

# 鹤壁市人民政府办公室文件

鹤政办〔2017〕10号

---

## 鹤壁市人民政府办公室 关于印发鹤壁市“十三五”电动汽车充电 基础设施发展规划的通知

各县区人民政府，市人民政府各部门：

《鹤壁市“十三五”电动汽车充电基础设施发展规划》已经市政府同意，现印发给你们，请结合实际，认真贯彻执行。

2017年4月24日

# 鹤壁市“十三五”电动汽车充电 基础设施发展规划

为贯彻落实《国务院办公厅关于加快电动汽车充电基础设施建设的指导意见》（国办发〔2015〕73号）和《河南省人民政府办公厅关于印发河南省“十三五”电动汽车充电基础设施专项规划和河南省电动汽车充电基础设施建设运营管理暂行办法的通知》（豫政办〔2016〕170号）等精神，加快我市电动汽车充电基础设施（以下简称充电设施）建设，进一步促进电动汽车的推广应用，结合我市实际，编制本规划。

## 一、发展基础

（一）电动汽车推广应用和充电基础设施建设具有广阔的发展前景。我市地处平原，连南贯北、承东启西，是全省重要的综合交通枢纽和人流、物流、信息流中心，全市公路里程已达到4467.2公里，其中高速公路76.8公里，普通国道33.5公里，普通省道279.4公里，干线专用公路18.1公里，农村公路4059.4公里，拥有良好的发展基础。2015年全市社会用电量达到52.4亿千瓦时，民用汽车保有量突破15万辆，人均用电量突破3000千瓦时，千人汽车保有量突破90辆，城镇化率达到55.66%，均高于全省平均水平，正处于工业化、城镇化快速发展的阶段。

（二）我市电动汽车市场规模不断扩大。近年来，随着国家对新能源汽车的政策支持力度不断加大，我市新能源汽车行业规

模正日益壮大。截止 2016 年底，我市共有电动汽车 339 辆，同比增长 124%，其中，私人电动汽车 59 辆，同比增长 103%；公共及其他电动汽车 280 辆，同比增长 130%。根据《鹤壁市人民政府办公室关于加快新能源汽车推广应用及产业化发展的实施意见》（鹤政办〔2016〕58 号）精神，到“十三五”末，全市将新增推广新能源汽车不低于 5600 辆，全市推广的新能源汽车数量占全市新增及更新的汽车总量比例不低于 5%，推广力度较大，呈积极增长态势。

（三）充电基础设施与电动汽车相互促进。随着电动汽车充电技术日新月异，设备单位造价迅速下降，众多企业将充电设施建设作为新兴产业加快布局。截至目前，全市已建成充电站 3 座，公共及专用分散式充电桩超过 80 个，能够满足 300 辆左右电动汽车充电需求。连接京港澳高速公路的充电设施网络已基本形成，贯穿 107 国道的城际快充网络正积极推进。

整体看，我市充电设施发展仍处于起步阶段，还面临着一些问题和挑战，主要有：充电基础设施建设滞后、设施通用性较差，充电基础设施建设难度较大，充电服务的成熟商业模式尚未形成，配套支持政策仍需加强等，需要有适度超前、布局合理、功能完善的充电基础设施体系支撑。

## 二、总体思路与原则

（一）总体思路。按照创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，遵循“因地制宜、适度超前、经济合理、互联互通”的

原则，围绕实现充电基础设施与电动汽车协调发展这一主线，加快构建以用户居住地停车位、单位停车场、公交及出租车场站等配建的专用充电设施为主体，以公共建筑物停车场、社会公共停车场、临时停车位等配建的公共充电设施为辅助，以独立占地的城市快充站和高速公路服务区、国省道两侧配建的城际快充站为补充，以充电智能服务平台为支撑的电动汽车充电基础设施服务体系，保障和促进电动汽车产业健康快速发展。

## （二）基本原则

1. 统筹规划、科学布局。坚持规划先行、科学推进，根据各县区发展实际，做好充电基础设施建设整体规划，并与经济社会、城乡、电网、交通、土地等规划有效衔接，科学确立建设布局和规模，形成较为完善的充电基础设施服务体系。

2. 依托市场、创新机制。充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，强化企业主体地位，激发企业活力。严格执行充电设施行业标准，建立市场准入和退出机制，简化建设审批程序，完善配套政策，加大扶持力度，鼓励社会资本参与充电设施建设和运营服务；对公用充电设施的投资、建设和运营，依法依规按照规划实行特许经营，合理制定政府指导价。

3. 因地制宜、分类推进。根据我市电动汽车发展阶段和应用特点，以加快发展公共领域充电设施为重点，积极推进公交车和出租车集中式充换电、分散式公共充电、高速公路服务区快速充电等设施建设，满足不同领域、不同层次的充电需求。

4. 协同配合、加快发展。落实各县区政府发展充电设施的主体责任，加大政府相关部门之间、政府与企业之间的协同推进力度，完善政策环境，推动充电基础设施产业与新兴产业深度融合发展，形成产业内纵向分工协作、产业间横向协同互动的发展格局。

（三）充电设施配置原则。遵循统筹规划、科学布局、适度超前、经济合理、互联互通的原则，分区域、分场所、分车型确定充电设施配置标准和比例，满足全市电动汽车充电需求。

1. 分区域配置标准。按照全省安排，我市为示范推广区域，城市核心区公共充电服务半径力争小于 2 公里；浚县、淇县建成区为积极促进区域，合理布局建设公共充电设施。

2. 分场所配建比例。根据不同场所电动汽车充电设施使用特点分别确定配建比例。

一是新建住宅小区配建停车位应 100%建设充电设施或预留建设安装条件。现有住宅小区根据实际需求和场地建设条件逐步建设，满足电动汽车推广应用的需 要。对没有固定停车位的用户，鼓励通过在住宅小区内配建一定比例的公用充电车位，制定有序轮流充电的制度规范，建立充电车位分时共享机制，为用户充电创造条件。建设类型以慢充为主。

二是大型公共建筑物配建停车场、社会公共停车场建设充电设施或预留建设安装条件的车位比例不低于 10%。其中，新建大于 2 万平方米的商场、宾馆、医院、办公楼等大型公共建筑物配

建停车场、社会公共停车场建设充电设施或预留建设安装条件的车位比例不低于 15%。建设类型以快充为主、慢充为辅。

三是政府机关、公共机构和企事业单位应结合单位电动汽车配备更新计划以及职工购买使用电动汽车需求，利用内部停车场资源，规划建设电动汽车专用停车位和充电设施。其中，具备条件的，建设比例不低于 15%。建设类型以快充为主、慢充为辅。

四是高速公路服务区应配建同时满足 4 辆及以上车辆充电需要的公共快充设施，到 2020 年基本覆盖市域内所有的高速公路服务区。高速公路服务区建设公共充电设施应布局合理，确保服务区行车安全、畅通。

五是鼓励在具备条件的加油（气）站建设一定比例的公共快充设施。加油（气）站建设公共充电设施应符合安全距离规定。

六是公交、旅游景区通勤、环卫、物流等公共服务领域停车场根据电动汽车推广应用目标及其运营需求配建充电设施。专用充电设施根据服务车辆充电需求，快充和慢充相结合；有需求的，可采用换电模式。

七是合理布局建设城市公共快充站，每 2000 辆电动汽车至少建设 1 座公共充电站。

3. 分车型配建比例。公交、物流、环卫、营运乘用车等公共服务领域专用充电设施宜按照桩车比 1：2 建设，公务及私人乘用车专（自）用充电设施宜按照桩车比 1：1 建设。

### 三、发展目标

（一）总体目标。到 2020 年，全市建成各类集中式充换电站达到 10 座、分散式充电桩达到 3000 个，满足 6000 辆左右电动汽车（标准车）充电需求；建成市域内国家和省级高速公路全覆盖的城际快充网络，基本满足全市电动汽车城际出行和市外过境电动汽车充电需求；培育统一开放、竞争有序的充电服务市场，形成“互联网+充电基础设施”可持续发展的产业体系，发展一批在省内甚至国内具有较强竞争力的充电服务企业。

（二）重点领域发展目标。加大财政资金等各类政策支持力度，加快公交、旅游景区通勤、公务、物流、租赁等公共服务领域专用充电设施建设。到 2020 年底，全市公共服务领域专用充换电站占全市集中式充换电站的比例达到 70%。

#### 四、重点任务

##### （一）加快充电基础设施体系建设

1. 着力推进公共服务领域充电基础设施建设。对于公交、客运、环卫等定点定线运行的公共服务领域电动汽车，根据线路运营需求，优先结合停车场站建设充电基础设施；可根据实际需求，建设一定数量独立占地的快充站与换电站。对于出租、物流、租赁、公安巡逻等非定点定线运行的公共服务领域电动汽车，充分挖掘有关单位内部停车场站配建充电基础设施的潜力，同步推进城市公共充电基础设施建设，通过内部专用设施与公共设施的高效互补提高用车便捷性。

2. 加快推动用户居住地充电基础设施建设。对于有固定停

车位的用户，优先结合停车位建设充电桩。对于无固定停车位的用户，鼓励企业通过配建一定比例的公共充电车位，建立充电车位的分时共享机制，通过机械式和立体式停车充电一体化设施建设与改造等方式为用户充电创造条件。引导充电服务、物业服务等相关企业参与居民区的充电基础设施建设与运营，鼓励企业统一开展停车位改造和直接办理报装接电手续，允许企业在不违反相关法规的前提下向用户适当收费，建立合理反映各方“责、权、利”的市场化推进机制。

3. 积极开展单位内部停车场充电基础设施建设。对于具备条件的政府机关、公共机构及企事业单位，结合单位电动汽车配备更新计划以及职工购买使用电动汽车需求，利用单位内部停车场资源，规划电动汽车专用停车位，配建充电桩。

4. 加快推进城市公共充电网络建设。优先结合大型商场、文体场馆等建筑物配建停车场，以及交通枢纽、驻车换乘（P+R）等社会公共停车场开展城市公共充电基础设施建设，鼓励在具备条件的加油站配建公共快充设施，适当新建独立占地的公共快充站。按照从城市中心到边缘、优先发展区域向一般区域逐步推进的原则，逐步增大公共充电基础设施分布密度。鼓励有条件的单位和个人充电基础设施向社会公众开放。结合实际需求，推广占地少、成本低、见效快的机械式与立体式停车充电一体化设施，提高土地利用效率。

5. 大力推进城际快充网络建设。依托高速公路服务区停车



位、骨干公路，建设城际快充网络。优先推进京港澳高速鹤壁服务区、国道 107 沿线等重点区域城际快充网络建设并实现区域间互联；适时推进国道 342、省道 304 等骨干道路城际快充网络建设；2020 年底前初步形成覆盖大部分主要公路的城际快充网络，满足电动汽车城际出行需求。

6. 同步构建充电智能服务平台。充电智能服务平台建设要与充电基础设施建设同步考虑，融合互联网、智能交通、大数据等技术，通过“互联网+充电基础设施”，积极推进电动汽车与智能电网间的能量和信息互动，提升充电服务的智能化水平。鼓励围绕用户需求，为用户提供充电导航、状态查询、充电预约、费用结算等服务，拓展增值业务，提升用户体验和运营效率。

（二）加强配套电网保障能力。各县区要将充电基础设施配套电网建设与改造项目纳入配电网专项规划，并与其他相关规划相协调，在用地、通行、资金等方面给予支持，切实做到“设施建设、电网先行”。

1. 加强配套电网建设。按照就近接入原则，根据各类建筑物配建充电基础设施需求，合理提高各类建筑物用电设计标准，加强相关标准与规范的制修订工作。电网企业要加强充电基础设施配套电网建设与改造，保障充电基础设施无障碍接入，确保电力供应的“畅通无阻”，满足充换电设施运营需求。

2. 完善供电服务。电网企业要为充电基础设施接入电网提供便利条件，开辟绿色通道，优化流程，简化手续，提高效率，

限时办结。充电基础设施产权分界点至电网的配套接网工程，由电网企业负责建设和运行维护，不得收取接网费用，相应资产全额纳入有效资产，相应成本据实计入准许成本，纳入电网输配电价回收。

（三）探索可持续商业模式。鼓励探索大型充换电站与商业地产相结合的发展方式，结合公交、出租场站以及社会公共停车场等各类公共资源，引入众筹、线上与线下相结合等新兴业务模式，通过政府与社会资本合作（PPP）等方式培育市场主体。

1. 积极引入社会资本。在当前市场积极性高的基础上，加快形成私人用户居住地与单位内部停车场充电基础设施建设运营的市场机制，引入社会资本建设运营公共服务领域充电基础设施、城市公共充电网络及智能服务平台。

2. 鼓励拓展多种商业模式。引导商场、超市、电影院等商业场所为用户提供辅助充电服务。鼓励充电服务企业与整车企业在销售和售后服务方面创新商业合作模式。大力推动“互联网+充电基础设施”相关商业模式与服务创新，积极拓展智能充换电、电子商务和广告等增值服务，吸引更多社会资源参与，提高企业可持续发展能力。

（四）开展相关示范工作。结合新能源汽车推广应用需要，针对充电设施发展的重点和难点，积极开展“示范小区与单位”“示范区县”“城际快充示范区域”等充电设施建设与运营模式试点示范，创新充电设施建设运营模式和管理机制，完善相关标

准规范与配套政策，探索各种先进适用充电技术。建立多层次的充电设施示范经验交流推广机制，提升示范效果，发挥带动作用，促进充电设施加快普及。

## 五、配套政策

（一）简化审批环节。按照简政放权、放管结合、优化服务的要求，减少充电设施规划建设审批环节，加快办理速度。个人在自有停车库、停车位，各居住区、单位在既有停车位安装充电设施的，无需办理建设用地规划许可证、建设工程规划许可证和施工许可证。建设城市公共停车场时，无需为同步建设充电桩群等充电设施单独办理建设工程规划许可证和施工许可证。新建独立占地的集中式充换电站要符合城市规划，并办理建设用地规划许可证、建设工程规划许可证和施工许可证。

（二）强化安全监管。各县区要建立充电设施安全管理体系，完善有关制度和标准，加大对用户私拉电线、违规用电、不规范建设施工等行为的查处力度。依法依规对充电设施设置场所实施消防设计审核、消防验收以及备案抽查，并加强消防监督检查。督促充电设施运营、使用单位或个人加强对充电设施及其设置场所的日常消防安全检查及管理，及时消除安全隐患。

（三）完善财政政策。落实国家、省充电设施建设运营奖补政策，研究出台“十三五”期间市级充电设施建设运营财政奖补政策，督促各县区尽快制定有关支持政策，为电动汽车推广创造良好应用环境。根据电动汽车保有量、充电设施利用情况等因素，

动态调整建设运营奖补政策。

（四）加大土地支持力度。各县区要将独立占地的集中式充换电站用地纳入公用设施营业网点用地范围，按照加油（气）站用地供应模式，根据可供应国有建设用地情况，优先安排土地供应。供应新建项目用地需配建充电设施的，可将配建要求纳入土地供应条件。鼓励在已有各类建筑物配建停车场、公交场站、社会公共停车场、高速公路服务区等场所配建充电设施，各县区政府要协调有关单位在用地方面予以支持。

（五）拓宽多元融资渠道。各县区要有效整合公交、出租车场站以及社会公共停车场等各类公共资源，通过 PPP 等方式，为社会资本参与充电设施建设运营创造条件。鼓励金融机构创新金融产品和保险品种，综合运用风险补偿等政策，加强对充电设施建设运营的金融服务。推广股权、项目收益权、特许经营权等质押融资方式，加快建立多层次担保体系，积极推动设立充电设施投资运营融资担保基金。鼓励利用社会资本设立充电设施发展专项基金，发行充电基础设施企业债券，探索利用基本养老保险基金投资支持充电设施建设。鼓励停车场业主单位、物业服务企业与充电设施运营商合作建设运营充电设施。

（六）加强建设运营管理。按照《河南省电动汽车充电基础设施建设运营管理暂行办法》，加强充电基础设施管理。进一步明确建设主体、落实各类停车场所充电设施建设责任，优化充电设施项目布局，规范建设标准和验收程序。明确充电设施运营商

市场准入条件和运营责任，建立准入和退出机制，促进有序竞争和规范发展，保证充电设施建设质量和利用效率。

（七）完善价格政策。允许充电设施运营商向用户收取电费及服务费。对向电网企业直接报装接电的经营性集中式充换电设施用电，执行大工业用电价格政策，2020年前暂免收基本电费；其他充电设施用电按其所在场所执行分类目录电价政策。集中式和其他有条件的充换电设施用电执行峰谷分时电价政策，鼓励电动汽车在电力系统用电低谷时段充电，提高电力系统利用效率，降低充电成本。2020年前充电服务费实行政府指导价管理，由市价格主管部门制定标准上限价。结合充电设施服务市场发展情况，逐步放开充电服务费，通过市场竞争形成价格。

## 六、保障措施

（一）强化组织领导。依托我市节能与新能源汽车产业发展联席会议制度，加强部门协同配合，强化对各县区充电设施建设运营的指导与监督，及时总结推广成功经验和有效做法，加快推进全市电动汽车充电设施建设发展。

（二）切实履行责任。各县区政府要切实承担统筹推进充电设施建设发展的主体责任，将充电设施建设运营管理作为政府专项工作，明确职责分工，完善配套政策，与停车场等规划有机衔接，科学编制并及时发布本辖区充电设施规划，并抓好组织实施。市发改委会同市工业和信息化委员会、住房和城乡建设局、城乡规划管理局、国土资源局等部门，强化督导，重大情况及时向市

政府报告。市住房和城乡建设局、城乡规划局、国土资源局、公安局、交通运输局、房产管理中心等部门分别从规划建设标准、设施用地、消防安全和交通标志、公共充电车位管理、住宅小区充电设施配建等方面为充电设施建设运营创造有利条件。市财政局、市政府金融办、市银监局等部门通过加大财政支持力度、强化金融服务与保障等方式，增强社会资本信心。市事管局、国资局等部门分别指导政府机关、公共机构和国有企事业单位率先在内部停车场建设充电设施。其他相关部门按照各自职责分工，做好协同配合工作。

（三）营造良好环境。各有关部门、企业和新闻媒体要通过多种形式，加强充电设施发展政策、规划布局和建设动态等宣传，让社会各界全面了解充电设施，吸引更多社会资本参与充电设施建设运营，引导消费者积极购买使用电动汽车。加强舆论监督，曝光阻碍充电设施建设、损害消费者权益等行为，形成促进充电设施建设发展的舆论氛围。

---

主办：市发改委

督办：市政府办公室二科

---

抄送：市委各部门，鹤壁军分区，省属有关单位。

市人大常委会办公室，市政协办公室，市法院，市检察院。

---

鹤壁市人民政府办公室

2017年4月25日印发

