

山东电力现货交易现“负电价” 发电厂倒贴钱？

不少人可能印象很深,国际油价三年前一度降到了负数。实际上,除了负油价,还有负电价。今年“五一”期间,山东电力现货市场有两天内共出现了连续22个小时的负电价,刷新了国内电力现货市场负电价持续时间纪录。

山东电力交易中心数据显示,“五一”假期间,山东电力现货市场实时交易电价波动剧烈,区间为1047.51元/兆瓦时至-85元/兆瓦时(约为1.05元/千瓦时至-0.085元/千瓦时),多次出现负电价。据统计,4月29日-5月3日,山东电力现货实时交易累计出现46次的负电价。其中,从5月1日20时至5月2日17时,连续实时现货交易负电价时段长达22个小时。这也使得5月1日全天山东实时现货交易电价均价成为负数,为-13.02元/兆瓦时。

负电价并不意味着用户端可以免费用电,目前国内的居民电价和工商业电价受短期市场交易电价影响有限,尤其是居民电价,受政策规定的计费标准保障,波动不大。此外,负电价更不意味着国内风电、光伏装机已经过剩。如何解决目前新能源发电出力不稳定的问题?市场依然将关注点集中在储能布局。业内人士认为,当前市场负电价的出现,叠加原材料价格下跌,发电侧盘活储能资产的意愿正在增强。

山东电力市场负电价曾持续近一天

据山东省电力交易平台信息显示,山东电力现货交易在5月初出现连续22小时的负电价,刷新了国内纪录。

根据市场信息,5月1日至2日,山东电力市场现货交易中心实时负电价时段长达22小时,接近一天时间,创下国内历史纪录。其中,最低实时电价

为每兆瓦时-85元,也就是每度电卖负8分5。

怎么理解负电价?通俗来讲,就是发电厂要向买电的人倒贴钱,把电卖给他。这听起来不可思议,要弄清原因,先要从我国的电力交易机制说起。我国电力市场分为中长期交易和现货交易两种,其中,中长期交易一般是供需双方签订合同,提前锁定下一年度的供电量和电价。可用户实际的用电量不可能完全符合合同的预期,当电不够用时,就要临时再买,这就是电力现货交易。

这次出现负电价的正是现货交易,对于原因,电力专家薛静在接受央广网记者采访时分析:“山东的光伏比例很高,根据我国的政策,要求先消纳新能源电力。‘五一’期间阳光充足,新能源发电量

较高。很多工厂都停工了,员工都去旅游度假,电力供需严重不平衡,光伏发电的量大于需要的量。在这种情况下,供需在现货里竞价,就是负电价了。”

相信很多人还有疑问,既然出现供应过剩,不发电不就行了?为何还要倒贴钱卖电?对光伏、风电等新能源来说,或许真的可以说停就停,但火电目前还做不到。

多位能源专家告诉记者,负电价并不意味着用户电费账单也是负的,原因主要是用户的电费一般是按月结算,而负电价出现的时长比较短,反映不出来。另外,负电价只是一种极端情况,并不能说明电力供需整体过剩。

代现峰表示,虽然出现负电价,但并不代表国内新能源发电量是过剩的。目前国内风电、光伏的发电贡献占比依然较小,随着可再生能源的逐渐普及和电力市场发展,负电价情况会越来越普遍。

据中国能源报3月报道,在业内专家看来,零元电价或负电价并不能完全客观反映电力市场供需关系,反而意味着电力系统中的可再生能源挤压了常规电源在供给侧的生存空间,对常规能源未来的发展构成挑战。

“零元电价凸显了电力系统对灵活调控能力的需求。高比例可再生能源电力系统结构下出现零元电价或负电价,会促使电力系统中储能的发展,以及电力系统互联规模的扩大。”上述业内专家指出。

据电力行业专家聂光辉分析,未来伴随着降碳行动的进一步落实,电动汽车、电能替代还会带来电力消费的进一步增长。“电力现货市场需要进一步审视新能源与常规能源的作用和地位,能源政策制定要更合理。”

同时,负电价的频现也为未来的电力系统设计提供了思路:“在技术层面,储能是一个方向;在制度层面,需要持续推动电力市场建设,完善现货机制。而这两个层面最终都汇聚到了需求侧响应;首先需要有市场能够传递价格信号,其次需求侧要具备响应价格的能力,比如需求侧储能、人工智能终端等等。”上述业内人士解释。

供稿:每日经济新闻

网约车聚合平台纳入监管,核验责任边界待明晰

交通运输部相关数据显示,网约车监管信息交互系统3月份共收到订单信息7.16亿单,环比上升97%。其中,聚合平台完成1.97亿单,环比上升16.9%。这意味着,由聚合平台完成的订单量占总量的27.51%,已超过四分之一的份额。

“流量”与“运力”一拍即合,高效匹配供需,聚合平台搅动市场风云。近年来,网约车行业合规进程加速,聚合平台作为重要的市场参与者,应承担怎样的角色?在高速发展背后,如何给聚合平台定性,如何厘清聚合平台与网约车平台的权责边界……如此种种,成为一道道待解題。

4月26日,交通运输部等五部门联合发布《关于切实做好网约车聚合平台规范管理有关工作的通知》(以下简称《通知》)。记者梳理发现,在地方层面,已有济南、广州、天津、合肥等地先行先试,陆续出台相关法律法规、政策文件或征求意见稿,促进聚合平台规范健康发展。

定义“聚合”:关键的第一步

聚合平台到底“聚”的的是什么?如何进行定义?五部门近日发布的《通知》是国家层面首个关于网约车聚合平台监管的规定,其中明确,聚合平台指“依托互联网技术、与网约车平台公司合作、面向乘客并匹配供需信息,共同提供网络预约出租汽车服务的平台”。

目光转向地方,不难发现,“信息发布”“交易撮合”成为定义聚合平台的关键词。东南大学交通法治与发展研究中心执行主任顾大松此前在接受21世纪经济报道记者采访时也表示,聚合平台本身不直接从事客运服务,而是主要提供“交易撮合”,为网约车平台提供流量入口,将网约车平台的经营信息、交易信息等进行展示,撮合网约车平台和乘客的供需信息。并且,目前已有多地将聚合平台参考电子商务平台予以监管。

记者发现,《广州市交通运输局关于进一步规范网络预约出租汽车聚合经营行为的通知(征求意见稿)》拟明确,“网约车聚合平台经营者是指依托具有技术和用户优势的互联网平台,为乘客、驾驶员提供网约车线上服务,与平台内网约车企业共同提供网约车服务的电商平台。”

中国司法大数据研究院社会治理发展研究部部长、中国政法大学知识产权研究中心特约研究员李俊慧表示,网约车平台可以独立为乘客提供网约车全流程、全链条服务,而网约车聚合平台需与网约车平台共同合作,才能为乘客提供完整的网约车全流程、全链条服务。

他进一步指出,从概念上看,网约车聚合平台作为“共同提供网络预约出租汽车服务的平台”,到底是否需要单独办理《网络预约出租汽车经营许可证》,还是可以不予办理,其背后的分歧在于此类平台与网约车平台“共同服务”的内涵。

“关于聚合平台的法律地位、定性问题,一直以来存在着一定争议。”中国交通运输协会法律工作委员会秘书长、北京市盈科律师事务所高级合伙人代现峰告诉记者,聚合平台法律地位的定性争议主要是聚合平台业务与网约车平台业务部分混同导致的。

代现峰认为,正确理解聚合平台法律地位及其性质至少应把握以下三点:一是从汉语的字面意思来看,聚合是指将分散的聚集到一起,其与被聚集者应存在本质的区别;二是从合同的履约主体来

看,合同具有相对性,合同的相对方不能任意突破,相对方不是越多越好;三是从法律的适用来看,法律地位及性质最终要转变为法律责任的承担,法律适用具有统一性,聚合平台的法律地位及性质受法律适用的限制和影响。

核验责任:是否需要审“人证”“车证”?

聚合平台的资质核验责任一直是各界关注的焦点之一。从事网约车经营应当具备《网络预约出租汽车经营许可证》《网络预约出租汽车运输证》和《网络预约出租汽车驾驶员证》,即通常所说的“三证”。

五部门发布的《通知》规定,各地交通运输、电信、公安、市场监管、网信等部门要充分发挥地方层面交通运输新业态多部门协同监管工作机制作用,结合当地实际,研究探索规范网约车聚合平台管理的法规政策措施。要加强对网约车聚合平台经营行为的监督指导,督促网约车聚合平台对相关网约车平台公司落实核验责任,不得接入未在当地取得网约车经营许可的网约车平台公司,提供服务的驾驶员和车辆均应办理相应网约车许可。

由于《通知》规定相对原则,对于聚合平台落实核验责任是否需要审核至网约车驾驶员和车辆的层面,仍需进一步探索。

李俊慧认为,《通知》的规定意味着网约车聚合平台不得为未取得相应资质的平台、车辆和司机提供供需撮合或对接服务。对于聚合平台接入的网约车平台有无“网络预约出租汽车经营许可证”,“网约车聚合平台”承担直接责任,也是第一责任人。而对于接入的司机和车辆,有无相应许可,“网约车聚合平台”与网约车平台承担共同或同等责任,均有义务和责任进行相关核验。

在顾大松看来,《通知》的相关内容,既体现了法律的要求,也体现了政策导向的要求。“在法律层面,依据电子商务法,聚合平台作为电子商务平台,有义务对入驻平台的资质进行审核。对于人和车的审核,目前电子商务法的依据尚未涉及,但从行业自律的角度来看,聚合平台作为行业参与者,在整体行业合规化进程中应发挥自身力量,积极地去推动行业高质量发展。”

经记者梳理发现,目前在地方层面,对于聚合平台核验责任的规定也存在差异。

作为全国首个明确网约车聚合平台监管的地方性法规,《济南市客运出租汽车管理条例》规定,“网约车经营者取得经营许可后方可入驻聚合平台。聚合平台应当对接入的网约车经营者进行审核,未取得经营许可的不得接入。”

近期发布的《济南市网络预约出租汽车经营服务管理实施细则(征求意见稿)》拟进一步明确,“为网约车经营者与乘客提供信息中介、交易撮合服务的第三方网络聚合平台不得接入未取得经营许可的网约车平台公司,督促网约车平台公司做好接入车辆和驾驶员的管理,确保提供服务的车辆和驾驶员取得相应许可。”简单而言,对于人、车“双合规”的核验责任由网约车平台公司承担。

《合肥市出租汽车管理办法》也使用了相似的表述,要求聚合平台“做好对接入网约车平台公司的核验登记工作,不得接入未取得经营许可的网约车平台公司;督促网约车平台公司做好接入车辆和驾驶员的管理,确保提供服务的车辆、驾驶员取得相应许可”,同时指出,聚合平台实际从事网约车经

营活动的,应当依法取得经营许可,并承担承运人责任。

《广州市交通运输局关于进一步规范网络预约出租汽车聚合经营行为的通知(征求意见稿)》和河南周口市《关于加强网约车聚合平台经营服务管理的通知》则都提到了聚合平台对“三证”的核验责任。

值得注意的是,广州市交通运输局在意见征集和采纳情况中透露,拟将征求意见稿第二条修改为“聚合平台应当要求申请进入平台提供服务的网约车企业提交其身份、地址、联系方式、与其经营业务有关的行政许可等真实信息,进行核验、登记,建立登记档案,并至少每六个月核验更新一次。”即仅需要审核平台经营许可以证件,对“人证”“车证”不再强调要求。

车市“价格战”引连锁反应 二手车保值率持续性下降

“今年3月新车大幅降价,对于二手车产生比较大的影响,部分车型甚至出现了新车的价格低于二手车的收购价,导致很多二手车经销商出现比较严重的亏损,市场呈现消费者持续观望二手车经销商经营的市场特征。”5月4日,中国汽车流通协会信息部副主任陆广智表示。

3月初,湖北省内针对东风系旗下品牌的多款本地产汽车开展的为期一个月的政企联合补贴活动,拉开了一场持续至今的价格混战。

在抢市场和清库存的双重压力下,已有超过40个汽车品牌相继推出降价、政企高额补贴、终端大幅让利等政策,涵盖纯电、插混、燃油车等上百款车型,价格区间从5万到50万元不等,最高优惠超过10万元,甚至出现了前所未有的“买一辆送一辆”。

“多地的汽车促销降价引起市场端的广泛关注和热议,短期内虽然对销量增长形成有效拉动,但中长期看价格体系混乱会造成部分消费者持币观望,降幅较大的车企品牌力受损或不可逆转。”有业内人士表示。

二手车交易量明显低于同期水平

不仅仅是对品牌力的损害,新车价格战带来的连锁反应已经波及到了二手车市场。

中国汽车流通协会数据显示,3月二手车交易量较2月份增长7个百分点,增速明显低于历史的同期水平。

除了销量规模不及预期,二手车保值率也出现了持续性下滑。

5月4日,中国汽车流通协会联合精真估发布的《2023年4月中国汽车保值率研究报告》显示,4月二手车保值率整体出现了全面下降。

“新车降价影响保值率,本月保值率持续性下降。小型车、中大型车和中大型SUV、MPV等保值率均出现下降。仅有紧凑型车和小型SUV这两个级别定位价格偏低的车型保值率出现上涨。”精真估相关负责人表示,“低价车用户基数较大,市场占比较大,能够保持保值率相对稳定,中大型车以及高价值车降价幅度空间更大,因此保值率下降的趋势相较于其他级别车型更加明显。”

代现峰表示,虽然出现负电价,但并不代表国内新能源投资较为密集的欧洲市场,负电价已很常见。据证券时报5月6日报道,“在新能源市场下,如果没有储能手段,出现负电价是很正常的情况。”厦门大学中国能源政策研究院院长林伯强认为,电力平衡是瞬时概念,有需求才能有供给,所以需要负电价来吸引消费者。

他认为,虽然出现负电价,但并不代表国内新能源发电量是过剩的。目前国内风电、光伏的发电贡献占比依然较小,随着可再生能源的逐渐普及和电力市场发展,负电价情况会越来越普遍。

据中国能源报3月报道,在业内专家看来,零元电价或负电价并不能完全客观反映电力市场供需关系,反而意味着电力系统中的可再生能源挤压了常规电源在供给侧的生存空间,对常规能源未来的发展构成挑战。

“零元电价凸显了电力系统对灵活调控能力的需求。高比例可再生能源电力系统结构下出现零元电价或负电价,会促使电力系统中储能的发展,以及电力系统互联规模的扩大。”上述业内专家指出。

据电力行业专家聂光辉分析,未来伴随着降碳行动的进一步落实,电动汽车、电能替代还会带来电力消费的进一步增长。“电力现货市场需要进一步审视新能源与常规能源的作用和地位,能源政策制定要更合理。”

同时,负电价的频现也为未来的电力系统设计提供了思路:“在技术层面,储能是一个方向;在制度层面,需要持续推动电力市场建设,完善现货机制。而这两个层面最终都汇聚到了需求侧响应;首先需要有市场能够传递价格信号,其次需求侧要具备响应价格的能力,比如需求侧储能、人工智能终端等等。”上述业内人士解释。

供稿:每日经济新闻

负电价成“常客”,现货市场机制需完善

虽然在我国“负电价”概念还很新颖,但在新能源投资较为密集的欧洲市场,负电价已很常见。据证券时报5月6日报道,“在新能源市场下,如果没有储能手段,出现负电价是很正常的情况。”厦门大学中国能源政策研究院院长林伯强认为,电力平衡是瞬时概念,有需求才能有供给,所以需要负电价来吸引消费者。

他认为,虽然出现负电价,但并不代表国内新能源发电量是过剩的。目前国内风电、光伏的发电贡献占比依然较小,随着可再生能源的逐渐普及和电力市场发展,负电价情况会越来越普遍。

据中国能源报3月报道,在业内专家看来,零元电价或负电价并不能完全客观反映电力市场供需关系,反而意味着电力系统中的可再生能源挤压了常规电源在供给侧的生存空间,对常规能源未来的发展构成挑战。

“零元电价凸显了电力系统对灵活调控能力的需求。高比例可再生能源电力系统结构下出现零元电价或负电价,会促使电力系统中储能的发展,以及电力系统互联规模的扩大。”上述业内专家指出。

据电力行业专家聂光辉分析,未来伴随着降碳行动的进一步落实,电动汽车、电能替代还会带来电力消费的进一步增长。“电力现货市场需要进一步审视新能源与常规能源的作用和地位,能源政策制定要更合理。”

同时,负电价的频现也为未来的电力系统设计提供了思路:“在技术层面,储能是一个方向;在制度层面,需要持续推动电力市场建设,完善现货机制。而这两个层面最终都汇聚到了需求侧响应;首先需要有市场能够传递价格信号,其次需求侧要具备响应价格的能力,比如需求侧储能、人工智能终端等等。”上述业内人士解释。

供稿:每日经济新闻

代现峰表示,虽然出现负电价,但并不代表国内新能源投资较为密集的欧洲市场,负电价已很常见。据证券时报5月6日报道,“在新能源市场下,如果没有储能手段,出现负电价是很正常的情况。”厦门大学中国能源政策研究院院长林伯强认为,电力平衡是瞬时概念,有需求才能有供给,所以需要负电价来吸引消费者。

他认为,虽然出现负电价,但并不代表国内新能源发电量是过剩的。目前国内风电、光伏的发电贡献占比依然较小,随着可再生能源的逐渐普及和电力市场发展,负电价情况会越来越普遍。

据中国能源报3月报道,在业内专家看来,零元电价或负电价并不能完全客观反映电力市场供需关系,反而意味着电力系统中的可再生能源挤压了常规电源在供给侧的生存空间,对常规能源未来的发展构成挑战。

“零元电价凸显了电力系统对灵活调控能力的需求。高比例可再生能源电力系统结构下出现零元电价或负电价,会促使电力系统中储能的发展,以及电力系统互联规模的扩大。”上述业内专家指出。

据电力行业专家聂光辉分析,未来伴随着降碳行动的进一步落实,电动汽车、电能替代还会带来电力消费的进一步增长。“电力现货市场需要进一步审视新能源与常规能源的作用和地位,能源政策制定要更合理。”

同时,负电价的频现也为未来的电力系统设计提供了思路:“在技术层面,储能是一个方向;在制度层面,需要持续推动电力市场建设,完善现货机制。而这两个层面最终都汇聚到了需求侧响应;首先需要有市场能够传递价格信号,其次需求侧要具备响应价格的能力,比如需求侧储能、人工智能终端等等。”上述业内人士解释。

供稿:每日经济新闻