

开篇语

在环保理念、政策扶持、出行成本等多重因素叠加下,如今新能源汽车已成为市场新宠。数据显示,截至4月,今年海南全省累计新增新能源汽车3.97万辆,保有量为44.55万辆。新能源汽车销量及保有量节节攀升,但在这股绿色潮流背后,却隐藏着许多烦恼与困惑。

2024年中国新能源汽车行业用户满意度指数测评结果显示,2024年该行业的用户满意度指数仅为79分(满分为100分),连续两年下降。数据表明,新能源汽车在用户满意度方面仍存在提升空间。购车时的喜悦,往往难以抵挡日常养车的繁琐。高速公路与乡镇充电设施利用率低、新能源车维修人才缺口大、新能源车保险费用高等诸多问题都在撕扯着车主们的用车体验。即日起,南国都市报聚焦新能源汽车“成长的烦恼”,共同探寻解题思路。

现状

个别高速服务区未配建充电设施

高速公路上的续航保障,一直是新能源车主们关注的重点。5月14日,记者沿着G98环岛高速西线海口方向行驶。在崖城服务区,记者发现,服务区内划设了六个停车位,并在地面标明“充电专用”,但停车位旁却没充电桩。在同路段高速另一侧,三亚方向的崖城服务区内,也划设有六个充电专用车位,同样未建有充电桩。

继续行驶至九所服务区,该服务区内建有充电站,配建三台充电桩,但其中一处标明“升级调试,暂停使用”。充电站内,仅有一辆新能源汽车正在充电,其他车位上,停放着燃油车。

通过导航软件查询,可以发现,目前海南省内高速公路服务区内已基本建有充电设施,仅有个别服务区、停车区仍未建设。

乡镇则是另一个让新能源车主们担忧的出行场景。5月15日,记者来到三亚海棠区椰林村委会旁的星星充电站,该充电站配建有十余个充电桩。记者接连在六台充电桩上进行扫码,但手机却均显示为“设备维护中”或“未检测到插枪”。而根据地图导航,记者随后来到海棠区政府对面的一处超充充电站,但抵达后却并未发现充电设施,而是一些沿街商铺。

在陵水英州镇,记者根据导航来到英海西三路,却发现地图上标注有充电桩的地方,却并没有充电设施,仅是一处停车场。

新能源汽车“成长的烦恼”系列报道①



位于三亚海棠区的一处充电站多个充电桩无法使用。



©98 高速崖城服务区内未配置充电桩。

目标客户少、收益有风险、运维成本高……
高速公路及乡镇充电设施
“痛点”待解

在海南,每两辆新增汽车中,便有一辆是新能源汽车。当下,新能源汽车低廉的出行成本和智能化配置,让越来越多的车主津津乐道。而城市里随处可见的充电桩,也足以抹去新能源车主们的续航焦虑。但如果离开城市,切换用车场景,比如高速、乡镇,新能源车主是否还能放心驰骋?

数据显示,海南已建成充电桩18.38万个,实现44个高速公路服务区及200多个乡镇100%全覆盖,形成全岛畅行无忧的充换电网络。但数字背后亦有烦恼,相较于城市充电设施的雨后春笋之势,高速公路服务区,尤其是乡镇充电站却面临着目标客户少、运维成本高等问题。

南国都市报记者 张宏波 文/图

目标客户少
收益有风险 利用率不高

海南省新能源汽车促进中心数据显示,截至2024年底,海南新能源汽车保有量达40.93万辆,占全省汽车总量的19.25%,同比提升4.2个百分点,超全国平均水平1.5倍;2024年全年推广新能源汽车12.17万辆,同比增长17.7%,新增车辆中新能源占比58.23%,市场渗透率在中国省级行政区中居于首位,保有量占比则排名第二。充电设施建设方面,目前,海南已建成充电桩18.38万个,实现44个高速公路服务区及200多个乡镇100%全覆盖。

“在海南开新能源汽车的体验感很不错,市里充电桩随处可见,高速服务区也基本都有,即便是在一些乡镇,也可以找到地方补电。”经常出行海南各地的新能源车主陈鑫说。

尽管新能源汽车各项数据不断向好,但仍存在诸多问题。与城市数目庞大的新能源汽车保有量相比,高速公路服务区及乡镇充电设施却面临目标客户较少的现实。

海南一家充电桩企业相关负责人表示,高速沿途车辆的流动量会随着节假日及旅游季节波动,存在不稳定性,除海口、三亚外的市县本身新能源汽车保有量较小,难以对站点形成有力支持,收益存在风险。而在乡镇地区,由于人口密度较低,新能源汽车的保有量和渗透率不如城市,因此,乡镇的公共充电基础设施建设不足、充电桩的利用率较低、分布不均等问题普遍存在。

“充电桩的建设与当地新能源汽车保有量、旅游资源分布相关,一些市县新能源汽车保有量大,充电桩就会有很多。沿海市县旅游资源丰富,游客比较多,充电桩也会多一些。”海南省充换电一张网服务公司有关负责人马肖告诉记者,对于一些新能源汽车保有量较少且旅游资源有限的乡镇,充电桩自然相对较少,“有些偏远一些的乡镇,可能只有两三个充电桩”。

海南省充换电一张网服务平台数据显示,截至今年4月,海南累计新能源汽车保有量为44.55万辆,其中排名前三的市县分别为海口(28.17万辆)、三亚(8.08万辆)、儋州(1.71万辆)。而海南全省充电枪建设主要分布在海口、三亚、儋州、琼海等环岛沿海城市,建设数量占比分别41.00%、19.62%、5.64%、5.39%。



©98 高速九所服务区内损坏的充电桩。

分布较零散
维护成本高 线下运维难

高速及乡镇充电桩面临的另一个棘手问题便是运营维护成本。一般情况下,一个大型充电桩一年的运维成本需数千元,小型充电桩也要数百元,这还不包括前期的设备投入和建设成本。高速公路服务区充电桩一旦出现故障,维修人员往往需要长途跋涉前往,不仅增加了时间成本,也使得维修难度加大。

“乡镇充电站多以中小规模为主,很多都是一两个桩,很少有超过20枪的大规模充电站。之所以如此,很大一部分原因,便是维护成本。”海南车库充电桩科技有限公司有关负责人告诉记者,乡镇的充电站多呈现零散状态,且辐射范围大,大多数乡村充电站只有一到两个充电桩,部分设置在小商店及饭店周围,部分设置在村中心点位且宽敞的道路周围,多以慢充桩为主。零散分布的充电设施,对线下运维运营造成了极大困难。

目前来看,由于乡镇目标客户少,小型充电站维护成本低,收益效果反而还不错,但这种投入与产出比,对于大企业而言却并没有吸引力。“到乡镇建设充电桩,前期需要协调报电、施工等问题,后期还需要维护。如果只建一两个充电桩是无法形成批量的,只有量足够大,才能形成正向收益。”该负责人表示,目前乡镇充电桩建设很多都是小企业或私人投资。

据悉,由于很多乡镇电力配套设施弱,不能满足多个充电桩尤其是多个快充桩同时使用,因此在建设充电站时,需要进行电力配套设施改造,这在无形中增加了一定的成本。同时,一些乡镇区域相对封闭,人员往来较少,公用充电设施使用率低,企业投资建设意愿不强,加剧了维护成本高但收益低的矛盾。

“维护成本确实比城市高很多,毕竟不可能在一个乡镇专门配人进行维护。”马肖说,各个充电桩企业的维护人员基本集中在海口、三亚等主要市县,维护人员每个月会去下沉市场跑一圈,把充电桩看一遍,一些乡镇不顺路,专门跑一趟无疑增加成本。加之乡镇充电桩使用率也容易导致故障率升高,从而进一步增加了维护成本。

“有些企业投的乡镇充电桩,过几年可能就维护不下去,就把快充桩拆走,只留下慢充。还有些乡镇的充电桩,一年可能就几十块钱服务费,还赶不上充电桩的损耗。”马肖说。

建议

适度超前开展充电桩建设
探索共享维保模式

业内人士认为,充换电基础设施维修保养便利性差、社会资本投资积极性较低、公共充换电基础设施建设不足等问题,在一定程度上制约了新能源汽车在农村地区消费潜力的释放。

加快补齐高速及乡镇公共充换电设施短板,离不开政府部门的科学规划与建设。根据《海南省电动汽车充电基础设施规划(2019—2030)》(以下简称《规划》),2026—2030年期间为各类电动汽车全域覆盖阶段,到2030年海南电动汽车将累计推广应用约100万辆。2026—2030年海南新建充电桩60.3万个,至2030年累计达到94.0万个。

为满足海南不同发展阶段、不同区域的电动汽车充电需求,全省分区域、分车型、分场所配置充电基础设施。结合海南各市县经济发展水平,考虑其人口、建成区面积、地理位置和旅游产业发展水平等因素,以充电基础设施布局合理化与便利性为原则,《规划》将海南划分为三类区域推广充电基础设施:I类为重点发展区域,包括海口、三亚、儋州、洋浦、琼海4市1区,作为海南经济最具活力的地区,率先垂范坚持“绿色、循环、低碳”发展理念,加快电动汽车推广应用;II类为优先发展区域,包括文昌、万宁、陵水、东方、澄迈5个市县,将继续保持旅游的热度,并将发展成为生态宜居的重点区域;III类为积极促进区域,包括五指山、乐东等9个中西部市县,促进生态核心区电动汽车的发展。

到2030年,I类地区电动汽车与配建公共充电桩比例不低于5:1,公共充电服务半径小于0.9公里;II类区域电动汽车与配建公共充电桩比例不低于8:1,公共充电服务半径小于1公里;III类区域电动汽车与配建公共充电桩比例不低于10:1,公共充电服务半径小于1公里。

《规划》也提出了公路沿线的充电设施配置原则,高速公路按每对服务区配套建设2座公共充换电站。环岛旅游公路依托规划的环岛滨海驿站建设40个公共充换电站。2024年,针对电动汽车充换电基础设施建设问题,海南省发展和改革委员会提出,高速公路服务要扩容扩容,满足日益增长的充换电需求。每个乡镇在全覆盖的基础上,再建1个及以上充电站,并配备快充桩。

“现在海南每个乡镇都有充电桩,新能源车去了肯定有地方充,这点不需要担心。”马肖告诉记者,近年来,中国南方电网海南电网公司在全省各处布局充电桩、充换电站及配套,实现了全岛乡镇电动汽车充电设施全覆盖。此外,各市县也在推动属地国企建设充电设施。

按照“车桩先行,适度超前”的原则,近年来,海南多部门统筹协调,推进建设充电基础设施。根据相关文件要求,海南省将力争到2030年建成覆盖广泛、规模适度、结构合理、功能完善的高质量充电基础设施体系,优化新能源汽车应用环境;将按照“直流快充为主、充换协同互补”的原则,根据新能源汽车推广情况,结合不同场景充电需求,精准布点,适度超前,进一步优化布点布局,提高公共充电桩使用效率。

可以预见的是,随着新能源汽车下乡活动的持续推进以及基础设施规划政策的深入实施,乡镇区域充电设施也将逐步完善。

对于如何解决高速服务区及乡镇充电设施维护的问题,海南省新能源汽车协会有着新想法。“现在投资充电站的企业很多,但维护都是各自负责,对于一些小品牌或市场占有率低的企业,如果充电桩坏了,维修时间肯定会长一些。”海南省新能源汽车协会会长冷辉表示,维护成本确实是下沉市场充电站面临的难点。数据显示,截至今年4月份,海南全省累计接入一张网平台的充换电运营商达261家、换电站90座、充电站4706座。

“引用第三方进行维保,建立共享维保机制,能够有效降低维护成本,这对于一些充电设施运营企业是比较有利的。”冷辉说,通过与一些充电设施运营企业的沟通,他对共享维保很有信心。