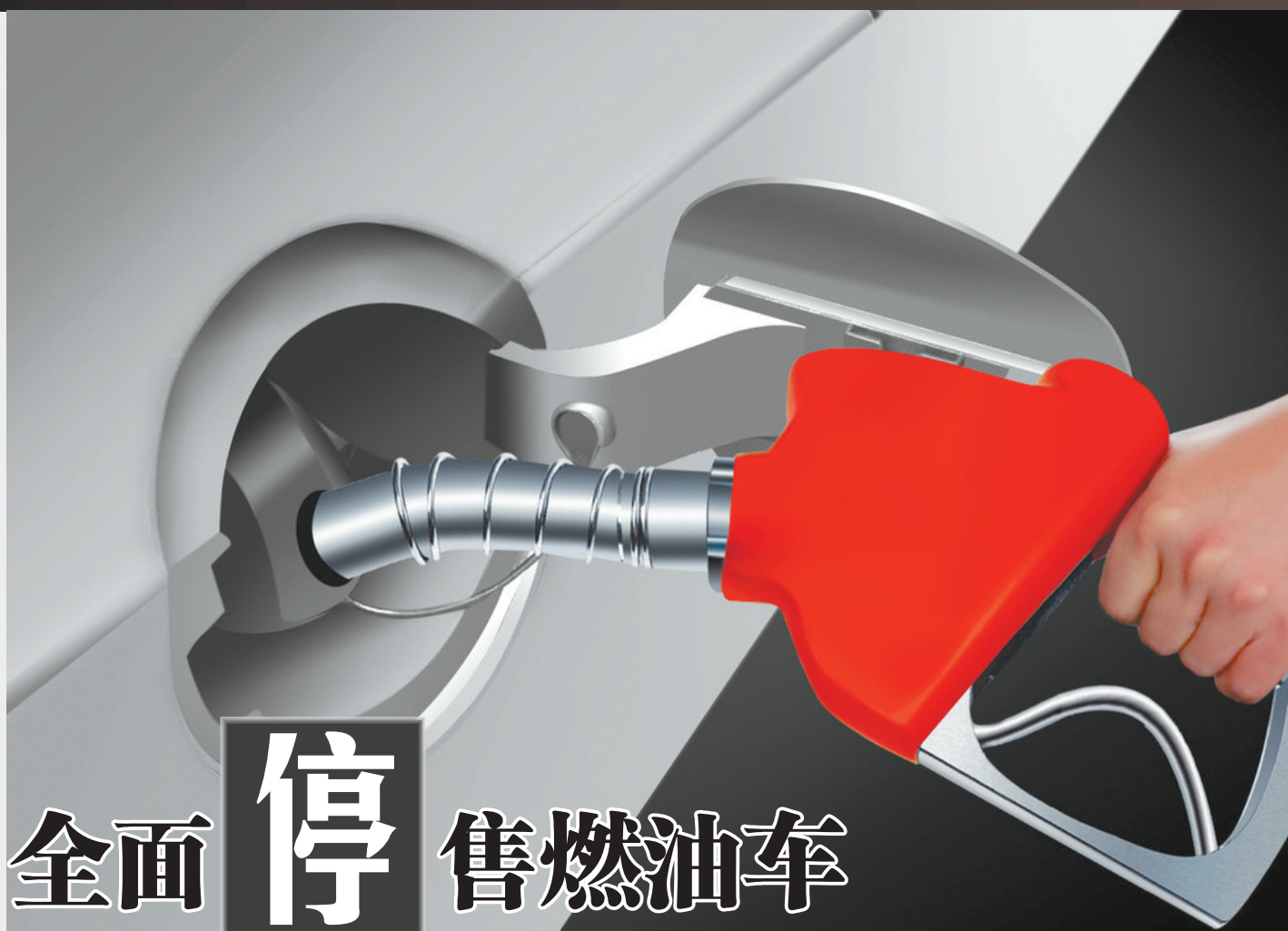




近日,一则消息让很多人都坐不住了。北汽集团宣布:7月31日前,北汽自主品牌已在北京地区全面停止传统燃油车的生产,2020年将在北京地区全面停售燃油车,2025年在全国全面停售燃油车。消息一出,再次引发社会热议。全面停售燃油车靠不靠谱?可行性几何?



全面停售燃油车 可行性几何?

“停燃”大幕拉开

去年9月,在中国汽车产业发展国际论坛上,工信部有关负责人表示,我国已经启动研究传统燃油车的退出时间表。彼时,就有舆论称“中国燃油汽车退市大幕将拉开”。在此之前,已有多国制订了禁售燃油汽车计划。荷兰、挪威要求,从2025年开始禁止销售传统的汽油和柴油汽车;德国通过了2030年后禁售传统内燃机汽车的提案;印度计划在2030年禁售燃油汽车;法国和英国则将时间节点锁定在2040年。

相比欧美国家,中国庞大的人口基数对能源需求和环境保护的压力与日俱增,大力发展新能源汽车更为急迫。早在2016年召开的国务院常务会议上就曾提出,“原则上不再核准新建传统燃油汽车生产企业”。2017年4月,工信部会同发改委、科技部发布了汽车中长期发展规划,提出汽车行业要以新能源汽车和智能网联汽车为突破口,实行汽车产业的突围。

在政府的主导下,车企纷纷跟上。除了北汽外,长安汽车去年已公布了香格里拉新能源战略,计划到2025年全面停止销售传统燃油车。根据吉利推出的“蓝色吉利行动”,到2020年,吉利90%的汽车都是新能源汽车。奇瑞也表示,将在

2020年停止销售燃油车,开启新能源化,特别是电动化。

除了自主品牌外,合资品牌也在逐步启动“脱油”计划。奔驰宣布,将在2022年前将旗下整个汽车产品线全部实现电动化,传统燃油车型全面停产、停售;大众宣布,2025年将有100万辆大众汽车品牌的电动车上路行驶;通用汽车宣布,到2025年,在华生产的所有车型都将实现不同程度的电气化;丰田也计划到2020年不再生产纯燃油车,标志着将终结纯内燃机时代,电气化技术成为其未来发展的核心。

不确定性增加

此前,各国发出禁售燃油车信号之时,国内外人士就对这一政策质疑不断。戴姆勒股份公司董事会主席蔡澈表示:“全面禁售传统燃油车,有欠妥当,选择怎样的产品,应该由消费者说了算。”中国汽车工程学会名誉理事长付于武认为:“中国政府在禁止燃油车销售这个问题上要慎之又慎,要按照科学及市场规律,不要盲目跟进。”德国总理默克尔表示:“所有人都希望新能源车能够尽快代替燃油车,但在纯电动汽车技术没有革命性突破的背景下,全面禁售燃油车看起来还不太可能。”

在今日中国,全面禁售燃油车还存在诸多不确定性。虽然电动车技术已取得较大进步,但仍然问题成堆。首先,2020年后补贴取消,成为完全的自由竞争市场,哪种动力会成为主流还不确定。其次,电机、电控、电池为核心的三电系统没有根本性的突破,续航里程和充电时间的硬伤都无法和燃油车相比,技术何时突破、达成市场需求,也还不能确定。再次,新能源车最重要的配套设施——充电桩建设过程困难重重,私家车充电依然是长期的难题。

另外,尽管新能源车市场增幅呈几何级增

加,但新能源车销量远不能与传统能源车型比肩,目前全电动汽车仅占据1%~2%的份额,这种局面短期之内难以改变。因此,从大趋势看,电动车替代燃油车不可逆转,但在较长一段时间内难以担当替代之重任,无法一蹴而就。

交由市场决定

人们意外地注意到,在国内涉足新能源汽车较早的比亚迪,至今仍未放弃燃油车的研发生产。究其原因,在于比亚迪对新能源车的本质属性和市场需求有透彻了解,明白禁售燃油车不等于内燃机已过时,插电式混合动力技术与燃油技术密不可分。

在目前纯电动技术尚欠成熟的条件下,新能源汽车的定义不仅包括纯电动汽车,还包含插电混动、燃料电池、清洁能源等多方面。仔细分析那些停产、停售燃油车的车企声明,发现指的都是纯粹的燃油汽车,而配置内燃机的混合动力车将大量存在。如吉利2020年新能源汽车销售目标为180万辆,其中65%是混动汽车;2025年长安将推出30多款新能源车,其中混动汽车将占16款。如果能以内燃机结合电动机的混合动力形式服务于汽车,那么眼下行业热议的分歧则可以降到最低。

燃油车何时禁产?如何禁售?这不该成为政府强制要求的选项,而应交由市场决定。在现阶段,车企实现节能减排不能依赖新能源一条路。根据国际能源署预测:到2050年,全球汽车动力的构成将包括燃料电池、纯电动、插电式混合动力、混合动力、天然气、汽油和柴油等。预计今后二三十年,汽车市场将以电气化技术为核心,电机驱动与内燃机优势互补,内燃机作为汽车动力将在相当一段时期内存在。因此,在这漫长的过渡期内,车企在大力发展电动技术的同时,不可放松内燃机技术的研发。

(据《新民晚报》)

