

為充電排隊4小時 新能源車主在高速上有多囧?



“不是在找樁，就是在找樁的路上。”十一假期高速公路上的充電樁成爲“香饃饃”：排隊4小時，不吃不喝也要等着，有人甚至不惜爲了充電樁大打出手，這是今年高速上電動車車主看到的“名場面”。

一場十一長假，從城市馬路換到全國高速，電動車發展中的各種問題暴露無遺。美好的假期出行演變成了尷尬的人在困途，高速成爲了電動車的“深坑”，誰敢開電動車上高速，都會被稱贊爲“勇氣可嘉”。

隨着新能源車的保有量快速增長，新能源充電補能體系的完善已經提上日程。目前來看，新能源汽車的發展還處於初級階段，有很多提升空間，比如芯片、電池、續航等方面，但不解決高速路上電動車的充電問題，新能源汽車能“跑得更遠”嗎？

高速上充電樁真不够用

10月1日，一位新能源車車主從深圳回湖南，沒想到原本只需要8個小時的車程最後用了16個小時。

造成這種情況的主要原因，是在服務區排隊給車充電。“排隊4小時，充電1小時”刷屏社交平臺，“假期高速充電難”一度衝上熱搜，該車主表示在等待的時間裏連洗手間都不敢上，生怕被插隊。

這樣苦苦等候最後充上電回到家的車主，還算是幸運的。網上流傳的視頻顯示，在服務區有爲充電樁大打出手的新能源車車主，還有30多度天氣裏遭遇堵車，爲省電不敢開空調，在路邊乘涼的一家人。

長假期間出現如此多的糗事，讓電動車徹底“出圈”了。“電動車在城市開，就不要上高速了。”不少新能源車車主都表達過相同的觀

點。乘聯會秘書長崔東樹說，新能源車滲透率快速提升，導致消費者長途需求明顯增大，這是假期高速出現充電難的原因。

數據顯示，截至今年9月，中國新能源汽車保有量已達678萬輛，今年以來新注冊187萬輛，占新注冊汽車總量的9.2%。

崔東樹表示，隨着新能源車保有量快速增長，充電樁等基礎配套設施也進入快速發展周期，但是這滿足不了電動車增長後的差異化需求，節假日充電就是其中之一。

目前充電聯盟發布的數據顯示，截至2021年8月，聯盟內成員單位總計上報公共類充電樁98.5萬臺，全國充電基礎設施累計數量爲210.5萬臺，同比去年增加52.3%。結合新能源汽車保有量678萬輛的數據，車樁比例不到3:1。

據相關數據統計，截至2020年，中國境內加油站總量達11.9萬座。210萬的數字，相比較于加油站數量11萬，聽起來不少。但根據中商產業研究院報告顯示，按照安裝地點來分類，我國私人樁比較多，而公共樁比較少，連一半都不到。

在三個車配一個樁的供需不平衡的情況下，高速公路又成爲處境最窘迫、配電設施最不足的地方之一。近日，交通運輸部相關工作人員也表示，目前全國高速公路充電樁保有量10836個，占充電樁總量0.5%，新增充電樁439個，新配置充電樁服務區95個，配置充電樁服務區2318個。

以上述排隊4小時的車主所在地區湖南來看，10月3日，國網e充電累計爲湖南全省電動汽車充電15668臺次，其中高速公路充電同比增長96%，有充電站出現排隊充電現象。爲了應對國慶充電高峰，

國網湖南電動汽車公司對京港澳湖南段18座服務區充電站進行引流。

湖南省交通運輸廳公開數據顯示，目前湖南省投入運營的服務區有117.5對(高速公路分爲雙側式服務區和單側式服務區，單側式服務區爲0.5對，雙側式服務區爲1對)，查詢“湖南高速新能源”小程序，可查到的充電站則有24座，每座充電站有4-8個充電樁不等。這意味着湖南省高速公路目前祇有不到四分之一的服務區可以提供充電服務，充電樁大約有100多個。

10月1日至7日，湖南省高速公路出入口總流量爲2869.81萬輛，日均流量409.97萬輛，日均同比增長9.95%，爲日常流量的1.95倍。如此之大的出行量之下，基于目前新能源車的滲透率，100多個充電樁恐怕很難支撐車主的充電需求。

不祇因爲樁少

充電樁數量不足，導致了高速充電的不便，在節假日尤其明顯。但高速公路充電難不祇是充電樁少造成的。充電樁分布不平衡、利用率低、監管服務不到位、運營困難不賺錢等也是棘手的難題。

充電樁的主要分布地區在一線城市客流密度大的公共區域，公共樁保有量排名前十的省份基本也是發達地區，廣東、上海、北京名列前三，前十名的公共充電樁保有量占比達72%；西部、北部以及小城市充電樁分布較少，可想而知，充電樁的這種布局，讓敢于開電動車返鄉的車主遭遇各種難題。

事實上，最影響充電問題的是充電樁利用率低。公開數據顯示，我國公共充電樁行業利用率平均祇有4%左右，充電樁鋪設最多的北京、上海的使用率僅爲1.8%、1.5%。

早在2014年，我國充電樁布局即進入急速擴張階段。然而，這些充電樁早期建設標準不合規，布局不合理，運營也不科學，這些樁多爲慢樁，充電時間需要8到10小時，導致利用率低下，要更換成本又很高。

日常情況下，由於城市的封閉性和品牌的不兼容性，以及公共樁停車位被燃油車占領，充電樁使用時長短，長期處於閒置狀態，此前媒體報道中曾出現停車場100多個充電樁祇開放9個的情況，大片僵尸樁出現。

充電樁設備技術門檻不高，這

導致車樁生產企業入局者多，而相關生產標準却不夠統一，很多充電樁并不能有效與車的接口匹配，相關部門的監管也并不全面。

目前在國內主導公共充電樁建設的企業較爲集中，在整個產業鏈中核心環節是運營公司，以特來電、星星充電和國網公司爲代表，截至今年8月，三家企業的充電樁數量達到64.4萬個，占公共充電樁數量的三分之二。

工信部發布的《新能源汽車產業發展規劃(2021-2035)》徵求意見稿提出，預計到2030年，我國新能源汽車保有量達6420萬輛。未來十年，按照1:1比例，充電樁建設存在6000多萬的缺口，將形成萬億元市場。充電樁看起來是一門朝陽行業，但相關企業却鮮有賺錢的。

經營五年後，2019年特來電宣布全面盈利，這也是唯一一家盈利的頭部企業。特來電董事長于德翔此前曾在接受採訪中表示，公司最開始虧損壓力非常大，累計投資50億左右，前四年虧損超8億。

據媒體報道，一個快充樁前期投入成本在10萬上下，如果在全國範圍內鋪設，是一筆巨大的資金投入。根據光大證券相關報告顯示，就當前來看，基礎電費一般在0.4元/kWh~0.6元/kWh之間，也就是說家用私樁充電價格一般一度電幾毛錢，無停車費；而公共樁一般由電費和服務費組成，充電服務費均在1元/kWh以下，一般爲0.4元/kWh~0.9元/kWh，加上電費後，公共樁需1元/kWh以上，停車費算在內更爲昂貴，相比之下，公共充電樁充電價格并不劃算，更導致了車主不會選擇運營商的公共樁來充電，充電樁企業盈利較難。

在高速上建設充電樁，更不劃算。由於虧損等問題，很多地方高速上面祇有國網充電樁，這和成本以及利用率有關。“對民企來說，盈利難和準入難是兩大難題。”崔東樹認爲，高速公路充電樁的利用率並沒有市區等充電樁利用率高，這樣充電樁建設就會面臨成本回收難的問題，加上配套資金十分高，同時還需要多個部門的審批等。一條高速上面每隔一個服務區建設一到兩個充電樁來說，這中間涉及的成本很大。

“國網充電樁在市場化程度上沒有達到相應水平，通過整合社會資源來滿足高速充電需求做得并不是太好。”他補充道。

充電難何解?

目前已有多个省份提出要加快高速公路服務區的充電樁建設。江西、安徽和河南等省份均發布相關政策，其中不少省份提出要在明後年實現高速公路服務區充電樁全覆蓋。湖南省則提出高速公路和國省幹線充電站間隔少于50公里；到2025年底，全省充電設施保有量達到40萬個以上。

上海金融與法律研究院研究員劉遠舉說，高速假期充電難基于一個波峰需求出現，類似高鐵、風景區的酒店，這個問題長期存在，充電樁的設計也不會按照峰值需求來設計。

崔東樹認爲，應該採取改提升主流車型續航能力、改善充電樁充電能力、引入充電分流引導等多元化解決高速充電難問題。

“引導車主下高速去充電，是一個辦法。”劉遠舉和崔東樹都提到這一點，他們認爲除了大興基建之外，還應使用補充手段來應對充電難的情況。

小鵬相關負責人向媒體表示在高速服務區出入口5km範圍內建站作爲站點補位，目前已建成10多座高速出入口充電樁，車行時間在10分鐘內。

但對於新能源車主而言，專門爲了充電而多跑路，無疑十分不便。

劉遠舉認爲新能源汽車充電時間長和續航提升是個長期存在的瓶頸問題，并非三五天能解決的。在長途出行中，換電是個可行方案，鼓勵車企在後備箱等位置增加新電池的空間，可以用換電分流充電需求，他補充道“這祇是一種輔助手段”。

作爲充電模式的重要補充，工信部、能源局、發改委等已就換電站建設進行了調研和試點，換電也連續兩年寫入《政府工作報告》中。蔚來汽車表示將加快換電站布局，目前蔚來累計建設了超500座換電站，一座一天下來最高可完成67次換電，平均每小時完成2.8次換電。

崔東樹則建議，改善高速充電體系建設，“作爲充電樁服務企業來說賺錢是主要的，尤其是面臨一定資金壓力的情況下，由於高速服務區的充電樁本身利用率不高，需要激發其它的充電樁企業在高速上建設充電樁。同時引導互聯網充電平臺加大對高速公路充電共享體系的扶植和引導。這樣百姓使用電動車出行的效率會明顯改善。”

追徵一網紅600多萬元稅款 網絡主播補稅潮要來了?

依法納稅，是每個公民的基本義務。日前，鄭州金水區稅務局追徵一網紅600多萬元稅款，截至目前，這名納稅人分15筆結清了稅款，共補交稅款634.66萬元，滯納金27.78萬元，合計662.44萬元。此前，國家稅務總局辦公廳曾發出通知，要求進一步加強文娛領域從業人員稅收管理。

多位財稅專家表示，這種案例的公開能起到“殺一儆百”作用，在年底前網絡主播自查自糾申報納稅可以減罰免罰優惠政策下，預計會有一波網絡主播補稅潮。

日前，鄭州金水區稅務局運用大數據實現信息系統自動提取數據，加大文娛領域從業人員稅收徵管力度，追徵一名網紅的662.44萬元稅款收入國庫。

前不久，在通過“自然人電子稅務局”平臺對匯繳欠稅數據的例行監測中，該局稅政二股在系統內查詢到，文化路稅務分局有一筆2020年匯算清繳的大額欠稅有疑

團。二股的工作人員在第一時間與文化路稅務分局進行溝通，了解這筆稅款的來龍去脈。

接到這一信息後，文化路稅務分局稅務人員立即着手了解情況。戶籍管理員多次與納稅人聯繫，但納稅人一直不接電話，隨後工作人員又聯系其任職單位，向企業了解該筆大額申報情況。單位財務人員說該納稅人爲一名網絡主播，已離職前往北京。

經過稅務人員對相關稅收政策的宣講，這家企業財務人員表示盡快通知到這名網紅，積極配合做好追徵工作。隨後，這名納稅人和文化路稅務分局取得了聯繫，當即表態服從稅收管理，清繳稅款。但是由于本人在北京，受銀行限額的規定，稅款不能一次性繳納，需要逐日分批支付。截至目前，這名納稅人分15筆結清了稅款，共補交稅款634.66萬元，滯納金27.78萬元，合計662.44萬元。

信號：已有兩名網絡主播被查

9月28日，國家稅務總局曝光了一批增值稅發票虛開騙稅和隱瞞高收入未如實申報納稅典型案例，釋放了對高收入者稅收徵管強化信號。

其中，國家稅務總局特別提到，近期稅務部門在“雙隨機、一公開”抽查中，通過稅收大數據分析發現，有兩名主要從事電商和直播帶貨的網絡主播涉嫌通過隱匿個人收入、改變收入性質等方式偷逃稅款。

今年9月，國家稅務總局駐上海特派員辦事處統籌協調浙江、廣西等地稅務部門，依法對這兩名主播及相關企業進行立案檢查。檢查發現，兩名主播均涉嫌違規將個人收入轉變爲企業經營收入，進行虛假申報少繳個人所得稅，涉稅金額較大。目前，案件正在檢查之中，對於查實的偷逃稅行爲，稅務部門將依法嚴肅處理并予以曝光。

有律師表示，這些主播的行爲涉嫌違反《中華人民共和國稅收徵收管理法》，一旦查實偷逃稅行爲，稅務機關將追徵其不繳或者少繳的稅款、滯納金，并處不繳或者少繳的稅款百分之五十以上五倍以下的罰款，構成犯罪的，依法追究刑事責任。

國家稅務總局：定期開展對明星藝人網絡主播的稅收檢查

稅務機關此前多次提到規範文娛領域稅收秩序。據國家稅務總局網站9月18日消息，爲貫徹落實中宣部《關於開展文娛領域綜合治理工作的通知》(下稱《通知》)有關要求，依法依規深化文娛領域稅收秩序規範工作，促進行業長期健康發展，國家稅務總局辦公廳發出通知，要求進一步加強文娛領域從業人員稅收管理。

《通知》提出，進一步加強文娛領域從業人員日常稅收管理，對明

星藝人、網絡主播成立的個人工作室和企業，要輔導其依法依規建賬建制，并采用查賬徵收方式申報納稅。要定期開展稅收風險分析，近期要結合2020年度個人所得稅匯算清繳辦理情況，對存在涉稅風險的明星藝人、網絡主播進行一對一風險提示和督促整改。對2021年底前能够主動報告并及時糾正涉稅問題的，可以依法從輕、減輕或者免予處罰；對稅務機關調查核實和督促整改工作拒不配合的，要依法責令限改，并提請行業主管部門和行業協會協助督促糾正；情節嚴重的，要嚴肅依法查處。

要定期開展對明星藝人、網絡主播的“雙隨機、一公開”稅收檢查，以事實爲依據、以法律爲準繩，依法依規加大對文娛領域偷逃稅典型案件查處震懾和曝光力度。要加強對基層稅務機關日常徵管情況的監督檢查，對利用職權徇私舞弊的稅務人員，依法依規嚴肅處理。