚持标准先行。建议依托行业协会,对运营主体资质、服务能力、安全条件等加以规范。同时,健全充电服务商准入退出机制,实施常态化备案管理,持续净化行业服务生态。

青岛充换电产业发展协会副会长,城运能源科技集团有限公司党总支委员、副总经理迟杰介绍,青岛充换电产业发展协会持续发挥行业引领和桥梁纽带作用,聚焦行业标准建设与自律规范,着力破解价格不透明、运维不均衡、服务不统一等行业痛点,持续优化全市充换电产业发展生态。在标准建设方面,围绕场站建设、设备运维、安全管

理、收费公示、服务规范等重点领域,组织龙头企业、技术专家梳理完善行业团体标准,细化故障处置、日常巡检、老旧设备更新等操作规范,补齐行业制度短板,为行业规范化运营提供统一遵循。在行业自律方面,全面推行行业自律公约,建立充电服务商常态化备案、信用评价和准入退出机制,对企业经营行为、服务质量、履约情况实施动态监管,有效整治重建设、轻运维、服务参差不齐等问题。持续规范收费公示体系,推广峰谷电价动态公示、订单明细透明化机制,维护群众充电消费权益。

燃油车占用充电车位、新能源车充电后超时占位等问题影响充电桩周转效率,制约充电设施效能发挥。周超建议,厘清各方主体责任,构建联动管理机制。由停车场维护车位秩序,充电企业做好设备运维,通过协议明晰双方职责。同时,依托现场标识、AI智能监控、现场巡查等手段引导车主规范停车,运用价格杠杆对充电结束后超时滞留车辆收取占用费。

为了给车主提供更好的充电体验,我市的部分充电场站打造了充电驿站,配套建设车主休息室、卫生间等服务设施,已取得良好成效。周超建议,加强政策引导,扩大充电驿站覆盖范围,让更多车主享受到驿站配套服务。

委员和专家的建议得到政府部门积极回应。高见表示,青岛市委将认真吸纳委员和专家的建议,进一步规范充电市场秩序,提升充电设施运维水平。同时,会同城管、公安等部门,堵疏结合治理油车占位和桩体小广告,探索超时占位收费和信用管理,引导广大车主养成“充电结束、插头归位”的文明习惯,与企业、社会一道守护好市民绿色出行体验。

本报记者 摄影报道



扫码查看
更多内容