



充电费用上涨 新能源汽车还香吗

支持充电桩运营的补贴红利有待持续释放，企业也要多方面提升自身盈利能力

车主

有的涨幅接近一倍

近日，不少郑州的新能源车主称，郑州市域内特来电、联合、星星充电、e充电等品牌的新能源充电站均迎来涨价，有的涨幅接近一倍。市民王先生7月7日1:40在某星星充电站充电25.881度，消费13.2元，平均价格为0.51元/度，7月18日，该星星充电站同时段电价为0.78元/度（加上服务费），涨幅约53%。有网友爆料，上海的公共充电桩充电涨价了，尤其中午后上涨幅度比较大，以前1.15元，现在涨到2.05元，涨了近八成。如果按照每百公里耗费16度电来算，百公里电费为32.8元。

近日，有浙江的车主发现，某充电APP推出的“随心电量包”，300度电的价格上涨了20元。重庆部分充电站价格也有不同幅度上涨，在中午12:00~14:00的高峰时段，充电价格达到了1.94元/度，其中电费1.54元，服务费0.4元。在广州，也有网友爆料某公共充电站原先充电价格分别为1.09元/度，1.40元/度，1.90元/度三个档次；而现在价格已经变为1.09元/度，1.60元/度，2.01元/度和2.30元/度。

品牌方

价格上调只是调到正常范围

公共充电桩收费主要分为两部分，一部分为电费，一部分为服务费。新能源汽车充电价格变费也与这两方面有关。从电费来看，多数充电站电费按不同时段收取，价格由电网规定。北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔认为，此次多城市多品牌充电站涨价可能与今年5月国家发展改革委印发的《关于第三监管周期省级电网输配电价及有关事项的通知》有关。通知中明确，6月1日起施行的新电价方案将用户用电价格逐步归并为用户生活、农业生产及工商业用电（除执行居民生活和农业生产用电价格以外的用电）三类。而大型充电站的用电被划归到了工业用电中。此外，有观点认为，夏季部分城市供电压力大也可能成为公共充电桩电费价格上涨的原因之一。

有新能源汽车车主反映，此次充电桩涨价电费价格浮动不大，但服务费涨幅高达一倍之多，有车主表示原先一度电一毛多的服务费，现在涨到了一度电四毛二。

服务费上涨的背后，是充电桩运营企业面临的亏损“困境”。截至今年3月，特来电以38.8万台充电桩，暂居市场第一名。作为国内公共充电桩巨头之一，特来电2022年营收45.7亿元，净亏损2600万元。特来电的亏损并非只有过去一年。特来电2019年至2021年扣非净利润分别为-1.65亿元、-2.69亿元和-1.35亿元，扣非累计亏损5.6亿元。

近日，特来电、星星充电和e充电等品牌方对于涨价一事进行了回应。特来电客服称夏季用电较多，可能电价会有所上调；星星充电客服称过去充电价格较低，现在部分地区价格上调只是调到正常范围；e充电客服以郑州为例，称该市执行（电价）市场化改革政策，电价会在每月1日有所变动，服务费则是一站一价。

记者了解到，新能源汽车

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表示，供需不平衡也是引发充电价格上涨的因素之一。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。

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和。

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，还是家充桩，车主可选择在用电低谷、价格合适的阶段进行补能。



透视

新能源汽车“红利”还能持续多久？

今年7月3日，中国第2000万辆新能源汽车正式下线。据公安部近期发布数据，截至今年6月底，全国新能源汽车保有量达1620万辆，占汽车总量的4.9%。随着中国新能源汽车产业规模和实力的崛起，针对新能源汽车的各项补贴“红利”也在退坡。

2022年12月31日，根据财政部、工信部等部门2021年底公布的通知，国补政策正式终止，该日之后上牌的车辆不再给予补贴，这标志着“插电混合动力车4800元/辆、纯电动车12600元/辆”的国家财政补贴正式退场。

在新能源汽车补贴“红利”退坡的同时，针对新能源汽车充电基础设施建设的补贴“红利”仍在继续。2022年发布的《国家发展改革委等部门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》提出，“十三五”期间，我国充电基础设施实现了跨越式发展，但仍存在居住社区建桩难、公共充电设施发展不均衡、用户充电体验有待提升、行业质量与安全监管体系有待完善等突出问题，亟需加快相关技术、模式与机制创新，进一步提升充电服务保障能力。

同在2022年发布的《加快推进公路沿线充电基础设施建设行动方案》提出，要用好用足财政支持政策，给予公路沿线充电基础设施建设财政支持，并探索建立与服务质量挂钩的运营补贴标准，加强大功率充电等示范类设施的补贴力度。

在公共充电桩行业快速发展的背景下，即便持续亏损，充电桩运营企业仍在加大布局力度。有相关企业表示，中国新能源车市场到2030年预计达到8000万辆，需要2000万根左右的公共充电桩，其中有一个几万亿的市场。

面对蓬勃发展的公共充电桩行业，如何做好行业规范也成为大家关注的话题。针对此次多地充电桩涨价一事，北京师范大学政府管理研究院副院长宋向清认为，要把新能源汽车充电站当作城市的公共服务设施，政府相关部门可以建立价格浮动机制，确定价格的上下限。在这个区间范围内，企业可以自主定价，这样比较有利于充电站行业自身健康发展。他认为，“如果充电价格普遍涨价，消费者不能得到更多实惠，不仅不利于国家政策的落实，还会影响整个新能源产业的发展。”

（综合新华社、证券日报、海报新闻、中新经纬）
整理/佛山市新闻传媒中心记者 沈煜

中国平安位列《财富》世界500强第33位 蝉联全球保险企业榜首

近日，2023年度《财富》世界500强排行榜正式发布，中国平安以1815.66亿美元的营业收入位列全球第33位，排名全球金融企业第5位、中国金融企业第4位，自2019年起连续5年蝉联全球保险企业第1位。《财富》杂志指出，中国平安是中国最大的保险公司，公司联席首席执行官陈心颖在《财富》2022年最具影响力女性排行榜上排名第五位。

《财富》世界500强榜单被视为衡量全球大型上市公司的最权威榜单之一，主要依据公司年度营收数据进行排名。今年《财富》世界500强排行榜企业的营业收入约为41万亿美元，较去年上涨8.4%，进入排行榜的门槛（最低销售收入）也从286亿美元跃升至309亿美元。今年的榜单里，加上台湾地区企业，中国共有142家公司上榜，大公司数量继续位居各国之首，营收总额超11.7万亿美元。

过去一年，中国平安锚定高质量发展的首要任务，持续深化“综合金融+医疗健康”双轮并行、科技驱动战略，为客户提供“省心、省时、又省钱”的服务体验，以数字化经营持续赋能金融主业，助力公司业绩实现稳健增长。2022年，平安实现营业收入1.11万亿元；归母净利润1,483.65亿元，总资产超11.1万亿元，个人客户数近2.27亿，互联网用户超6.93亿。

中国平安表示，未来公司将坚定不移走中国特色、金融为民的高质量发展道路，充分发挥在金融、医疗和科技优势，全面支持实体经济发展，深入践行企业社会责任，为实现社会、客户、股东、员工的价值最大化而不懈奋斗。

（佛山平安人寿 推广