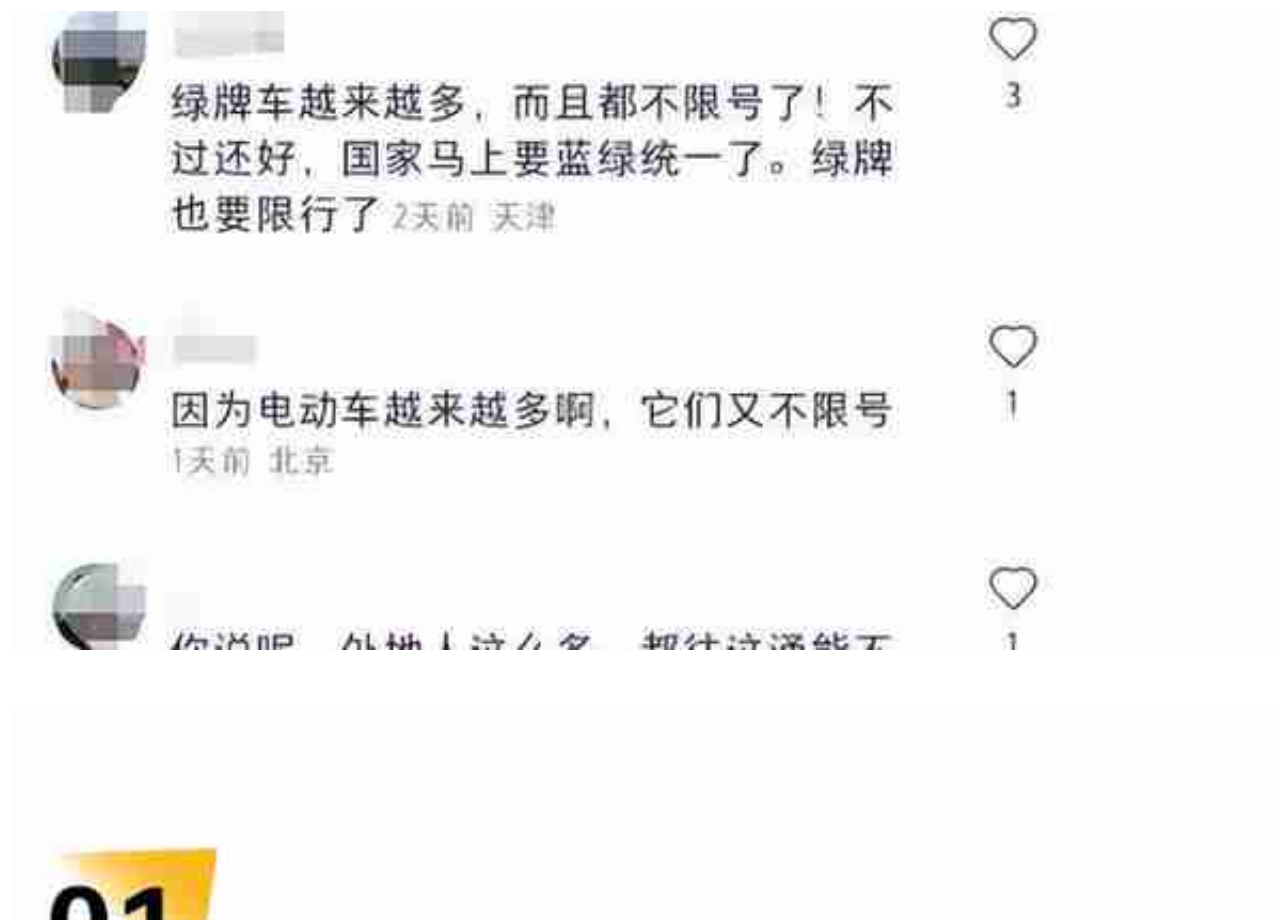


“你的‘绿牌车’该交钱啦！”



堵车，新能源汽车要背锅吗？

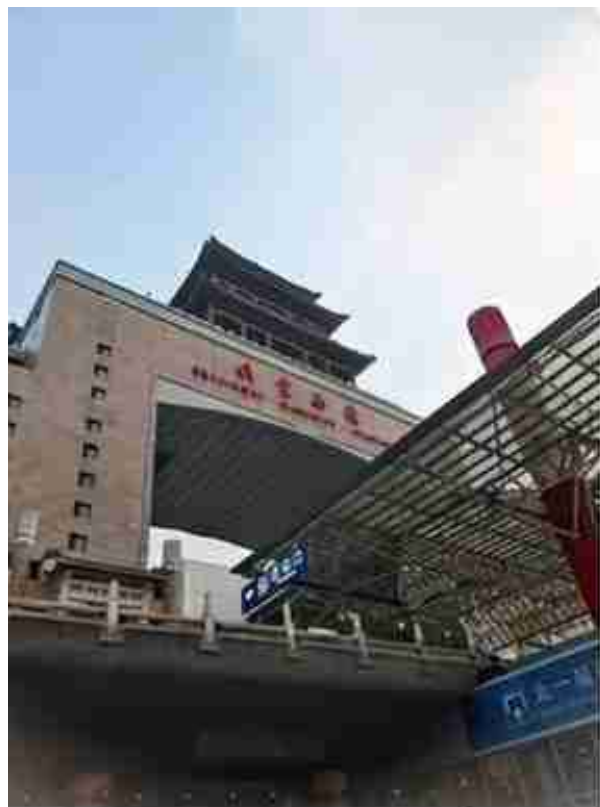
“路上车多，所以堵车。应该让绿牌车也跟着一起限行。”

这样就把城市堵车问题想得太简单了。

根据研究显示，北京城市交通拥堵的原因有许多，包括道路设施增长跟不上车辆增长速度、路网规划、道路设计、道路配套设施、以及事故等其他因素。

也就是说，城市拥堵并非单纯地与汽车数量有关，而是多重因素共同构建的结果。

简单粗算一下：以北京为例，2022年全市机动车保有量712万辆，新能源汽车保有量61万辆，占比8.56%，占比不到10%，而工作日实施尾号限行约20%的燃油车就有约130万辆，比新能源汽车保有量的两倍还多。



答应我不要去北京 北京人超级多，天安门…



左滑看北京最近的人人 人人人人人 你们有…



颐和园你变了 突然理解北京酒店怎么最近…



大数据显示，北上广深春运前后的人口增长均超过0.7%，人口的流入加大了交通压力，可能也是导致我们感到路面更堵了的原因之一。

无论如何，城市越来越堵这个“锅”，新能源车背不动也不用背。



于是，政策对公共区域充电桩比例提出了要求，对充电桩布局提供支持。

如果政策不支持，我们恐怕无法在商场、停车场、高速公路服务区见到这样多的充电设施。无处充电的窘境或许将成为新能源车主的日常，又或者，不能便捷充电的环境，会让许多人从一开始就放弃选择新能源汽车。

2017年8月至2020年12月，关于新能源汽车财政补贴的一系列政策相继发布落地。包括降低进口关税、免征车辆购置税、购置补贴以及补贴下调等内容。

这一点似乎很好理解，相当于你购买了新能源车，国家就替你掏了一部分钱。不仅让你可以在有限的预算里选择配置更好的车型，同时也为车企减轻了负担。

你省了钱，愿意“加入购物车”，车企省了钱，有能力做研发、提升技术。

同样从2017年开始，一系列支持技术研发的产业政策不断出台。包括车联网、互联网+、充电技术要求，燃料电池技术突破等等。

这才带来了车企的技术突破。截至2019年7月，在新能源汽车国际专利布局中，我国在纯电动汽车车型方向专利件数占世界之比为25%。

由此，在技术领域就占据了主动权，便不用担心某天突然被“卡脖子”。



“政策利好”唱罢，

“同车同权”登场？

但依靠补贴的产业是不能长久的。

新能源车发展到2023年，最直观的感受是，它已经在“日常”中：路面上随处可见的车辆，电梯里铺天盖地的广告，网友晒家庭排队积分，讨论该买什么纯电车型合适。

这个产业，是不是已经到了可以“独立行走”的地步了？

2022年，新能源汽车渗透率已经达到27.6%，乘联会表示，“同车同权”或将在未来两年内推行。

网友显然更加心急，认为现在就应当革除新能源汽车享受的所有“福利”。

综合多重因素，目前并不是骤然解除所有政策利好的最佳时机。

从2022年伊始，动力电池集体涨价15%以上，这背后除了补贴下调，
电池原材料

价格上涨以外，资本炒作、技术瓶颈等问题也是幕后推手。

虽然2022年下半年锂价格随后有所回落，但某券商分析指出，2023年上半年，锂仍将处于供需紧张的状态。

同时，我国极度依赖电池原材料进口，我国锂资源的对外依存度高达85%，虽然锂矿存量巨大，但目前开发仍面临重重难关。



这对于新能源汽车产业可能并不是一个好消息。这意味着，未来我们可能会见到一些品牌消失在视野中，于消费者而言，我们的选择或许会少了。对于市场而言，缺乏竞争的环境也势必不能健康发展。

不过，在2022年底，国家税务总局表示，继续延续新能源汽车免征购置税的政策，直至2023年底。新能源汽车购销双方纷纷表示支持。补贴政策提振消费信心，为市场注入乐观情绪。