

上海市公共充电网络建设指引

为深入贯彻落实《国务院办公厅关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见》（国办发〔2023〕19号）《上海市发展方式绿色转型促进条例》《关于进一步提升电动汽车充电基础设施服务保障能力的实施意见》（发改能源规〔2022〕53号）《上海市人民政府办公厅印发〈关于本市进一步推动充换电基础设施建设的实施意见〉的通知》（沪府办规〔2022〕1号）《上海市推动电动汽车充电基础设施高质量发展工作方案》（沪发改能源〔2024〕21号，以下简称《工作方案》）等文件要求，着力优化本市公共充电网络建设布局，有效避免土地、电力等公共资源浪费，科学规划全市公共充电网络建设布局、建设规模和建设时序，保持适度超前的建设节奏，特制定本建设指引。

一、分区调控公共充电设施发展

市交通委、市发展改革委依托本市充电平台和车辆平台相关数据，对全市充电设施的供需情况进行评估分析，结合车、桩发展情况每年滚动更新《上海市公共充电网络建设“发展区”“保持区”和“调控区”划分方案》（以下简称《划分方案》），根据充电基础设施供给侧与需求侧匹配情况，将全市网格化划分为“发展区”“保持区”和“调控区”，并指导各区域公共充电设施有序发展。停车场（库）配建的充电设施、换电设施以及住宅小区内建设的充电设施不在本建设指引的指导范围。

二、鼓励“发展区”充电基础设施建设

充电需求高于充电供给的划分为“发展区”。“发展区”所在地的区交通、发展改革部门要充分挖掘区域内资源，并鼓励第三方充电运营企业结合公园、绿地、景区、宾馆、医院、商场、交通枢纽、停车场（库）的停车位以及闲置土地、空置厂房等土地资源适度超前建设公共充电设施，发展优质公用充电场站。“发展区”所在地供电企业根据《工作方案》做好配电网规划支撑，加快充电运营企业的用电申请办理和配套电网接入服务。

三、提升“保持区”充电设施服务水平

充电需求和充电供给相对均衡的划分为“保持区”。“保持区”内的充电运营企业要重点加强区域内充电设施更新和维护，稳定提升运营服务水平。不鼓励在“保持区”新开展独立用地¹的特大型公共充场站²建设³。新增的独立用地的非特大型公共充电场站，经所在区交通部门、发展改革部门、供电企业联合评估，必要性、可行性较高的项目，所在地供电企业加快给予配套电网接入支持。

四、限制“调控区”增量充电设施发展

充电需求低于充电供给的划分为“调控区”。“调控区”所在地的区交通、发展改革部门通过合理规划和有效引导，避免在同

1：独立用地是指企业租赁或利用自有地块建设的充电站项目；非独立用地是指根据本市停车场（库）建设验收要求，配建的充电站项目。

2：特大型公共充换电场所是指申请电力容量大于等于 2400KVA 或充换电设施总功率大于等于 2400kW 的公共充换电站。

3：建设的时间界限以供电公司的供电方案答复单为准。

一区域内集中建设多个充电场站，减少资源浪费。原则不再鼓励在“调控区”新开展独立用地的公共充电场站建设。支持充电运营企业对存量充电设施进行智能化改造或设备升级，提升运行效率和服务质量。

五、支持重点项目建设

市交通委、市发展改革委支持在高速公路服务区（停车区）、重要交通枢纽等场所⁴建设公共充电场站，支持纳入国家和市级示范项目、服务于公交、重卡⁵等车辆的充换电站项目以及经市交通委、市发展改革委、供电企业联合评估必要性、可行性较高的重点项目建设。对上述项目建设，所在地供电企业加快给予配套电网接入支持。

六、做好组织保障

市交通委、市发展改革委加强建设指引落实情况的监督指导工作，密切跟踪各区域充电基础设施供需平衡情况，指导各区交通、发展改革部门按照《划分方案》推进建设；鼓励和引导充（换）电运营企业将建设重心从“保持区”“调控区”转向“发展区”，逐步实现全市各区域公共充电网络的供需平衡；做好与本市充换电扶持政策的衔接，将《划分方案》布局要求纳入新建项目等级评价标准体系；加强政策的宣传和解读力度，及时回应社会关切

4：重要交通枢纽充换电站项目是指建设在机场、火车站、P+R 停车场等场所的充换电站项目，由市交通委会同市发展改革委确认。

5：重卡充换电站项目是指主要服务重型货车的充换电站，由市交通委会同市发展改革委确认。

问题。市发展改革委指导供电企业，结合各区域评估情况，根据《工作方案》配合开展用电申请办理和配套电网接入服务。区交通、发展改革部门，根据《划分方案》的评估结果，结合实际情况，引导各区域公共充电网络发展方向与《划分方案》保持协同。

七、附则

本文件自 2025 年 8 月 30 日起实施，有效期至 2030 年 8 月 29 日。