

## 乙醇汽油推广也应利用价格杠杆

让观念迎合市场，还是让市场迁就观念，这是一个哈姆雷特式的问题。

近日，国家发改委等15部委联合下文，提及到2020年，全国范围内将基本实现车用乙醇汽油全覆盖。

一石激起千层浪。老话题有了新解释，有了政府新的背书，对于中国这样一个冉冉升起的汽车大国，无论是企业还是个人，都不可能与之绝缘。

对于乙醇汽油，现在存在两个“舆论场”，各说各的：力挺派的理由是作为环境友好型的生物质能，使用乙醇汽油可以有效减少汽车尾气中的碳排放、细颗粒物排放以及其他有害物质的污染，从而改善空气质量；持怀疑态度的则认为乙醇汽油有天然“缺陷”，比如动力不足、损伤汽车引擎等。然而，这些论断，要么似是而非，要么人云亦云，总之感性大于理性，存在妖魔化的倾向。

不过，没有价格优势这一点，在所有诟病中相对靠谱一些。环保是“政治正确”，但市场选择往往是成本收益比较的结果。打破已经成型的路径依赖，不能只有动之以情，也要晓之以“利”。电动汽车在中国的快速发展，离不开财政补贴的强刺激。同理，乙醇汽油的推广，也应该利用价格杠杆，而不能做道德动员，以及简单粗暴的“一刀切”。

目前，在一些省市乙醇汽油得到近乎强制的推广，消费者没有“用脚投票”的权利，因此反弹情绪更强烈一些。基于信息不对称以及习惯使然，消费者对乙醇汽油并不感冒。我们至少需要一场有关乙醇汽油利弊的真理标准问题大讨论，直面国内的油品质量升级和车油标准不同步等问题，澄清的同时也倒逼改革。如果一味行政命令开道，将市场问题置换成是非问题，解决问题的成本将是不菲的。用市场化方式解决供需问题，从长期来看成本最低，并且一劳永逸。

事实上，乙醇汽油并不是一个人在战斗。稍早前，在中国汽车产业发展国际论坛上，工信部副部长辛国斌透露，针对一些国家已经制订了“燃油车禁售时间表”，目前工信部也启动了相关研究，将制订中国的时间表。同样也是一石激起千层浪。两则新闻放在一起看，不言而喻，清洁能源和新能源车的谋篇布局呼之欲出。

对外，我们签了应对全球气候变化的巴黎协定；对内，我们既有大气治理的民意压力，也有着相关产业“弯道超车”的考量。在传统燃油车行业，尽管多年来奉行“以市场换技术”，但效果并不如我们预期的那样丰厚，中国汽车行业并未形成核心竞争力。但在新能源车领域，中国至少没有输在起跑线上，甚至具备些许领先优势。中国的新能源车市场渐成规模，瞩目全球，如何趁热打铁，一举底定中国在新能源车产业上的优势和胜势，将是一篇大文章。（韩哲）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/114242.html>