

截至今年9月底，国内充电基础设施数量为222.3万台——

# 你的新能源车充电方便吗？

本报记者 徐佩玉

## 充好电才能放心出门

10月23日，记者驾车来到位于北京市平谷区附近的一处服务区，占地面积不大的服务区里设置了约10台充电桩，几辆新能源汽车正在充电。一位车主表示：“我们从朝阳区去金海湖露营，往返将近200公里，出发前查好了这里有充电桩，才敢开新能源车出来。”

这位车主的担心，源于国庆假期部分新能源车主的遭遇：一位从广东驾车回湖南的新能源车主，10月1日从深圳出发，行至湖南耒阳服务区时，为了给车辆充电，在高速路排队4个小时，充电1小时，最后本应8小时的车程总共花了16个小时才到家。

国庆期间，不少新能源车主遇到了高速公路充电难题。有的车主表示，在高速上为了排队充电连厕所都不敢去，生怕去一趟厕所多排几个小时。还有车主表示由于害怕没电，一路上都不敢开空调，差点中暑。

新能源汽车销量近年来迅速增长，尤其在北京等限牌城市，居民对新能源汽车的接受度越来越高，不少居民选择开新能源车上下班。

“在市区里上下班，续航够够的。”北京居民小严是新能源车车主，每天往返百子湾和通州上下班，“基本上开300公里充一次电，大概一周一次，每次充一宿。新能源汽车用来上下班还是很方便的，充电成本也比油车低，1公里大概1毛钱，每月充电费用100元左右，而且不限号。”

然而，如果跑高速、城际往来，新能源汽车续航能力有限，公共充电桩数量不够多、布局不够合理、充电速度慢等问题给车主们造成了不少困扰。

一位国庆期间在西南地区旅游的新能源车主表示：“一路开了4000多公里，遇上了十几个高速服务区的充电站点，其中只有2个能在我一顿饭时间内补充到约350公里的实际续航。其他的要么是整个充电站断电、断网，要么是燃油车占位、充电线不够长。”充电慢的弊端也凸显出来。燃油车加一次油，10分钟内即可完成；新能源车充一次电则往往超过1小时甚至几小时。

还有乱收费现象。“我碰到过不仅要收充电费、还要收停车费的充电桩。一次充电就要几个小时，快充也要1个小时，成本太高了！”小严说，一般行驶200—300公里就需要充一次电，如果遇到排队，那耽误一两个小时不稀奇。

充好电再出门，成了共识。不少新能源车主表示，即使是近郊短途出行，也会先在家里把电充满，“能不在外面充电，就不在外面充”。日常也会随时检查电量，“虽然平时就是两点一线，但说不准哪天需要临时前往其他地方，我们单位没有充电桩，所以我每天晚上会检查一下电量，以防出现突发状况。”小严说。

## 充电需求亟须跟上

总量不足、分布不均、维护不到位——一边是亟须重视和优化的各类问题，另一边是快速增长的新能源汽车充电需求。

数据显示，今年10月1日，国内高速公路充电设施充电量达到142.92万千瓦时，接近平日日充电量的4倍，创历史新高。10月1日—3日，国家电网充电服务网络总充电量同比增长59%，其中高速公路充电设施充电量同比增长56.52%，城镇充电设施日充电量同比增长75.23%。

充电量创新高的背后，是新能源汽车保有量快速增长。截至今年9月，中国新能源汽车保有量达678万辆。今年以来，新注册新能源汽车达到187万辆，已经是去年全年的近1.7倍。

庞大的用电需求，对新能源充电设施的保障供给能力和应急服务能力都提出了考验。

记者了解到，事实上有关部门和企业一直在努力提高保障水平。充电桩总量不断增加。截至今年9月底，全国高速公路服务区充电桩保有量达10836个，新配置充电桩服务区95个，配置充电桩服务区达2318个。中国电动汽车充电基础设施促进联盟数据显示，截至今年9月底，国内充电基础设施数量为222.3万台，车桩比约3.05:1。

作为充电模式的重要补充，换电站也在抓紧建设中。“换电模式是新能源汽车能源补给的方式之一，在公共运营领域及部分私人用户领域能够很好地解决充电慢充电难的问题。”中国汽车工业协会秘书长助理兼技术部部长



▲广西柳州一家汽车企业的工人正在新能源汽车生产线上忙碌。  
新华社发 黎寒池摄

►安徽省滁州市供电公司针对电动汽车用户充电难、停车难等问题，在全市利用5G+大数据技术进行信息采集和数据分析，打造智能停车充电微应用。  
图为该公司通信技术人员在对智能停车充电微应用进行投运测试。  
宋卫星摄（人民视觉）



王耀对本报记者表示，截至今年9月底，全国共建设换电站890座，是充换电基础设施的有力补充，在一定程度上缓解了当前新能源汽车的充电难题。

王耀表示，虽然国内充电基础设施产业取得了一定成绩，但应充分认识到行业目前依旧面临着充换电设施布局不合理、居民区充电设施推进难度大、保障类充换电设施建设不足等难题。

一方面，公共充电桩冷热不均，部分热点地区排队长充电，部分区域充电桩长时间闲置，部分地区无桩可充。另一方面，私人充电桩建设面临物业不配合等问题，无法实现固定车位建桩；大部分新建小区未严格落实国家100%配建或预留充电桩安装条件。同时，高速服务区、景区等地区充电桩建设推进难度大，建设运维成本高，运营商投资意愿不足。

## 增数量，优布局

新能源汽车充电难、不敢跑远路，怎么解决？

今年5月，国家发改委、国家能源局就《关于进一步提升充换电基础设施服务保障能力的实施意见》公开征求意见。据悉，该《意见》将于年内研究出台，从加强规划布局、移动居住社区充电桩安装、加强设备运维、提高供电保障等方面推动充电服务保障能力提升。

王耀认为，推动公共充电有序发展，除了继续增加充电桩数量，还要做好空间布局的合理规划。

提升公共充电服务保障能力。进一步优化中心城区公共充换电网络布局，鼓励充电运营企业通过新建、改建、扩容、迁移等方式，逐步提高快充桩占比。加快高速公路快充网络有效覆盖，避免出现冷热不均现象。按照交通运输部的规划，到2025年，全国高速公路的快速充电覆盖率将达到80%。同时，结合新能源汽车下乡活动，加快布局乡镇充换电设施，推进乡镇充换电设施建设。

除了公共区域充电桩建设，还要加快推进居住社区充电设施建设安装，让居民在家门口充上电。这需要多方共同努力。

王耀建议，相关部门联合制定充电基础设施建设运营规范，明确房地产行政主管部门、街道、社区、居委会，以及人防、绿化等各个政府部门的主体责任，建立“居民区充电网格化”责任机制和部门联席协商机制，实现多方协同推进。

对企业来说，应通过加强技术创新，探索充电新模式。多位专家建议，应加强动力电池技术创新，进一步提升续航里程，适应城际出行的需要。

“有人建、没人管”问题，如何解决？

充换电设备后期维护工作同样重要。当前中国充换电产业尚处于发展初期，新能源汽车的不均匀分布，必然造成部分充电设施利用率低，无法维持正常运营，市场出现了部分“僵尸桩”。王耀表示，充电运营企业应完善充换电设备运维体系，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。同时，加强宣传引导，鼓励停车与充电运营企业创新技术与管理措施，引导油车与新能源汽车分区停放，维护良好充电秩序。

# 新发布标准可快速检测化妆品禁用限用物质—— 为化妆品安全提供保障

本报记者 孔德晨

直接用在脸上的化妆品到底安不安全？如何判别？10月22日，国家市场监督管理总局（标准委）在浙江义乌发布一批重要国家标准，主要涉及化妆品、首饰及皮革等领域，为消费者提供保障。

全国香料香精化妆品标准化技术委员会秘书长肖作兵介绍，国家统计局数据显示，2020年中国化妆品零售总额达3400亿元，预计2021年中国化妆品市场规模将会稳步提升。目前国内获得化妆品生产许可证的企业已经有5700多家，国产化妆品种类接近50万种。“依此态势，中国未来将会是世界化妆品行业的重要生产地和重要市场。化妆品标准作为产品出口和内销的质量把关建立了统一的尺度和方法，在助力行业发展中起着引领作用支撑作用。”肖作兵说。

化妆品安全问题一直是公众和监管部门关注的热点。此次发布的《唇用化妆品中禁用物质对位红的测定 高效液相色谱法》等4项国家标准，对化妆品中禁用和限用物质的检测方法做出规定，适用于化妆品中禁用和限用物质的快速检测。

在化妆品中禁用物质方面，新制定了《化妆品中禁用物质羰基衍生物的测定 液相色谱-串联质谱法》《唇用化妆品中禁用物质对位红的测定 高效液相色谱法》等3项标准。中国《化妆品安全技术规范》（2015年版）中明确规定羰基衍生物及其盐类、抗生素类药物不得作为生产原料及组分添加到化妆品中。对位红是工业上使用的化学物质，存在致癌风险，对眼睛、皮肤及呼吸系统有刺激性，目前不允许在唇用化妆品中添加使用。肖作兵表示，这3项标准有助于快速准确检测化妆品中的禁用物质，对其开展潜在风险评估提供技术保障。

在化妆品中限用物质方面，新制定了《化妆品中限用防腐剂二甲苯噁唑烷、7-乙基双环噁唑烷和5-溴-5-硝基-1,3-二噁唑烷的测定》1项标准。“我国现行的《化妆品安全技术规范》（2015年版）规定了噁唑烷类等防腐剂为化妆品准用成分，但对使用范围和最大浓度做了限制。噁唑烷类防腐剂在化妆品中广泛使用，但暂未有标准检测方法。”肖作兵说，“新标准的发布实施填补了相关标准缺失，有利于相关化妆品生产企业健康有序发展。”

肖作兵提醒消费者，使用非法添加糖皮质激素的化妆品，会出现皮肤状态迅速改善的假象，但长期使用会发生皮肤变薄、变黑现象，同时引起激素依赖性皮炎。长期使用添加抗生素的化妆品易引起接触性皮炎、过敏等症，产生耐药性。“这批标准的实施将为法律法规有效实施及政府监管提供技术支撑和依据，对于提升行政监管部门的监管能力、规范化化妆品生产、保障消费者权益和合法权益具有重要意义。”

新标准已于10月1日正式实施。“下一步，为了满足消费者对美丽与健康的需求，促进化妆品行业的国际化和市场化发展，进一步配合政府主管部门的监管工作，我们将结合国内外行业发展情况，不断完善化妆品标准体系建设。”肖作兵说。



在第27届中国义乌国际小商品（标准）博览会上，客商正采购化妆品。  
龔献明摄（人民视觉）

# 广西：“桂惠贷”引来金融“活水”

本报记者 庞革平

广西自贸试验区南宁片区中新南宁国际物流园里，一片繁忙：一批批农产品、日用品、冷链食品等货物从这里运往全国各地，或通过广西的港口码头，转运到东盟国家。

自2018年开始建设以来，中新南宁国际物流园已陆续启动大型建设工程项目13个。“优惠便捷的金融服务，为园区建设提供了稳定的资金保障。”物流园项目业主之一、南宁市某物流有限责任公司负责人表示，今年7月，南宁市农村信用合作联社为该物流有限责任公司发放“桂惠贷—通道贷”8000万元，通过财政补贴，贷款利率较此前直接降低了2个百分点，帮助企业节约融资成本160万元。

今年以来，广西壮族自治区大力推进“桂惠贷”政策实施，计划“十四五”期间统筹财政资金200亿元，引导金融机构投放1万亿元优惠利率贷款，更好满足市场主体需求，缓解企业融资难、融资贵等

问题，推动经济高质量发展。

“不同于由财政直接贴息到市场主体的传统贴息方式，‘桂惠贷’创新采取利差补贴的贴息方式，由金融机构直接向符合条件的市场主体按降低2或3个百分点的利率发放优惠贷款，金融部门根据金融机构实际投放金额集中审核后，由财政部门给予相应的利差补贴。”广西壮族自治区地方金融监督管理局局长范世祥说。

每到冬天，很多家庭购买的砂糖橘来自广西西林。成熟的下游销售渠道使果农老冯的果子还没上市就被订购一空，于是老冯动起了扩建果园的心思。然而，扩建果园需要的成本算起来超过1000万元！这

可愁坏了老冯。桂林银行常年与当地农户交流，了解当地市场，主动联系老冯，为他介绍了“桂惠贷—首次贷”政策，并量身定制“桂惠贷+担保贷款”的专项方案，不仅让老冯快速拿到750万元贷款，节约了15万元的利息支出，还带动了当地村民的就业，惠及村民100余户。“服务地方经济，降低中小企业融资成本，帮助民营中小企业走出困境，为地方政府解决就业，扩大税源，是桂林银行的职责所在。”桂林银行董事长吴东说。

柳州市是全国螺蛳粉生产集聚区。最近，因产业扩张，柳州螺蛳粉养殖户老莫、豆角种植户老梁、食品公司负责人张女士分别遇到了资金困难。桂林银行得知后，主

动上门服务，分别向老莫、老梁和张女士发放优惠利率的“经营贷”“首次贷”“信用贷”50万—200万元不等，帮助老莫恢复稻田螺蛳的养殖，帮助老梁及时采购豆角等原材料，帮助张女士采购了生产设备，帮助螺蛳粉产业链解决资金难题。

“经营贷”“首次贷”“信用贷”是“桂惠贷”的3个普惠性产品，此外，“桂惠贷”还设计了“三企入桂贷”“技改贷”“科创贷”“通道贷”“三农贷”“贸易贷”等6个名单制产品，分别用于支持招商引资、工业技术改造、科技创新、西部陆海新通道、“三农”以及外贸等领域。

一组数据真实反映了“桂惠贷”实施以来给广西广大企业带来的红利：截至9月末，全区金融机构累计投放“桂惠贷”1903.23亿元，惠及7.08万户市场主体；直接降低相关市场主体融资成本37.9亿元，贷款加权平均利率3.29%，远低于全国平均水平，有力助推市场主体恢复元气、增强活力。