

公共充电桩充电价格上涨了 新能源车主和充电企业都喊“有压力”

近期电价和服务费双涨拉高充电成本 专家表示应规范充电市场减少充电价格大幅波动

最近几天,岛城一些新能源车主表示,公共充电桩充电价格涨了,个别地区的充电桩充电价格涨幅甚至超过50%。有车主称,“高速公路上开车,新能源车成本比燃油车还贵”。记者昨日走访岛城多个充电站,发现最近一个月来充电桩定价不同,并会随用电高峰低谷时段进行调整。车主们普遍表示,充电价格比一个月前上涨了两成左右。

相比于动辄大涨的油价,新能源汽车用车便宜的说法一直在市场上流传,新能源车几乎成为便宜出行的代名词。随着这次公共充电桩充电价格调整,一些车主大呼“太贵”,新能源车成本优势在削弱,而同时,充电桩运营企业大部分还未能实现盈利。新能源车充电价格为什么上涨?上涨态势会持续多久?记者进行了多方探访。

现象: 新能源车用电成本上涨

昨天早上7时30分左右,记者来到青岛市北区一个公共充电站。家住市北的市民陶先生刚刚扫码完成充电,显示的价格是每度电0.99元。“价格涨了,之前8时之前充才每度电0.67元。”陶先生说,充电价格随时波动,不好直接比较,应该是过了早8时之后价格就是会高一些。“车就是自家用,充一次电基本二三十块钱就能跑一周多,不超过1元钱一度电我觉得都能接受,但现在感觉一个月要多掏不少钱了。”

正在充电的一位比亚迪车主也表示,平日自己在家中充电,费用较低,每度电在0.6元以下,偶尔在公共充电桩充电,虽然价格贵一些但速度快很多。“最近感觉确实充电价格贵了一些,不过没仔细计算,因为总是波动的。”该车主表示。

相对于私家新能源车主,岛城的网约车车主感受更明显。在巨峰路特来电充电站充电的滴滴车主隋先生表示,为了省钱不少同行都选择在上午8时之前充电。“每天下午4时到晚10时充电费用高,现在更高了,以前每度电1元左右,现在很多充电站每度电价格上涨了1角或2角。”隋先生说,他平时基本是跑到哪充到哪,充电前会先查询特来电、新电途、快电等多个平台的价格并进行比对,然后选择最实惠或有优惠活动的充电站。“虽然我每次都选最低价的,但也能感觉到近期充电价格在上涨。”隋先生说,如果选择下午充电,一天就得多个十几元钱,一辆车一个月下来就多支出三四百元。

探访: 充电站服务费采取“一站一价”

记者了解到,全国不少地区都出现了新能源车充电费用上涨的情况,7月以来,郑州、上海、重庆等地多个品牌的充电桩充电价格有所上涨,涨幅从一成到一倍不等。

岛城目前市场上的充电桩可分为家用充电桩和公共充电桩,其中公共充电桩大致分为四类:一类是车企自建的充电桩,如特斯拉、蔚来、理想等车企均有布局,这类充电桩部分向公众开放;第二类是特来电、星星充电等企业运营的充电桩;第三类是能链、快电等第三方充电服务平台运营的充电桩;第四类是国家电网铺设的充电桩(e充电),价格相对高一些。

“目前整个岛城公共充电站,充电价



车主在给爱车充电。

格普遍在0.75元/度—1.9元/度的区间里,少数充电站的充电价格超过了2元/度。”特来电充电桩运营工作人员孙庆楠表示,青岛的公共充电桩均已实行分时电价,把一天分为谷、平、峰、尖4个时段,不同时段的充电价格也不一样。此外,不同区域的充电站,收费也不一样。

在业内,公共充电站的价格其实是由电价和服务费构成,其中服务费中还会包括约11%—14%的电损。“各个站的服务费采取一站一价。”孙庆楠表示,一般来说,越繁华的地段,充电价格越高。“比如市区和郊区的土地成本就不一样,充电的定价自然就有所区别。”

记者拨打另外一家充电桩运营商的电话,客服人员表示,过去部分地区的充电价格相对较低,现在调价主要是把这部分地区的价格调到正常范围。

原因: 电价上涨加上调高服务费

为何充电桩会迎来涨价潮?“电价是由国家确定的,第三方充电运营商不能随意制定电价;而运营商对服务费用拥有一定调节空间。”特来电相关工作人员表示,相比于南方,我市充电价格调整幅度较小。实际上,此次充电桩电价上涨一部分原因在于6月初实行了新的电价方案。

该工作人员表示,七八月份是迎峰度夏时期,用电供应趋紧,部分地区因此采取了分时电价的政策,用电高峰期电价会有所上调,这也使得整体充电费用有所提高。”特来电相关工作人员告诉记者,一些企业和运营商的充电桩电价据此进行调整设置,同时运营商还会根据自身投入与成本等因素适时上调服务费。

“之前打价格战,现在开始想回本了。”在岛城某新能源充电站工作了三年的王坤告诉记者,大型充电站被划归为工业用电,运营商对电价不能做调整,只有对服务费进行上调,才能在一定程度上回本或挽回损失。“场地租金、设备维护、场站建设等都需要投入大量资金。”王坤所在的充电站里,综合所有费用分摊到一台充电桩的费用在10万元左右,要想回本需要三年时间。

有业内人士指出,供需不平衡也是引发充电价格上涨的因素之一。中信证券研报指出,截至2022年底,中国存量车桩比为2.5:1,存量新能源汽车与公共充电桩比例约为7.1:1,距离“一车一桩”的目标有很大差距。可以看出,虽然充电桩基础设施增量迅猛,但相比新能源汽车上千万的存量,仍呈现出“滞后性”。

纵深: 充电桩行业困境求解

记者了解到,新能源充电领域一直存在业内困局:一方面,是新能源车存量和充电成本双涨,部分人在社交媒体称“充电成本大增,新能源车没有市场了”;另外一方面,则是充电桩运营商持续亏损。

对此,记者算了一笔账:一辆新能源汽车1公里花费0.15元至0.2元钱,燃油

车1公里花费0.5元至0.6元钱,当每度电费从1.5元涨到4.5元时,使用新能源汽车的成本才会超过燃油车。现在北上广深最高电价大约在每度电2元,也并不是充电桩的普遍价格,电价超过油价在短期内并不可能。

充电桩行业盈利情况确实不太理想,在A股上市公司中,已经布局充电桩产业链的上市公司超30家。以奥特迅为例,其开发的电动汽车交流充电桩、电动汽车非车载充电机等已应用于全国各类电动汽车充电站,2020年至2022年,公司归母净利润分别为0.06亿元、-0.33亿元、-0.40亿元。根据公司披露的2023年半年度业绩预告,公司预计上半年归母净利润亏损1600万元至2450万元。

“充电桩运营是一门‘高投资慢回报’的生意,回本周期长。充电桩市场仍处于发展初期,充电服务业务处于亏损状态,要依靠充电桩服务以外的业务输血。”特来电市场部相关工作人员表示,但如果长期涨价肯定也会挤压新能源车发展空间。

针对“充电会涨到什么程度”这一问题,市场监管局相关工作人员建议,公共充电桩引入类似汽柴油的价格规范机制,从制度层面进一步规范充电市场。这样可以有效保障充电市场的健康发展,有助于提高充电市场的公平性和透明度,同时也有助于减少充电价格的波动。

观海新闻/青岛晚报/掌上青岛 记者 薛飞

讲文明 树新风 公益广告



文明青岛官方微信

用心关爱 呵护成长



关心关爱未成年人成长是我们共同的责任