

上海“绿牌”发放政策收紧， 微型电动车市场前景如何

■中国城市报记者 刘唤宇

自5月1日起，上海市实施了更为严格的限行政策，外地牌照和“沪C”牌照的使用范围限制更加严格，导致沪牌的拍卖价格再度飙升。而近日，“五菱宏光MINI EV申请上海绿牌受限”的话题再次引发了业内外广泛关注。

据相关媒体报道，上海市或将在近期发布新政，对车辆价格和车辆尺寸提出进一步限制要求，除了车辆售价不低于10万元，同时车长尺寸不低于4.6米的标准外，续航不低于400千米、最高时速也都有可能成为新的限制条件。达不到上述硬性要求的车型，可能就无法享受“送沪牌”的政策了。

沪牌新政的限制释放了哪些信号？是否会给上海新能源汽车市场带来冲击？对此，中国城市报记者进行了采访分析。

微型电动车 在沪上牌遇阻

自2020年7月份上市起，五菱宏光MINI EV迅速爆红，创下了270天单车累计销量破27万台的记录，一改传统微型电动车“粗制滥造”的印象。面对市场需求，以及通过生产微型电动车来应对新能源双积分政策的诉求，沉寂一时的A0/A00级电动车市场重燃生机，微型电动车再度成为各大车企的发力点。

根据全国乘用车联合会发布的数据显示，2020年全年

国内新能源车销量116.0万辆，同比增长10%，上半年增速43.0%，下半年增速72.0%。其中A00级电动车全年累计同比增长62.7%，占新能源乘用车比例较2019年17.3%提升至26.5%，今年1—3月这一数字更是升至33.9%。

中国汽车流通协会新能源汽车分会秘书长章弘在接受中国城市报记者采访时表示，价格优势是微型车迅速崛起的首要原因，2.5万元—4.5万元的车型，大多数城镇家庭都唾手可得，尤其在年轻伴侣和主妇之间最有人气。微型车时尚的外形可以伴随青年人出行，也是一种实惠的“购物车”“买菜车”，来往于超市和住宅之间非常方便。此外，车身小便于停车、使用费用低廉也是微型电动车崛起的主要原因。

近年来，新能源汽车逐渐成为限购城市的“新宠”。2014年发布的《上海市鼓励购买和使用新能源汽车暂行办法》规定，消费者购买新能源汽车用于非营运的，上海市免费发放专用牌照额度。

微型电动车成为消费者获取上海牌照的“捷径”，但值得注意的是，从今年4月中旬以来，就出现了大量五菱宏光MINI EV在上海无法获得免费新能源专用牌照的相关消息。

近日，记者以消费者身份致电五菱汽车上海五菱销售中心，相关工作人员表示，目前五菱宏光MINI EV暂时无法在上海免费上牌。“以前新能源汽车上牌都是免费的，但

今年5月以来，10万元以下的新能源车型就不再享受免费赠送牌照服务了。最开始是以系统调试为理由暂停了牌照额度申请，目前还要等相关的政策下发才能确定后续情况。”该工作人员表示，如果政策明确微型电动车无法在上海免费上牌，后续销量可能会受到影响。

受影响的不只是五菱宏光，长城旗下的“黑白双猫”、长安奔奔E-Star、零跑T03、奇瑞小蚂蚁、荣威CLEVER等微型新能源车型都已暂停上牌，等待上海发布绿牌新政。

上海市收紧“绿牌”发放 是必然趋势

近年来，上海市在新能源汽车的推广上一直走在全国前列。据上海市城乡建设和交通发展研究院对外公布的数据显示，2020年上海新能源汽车推广量12.1万辆，创历史新高，累计推广量已达42.4万辆。

但从今年以来，上海市开始逐步收紧新能源汽车牌照的发放。今年2月，上海市发改委发布的《上海市鼓励购买和使用新能源汽车实施办法》中明确，自2023年1月1日起，上海地区消费者购买插电式混合动力(含增程式)汽车，将不再发放专用牌照额度。

2020年，上海市根据统一规划共投放10万个沪牌额度，并在当年4月又宣布新增投放4万个非营业性客车额度。这意味着，去年上海市累计新投放14万个沪牌额度。

然而，去年上海市每月参加拍牌的人数在13万左右，供求市场出现失衡状态。与此同时，公开数据显示，今年4月，上海市燃油车“蓝牌”拍卖成交均价为92887元，较3月的92594元上涨293元，且中标率仅为4.7%。

“上海市场新能源汽车的订货总量，已经超过了上海市每月的私车牌照发放额度，这是上海市暂停发放‘绿牌’的真实原因。”章弘认为，一边是中签率不足10%的拍牌，为此还要支付近10万元的牌照费，而另一边则是只需最低3万元即可到手的“绿牌”，这有可能是造成上海市新能源汽车订货量超过私车牌照额度的直接原因。

根据全国乘用车联合会发布的数据显示，2016年上海市新能源车渗透率为6%，2020年达到了20%，较2019年大幅提升10个百分点，2021年又提升到31%。

“上海市的新能源车渗透率达到了较高水平，也使上海市面临着未来新能源车数量快速增长带来的总量控制课题。”全国乘用车联合会秘书长崔东树在接受中国城市报记者采访时表示，上海市此前的新能源车全面绿牌政策本身是一种不可持续的政策。当时上海市新能源车市场规模比较小，所以政策相对宽松，以后政策肯定要大幅收紧，这是一个必然趋势。

此外，崔东树认为，上海市插混车型、微型小车牌政策趋于收紧，是建立在上海市限购的大背景下决定的，不能

简单讨论政策合理与否，其他非限购城市也没有效仿的可能性。

专家：政策收紧 不会对车市带来巨大冲击

上市至今，五菱宏光MINI EV累计销量超20万辆，连续8个月蝉联国内新能源乘用车销冠，其他微型电动车也同样在新能源乘用车领域站稳了脚跟。2020年，上海地区五菱宏光MINI EV的上险数为2664辆，位列山东省青岛市、河南省洛阳市、山东省菏泽市之后排名第4。

上海市暂停绿牌发放是否会对本地车市带来冲击？章弘认为，几乎不会带来任何影响。

“传闻中的限制只有上汽宏光五菱MINI等少量车型‘中招’，而宏光五菱MINI在上海的销售量不足4%，其96%的销量都在二三四五线城市。其他十几款上海产的新能源汽车，其价位均在10万元以上，车身长也都在4.6米以上，几乎悉数成功地躲过了传闻中的上海新政限制。”他说。

崔东树表示，上海市收紧政策的总体影响不大，最多影响全国新能源车销量的3—5%，不会导致新能源汽车市场的增长趋势改变。

“微型电动车在一二线城市存在巨大成长空间。比如北京市有很多‘老头乐’，使用成本低、占地面积小、监管相对薄弱等因素，导致这类微型电动车泛滥。”崔东树表示，这反映出微型电动车在一二线城市的的需求是确实存在的，消费者需要低成本、便利的出行方式。

章弘表示，市场需求决定技术路线和方向，决定哪款车型应该在市场流通，这是技术研发不断进步和新能源汽车普惠于民的基本保障。行政干预和限制也许会忽略部分市场需求，甚至会妨碍部分市民的购车需求，损害市场的普惠性和公平性。

近年来，新能源车在限购城市的认可度和渗透率大幅提升，北京、上海等地购买新能源车的难度也进一步加大。崔东树表示，限购城市的限购政策不利于促进消费，政策本身也需要改善，比如通过征收拥堵费等市场化措施改善核心区域的交通拥堵，改善市民的消费环境。

2021“中国国际照相机机械 影像器材与技术博览会” 在京开幕

5月14日，为期4天的第23届“中国国际照相机机械影像器材与技术博览会”在北京展览馆开展。此次博览会联合新时代国际摄影大展一起亮相北京展览馆，共同打造“摄影器材+摄影作品”深度融合的有效路径，充分挖掘影像产业的社会价值与商业价值。

中国城市报记者 全亚军摄

