

充电桩下乡记

一线调查

高速公路 数量少,运营盈利难

在河北、山东、福建三地的高速公路上,北京商报记者观察了8个大小不同的服务区,服务区内都有充电站,一般设置2-4个充电桩。其中7个充电站印有国家电网标识,另有2个则为蔚来充电站。因为在节假日期间,站内都有新能源车在充电或排队。

具体到充电的价格,北京商报记者在新电途、特来电等充电桩运营平台上检索发现,高速服务区充电桩的充电价格一般平均在1.16-2.83元/度。

“相较于中心城区地下车库一整排动辄十来个充电桩,高速公路上的充电桩给人最大的印象便是少,节假日的晚上还好,白天经常需要排队。”北京新能源车车主鲁先生说道。

就高速公路上的充电桩整体情况,北京商报记者联系了充电桩运营企业新电途科技有限公司,该公司联合创始人郑灵国指出,和一般人想象中的高速公路充电桩排队爆满的情况不同,高速公路充电桩的盈利状况并不那么好,节假日时人多车多,日常其实没多少车,工作日很少有人会去高速充电。

此外,北京商报记者在一、二级公路上发现,相对于高速公路,充电桩不仅少,而且寻找起来也比较困难,往往只能开到一个县城核心区才能找到充电桩。

另外,据郑灵国透露,高速充电桩的建设需要与高速服务区主体相关部门打交道,一般小企业很难顺利与服务区主体建立联系,即便建立上联系,服务区的土地租赁价格也会很高,外加高速充电桩盈利相对较低以及高速上运营维护麻烦、成本高等特点,当前高速上充电站内的充电桩并不多,主体多为不以盈利为主要目的的央企、国企,以及资金充裕、打品牌战的大型车企,如蔚来、理想等。



“从沿途道路到县级城市,再到乡村地区,充电桩的建设与使用情况也呈现出不同的特点与难点,但越往下沉,充电桩就越少。”“五一”小长假期间开车回老家的张女士说。

充电设施不足的短板亟须补齐。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》(以下简称《意见》)。*《意见》*提到,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”。

乡镇县的充电桩目前建设情况如何,究竟难在哪里?北京商报记者近期兵分多路,跟随充电桩“下乡”去,对沿途充电桩的不同应用场景进行了观察与采访,发现充电桩要实现“乡乡全覆盖”依然任重道远。

县级城市 私桩多,小区安装难

经历漫长的公路回到家乡的小城市,充电桩的气息已经变淡了很多。除了小县城中心商圈的地下车库、景区以及个别别人流密度大的工业园区可以看见充电桩外,大部分县城的大部分区域内充电桩并不常见。

值得注意的是,和高速公路全是公共充电桩的模式不同,县城里的充电桩是公桩和私桩结合的模式,设立充电桩的主体也更加多样。

据郑灵国介绍,当前充电桩的建设主体主要是四类,第一类是最早随着新能源车下乡政策来到三、四线城市布局充电桩的国家电网、南方电网等央企,第二类是随着各省市对新能源车的鼓励而进行建设的城投、交投等地方国企,第三类是各种自发对此进行布局的充电桩运营企业,第四类则是各大品牌车企的充电桩。其中,前三类多为公桩,在取得用地手续和电力批复后即可建设,最后一类则为私桩。

“由于公共充电桩的营利性,公桩大多按需建设在人流、车流密集处,包括县城也有一些专门给出租车使用的充电站,而在很多人流、车流不那么大的小区内则由私桩作为补充。”郑灵国说。

就私桩的建设而言,北京商报记者以消费者的身份联系了湖北省随州市一家比亚迪4S店销售员张女士,张女士称,消费者购买店内部分快充车型可以免费赠送充电桩,帮忙安装在固定停车位,由户主家中牵出一条线用自己的电,“因为国家大力支持新能源车,小区的物业基本上都会同意装充电桩”。

不过事实并不完全像张女士说得那么简单。住在老旧小区刘先生就表示,因为担心埋线和电压容量的安全问题,他所在的小区并没有同意充电桩的进入,新能源车车主只能在附近别的地方充电。与此同时,部分车企提供的充电桩随车赠送,车主还需自己购保险锁将充电桩锁住,避免他人随意用自己的桩充电。

乡村地区 电费虽低,油车替换难

来到人烟稀少的农村,公桩充电站已经是新潮到少有人知的产品。正如郑灵国所说,公共充电桩以盈利为目的,没有建设主体会将公桩建在人少车少的农村,这里是私桩的天下。

如前述张女士介绍,只要购买一定车型的新能源车,品牌车企可以免费赠送并帮忙安装新能源充电桩。在独门独院的农村,不需要土地和电力的审批,安装在自己家里即可随时随地使用,也免去了被偷电的尴尬。

和公桩相比,私桩的价格优势格外明显。家住湖北省随州市北郊的邓先生给北京商报记者算了笔经济账,私桩用的是民电,平均价格在0.5元/度,市内公桩平均价格则在1.4元/度。按照百公里耗电12.6度来算,仅100公里的路程,私桩充电只需6.3元,公桩则需17.64元,而在部分景区公桩价格可能会更高。另外,邓先生还指出,私桩大多为慢充,公桩为快充,慢充对车比较好。

“不过,私桩的安全隐患也很明显。”邓先

生称,在家安装充电桩需要购买变压器和接地线,线路老旧后也会存在问题。

为何农村安装充电桩相对容易,但也仅有私桩安置且不那么多见?成本和盈利还是主要问题。郑灵国称,新能源车相较油车的使用价格便宜,但同样10万元买一台车,油车的性能会远高于新能源车,这是当下很多人尤其是农村人选择油车的原因。在这种农村市场新能源车不饱和的背景下,在农村安装充电桩的盈利不足以覆盖安装成本,自然没有企业愿意来此安装公桩。

整体来看,私桩仍被寄予厚望。根据《电动汽车充电基础设施发展指南》对我国公私桩的建设规划,计划在2020年建成480万个充电桩,其中公共桩和私人桩的目标分别是50万个、430万个。而2020年我国公共类充电桩数量为80.7万个,同比增长56.4%,私人充电桩数量为87.4万个,同比增长24.3%。

在农村,一户一桩的私桩建设仍有广阔的空间。

产业解密

未来布局 加速建,适宜地区“全覆盖”

近年来,我国已逐步建成包括521万个充电桩在内的,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。同时,随着我国新能源车的快速发展,充电桩的布局也在加速推进。

眼下,许多乡镇的充电桩与充电站已然有所落位。例如,2022年底,广东省率先宣布正式实现所辖1123个乡镇公共充电桩全覆盖。

此外,据中国充电联盟发布的数据,2022年我国充电基础设施桩车增量比为1:2.7,距国家1:1的目标仍有较大差距。在乡村,充电桩的普及则更为不足。仅从浙江湖州来看,在“充电桩下乡”项目之前,湖州市充电桩约90%集中在中心和县城。

基于此类现实情况,《意见》提出,加强公共充电基础设施布局建设。支持地方政府结合实际开展县乡公共充电网络规划,并做好与国土空间规划、配电网规划等的衔接,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”。

《意见》中还提到,合理推进集中式公共充电站建设,优先在县乡企事业单位、商业建筑、交通枢纽(场站)、公路沿线服务区(站)等场所配置公共充电设施,并向易地搬迁集中安置区、乡村旅游重点村等延伸,结合乡村自驾游发展加快公路沿线、具备条件的加油站等场所充电桩建设。

发展难题 “不对位”,供需存缺口

政策助力已有,但充电桩要下乡,还需“再下几城”。

首先需要攻下的“一城”,便是成本问题。北京电满满科技有限公司相关负责人告诉北京商报记者,目前,电满满有一些在县城的充电桩,但并不多。“要在县乡建,也得是在有新能源的公交车、出租车、物流车的地方才行。”该负责人表示,“因为车桩不能分离,没有车,建桩是对电力资源、土地资源、资金资源的浪费,桩投建下去,必须有车充电,才能收回成本。”

在商业及战略管理专家、她力量创始人卢步云看来,这是供需关系的问题。她向北京商报记者介绍,若新能源车的铺开和使用量足够多,配套的充电设施就会产生长期稳定的收益市场,驱使下游方布点充电桩以求获利。

但目前而言,我国新能源车在所有汽车中的占比并不算高,仅占汽车总量的4.1%,乡镇地区的新能源车比例则更低。

成本之外,一系列条件性问题也成为充电桩下乡的难点所在。“新能源是大趋势,这有如当年的加油站,是一盘刚需的长期生意。但布点充电桩需要形成一定的规模效应,也存在一系列条件性问题。如建充电桩涉及的资质问题、用地性质及其使用年限、通过电网公司铺设和加大场地的供电功率、场地规划和技术支持、供电设备采购、运营管理问题等。”

卢步云表示,“可见,这当中涉及一系列的合规牌照、资金、合作授权、长期经营等现实问题,不是资源方想做就做,需要地方政府牵头相关串联,还需支持补贴的带动和辅助”。

破局之道 降成本,车桩一体是关键

充电桩的“下乡之路”急需疏堵。其中,在条件性问题上,卢步云指出,城市布点已基本完善,但下乡涉及更复杂的地理和条件问题,“下沉市场的开发,需注意不能简单采用城镇模式,需要与当地合作,考虑地方特性、投资回报周期,结合新能源车普及类型及分布区域,集中区域布点等,由政府牵头进行监管、招标、组织用地、联合电网等,才更具可实现性”。

此外,在多位专家认为是“主要问题”的成本方面,《意见》已给出了一部分政策推力。《意见》中提到,鼓励有条件地方出台农村地区公共充电基础设施建设运营专项支持政策。利用地方政府专项债券等工具,支持符合条件的高速公路及普通国道省干线路服务区(站)、公共汽车场站和汽车客运站等充换电基础设施建设。此外,《意见》提出,推进社区

充电基础设施建设共享,居住社区管理单位应积极协助用户安装充电设施,可探索与充电设施运营企业合作的机制。

值得注意的是,正如电满满相关负责人所说,“车桩一体”,充电桩下乡与新能源车的密度之间存在着伴生关系。四、五线城市及地区的新能源车较少影响充电桩的布局,充电桩不足也限制着新能源车的发展。“新能源汽车比较少的地区,往往经济也不是很发达,很难通过双边补贴来引导充电桩建设和新能源车购买。而且,因为充电桩的相对不足,导致居民购买新能源车心存疑虑。”

此外,《意见》也提到了支持农村地区购买使用新能源汽车,着眼车与桩的伴生关系进行双向发力。

北京商报记者 金朝力 陆珊珊 冉黎黎

X 西街观察 Xijie observation

ChatGPT:要魔法棒,也要指挥棒

杨月涵

比起扎克伯格两天10小时的车轮战和TikTok CEO周受资的“鸿门宴”,OpenAI CEO山姆·阿尔特曼所面对的算得上一场难得和谐的国会听证会。

当地时间5月16日,风暴中心的阿尔特曼首次接受了美国立法者的质询,在“AI应该接受监管”的目标上,双方早已达成了共识,要探讨的只剩下了应该对AI进行怎样的监管。

是继续狂飙还是冷静一下,在ChatGPT爆火半年之后,全球监管机构都在思考这个问题。而在ChatGPT背后,AIGC以及人工智能技术走向十字路口。

狂热不难理解。过去几年,全球科技圈正经历一个典型且漫长的瓶颈期,没有出现如20年前互联网横空出世时的惊艳创新,也没能带来如10年前移动互联网时期赋能万物的时代变革。

ChatGPT的出现打破了某种沉闷,也打开了另一种狂想。没有人甘心在“AI的iPhone时刻”掉队,于是一场关于人工智能的混战开始了。

国内大厂也纷纷抢滩大模型,“百团大战”一触即发,360创始人周鸿祎断言,未来三到五年,各行各业都要被GPT重塑一遍。

重塑,未必一切皆如预期。谣言、伦理和社会责任方面的混乱却始终如影随形。今年3月,一封公开联名信将潜在的风险推到了明面上。

信上毫不客气地说,AI实验室陷入了一场失控的竞赛,没有人类能够理解、预测或控制这些数字思维,甚至连AI系统的创造者也不能。

人工智能的颠覆之处在于,其背后深度学习的能力似乎正超越人们的想象。如何正确使用这种能力,面对人工智能技术的迭代和发展,以及基础领域和关键技术监管“无

人区”,对当下的治理都提出了新课题。

越是狂热的时候越需要冷静,越是混乱的时候越需要秩序。这种冷静既包括资本市场、创业市场上的“挤水分”,也包括监管的加速,如何在收与放之间找到平衡。

今年4月,针对生成式人工智能监管,国家网信办发布征求意见稿,明确提及利用生成式人工智能生成的内容应当真实准确,采取措施防止生成虚假信息。

平台迅速落地,延续着这一思路,抖音随即发布《关于人工智能生成内容的平台规范暨行业倡议》。紧接着,北京率先发力,制

定通用人工智能创新措施,既涵盖了对创新技术、应用场景的推动,又囊括了包容监管环境的探索。

《狂飙》里“风浪越大鱼越贵”,而这个道理的反面则是风浪越大翻船的概率也越大。人工智能就在这条船上,规范追赶发展难度不亚于“给章鱼穿鞋”,但若不想错过这一波长期的产业红利,就要在顶层设计中,要在鼓励创新中寻找边界。

而如何保证新技术继续赋能产业发展的同时,也能与人类社会进行更好的磨合和融合,才是决定ChatGPT未来命运的关键。