

两月涨价两次，有车主“跨省充电”

新能源汽车的用车成本优势还在吗？



“点开充电 App，如果出现弹窗，心里就会‘咯噔’一下，这意味着又要涨价或者改峰谷时间。”安徽芜湖的特斯拉车主单先生近日向记者吐槽道。

一直以来，受益于较为低廉的电费，相比燃油车，新能源汽车在补能方面具有一定的用车成本优势。但随着充电费用提高，这一优势或将打折。

两个月电费涨两次，车主跨省充电？

“我用车频繁，时常往返于芜湖和南京，单程约 100 公里，之前开燃油车时每月的用油成本大概是 1000 元。今年感觉电车技术成熟了，就换了辆特斯拉，每月充电费用在 200 至 300 元，虽然比油费低很多，但架不住价格一直涨。”单先生说。

单先生称，自己 4 月底提的车，6 月时电价上涨一次，7 月电价又再度上涨，每度电每次的涨幅约为 0.2 元，虽然涨幅不大，但过于频繁的调价频率仍让单先生觉得自己距离“被割韭菜”不远了。

不少燃油车车主都会关注油价波动，在油价上涨前夜，加油站前大排长龙的现象时有发生。而对电动汽车车主来说，电费的波动也让他们开始琢磨如何才能少花点钱。

比如单先生发现芜湖与南京的电价差别后，就会在离开南京前将车充满电，在不影响续航的情况下，也会到了南京再给车充电。

从单先生提供的充电 App 截图来看，以 8 月 2 日的电价为例，南京的 e 充电充电站每度电收费 1.15 元，而安徽的 e 充电充电站每度电的收费标准为 1.6987 元，每度电的价差约为 0.55 元。“南京的电费比芜湖便宜很多，单次充电大概能省 10 元左右。”单先生说。

据了解，除单先生所在的芜湖外，郑州、上海、重庆等多地也有新能源车车主称充电价格有所上涨，部分地区高峰涨幅甚至达到 87%。

“前两天在高速上充电，我先按照以前的习惯预付了 30 元，后来发现草率了，电价从每度电 1.15 元涨到了 2 元，没充到目标电量，又补了近 20 元。”上海的沃尔沃 C40 车主顾先生表示。

如果按照 2 元一度的电价计算，顾先生预计，以后每月要在充电上多花约 150 元。“不过也不是每个充电桩都是 2 元，大不了就对比几个，多在晚上充电，总有便宜经济的充电方案。”顾先生说。

对于如何找到更划算的充电方案，在北京跑网约车的孙师傅感受更深。

“我住在六环外，每天要充两次电，出车前在家附近的充电站充一次，每度电大概是 1 元多，充满要 30 元左右，下午就在订单目的地附近充一次，这就没准了，运气不好充一次电要 50 元，最怕的就是下午要充电前接到去市中心各种商场的订单。”

记者在某充电小程序上看到，北京有不少充电桩的电费已经涨至 2 元一度，最高的甚至达到了 2.5 元一度。如朝阳区的“北京车豪内部充电站”，价格全统一，每度电收费 2.5 元，其中 1.7 元为电费，0.8 元为服务费。

有充电站在凌晨时段收费较低，如大兴区的“北京科技路网网约车充电站”在 0 时至 7 时之间的收费标准为 0.8826 元一度，其中 0.4826 元为电费，0.4 元为服务费。

受地区和车主用车习惯影响，记者注意到，也有不少车主对充电桩涨价感受并不明显。“我用车不多，充电也都是等晚上 11 点后去固定的充电桩充电，白天电费贵点，晚上便宜些，倒是没感觉到用电成本有多大增加。”居住在北京的特斯拉车主毕女士表示。

谁在涨价？

公开资料显示，目前市场上的充电桩可分为家用充电桩和公共充电桩，其中公共充电桩可大致分为四类，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），这类充电桩相对来说一般收费较贵。

中国充电联盟数据显示，截至 2023 年 6 月，全国充电基础设施累计数量为 665.2 万台，其中私人充电桩 450.3 万台，占总体充电桩数量的 78%。公共充电桩 214.9 万台，占比 22%。其中全国充电运营企业所运营充电桩数量在 10 万台以上的共有 5 家，分别为特来电（运营 42.8 万台）、星星充电（运营 39.2 万台）、云快充运营（34.4 万台）、国家电网运营（19.6 万台）、小桔充电运营（11.6 万台）。

据车主反馈，目前涨价明显的充电桩多出现在特来电、星星充电、快电等充电桩运营企业及第三方充电服务平台，除电费外，服务费也有所上涨。此外，e 充电和车企运营的充电桩亦有上涨趋势。

记者从业内人士处了解到，车企运营的充电桩虽也有部分涨价，但涨价原因多为夏季电力供应紧张导致的电费上涨。

特来电客服表示，电费上涨是因为夏季用电供应趋紧，部分地区是采取了分时电价的政策，用电高峰期电费可能会上涨，会使充电成本提高。同时，对方表示，特来电正在和政府以及电力公司协商核减电表以减低电力接入成本。

至于服务费上涨，特来电客服则称这是“回调到正常区间”。

“部分城市由于低价的无序竞争，服务费长期处于低位，导致充电运营商亏损严重，影响充电基础设施建设的投入，这些城市充电价格回调到正常区间，提高充电市场的公平性和透明度。”特来电客服说。

充电桩涨价背后，是多数充电桩企业“亏本经营”的现状。

公开资料显示，充电桩企业的收入来源可分为三部分，即度电服务费、电费差价和增值服务。

深度科技研究院院长张孝荣公开表示，充电桩运营是一门“高投资慢回报”的生意，建桩属于重资产，回本周期很长。充电桩市场仍处于建设发展初期，大部分的充电桩运营企业目前赚钱效应不佳，充电服务业务处于亏损状态，主要依靠充电桩服务以外的业务来输血。

以 A 股上市公司奥特迅为例，2023 年上半年，该公司预计亏损 1600 万元至 2450 万元，“新能源电动汽车充电业务仍处于爬坡期，目前销售收入未能覆盖成本支出”则是该公司公告的亏损原因之一。

专家： 仍较油价有较大优势

中国汽车协会新能源分会秘书长章弘对记者指出，充电桩调价频繁是由多个因素造成的，除企业端的运营压力外，当前正值夏季用电高峰，供电压力大于往常。“运用价格调控，可以缓解供电压力，并且，部分地区大型充电站的用电已经被规划到了工业用电，众所周知，工业用电的价格高于民用电。”

根据《国家发展改革委关于第三监管周期省级电网输配电价及有关事项的通知》，从 2023 年 6 月 1 日起，中国国内开始实行新的电价方案。而一般新能源车充电使用的公共充电站都属于工商业用电，因此各地的充电费用出现上涨。

章弘认为，充电设施已经列入国家基本建设规划，社会资本也将大举进入，随着充电设施的普及，因充电设施不足导致充电涨价的基本因素将获得缓解。

此外，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”的目标仍有很大差距。而南方地区新能源汽车保有量比较多，供需矛盾比较突出，所以涨价比较明显。

充电成本涨价不仅增加车主的使用成本，还降低了新能源汽车的使用成本优势。从长远来看，若用电成本持续涨价，新能源汽车的成本优势会打折吗？

章弘认为，“目前电动汽车的使用成本仍然远低于燃油车。因此，新能源汽车的销量不会因所谓充电成本的增长而陷入疲软。”

同时，章弘指出，用电峰谷分类可以让车主进行错峰充电，他建议，无论是公共充电桩，还是家充电桩，车主可选择在用电低谷、价格合适的阶段进行补能。（中新经纬）