



5月17日,国家发展改革委在5月份新闻发布会上表示,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”。

要想解决这一“痛点”,加速建桩无疑是首选方案。然而,在充电桩下乡的途中,我们又将面临哪些难点?

■文/图 三湘都市报全媒体记者 胡锐

农村充电桩基础设施不足、企业盈利难、售后跟不上…… 拓展“幸福路”需迈这些“坎”



湖南高速公路某服务区的充电设施。

【瓶颈】桩少车多,制约新能源汽车发展

有分析师预测,未来一至两年内新能源车充电问题将愈发突出。根据研究机构EV Tank数据,截至2022年底,全球新能源汽车保有量超过2500万台,新能源车与公共充电桩比是9:1,即9辆新能源车共享1个充电桩。

在国家发展改革委5月份新闻发布会上,国家发改委发言人孟玮介绍,当前我国已建成521万台充电桩,并形成了世界上数量最多、辐射面积最大、服务车辆最全的充电基础设施体系。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,尤其是在农村地区,已成为制约农村地区购买使用新能源汽车的“堵点”“痛点”。

今年2月,国家能源局新闻发言人梁昌新也指出,全国新能源汽车保有量已达1310万辆,充电基建不完善的问题正在引发新的“续航焦虑”。

中国电动汽车充电基础设施促进联盟副秘书长仝宗旗指出,在充电桩设施建设的初期,就出现过过于超前投建或跑马圈地的现象,“先把充电桩建起来,却不考虑布局的合理性。”

例如,在新能源汽车保有率相对较低的二三线城市,只需建几十个充电站就能满足充电需求,但有些运营商采取先将土地占用的原则,超前布局充电桩。这会导致极端现象的出现,即有些区域充电要排长队,有些区域的充电桩却无人问津。

业界人士还提到,充电桩也要进行技术、产品迭代,而有些充电桩技术仍停留在数年前,这导致客户体验不佳,从而降低了利用率。

【事例】城区安装充电桩,问题也不少

数量占比更大的私人充电桩也面临重重问题,如老小区无法匹配车位,私人车位装充电桩遇难。

家住长沙湘江壹号小区的王先生就碰上了这样的事。自2020年入住后,他就想在小区自己的车位上安装个充电桩,但当他去找物业公司办理物业证明材料时,被以种种理由拒绝签字、盖章。更让王先生和业主们更加气愤的是,物业不同意业主在自家车位上安装充电桩,他们却在小区地下车位上安装,做起了充电收费的生意。

对此,物业给出的回复是,业主分散建桩不便管理,如果开放所有业主自行建桩,小区电力容量会不够。无奈之下,王先生只能与其他业主一起就安装充电桩诉求向法院提起诉讼。

“近期我们就会开庭。”5月26日,王先生告诉三湘都市报记者,走诉讼程序维权耗时费力,但在寻求其他途径无果后,也只能打官司了,“希望这次能彻底解决问题。”

“我们碰到不少人像王先生一样无法在自己的小区车位上顺利安装充电桩。”湖南安桩帮新能源技术有限公司总经理唐勇说,“其他流程都很顺利,只要物业同意,就可以很快装好。但就是因为物业的原因,无法实现充电桩自由。”

湖南华自能源服务有限公司董事长邓海军受访时介绍,他们于2016年开始涉及充电桩业务,目前已建设运营了70多个充电场站。在建设、运营充电桩的过程中,他们也经常遇到诸如箱变、充电桩占绿协调,施工建设中园林、城管阻工,小区投建因安全、噪音情况遭业主投诉等问题。

【分析】

充电桩下乡潜力大
但基础设施建设不足

中国电动汽车百人会曾预计,我国汽车增长区域正在发生转移,预计到2030年农村汽车千人保有量有望达到160辆,总保有量将超过7000万辆,市场规模或达5000亿元。

“新能源汽车在农村地区推广更有优势。”汽车行业分析师表示,由于农村地区电价便宜,且随着新能源汽车种类增多,供农村地区消费者选择的空间越来越大,因此农村消费者购车的积极性也会相应提升。

业界人士表示,虽然新能源汽车在农村市场发展前景广阔,但仍有不少痛点需要解决,如整体基础设施和配套服务欠缺。

中国电动汽车充电基础设施促进联盟数据显示,目前桩车增量比为1:2.5,充电基础设施建设能够基本满足新能源汽车的快速发展,但充电基础设施更多聚集在东部沿海地区以及经济发达省市,县城及乡镇充电基础设施建设不足。

“目前很少运营商愿意往乡村去,主要是无法盈利。”湖南充电基础设施行业资深人士李云芳向记者介绍,相比城区,农村的充电桩使用率很低,企业投资回收周期长,“湖南大部分的充电桩都集中在长沙。”

此外,业界人士还指出,牌照、驾照以及对新能源汽车的需求、售后维修等也是影响新能源汽车在农村普及的因素。

