

►黔江区新城区国网正阳充电站,是渝东南地区最大电动汽车公共充电站,图为车主在为新能源汽车充电。  
重庆日报特约摄影 杨敏

核心提示>>>

5月17日,国家发改委、国家能源局发布《关于加快推进充电基础设施建设 更好支持新能源汽车下乡和乡村振兴的实施意见》,提出加快实现适宜使用新能源汽车的地区充电站“县县全覆盖”、充电桩“乡乡全覆盖”。

新能源汽车下乡已经持续三年时间,全国下乡车型累计销量超过400万辆。但是,今年年初新能源汽车补贴退出之后,新能源汽车第一季度销量没有达到预期,广大农村市场尚处起步阶段,被寄予厚望。不容忽视的,充电基础设施建设不足是全国普遍面临的共性问题。

重庆作为新能源汽车制造重镇,也是新能源汽车消费的重要市场,乡镇公共充电桩建设这块短板也亟待补齐。



# 充电桩的下乡路

□重庆日报记者 唐琴

5月2日傍晚6点多,饥肠辘辘的网约车司机唐林送完客人后就停在梁平区竹山镇竹海景区停车场排队等候给车充电。“已经排了一个多小时,前面还有2台车。竹山镇只有2把充电桩,平时还好,一到周末、节假日充电就是这种状况。”30多公里外的县城能找到充电桩,但他担心剩余电量支撑不到那里。

在乡镇很难找到充电桩,这是全国范围普遍存在的状况。

眼下,重庆新能源汽车市场保有量超过19万辆。这其中,对乡镇公共充电桩需求最强的网约车司机、返乡探亲人群、乡村旅游客以及农村新能源车车主等群体日渐壮大,同时,“乡镇充电难”的呼声日渐高涨。

在乡镇充电真的那么难吗?公共充电桩下乡又究竟难在哪里?就此,记者展开采访调查。

## 现状——乡镇公共充电桩数量少、维护难

5月24日,记者驾车从渝北出发,驱车一个半小时后,抵达合川区钱塘镇,在公共汽车站、广场、农贸市场等各处寻找充电桩,却一无所获。打开高德地图搜索,显示离记者最近的充电桩在高速公路钱塘服务区。

记者继续驱车前行,来到铜梁区安居镇安居古城,在古城的停车场有5辆新能源车。“我们就住在铜梁区,离这里不远,过来要不需要充电。”当被问及镇上是否有充电桩时,车主李先生表示不清楚。随后,记者随机走访了几家商铺,老板大多回答“没有听说过,应该没有”。

事实上,钱塘镇、安居镇的情况并非个案。拿万州区来说,全区已经安装680多台充电桩,数量遥遥领先于其他区县,“目前充

电桩主要集中在城区,乡镇几乎没有建设。”万州区经济信息委相关负责人表示。

“不仅仅是少的问题,充电桩的损坏率也比较高,而维修力量却跟不上。”家住西阳大溪镇的陈伟告诉记者,镇政府广场旁边有一个公共充电桩,但是经常损坏,维修的时间一般需要一周左右。

重庆已在800多个乡镇(不含街镇)建成3700多台公共充电桩,但一个乡镇平均不到5个。“这些充电桩大多主要分布在高速公路服务区、重点景区、工业园区,广阔的地域、分散的布局,使得后期维护十分困难,成本很高。”重庆充电桩市场占有率排名第一的国网电动总经理周文平说。

## 原因——成本高赚不到钱导致一枪难觅

目前,乡镇充电桩一般分为私桩和公共充电桩两种。

在独门独院的农村,不需要土地和电力审批,车主购买新能源车后,车企可以赠送并帮忙安装充电桩。但私桩是交流充电桩,充电慢,线路老旧会存在安全隐患问题,目前安装的数量很少。

乡镇公共充电桩因为投入成本很高,回报周期长,收益低,所以存在布局少、一枪难觅的状况。

那么,乡镇公共充电桩的成本究竟高在何处?

用地难度大首当其冲。重庆充电桩头部企业特来电总经理包涛表示,一些区县存在“携地自重”的情况,以土地资源审批作为条件,要求充电桩企业在地投资建厂。即使愿意出让土地,年租金也要价数万元。

其次,电网铺设成本很高。“与城区不同,乡镇电网铺设大多只满足农户普通用电,高压电网的覆盖面很有限,这就意味着想在乡镇建设直流公共充电桩,就要从10千伏高压线重新铺网,高压外线成本在

70万元/公里。”包涛表示,这部分费用几乎占到建设充电桩成本的60%—80%,在乡镇建设一个4把充电桩的服务站,成本在100万元—300万元,一般企业根本承受不了。

另外,充电桩的后期维护费用也十分高昂。充电桩属于电子设备,因为电子零件的寿命、使用者的习惯、长期风吹日晒的环境等,导致充电桩的损耗比较大。另外,由于充电桩的布局分散,维修人力成本也随之拉高。“目前,国网几乎完成了重庆高速公路服务区充电桩的全覆盖,但仅一个服务区一年的维护费用就近万元。”周文平介绍,同时充电桩大约3年需要做一次较大的技改,每个桩大约要花费2000元,算起来也是不小的成本。

广阔的乡镇对公共充电桩有需求,却为何难以赚到钱?

包涛分析,虽然目前充电难的呼声日高,但需求量却在严重的“潮汐现象”,周末及节假日较高,一般工作日却非常低。今年“五一”节,永川乐和乐都的充电桩单日充电量达到275度,平时却只有50度;彭水阿依河的充电桩节假日的单桩单日充电量也在200度左右,但工作日的充电量却几乎为零。

“充电桩使用年限约8年,目前即便是人流量大的景区、高速公路服务区,乡镇大部分公共充电桩都是亏损状态,实现盈亏平衡的极少。”周文平介绍,比如2021年在开州服务区建设4个充电桩,先期一次性投入100万元,后期每年场地5万元、维护费用1万元。按照5年回本计划,每年需营收约25万元,但目前每年收入却不到1万元。又如,在武隆仙女山镇,国网电动自2020年分两批一次性投入320万元修建24个充电桩,在其他费用不计的情况下,按照5年回本计划,每年需收入64万元,但目前年收入仅在6万元左右。

## 破局——用“降成本、育市场”两条腿走路

面对这本“赚不到钱”的账,充电桩下乡之路又该如何破局?

“新能源汽车发展大势所趋,随着国家新能源汽车下乡的持续推进,我们依然愿意在乡镇布局充电站、充电桩。”包涛说,底气一方面来自于从国家到地方政策导向所释放出来的红利,另一方面则是广阔的市场前景。

国家发改委、国家能源局提出,加快实现适宜使用新能源汽车的地区充电站“县县全覆盖”、充电桩“乡乡全覆盖”。业界普遍认为,这将为全行业和企业带来全新的发展机遇。

按照《重庆市充电基础设施“十四五”发展规划(2021—2025年)》,中心城区、主城区郊区乡镇街道分别按照半径小于1公里、2公里布局公共充电设施,渝东北城镇群和渝东南城镇群按照半径小于3公里布局充电设施,2025年公共换电站达到17座、公共充电站1050座、公共充电桩5100个。

去年7月,重庆印发《全市加快建设充电基础设施工作方案的通知》,要求各镇街集镇、农产品集中配送中心具备充电设施安装条件的比例不低于30%,建成充电设施的停车位比例不低于10%。

“网约车司机、乡村游客、返乡探亲群体只是公共充电桩客户的一小部分,中国8亿多的乡镇居民才是最大的目标客户。”重庆知名充电运营商星星充电大客户总监林鹏表示,我国农村地区新能源汽车市场仍处于起步阶段,总保有量相对较低,这和充电基础设施建设不足有很大关系,企业只能用超前布局来培育农村市场,才能最后吃到红利蛋糕,但这需要时间。

市经济信息委相关负责人介绍,当前,重庆正在为中心城区23个乡镇平均每个编制1—3块公共充电桩用地,协调国家电网完善供电保障,其他区域乡镇也将参照执行,此举将大大缓解企业用地、用电成本,减轻市场主体的建设压力。

此外,不少充电桩企业负责人还建议,各区县能进一步优化开放自由的营商环境,为充电桩下乡用地、用能申报提供绿色通道,缩短申报周期、审批流程;建立积极的激励机制,在建设和运营上给予投入大、运营好的市场经营主体提供奖励支持;有效整合优势资源,积极引入先进技术和企业,以强强联合、合作共建缩短市场培育周期,探索盈利新模式。

新华社北京5月18日电《经济参考报》5月18日刊发文章《聚焦充电“堵点” 综合施策助推新能源汽车下乡》。文章称,一直以来,农村地区充电设施不足是影响新能源汽车使用的突出短板之一。为此,国家发展改革委、国家能源局17日出台支持新能源汽车下乡的政策文件,对适度超前建设充电基础设施、优化新能源汽车购买使用环境等作出具体安排。

记者获悉,下一步,相关部门将抓紧补齐充电基础设施建设短板,加快推动适宜使用新能源汽车的地区充电站“县县全覆盖”、充电桩“乡乡全覆盖”。同时,推动丰富新能源汽车供应,提供消费券、以旧换新奖励等多元化购买支持政策,扩大新能源汽车在农村地区购买使用。

近年来,我国新能源汽车消费高速增长。国家发展改革委新闻发言人孟玮介绍,截至2022年底,我国新能源汽车保有量约1310万辆,超过全球总量的一半。自2020年7月起,工业和信息化部、农业农村部、商务部、国家能源局等部门连续三年开展新能源汽车下乡活动,引导新能源汽车消费市场下沉,数据显示,从2020年下半年、2021年、2022年新能源汽车下乡车型消费看,销量同比分别增长80%、169%、87%,保持了较快的增长势头。

但孟玮也表示,总体上看,我国农村地区新能源汽车市场仍处于起步阶段,总保有量相对较低,充电基础设施建设不足、经济实用车型供给不足、销售服务能力不足等问题制约了新能源汽车的推广使用。

“当前,我国已建成包括521万台充电桩在内的,世界上数量最多、辐射面积最大、服务车辆最全的充电基础设施体系,为新能源汽车快速发展提供了有力保障。但是充电设施不足的问题仍是影响新能源汽车使用的一大制约瓶颈,在农村地区更为突出,已成为制约农村地区购买使用新能源汽车的“堵点”“痛点”。”孟玮说。

为破解这些瓶颈,更好满足农村居民使用需求,国家发展改革委、国家能源局17日印发《关于加快推进充电基础设施建设 更好支持新能源汽车下乡和乡村振兴的实施意见》,聚焦制约新能源汽车下乡的瓶颈问题,在创新农村地区充电基础设施建设运营维护模式、支持农村地区购买使用新能源汽车、强化农村地区新能源汽车宣传服务管理等方面,提出了11项具体举措,通过适度超前建设充电基础设施、优化新能源汽车购买使用环境,着力推动新能源汽车下乡,不断释放农村地区消费潜力。

具体来看,在建设环节,重点在公共充电设施与社区充电设施上发力,加快推进农村既有居住社区因地制宜开展充电设施建设条件改造,落实新建居住社区充电基础设施配建要求,持续推动充电基础设施建设共享。在运营环节,重点是加大充电网络建设运营支持力度,利用地方专项债等工具支持符合条件的充电基础设施建设,开展配套电网建设改造,增强农村电网支撑保障能力。在维护环节,重点是提升充电基础设施运维服务体验,完善充电设施运维体系,提升设施可用率和故障处理能力。

除了抓紧补齐充电基础设施建设的短板,孟玮介绍,相关部门还将在购买使用方面采取一系列有针对性的措施,扩大新能源汽车在农村地区购买使用。其中,在产品供应上,考虑到农村地区出行场景与城市有一定差别,鼓励企业针对农村地区消费者特点,开发更多经济实用、适销对路的车型,特别是载货微面、微卡、轻卡等部分商用车产品。在支持政策上,鼓励有条件的地方对农村户籍居民在户籍所在地县域内购买新能源汽车,给予消费券等支持。鼓励有关车企和有条件的地方,对淘汰低速电动车购买新能源汽车提供以旧换新奖励。

记者了解到,目前陕西、云南等多地已经启动2023年新能源汽车下乡活动。其中,陕西省于4月底正式启动新能源车下乡,将组织新能源汽车企业进行线上推广,鼓励车企举办直播或网络购车,同时西安市新能源车进机关、下企业、入园区团购推广活动也一并启动,活动从4月持续至12月。“农村地区新能源汽车市场空间广阔。”孟玮说。中国电动汽车百人会发布的《中国农村地区电动汽车出行研究》显示,预计到2030年,中国农村地区汽车千人保有量将近160辆,总保有量超7000万辆,蕴含巨大市场空间。

近日召开的国务院常务会议指出,加快推进充电基础设施建设,不仅有利于促进新能源汽车购买使用,释放农村消费潜力,而且有利于发展乡村旅游等新业态,为乡村振兴增添新动力。

新华社记者 汪子旭



5月28日,铜梁区西部绿道南城街道团结社区,市民在便民充电站充电。  
重庆日报通讯员 唐明兵 摄



武隆仙女山国家级旅游度假区在接待中心附近设置了近50个充电桩,方便游客为新能源车充电。  
重庆日报通讯员 代娟 摄

相关新闻

## 重庆新能源汽车渗透率超3成 可获1000—3000元不等购车补贴

□重庆日报记者 唐琴

新能源汽车下乡日益火热。重庆市汽车商业协会数据显示,2023年一季度,重庆新能源汽车销售3万辆,同比增长27.7%,渗透率达到32.2%,均超全国平均水平,呈现逐年递增的良好态势。

2022年,重庆新能源汽车销售11.6万辆,渗透率为28.8%。自2021年起,重庆采取“一个主站、三场巡展、百店联动”的形式持续开展新能源汽车下乡系列活动,鼓励整车企业降价促销、下沉市场。活动期间,共有长安汽车、小康汽车、上汽通用五菱、比亚迪等73家汽车企业的36个品牌95款车型,共

计成交量超3000辆;国网、特来电、星星充电等5家充电桩企业参与,推广覆盖人群约109万人,有效带动新能源汽车推广应用。

“当前,重庆新能源汽车下乡仍处于起步阶段,我们将延长时间、扩大范围持续推动新能源汽车下乡巡展。”市汽车商业协会相关负责人表示,今年重庆已经在永川启动了第一场巡展,继续为广大消费者提供各种优惠购车政策。比如2023年3月1日—6月30日,在重庆市内置换购买新能源汽车并依法纳税申报、上牌,即可申报1000—3000元不等的购车补贴;同时鼓励各大车企推出选配基金、现金降价、金融贴息等各项优惠。



在北碚区的渝广高速静观服务区充电站,检修人员对移动式充电桩的智能插座进行日常检修。  
重庆日报记者 张锦辉 摄