

充电桩企困局：补贴发放不及时 申请过程出“乌龙”



一边是新能源汽车补贴正大幅退坡，另一边是充电桩迎来了“大补贴时代”。

3月26日，国家财政部下发的相关文件中明确提出，新能源汽车补贴过渡期后，补贴政策由之前新能源汽车购置税补贴，转变为对充电（加氢）等基础设施等方面的支持。但具体实施细则，至今未推出。

有充电桩业内人士开始忍不住吐槽：“这也太慢了！”

但是，就算实施细则能快速出台，企业就能立刻拿到补贴了吗？答案是否定的。

事实上，近两年来，为破除新能源汽车充电难题，国家及地方一直在陆续出台充电桩补贴政策。据不完全统计，截至去年6月底，共有64个省市明确了充电桩建设补贴和运营补贴标准，但补贴下发速度却参差不齐，甚至部分地区的补贴迟迟未能全部到位，而究其原因，则是内、外因共同的作用。

在长时间高投入、低产出的“盈利困境”中，对于很多充电桩建设和运营企业而言，补贴意味着“雪中送炭”。那么，该如何高效发放这笔资金，真正发挥它的导向作用？在充电桩市场进入大补贴时代之前，这不但值得行业人士深思，更成了一个亟待解决的重要问题。

各地发放速度不一，个别企业申请过程中出“乌龙”

目前，全国多省市的充电桩补贴政策已经落地，而各地区的补贴标准不同。补贴形式大致分为两种：第一种是按照充电桩建设总投资的比例进行补贴（例如，北京、深圳、成都等地补贴金额为充电桩建设总投资的30%），并设置上限；另一种是按照充电桩充电功率进行补贴。

尽管各地补贴政策早已出台，但补贴发放的进展程度却有所不同。为更充分详细地了解情况，第一电动近日调查访问了分布于北京、杭州、深圳、青岛、贵州等地区的几家充电桩企。

其中，贵州省补贴发放或较为顺利。以电庄股份为例，其在贵州省贵安新区建设大型充电站的过程中，已经获得了地方政府30%建设总成本的补贴支持。

但是，其余北京、杭州、深圳、青岛等地区的补贴发放都有不同程度的延迟现象。并且，从开始申请补贴至今，接受调查的几家企业大都没有拿到补贴（北京一家拿到过一次）。有的甚至还在申请过程中，陷入了相关部门互相推诿的尴尬局面。

“今年年初我们就开始申报了，但过程有点尴尬：区住建局和市住建局互相推诿，区说‘我这没问题，只要市里报完了，我们就通过’；市里又说要区里先报上来……我看还是要靠脸熟。”杭州某充电桩企告诉第一电动，“关键补贴总额是有限的，如果报得慢了，就算申请通过了也拿不到钱”。

另外，深圳的两家企业，自去年7月申请以来，至今也都没有拿到补贴。“我们的几个站点没有达到深圳市的补贴标准，但申请到了区里的补贴。去年7月申请的，按理应该今年1月份发放的，但至今还未发放。”深圳市坪山区某充电桩企相关负责人告诉第一电动。

据《坪山新区新能源汽车充电设施扶持资金管理暂行办法》第八条显示，每年7月、8月由新区和财政局进行集中受理，申请人申请后，经新区发展和财政局审批通过的，扶持资金将在次年1月份一次性发放。

关于补贴发放速度缓慢的问题，有的企业比较“佛系”，因为“不差钱”。以上述杭州桩企为例，其背靠大型房地产母公司，2017年母公司净资产已达11亿。

但还是有别的担忧：“其实对我们来说，补贴需求并不急切，主要是为了通过政府的报备。否则后期可能会出政策，未通过报备的都是非法运营…那就惨了…”

还有一部分企业表示理解。“其实，关于补贴发放这件事，我看到的是，政府每天都在‘马不停蹄’地做。如果现在政府确实人力物力有限，只能达到目前这种发放周期，我们也是可以理解的。”华商三优相关负责人表示。

但对于一些情况较为特殊的桩企而言，补贴需求就较为急切了。以深圳市另一家已经申请到市级补贴的充电桩企业为例，该桩企的负责人告诉第一电动，“我们主要是做公交巴士配套服务，成本回收周期很长，在这个过程中，补贴对我们而言还是很重要的”。

站多桩多，现场核查难

“从申请通过到补贴到账，仅需要两到三个月。但从开始申请到拿到补贴，却需要半年左右时间，时间主要耽搁在‘现场核查’这一步上。”华商三优负责人告诉第一电动。

据了解，充电桩补贴的流程主要分三步，以北京市为例。首先，企业需接入北京市公用充电设施数据信息服务平台，确保符合行业主管部门互联互通等相关要求，且获得相关证明；其次，企业充电站需要接受核查；最后，向发改委提交申报材料，申请补贴。

这个过程中，第一步仅需2-3天的时间，但第二步却需2-3个月的时间。据显示，截至2018年12月底，北京市累计有82家充电设施运营企业将数据接入了公用充电设施数据信息服务平台，平台上线运营的社会公用充电场站2100个，充电桩2.11万根（2019年春节左右又接入了一批，具体数字未获悉）。这么多充电站，需要同时接受数据信息服务平台、专家、政府管理单位，以及厂家四个部门的联合核查，工作量可想而知，耗时久也成了情理之中的事情。

但深圳那家做公交巴士配套服务的桩企，其负责人却表示，他们的核查环节进行得很快，仅两周的时间就完成并通过申请了，补贴却等了半年多都没有发放下来。

对此，华商三优提出两点分析：

“ 第一，要注意建站周期。”

所有的补贴都是分批次发放的，比如2018年6月-2019年2月之间建成的站，会划分为同一批来发放补贴。对于2018年6月建站的人来说，即使他自己的站点已经核查完成（并申报完成），也仍需要等待次年2月的新建站点全部核查完成（一起走发放程序）。所以，他的等待周期就会比较长一些”。

“ 第二，企业规模悬殊造成的小型企业等待周期过长。”

比如，A企业只有两个站点，B企业有300个站点。那么极有可能，A的两个站点核查完成后，它还需要等待同批次的B企业。只有这302个站点全部核查完成后，补贴才会真正开始走下发程序”。

另外，政策的变动可能也会为企业的申报带来一定麻烦。就拿杭州来说，“去年规定补贴要按位置申请，两个站靠太近（市区内3公里，周边4公里，郊区5公里）不得申报；今年改了，没有距离限制了。”某初创型桩企负责人告诉第一电动。“去年我们没有申报过，因为我们的建站计划今年才刚刚开始。”

那去年申报过的企业呢？今年条件放宽了，是否要考虑再补报，程序是否要再走一遍？这些都不得而知。

政府细化措施加快发放速度，桩企要加强运营摆脱补贴依赖

此次访问过程中，不止一家企业向第一电动表态：“希望国家政府能够多多地支持我们”。

“我们每投资一个站，都是需要回收周期的，短的三四年，久的可能要十年。对于较大型的企业而言，可能因为有后续的资金支持还能扛住，但对一些中小型的桩企来讲，可能会对影响到它们的生存。”华商三优相关负责人坦言。

对于如何促进加快补贴发放，华商三优给出了相关建议：

· 保持目前公共站、内部站补贴力度，并且细化不同场景的补贴归属。

例如，满足小区居民充电需求的站点，既不能严格归为公共开放，又不能算是内部专用，此类情况在申报补贴时会因专家主观判断不同而有所差异。故建议明确各类型场所的归属属性，便于运营企业申报。

· 建议增加运营车辆补贴类型，针对公交、出租等专用充电站，给予一定充电补贴奖励，调动车辆运营企业和充电站运营企业积极性，提高专用充电站运营效率。（补贴奖励可参考目前公共站运营补贴，对年度充电量给予相应补贴，考虑其专用性及充电量相对较大，对补贴额度进行调整）。

· 建议对于城市公共服务的项目，要与纯经营性充电站区分，简化补贴手续流程及相应要求文件，鼓励企业共同打造城市绿色能源网络，提高新能源替代速度。

与此同时，中小型企业也应该尽快摆脱对补贴的依赖。万帮新能源投资集团有限公司董事长、星星充电董事长邵丹薇曾向《电动汽车观察家》表示，

对于有些企业而言，补贴非但不会很好地帮助企业的成长和建设，说不定还会成为一个沉重的包袱。

“我们在2015年、2016年投了很多不成功（利用率极低）的站。”邵丹薇解释说，当时的补贴，能覆盖充电场站投资的七八成，但“后来才知道这样的算法是不科学的。看上去投资的成本被大幅覆盖，但没有算运营的成本、电力运维的成本，还有巨大的管理成本，还有（闲置导致的）口碑的伤害”。

邵丹薇说，“看到新政更多补贴向充电转移，一方面为国家政策叫好；但另一方面，也担忧会有很多运营商持有像我们2015、2016年那时的投资心态进入产业。他们如果没有人提醒的话，两三年之后就发现，投下去的资产越大，负担就越重、包袱也越大”。

另外从本次的访问结果来看，对补贴“佛系”心态的桩企也不少，并不只有房地产企业的子公司。更多的企业，都通过更好的运营方案减短了投资回报周期。

很显然，一旦脱身“盈利困境”，补贴就不再是雪中送炭，而只是“锦上添花”。

如何盈利？华商三优认为，企业应该将工作重心更多地放在运营上，提高充电桩利用率。“每当我们发现有哪个站

点运营得不好，市场项目的负责人和技术人员就立刻去到现场进行勘查，然后想办法提升站点的充电量，这样回收周期会比较短，成本回收就比较快，也较容易实现盈利”。

另外，中国电力企业联合会标准化管理中心

副主任刘永东也曾表示，[充电运营企业要想赚钱，要变成能源提供商。](#)

“一方面，有很大的充电电量，可以和电网谈判，获得更便宜的电价；另一方面，在高峰向国网放电，成为能源的提供方，也能赚钱。可能到这一步，充电运营商的价值才能得到更好的体现”。（作者：安小曼）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/139147.html>