

## 全球汽车产业电动化说易行难



发展更环保的电动车是个大趋势，但燃油车让位于电动化技术将是个相当缓慢的过程。况且，目前还不能判定电动技术是唯一且最优的清洁能源技术路径。不管原油需求增长还是电动汽车销量增长，中国都是未来国际油市的重要影响因素。

在月初的“2017中国汽车产业发展（泰达）国际论坛”上，工信部副部长辛国斌透露，我国已开始研究制定禁售传统燃油车时间表。另据报道，吉利汽车已订立了在2020年将新能源车的销售占比提升至九成的目标。

目前，计划禁售燃油车已在全球范围形成趋势。英国、法国将全面禁售传统柴油车目标时间定于2040年，德国和印度定于2030年，荷兰、挪威预计在2025年。我国今天已是全球最大新能源汽车市场，去年销量和保有量在全球占比均过半。去年中国新能源汽车销量同比增长53%至50.7万辆。其中，纯电动汽车增长65.1%至40.9万辆，纯电动乘用车则是以25.7万辆的成绩同比暴增75.1%。我国一旦加入禁售燃油车行列，对全球新能源车将是个巨大推动。

截至2016年底，我国机动车保有量达2.9亿辆，其中汽车保有量达1.94亿辆。2016年，新注册登记汽车2752万辆，保有量净增2212万辆，均为历史最高水平；汽车占机动车的比率持续提高，已从五年前的50.39%提至65.97%。这形成了严峻的资源、能源和环境压力。我国政府承诺2030年碳排放达到峰值，一次能源比重达20%，按目前状况达标难度很大。据测算，2018年至少生产75万辆新能源乘用车才可满足需求。

近年来，我国新能源汽车开启了“全民造车”模式。据不完全统计，从2015年至今年上半年，共有202个新能源汽车整车生产项目落地，涉及投资金额10262亿，已公开的产能规划2124万辆。这是我国计划在2020年达到新能源汽车产销200万辆目标的10倍。若加上2013年和2014年落地的项目，则新能源汽车整车制造层面的投资已远超1.5万亿元。

发展更环保的电动车是个大趋势。2016年，在全球道路上行驶的电动汽车为200万辆，不足全球汽车总量的1%。但随着年度销量飙升及多数一线汽车制造商计划推出新电动汽车车型，国际能源署（IEA）认为，到2020年，全球电动汽车数量最高或能达2000万辆，到2025年或许会达到7000万辆。对所有担心气候变化和空气污染的人而言，这都是个美妙的消息。

不过，禁售燃油车和推出新能源汽车是个较长的过程，新能源汽车时代的全面到来及所带来的革命性影响，绕不开一个痛苦的制造体系、服务体系、消费体系的替代过程，这并不是那么容易的。新能源汽车是汽车工业前沿技术的体现，要求包括电池在内的全产业链能实现技术创新。因此，新能源汽车产业发展应避免重产量、轻技术的倾向，尤其需打消完全依赖财政补贴手段实现产业、技术领先的念头。

从产业发展角度看，完全靠政策来剔除一个产业只是一厢情愿。作为一项公共政策，还是应为使用者提供更多选择。历经百年发展的燃油车技术、产业及消费习惯，也并非行政化禁令就能改变，技术水准、市场应用、能源结构转变都会是全球汽车产业电动化转型的阻碍。看英、法、德当前的纯电动车市场份额及发展现状，全面禁售燃油车难度较大，这与其说是督促产业技术转变，不如说是欧洲环保部门在对各方环境保护利益诉求的回应，而非理性的技术推广

因此，应当冷静、全面地看待电动汽车与燃油车的关系。至少在技术层面上，电动汽车在电池容量、续航里程、充电设施上尚有诸多尚未解决的屏障，远不及传统燃油技术经济有效，而纯电动汽车节能环保的优势也因燃煤电力供给、电池回收环节而受到质疑。此外，各国能源结构不同，在清洁能源技术上发展方向、侧重点、技术进展也各有侧重。美国因页岩油技术的优势，除了加州是特斯拉总部所在地而大力支持电动汽车外，并未在联邦政府层面积极推广电动汽车。根据氢能发展规划，日本采取氢燃料及混合动力技术来替代传统燃油技术。足见，传统燃油车让位于电动化技术将是个相当缓慢的过程。况且，目前还不能判定电动技术是唯一且最优的清洁能源技术路径，这一切都要视最终技术竞争结果而定。

美国投资机构高盛的报告显示，去年电动汽车在全球市场份额约为1%（56万辆），在2030年前增长至汽车行业普遍预期的10%至20%，难度极大，其预测该份额或许仅为8%。政府支持力度对电动车销量影响较大，但政策的不确定性也会对电动车产生负面效果。此外，削减电池成本也存在技术、原材料成本等诸多难题。因此，高盛预测电动汽车的拐点将在2025年至2030年左右到来，而要使电动汽车的全球市场份额提至50%则要到2040年左右。

据不完全统计，当下全球的汽车保有量约13亿辆，全球汽车产业的石油消耗量约占全球石油总消耗量的20%。新能源汽车时代的到来，将大大冲击现有的全球石油工业体系。新能源汽车不仅直接减少油料应用，还会加大对电力产业发展的新需求。我国燃油需求因电动车、共享单车和轻骑摩托车等交通工具的扩大使用而放缓，业内人士预计今年汽油需求增幅将从去年的6.5%放缓到3.5%至4%。不过，即便电动车市场渗透率加速提高，在未来20年内也不会是改变原油市场的关键力量。与电气化运输相比，提高燃料使用效率对原油需求的影响可能更大，里程计算标准和改良的发动机将对原油需求产生数倍于电气化运输的影响。这么看来，不管原油需求增长还是电动汽车销量增长，中国都是未来国际油市的重要影响因素。（周子勋 作者系资深宏观经济评论人）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/114494.html>