

近期全国多个品牌公共充电桩价格上调——

新能源汽车充电涨价影响几何

本报记者 徐佩玉

上海某充电桩充电价格从1.15元/度上涨到2.15元/度，安徽部分品牌充电桩连续2个月涨价0.2元/度……近期，全国多地多个品牌的充电桩充电价格有所上涨。

截至今年6月底，我国新能源汽车的保有量已经跃升至1620万辆。8月当月，全国新能源汽车销量达到84.6万辆。此前，由于充电桩建设相对滞后，时有新能源车主抱怨充电不便、不敢放心跑长途。近两年，充电基础设施建设提速，今年1—8月，充电基础设施增量为199.8万台，其中公共充电桩增量达47.4万台。

充电桩数量多了，为何充电价格反倒提高？价格变动主要影响了哪些用户？电车成本是否会赶超燃油车？本报记者进行了采访。



公共充电桩涨价，网约车车主受影响大

刚刚过去的夏季用电高峰，不少新能源网约车司机发现公共充电桩涨价了。

“每度电大约涨了3毛钱，充1次多花10元。”河南郑州网约车司机姚师傅说，“各个充电桩的涨价幅度不同，最贵的一度电超过1.8元。”

“中午12点到下午3点的高峰期，每度电从1.5元涨到了2元。”上海网约车司机曹师傅说，高峰期涨价后充一次电差不多贵了15元。

青岛网约车司机张师傅也感觉充电贵了：“早上8点以后，充1度电通常要8毛，贵的地方1度电超过1元，以前6毛左右就能充。”

武汉充电价格同样出现微涨。网约车司机李师傅表示，目前武汉有些地方充电价格达到了1.5元—1.6元/度。“尽管每度电只涨了一二毛钱，但充一次电花费已达到了40元左右。”

面对涨价，不少网约车司机选择避开高峰期充电。“大家现在都爱在晚上充电。晚上充满一块需要40度电的电池约30元，中午则要60元甚至70元。”姚师傅说。

目前，多数居民通过随车配建的私人充电桩充电，而此次涨价的主要是公共充电桩，对自用新能源车影响不大。不过，也有一些新能源车主发现高速公路充电站涨价了。广州市民黎先生喜欢在广东省内自驾游，经常使用高速公路充电站。“近期，每度电价格从1.7元涨到了2元。”

充电价格如何构成？涨了哪一部分？

“这次涨价，有的是电费涨价，有的是服务费在涨。”中国电力企业联合会副秘书长刘永东告诉本报记者。公共充电桩收取的充电费用包含基础电费和电费两部分，基础电费按照国家电网标准执行，服务费是充电桩经营者盈利的主要来源。

先看基础电费。今年5月，国家发展改革委印发《关于第三监管周期省级电网输配电价及有关事项的通知》，明确6月1日起，用户用电价格逐步归并居民生活、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。公共充电桩充电价格进一步规范，部分充电站面临价格上涨压力。

再看服务费。今夏以来，不少公共充电桩上调了运营服务费。刘永东介绍，2014年国家发展改革委要求2020年前对电动汽车充换电服务费实行政府指导价管理。在新能源汽车投入使用初期，多个公共充电桩运营方以较低价格吸引用户。而随着用户习惯形成，充电设施增加，充电服务逐渐市场化。热门区域的公共充电桩，在高峰时段往往上调服务费，以获取更多利润。

电车对燃油车的成本优势将持续

随着充电成本上涨，不少消费者担心，新能源汽车的成本优势是否会消失？“电价和服务费虽然上涨了，但长期看，电动汽车使用成本不会超过燃油车。”刘永东认为。

据了解，此次充电价格上涨一定程度上也受到了夏季用电高峰期影响。中国电动汽车充电基础设施促

▲集光伏、储能和新能源汽车充电功能于一体的江苏省常州市安阳光储一体化能源站于近期正式投运。图为一辆新能源汽车在该能源站充电桩附近充电。

王启明摄（人民视觉）

►近年来，江西省赣州市扎实推进充电基础设施建设，有效满足当地群众就近充电需求。图在赣州市蓉江新区滨江公园内，新能源汽车充电桩整齐排列。

胡江涛摄（人民视觉）



进联盟副秘书长全宗旗介绍，上海、贵州、重庆、四川等多个省市都调整了分时段电价，到7月份共有19个省市的峰谷电价差超过0.7元，共有20个省市执行了尖峰电价。

分时电价是将一天平均划分成3个时段，即谷段、平段和峰段。谷段用电便宜，峰段用电贵。用此计费方法刺激和鼓励用户错峰填谷、优化用电方式。尖峰电价则是指在峰谷电价的基础上推行尖峰电价机制，主要基于系统最高负荷情况合理确定尖峰时段，尖峰电价在峰段电价基础上上浮比例原则上不低于20%。

“尖峰时刻不是每个月都存在，所以电费不会一直涨价。”全宗旗说。例如，辽宁省将每年1月、7月、8月、12月17时—19时定为尖峰时段，上海7月、8月12时—14时为尖峰时段，执行尖峰电价。

那么，服务费会一路上涨吗？运营商服务费方面，目前市场上的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。多位车主反馈，此次涨价中，充电桩运营企业及第三方充电服务平台的服务费均有所上涨。专家认为，随着竞争加剧，车主有更多选择空间，运营商服务费价格上涨空间不大，对整体用车成本不会产生太大影响。

对比燃油车——国内成品油价迎来年内第十次上调。9月20日24时起，国内每吨汽油上调385元、柴油上调370元。折合升价，92号汽油上调0.3元、95号汽油和0号柴油各上调0.32元和0.31元，部分地区95号汽油将进入“9元时代”。

北京网约车司机陈师傅算了算，一天充2次电总花费约70元，折算下来比燃油车能省100多元。不过，新能源网约车主普遍表示，补能体系应该维持稳定的价格，让用户安心补能。

围绕市场反应，多地对充电桩涨价已作出规范。7月24日，郑州市市场监督管理局发布电动汽车充电桩收费行为提醒告诫函，要求电动汽车充电桩经营者不得在标价之外加价收取未予标明的费用。山东省发展改革委发布新规，将之前的峰段、谷段2个电价时段细化为深谷、低谷、高峰和尖峰4个电价时段，每个时段实行不同的电价标准。

充电桩市场竞争进入新阶段

此次价格上涨，将充电桩企业盈利问题推至台前。据了解，充电桩企业的收入来源主要为充电服务费和增值服务。刘永东说，目前中国充电服务行业的设备制造商数量多，市场竞争激烈。“对充电运营企业来说，充电桩利用率越高，盈利空间越大。一般来讲，利用率得达到20%左右才能实现盈利。但目前，全国公共充电桩的平均利用率不到10%。大部分相关企业面临着经营难题。”

某充电站相关负责人透露，建设成本单枪约10万元，算上充电服务费、充电差价等收入，至少需要3年半才能实现设备回本。如果算上租金、运维、人工等费用，至少4年以上才能实现设备回本。

充电桩企业盈利难，背后有盈利模式单一的问题。目前，部分服务商除了收取运营服务费，也提供自助洗车等增值服务以增强企业的营收能力。中国电动汽车市场已经进入以私家车为主的发展阶段。靠市场拉动，就得构建起以用户为中心的服务体系。刘永东说，以前用户关注的是“有没有地方充电”的问题，未来要解决的是“好不好”的问题。有的用户对价格敏感，有的希望有更好的充电环境，有的希望提高充电速度，充电运营企业应为用户提供差异化的服务，满足不同车主对充电的需求。同时，要提高充电设备的可靠性，提高相关产品质量，也要做到明码标价，让用户有选择的空间。

目前，我国已建成世界上数量最多、辐射面积最大、服务车辆最全的充电基础设施体系。中国电动汽车充电基础设施促进联盟发布的数据显示，截至6月底，全国累计建成各类充电桩超660万台，同比增加69.8%。但充电基础设施始终存在着布局不尽合理、服务跟不上等问题，有的区域公共充电桩前总是有车排队，有的却少人问津。这也提示公共充电桩运营企业，要深入研究车主需求，提高利用率，改善服务体验，而不仅仅在价格上做调整。

前不久，国务院办公厅印发《关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见》，提出要从优化完善网络布局，提升运营服务水平，加强科技创新引领等方面，进一步构建高质量充电基础设施体系。根据《指导意见》，到2030年将基本建成覆盖广泛、规模适度、结构合理、功能完善的高质量充电基础设施体系，有力支撑新能源汽车产业发展，有效满足人民群众出行充电需求。

不得使用“国家级”“最高级”“最佳”等带有误导性的文字、不得故意“傍名牌”……近日，国家市场监督管理总局新修订出台《企业名称登记管理规定实施办法》（以下简称《办法》），进一步规范企业名称登记管理，优化自主申报服务，细化争议裁决程序，更好维护企业合法权益，将于10月1日起施行。

企业名称承载着企业价值信誉、品牌形象，是企业的无形资产。国家市场监督管理总局有关负责人介绍，近年来，个别企业故意违法申报和使用名称，扰乱市场秩序，引发高度关注，如有的使用涉及国家战略的文字，影响损害国家声誉和信誉；有的故意申报使用涉及意识形态、政治安全的词语，损害国家安全和公共利益；有的故意“傍名牌”，故意假冒央企国企名称、简称等，侵犯知名单位合法权益。对这些情况，社会反映强烈，迫切需要修订《办法》。

新修订《办法》共七章五十五条，包括总则、企业名称规范、企业名称自主申报服务、企业名称使用和监督管理、企业名称争议裁决、法律责任和附则。

《办法》明确，企业名称涉及意识形态、公序良俗等诸多因素，常常需要基于法治规则作价值判断。规定企业名称的申报和使用应当坚持诚实守信，尊重在先合法权利，避免混淆。规定企业名称冠以“中国”等字词的，市场监管总局按照法律法规相关规定从严审核，提出审核意见并报国务院批准。

对于傍央企国企名称等问题，《办法》提出，提高企业名称自主申报服务效能。列举企业名称禁止申报和使用的情形，加大对不法代理机构恶意申报行为的防范和打击力度。

“目前，全国范围内，申请人已实现‘我的名称我选择’，但同时出现了申请人恶意申报名称、占用名称资源的现象。”前述负责人说，“针对这些问题，《办法》第十六条细化了企业名称的禁止性要求。”

一是不得使用与国家重大战略政策相关的文字，使公众误认为与国家出资、政府信用等有关联关系。如使用“一带一路”“西电东送”等涉及国家战略的文字，引起公众误解混淆。

二是不得使用“国家级”“最高级”“最佳”等带有误导性的文字。在企业名称中使用这些文字，容易使公众误认为企业在相关领域内具有国家级或者领先地位。

三是企业名称不得使用与同行在先有一定影响的他人名称（包括简称、字号等）相同或者近似的文字。实践中，有不少申请人故意“傍名牌”，模仿有一定知名度的企业、机构等名称，使公众误认为两者有关联关系或者认为是相同的企业。

四是企业名称不得使用明示或暗示为非营利性组织的文字。企业以营利为目的从事经营活动，在企业登记机关进行登记；非营利性组织由各自主管机关登记管理。企业名称使用明示或暗示为非营利性组织的文字，容易与其他主体混淆，使公众产生误解。比如对“设计院”“勘察院”“工程院”“研究中心”等一般为事业单位、民办非企业单位组织形式的用语，企业登记机关应当加强研判，一般情况下不宜将上述字样用于企业名称。

办法还明确了企业名称申报不得出现的行为，包括：不以自行使用为目的，恶意囤积企业名称，占用名称资源等，损害社会公共利益或者妨碍社会公共秩序；提交虚假材料或者采取其他欺诈手段进行企业名称自主申报；故意申报与他在先具有一定影响的名称（包括简称、字号等）近似的企业名称；故意申报法律、行政法规和《办法》禁止的企业名称。

企业名称登记管理新规十月一日起施行——

企业名称不得故意「傍名牌」

本报记者 孔德晨

全国首条零碳智慧高速

济青中线济潍段建成通车

本报济南电（记者侯琳良）9月24日，由山东高速集团投资建设的济青中线济潍段高速正式通车。据介绍，济青中线济潍段是全国首条零碳智慧高速，在国内率先构建“基础设施网、运输服务网、传感通信网、绿色能源网”融合模式，经专家评审，其“零碳智慧关键技术及工程示范”成果总体达到国际领先水平。

作为全国首条零碳智慧高速，济青中线济潍段建成通车，标志着山东高速公路绿色低碳转型的新飞跃。项目建设中，按

照“全路段感知、全过程管控、全天候通行”的建设定位，围绕“智能管养、快速通行、安全保障、绿色节能、车路协同”五大体系，以智慧隧道为突破点，以零碳目标为导向，打造了全国领先、具有示范带动作用的零碳智慧高速公路。

在“零碳高速”建设方面，济青中线济潍段突破边坡光伏、智能微电网等技术，研发新型能源管控平台，打造了全国首个光伏边坡一体化试验路段、首个零碳标准路段，实现了整条高速公路在运营阶段的“净零”排放。

在“智慧高速”建设中，济青中线济潍段创新云管理服务，深化大数据应用，以数字化、信息化全方位赋能设计施工、运营养护，实现了全寿命周期数字化交付、省级车路协同云平台、智慧路网管控平台、高速公路隧道不降速通行等多项全国首创。

济青中线济潍段是山东省“九纵五横一环七射多连”高速公路网中“射三”线，全长161.86公里，设计速度120公里/小时，双向六车道。作为连接济南、青岛的第三条黄金通道，济青中线建成通车后，对促进鲁中山区等沿线区域经济快速发展、加快省会经济圈与胶东半岛经济圈互联互通、完善山东高速公路网布局等具有重要意义。

右图：济青中线济潍段高速。
本报记者 侯琳良摄

