

前8个月,浙江农村陆续建成1.5万个新能源汽车公共充电桩 乡村这“桩”事,走上快速路

本报记者、通讯员集体采写



国网桐庐县供电公司员工在桐庐生仙里景区对停车场充电桩进行巡视检查。

通讯员 奚琪城 摄



浙江推出“浙里充”应用程序,让新能源车主可以享受从查找充电桩、导航指引、充电服务到支付结算及用户评价的“一站式”便捷充电体验,实现“一个应用在手,全省充电无忧”。
省能源局供图

向往诗和远方,又怕电量承载不了梦想。

上海游客陈凌被丽水市松阳县的箬寮原始林景区“种草”,国庆假期打算自驾游。“那么偏僻的地方,开新能源车去会不会半道趴窝?”搜索导航软件后,他惊喜地发现山沟沟里也有公共充电桩。

公共充电桩下乡进村,为新能源车补续航。今年初,省政府工作报告十方面

民生实事中提出,新建新能源汽车公共充电桩2万个以上,其中农村1万个以上。截至今年8月底,全省乡村地区新建充电桩达1.5万个。陈凌检索到的充电桩便是其中之一。

浙江为何要大力推动乡村公共充电桩建设?这1.5万个公共充电桩又是如何走向星罗棋布的乡村?实现“充电自由”,浙江未来还有多远的路要走?

缓解充电焦虑 “有形之手”推一把

“你那儿有公共充电桩吗?”这几年,松阳县原野民宿负责人叶凤娣时常听到客人咨询这个问题。她的民宿开在松阳县安民乡李坑村,毗邻国家4A级风景旅游区——箬寮原始林景区,年游客量上万人。

村庄距离县城50多公里,却没有公共充电桩,搁在过去,叶凤娣只能为客人想几个备选方案:要么用随车充在民宿里充电,要么到县城、国道旁建的公共充电桩充电。可无论哪个方案都不方便——随车充需要20小时才能充满电,距离民宿最近的公共充电桩有近20公里。因为不想被一个桩限制自由,不少游客打起退堂鼓。

新能源汽车在乡村充电不便,这个切实存在的民生痛点不只存在于几座小县城。

省能源局电力处于邵付韬手中有一份2023年度浙江充换电基础设施发展报告。这份报告由省发展改革委、省住建厅、省交通运输厅等7家单位共同编制。统计数据显示,截至去年底,浙江新能源汽车保有量达202.9万辆,累计建成充电桩118.9万个,车桩比达1.71:1,优于全国水平。

充电桩看似不少,可对数据进行细化分析,隐藏的问题就会浮出水面——在所有建成充电桩中,105.3万是以家用为主的私人充电桩,公共充电桩为13.6万个,布局在乡村地区的仅有3.8万个,这样的配置显然还较为薄弱。

在农村建充电桩,机遇与风险并存。“作为企业,能否盈利是必须考虑的问题。”特来电新能源股份有限公司杭州区域总监张翼说。他所在的企业是全国最大的充换电设施运营商之一。

这笔账,张翼算得很清楚,建设10个快慢桩搭配的充电站,不算后期维护成本,

光是建设成本就在100万元左右。同样的站点,如果选择布局在城市,只需要四五年时间就收回成本,而如果投放在乡村,则需要八九年时间。

“问题的根源在于目前农村的新能源汽车保有量较低。”张翼说,要想实现盈利,乡村地区公共充电桩的利用率(通常指充电桩实际输出的充电功率与充电桩额定功率之间的比值)至少要达到8%,而目前大多数地方只有2%至3%,因此社会资本大多持观望态度。

让乡村充电不再难,需要“有形之手”推一把,以牵引性政策引导发展乡村充换电基础设施。

这也不难理解,新能源汽车公共充电设施建设为何在今年被纳入省政府民生实事项目,还特别提出了农村公共充电桩的建设数量。

事实上,推动公共充电桩下乡不只是为了解决眼下的民生痛点。

“有的村民想购置新能源汽车,可转念一想,遇到急事,家用的慢充桩充电根本来不及。”李坑村党支部书记周李升说,自从今年家门口建起了120KW双枪直流公共充电桩,村里很快就多了几块“绿牌”。

“近年来,浙江新能源汽车行业呈现出爆发式增长趋势,产销两旺。”付韬告诉记者,今年前8个月,浙江新能源汽车的渗透率(新能源汽车销量占汽车总销量的比重)已超50%,高于全国水平近9个百分点。

以桩促车、带动消费,让新能源汽车“出得了城、进得了村、回得了家”。从更长远的目光看,补齐乡村公共充电基础设施短板,实现“桩等车”,也是为了扩大新能源汽车消费,促进相关产业发展,推动乡村振兴。



在磐安县双溪乡樱花公园,工作人员向新能源汽车司机介绍如何扫码快速充电。
通讯员 陈梦雷 摄

近年来,充电运营商“特来电”下沉全省各地乡村,参与公共充电桩建设。
受访者供图

下乡路难题多 闯关过坎来破局

找一块空地,接几根电线,在乡村建公共充电桩看似简单,可真正实施起来不亚于一场闯关挑战赛。

“新建新能源汽车公共充电桩120个,其中农村地区70个。”今年初,桐庐县住建局接到了县政府民生实事的任务书后,住建局工作人员跑遍了全县的10个乡镇、4个街道,挨个考察公共充电桩点位。

点位的选择是公共充电桩下乡要闯的第一道“关”。建错了地方,就会导致充电桩使用率低,闲置“晒太阳”,造成资源浪费,因此科学选址尤为重要。

地处富春江南岸的江南镇,镇域总面积70多平方公里,常住人口超5万人,是桐庐县四大中心之一。经过实地考察,桐庐县住建局规划在镇区的中心位置布点充电站,配备了慢充、快充、超充等16把充电枪,以镇区为中心延伸服务辐射范围。

“我们的想法是优先考虑在中心镇、中心村、未来乡村、美丽精品村、景区以及国道沿线等车流量、人流较多的区域布点,把目前有限的资源用在刀刃上。”桐庐县住建局总工程师范裕和说,“至于特别偏远的地区,目前列入中长期规划。”

“不摊大饼”,有重点有梯度“量身定制”是浙江推进公共充电桩下乡的基本策略。去年底,省发展改革委、省能源局编制了《浙江省公共充电基础设施网规划指南》,详细列明了乡村地区布局公共充电桩的各类建设场景和相应的数量配置,同时还联合通信运营商,利用人流、车流等大数据信息和人工智能技术,对选址进行排名推荐,为各地提供参考,保障布点更科学合理。

有了规划图,解决了“选址难”,新的问题又冒出来——谁来建?

早在2015年,国网浙江电力就率先开展全省范围公共充电设施建设运营。”国网浙江电力营销部市场智电处副处长纪前说,目前,国网浙江电力已累计建成充电桩超3.13万个,

助力杭、宁、嘉等5个地市公共充电桩“乡镇全覆盖”,温州洞头、嘉兴秀洲实现“村村通”。

去年以来,国网浙江电力一方面继续参与公共充电桩建设,另一方面着力完善电力配套服务——累计投入上百亿元用于全省农村电网建设改造,适度超前预留充电设施供电承载能力;优化充电桩报桩“一窗综办”“一网受理”服务……种种举措意在降低充电桩建设的门槛,为民生实事助力。

农村地区公共充电桩点多面广,建设体量庞大,既需要国企示范引领,也需要有更多市场主体参与其中。

前不久,张翼所在的公司与杭州市新能源投资发展有限公司合作,共同参与临安区的乡村公共充电桩建设。“浙江如今有大大小小1200多家运营商,许多过去选择观望的企业现在开始竞相扎进了乡村这片蓝海。”张翼说。

政策的春风推动运营商下沉到乡村。张翼告诉记者,去年底,杭州市制定出台了《浙江省公共充电基础设施奖励补贴资金分配实施细则》。“在杭州,城区充电桩每千瓦最高补200元,而同类项目农村则翻一番,每千瓦补不超过400元。”据他估算,在这样的政策加持下,可以将投资回本周期缩短一两年左右,“企业的风险降低了不少。”

“各地出台奖补政策的作用是培育市场,发挥造血功能。”付韬说,在公共充电桩下乡过程中,浙江坚持“政府引导、市场主导、企业化运作”的原则,政府主要做好政策引导,规划引领工作,具体的投资建设还是由社会资本通过市场化手段推进。

人力物力的持续投入,拉快了公共充电桩下乡的“进度条”。但依然有许多现实难题接二连三地冒出来,比如常见的用地问题,“把村集体土地拿出来建充电桩,收益慢,性价比不高。”有的地方,村民对充电桩进村不认可。在范裕和看来,建设乡村公共充电桩是一个新生事物,需要自上而下的发展指导,也需要基层在摸索中一点点破局。

用得好管得住 “快省优”上下功夫

有的地方乡村充电桩“一桩难求”,有的地方好不容易布点了充电桩,却在建成一段时间后遭弃用,成为了“僵尸桩”。

中国电动汽车充电基础设施促进联盟曾对国内10个地区公共充电桩使用情况进行调查,结果显示,公共充电桩损坏率达到了20%。“重建设、轻运营是造成这一现象的重要原因。”有业内人士表示,如果不能提前做好电桩下乡的后半篇文章,未来造成的损失将难以估量。

要让乡村充电桩下乡之路走得顺利,用户的使用体验感首先要足够好。

“找桩慢”“费用乱”“服务弱”……这些让新能源车车主头疼的问题该如何解决?从“浙里办”里打开“浙里充”应用,定位自己所在的三门县浦坝港镇,新能源车主蒋明贤很快搜索到距离自己最近的四个充电桩,各个桩的忙闲、充电价格等情况一目了然,“一键找桩,非常方便。”

付韬告诉记者,今年7月,浙江省充电基础设施治理和监管服务平台正式上线。无论是国企还是民企的充电设施运营平台,都在逐步接入到这个大平台中。依托于这个平台推出的“浙里充”应用程序,新能源车主可以享受从查找充电桩、导航指引、充电服务到支付结算及用户评价的“一站式”便捷充电体验,实现“一个应用在手,全省充电无忧”。

基于浙江省充电基础设施治理和监管服务平台,浙江还制定了“找桩快、费用省、服务优”的“快省优”评价指标体系。“快省优”评价选取平均找桩时长、度电平均充电时长、一次充电成功率、充电桩在线率、站点好评率、站点投诉率等8个指标,对各大运营商的服务质量“画像”,对运营行为进行约束。前不久,省发展改革委还印发了《浙江省新能源汽车充(换)电基础设施建设运营管理办法》,对充换电基础设施规划、建设、运营监管等全生命周期作出了进一步的规范。

这些监管举措正在让充电桩市场告别野蛮生长,倒逼各大运营商提升服务水平。

比如为了解决乡村充电桩因分布离散、位置偏远等原因导致运维成本高、效率低的问题,去年以来,国网浙江电力依托现有充电设施运维队伍,探索乡村地区社会化运营模式,通过与当地村委等合作,委托当地人负责现场日常维护工作,举办专、兼职人员培训,提高服务效率,确保乡村充电桩可用、好用。

在乡村实现“充电自由”,或许还有很长的一段路要走。根据《浙江省完善高质量充电基础设施网络体系 促进新能源汽车下乡行动方案(2023—2025年)》,浙江明确到2025年,全省累计建成充电桩230万个以上,乡村不少于90万个,其中建成公共充电桩12万个、乡村不少于2万个,满足400万辆以上新能源汽车充电需求。

随着1.5万个公共充电桩下乡,截至今年8月底,全省公共充电桩17.6万个,其中乡村充电桩5万个,该方案提出的“小目标”已提前完成。

把好事办好,把实事办实。聚焦乡村这一“桩”事,从建得多向建得好,浙江正在一步步努力让更多乡村实现“充电自由”,为群众提供便捷的绿色出行保障。

(本报记者 李攀 黄彦 朱银燕 通讯员 陈丽莎 蒋旭彬 共享联盟·松阳叶梦雨)



国网绍兴供电公司马鞍供电所工作人员来到柯桥区宝善桥村等地,对一批新投运电动汽车充电桩开展安全检查。
通讯员 高洁 摄

