

停售燃油车进入倒计时？ 长城、大众、沃尔沃将“停燃”提上日程

本报记者 陈茂利 北京报道

“中国汽车产业已经初步具备了停售燃油车的条件，停售燃油车可以纳入研究议事日程”“哈弗将于2030年正式停售燃油车”。

近日，长安汽车董事长朱华荣表态，以及长城汽车旗下最大的整车板块哈弗品牌宣布全面向新能源转型引发了产业内热议。

停售燃油车提上日程

车企要从产业链上做好准备，加大新能源汽车研发，以便未来能够快速转型。

“从近些年的发展来看，我国新能源汽车产业取得了长足进步并呈现了良好的发展势头。中国新能源汽车产业已经迈入了大众普及阶段。”朱华荣表示，“建议进一步加快转型步伐，将中国停售燃油车提上议事日程。”

记者关注到，虽然长安汽车尚未明确燃油车退出时间，但该公司提出，到2025年，长安品牌将达到300万辆销量，新能源占比35%；到2030年，打造成为世界级品牌，将达成450万辆的销量，新能源占比60%。

无独有偶，近日，长城汽车哈弗品牌发布新能源战略并提出，至2025年，哈弗新能源车销量占比将提升至80%，并于2030年正式停售燃油车。未来，哈弗还将建立新能源公司，从组织架构上支撑和保障哈弗新能源事业的发展。

自主品牌“换道超车”

保持新能源汽车的快速增长态势是关系到中国自主品牌抢抓战略机遇、实现弯道超车的重点工作。

国内，是什么力量推动车企自主将停售燃油车提上日程？长城汽车哈弗品牌CEO李晓锐指出，原动力在于消费者心智在变。

“从新能源的渗透率表现来看，现在整个市场已经从原来政策拉动性变成了消费者主动去选择，就是消费者心智在变，所以，不做转型肯定是走不通的。”李晓锐表示，“任何只做燃油车的企业可能都会面临这个问题，无非是早做还是晚做，以及是否有相应的技术储备、供应链体系来保障。”

中国汽车品牌宣布停售燃油车时间节点的尚不多见，但国际上已经屡见不鲜。今年6月，欧洲议会在其通过的一份关于“在2035年于欧盟境内停止销售新的燃油车”的议案中提出，“从2035年开始在欧盟境内停止销售新的燃油车。”

该议案得到了大众汽车、梅赛德斯-奔驰、沃尔沃等车企的支持，不过，也有一些车企表示担忧，认为提前制定超过十年的长期政策为时尚早。

车企呼吁国家从顶层设计上研究停售燃油车的期限，这背后有哪些方面的考量，未来停售燃油车需要注意什么？就上述问题，《中国经营报》记者采访了多位汽车行业专业人士。惠誉评级亚太区企业研究董

下一个十年中的一个“雄心勃勃但可以实现的目标”。大众汽车集团方面对于转型的看法是，纯电动汽车的过渡是不可逆转的。宝马集团没有明确燃油车退出市场的时间，但集团董事长奥利弗·齐普策(Oliver Zipse)早前曾在一次会议上表示，“宝马集团已准备好应对2030年起关于燃油车的禁令。”

不过，据《环球时报》报道，齐普策曾在议案通过后表示担忧，德国汽车行业正在大力推动电动车，新车型也在稳步推出，“但鉴于在全球范围内每天都在经历不确定性，任何超过十年的长期政策都为时尚早。”

虽然欧洲在“禁燃”方面显得果敢且有魄力，但是由于各国国情差异，部分车企也面临“大象转身”的困境，所以有些国家并不欢迎该议案。

大众汽车集团相关负责人则将“2035年”这个截止日期描述为

下一个十年中的一个“雄心勃勃但可以实现的目标”。大众汽车集团方面对于转型的看法是，纯电动汽车的过渡是不可逆转的。

宝马集团没有明确燃油车退出市场的时间，但集团董事长奥利弗·齐普策(Oliver Zipse)早前曾在一次会议上表示，“宝马集团已准备好应对2030年起关于燃油车的禁令。”

不过，据《环球时报》报道，齐普策曾在议案通过后表示担忧，德国汽车行业正在大力推动电动车，新车型也在稳步推出，“但鉴于在全球范围内每天都在经历不确定性，任何超过十年的长期政策都为时尚早。”

虽然欧洲在“禁燃”方面显得果敢且有魄力，但是由于各国国情差异，部分车企也面临“大象转身”的困境，所以有些国家并不欢迎该议案。

大众汽车集团相关负责人则将“2035年”这个截止日期描述为

国内，是什么力量推动车企自主将停售燃油车提上日程？长城汽车哈弗品牌CEO李晓锐指出，原动力在于消费者心智在变。

“从新能源的渗透率表现来看，现在整个市场已经从原来政策拉动性变成了消费者主动去选择，就是消费者心智在变，所以，不做转型肯定是走不通的。”李晓锐表示，“任何只做燃油车的企业可能都会面临这个问题，无非是早做还是晚做，以及是否有相应的技术储备、供应链体系来保障。”

朱华荣也发表了类似的看法，“我国的新能源汽车产业，已经从原来的技术尝鲜、政策引导迈入了大众普及阶段。”

今年上半年，比亚迪通过快速切换赛道从而崛起也让长城、长安、红旗等自主品牌对电动化转型更加坚定。

今年3月，比亚迪宣布，停止燃油汽车的整车生产，聚焦新能源汽车业务。砍掉燃油车业务，比亚迪日子过得很“红火”。比亚迪2022年上半年财报显示，上半年比

还

还

事杨青在接受记者采访时表示，“停售燃油车会影响整个车市政策的顶层设计。既然电动化已然是大势所趋，若能尽早明确时间表，有利于车企方面提早做出长期规划。当然，部分车企出于自身品牌和产品结构、竞争优势的考量，会希望全面电动化的步伐进一步加快。”

“从长远来看，企业自主做出停



停售燃油车是要根据新能源行业发展来逐步实施。

陈茂利/摄影

奥地利政府高层指出，该计划将对奥地利经济产生严重影响，停止使用内燃机将使汽车变得更加昂贵。此外，不乏担心充电基础设施的扩张跟不上电动车数量的声音。

对此大众、奔驰两家公司认为，“该立法提案将确保政策制定者需

售燃油车、全力推进新能源车(决定)，能够促使企业占据将来新能源市场的先发优势，更好地吸纳消费者逐步释放出来的对新能源车的需求，这样的企业战略，还是值得肯定和鼓励的。”澳洲资深注册会计师谢宗博接受记者采访时表示。

不过，多位行业研究者指出，“停售燃油车不能一蹴而就，而是要根据新能源行业发展来逐步实施。”

实际上，尽管当前新能源汽车发展如火如荼，但是燃油、混动等产品销量在汽车总销量中的占比高达七成，车企不会在毫无准备的情况下贸然停止销售燃油车。

以哈弗为例，虽然该品牌明确宣布“停售燃油车”，但时间却是在8年后。从哈弗品牌释放的消息来看，哈弗将采取多元化技术路线，将重心转移到PHEV和HEV细分市场，逐渐降低纯燃油车销量占比。

李晓锐表示，哈弗将把赛道瞄准PHEV和HEV两块，“哈弗布局这两块市场有巨大的机会，因为市场并没有真正定下格局。”

“新能源行业发展还存在不少薄弱环节，短期内禁售燃油车不现实。”谢宗博指出，“从目前新能源汽车发展来看，电池制造和电池储能技术还不完善；电池生产成本还比较高；社会面充电、换电的基础设施建设还有待推进，这些问题，都是制约新能源汽车消费需求的‘痛点’。”

重庆理工大学发规处研究室主任王文涛告诉记者，新能源汽车全面取代燃油车仍然存在诸多限制因素，其中，非常关键的一点在于新能源车价格偏高，短期内难以得到有效解决。

“随着全球新一轮科技革命的到来，保持新能源汽车的快速增长态势是关系到中国自主品牌抢抓战略机遇、实现弯道超车的重点工作。”刘亦功表示。

“目前自主品牌在中国新能源车市场占主导地位。然而，一些主打经济型车的品牌需要时刻警惕主流合资品牌加速电动化后重新夺回市场份额。因此，加速电动化、智能化会是它们与时间赛跑、抢占先机的重要策略。”杨青表示。

特斯拉王小玮：充电行业需要多元化的技术路线共存

本报记者 陈燕南 童海华 北京报道

8月31日~9月5日，主题为“服务合作促发展 绿色创新迎未来”的2022年中国国际服务贸易交易会(下文简称“服贸会”)于北京举行。作为中国三大对外开放展会平台之一，2022年北京服贸会作为国家级大型国际展览会，为参展企业提供了全球化的展示以及沟通机遇。

特斯拉作为中国开放合作的见证者和参与者，近年来在新能源汽车市场不断取得佳绩。此次服贸会上，记者在现场看到，特斯拉不仅携两款车型进行参展，还带来了V3超级充电站以及具有前瞻性的“光储充”一体化充电桩。

“充电网络的搭建在特斯拉的业务之中占据着重要的位置。特斯拉始终坚持‘以用户为中心’，我们提供充电服务不是以盈利为第一目的，而是为了带来更好的用车体验。”特斯拉中国充电业务高级总监王小玮在接受《中国经营报》专访时表示。

记者注意到，充电行业大致分为两种路线，一种是以特斯拉为代表的快充派，另一种则是换电派。长期以来，行业对两条不同的充电技术路线也时有争论。对此，王小玮表示，换电路线和快充路线并非非此即彼的状态。在行业发展的过程中确实需要多样的补能方式并存，以此来消除新能源车主的补能焦虑，共同搭建良好的新能源汽车生态圈。随着汽车电池的不断升级，补能的方式也在不断地发生变化，但最终目的都是为了让用户得到更快捷的服务以及最优的体验。

“统一的标准保障了充电行业健康成长”

记者在此次服贸会上观察到，特斯拉随心充电站吸引了众多观众排队参观互动，成为热门“打卡点”。有不少参观者站上“发电踏板”运动发电，接力“电”亮北京充电环线，随着一盏盏代表特斯拉超级充电站的灯光亮起，特斯拉的充电网络也呈现在观众眼前。

根据王小玮介绍，特斯拉作为推动中国充电网络建设最早、自有充电桩数量最多的企业之一，自进入中国市场以来，就一直致力于为打用户打消充电补能焦虑。目前，特斯拉已在中国大陆建设开放1200多座超级充电站、8900多个超级充电桩，配合700多座目的地充电站、1800多个目的地充电桩，涵盖370多个城市及地区。在分布广度上，特斯拉充电网络从舟山到霍尔果斯横跨东西，从漠河到三亚贯通南北，更有西北大环线、东北极光之旅、丝绸之路等热门线路，为热爱自驾游的车主打通绿色通道。

王小玮表示，“特斯拉通过多种渠道分析用户意愿和出行习惯，根据我们现有充电网络各个站点覆盖的情况以及用户使用情况，分析布局的合理性，优化布局计划，让站点投放更精准。”

“充电桩布局应紧密围绕用户使用场景打造”

目前，虽然新能源汽车的保有量正在快速攀升，但是里程焦虑依然是众多车主的心头之痛。与此同时，也成为我国新能源汽车高速发展的掣肘。

对此，王小玮表示，“用户存在里程焦虑的原因比较多，有对于新事物认知和接受程度的问题；也有客观上存在的充电桩进小区难、充电基础设施建设存在区域不平衡、充电车位经常被占等问题。”

不过，这些年随着政府对新能源汽车行业的持续支持，新能源汽车及配套基础设施发展都有了很大的发展。在这个过程中，特斯拉也面临一些现实的挑战。

王小玮表示，“首先在家电充电桩的安装上，不少用户遇到了困难。比如车位条件限制、电力条件限制、无法获取物业管理方的安装许可等；第二，在公共充电站的建设和管理方面，存在部分热点区域电力容量不足、车位管理困难等问题；第三，一些充电车位存在燃油车占位问题，也极大影响用户体验。”

那么有何解决办法？王小玮表示，“在车位只租不售、无固定车位或者电力容量有限的小区，特斯拉针对部分小区开展了共享充电的方式；对于无法获取物业管理方安装许可的情况，例如以‘不安全’‘电力不足’等并不真实

据了解，自从特斯拉进入中国以来，销量节节攀升。经过多年的沉淀和积累，根据特斯拉对用户的统计分析，中国车主在用车以及充电方面呈现什么样的特点？同时，特斯拉在中国的充电解决方案和在国外的相比有什么不同？

王小玮表示，“我们通过数据调查发现，2021年全年，63%的特斯拉车主用车发生在城市内出行，同城漫游成为他们的主要出行场景，而37%出行场景，是车主跨城长途出行。”

王小玮还表示，“前瞻性的政策让中国在新能源汽车和配套充

电基础设施建设领域，走在了欧洲和美国的后面。我国率先制定了统一的电动汽车充电标准，在技术上保障了充电行业健康成长。特斯拉在2017年即全面兼容中国标准，中国大陆的特斯拉车型均可使用除特斯拉自有充电设备以外的所有符合中国充电国标的充电网络。”

王小玮表示，“目前充电网络行业刚结束了野蛮生长，在国家政策有力引导下，充电站以及充电桩的利用率正在明显提高，充电网络行业正逐步进入正轨。不过随着新能源汽车保有量的不断增长，充电网络

电基础设施建设领域，走在了欧洲和美国的后面。我国率先制定了统一的电动汽车充电标准，在技术上保障了充电行业健康成长。特斯拉在2017年即全面兼容中国标准，中国大陆的特斯拉车型均可使用除特斯拉自有充电设备以外的所有符合中国充电国标的充电网络。”

王小玮表示，“目前充电网络行业刚结束了野蛮生长，在国家政策有力引导下，充电站以及充电桩的利用率正在明显提高，充电网络行业正逐步进入正轨。不过随着新能源汽车保有量的不断增长，充电网络

电基础设施建设领域，走在了欧洲和美国的后面。我国率先制定了统一的电动汽车充电标准，在技术上保障了充电行业健康成长。特斯拉在2017年即全面兼容中国标准，中国大陆的特斯拉车型均可使用除特斯拉自有充电设备以外的所有符合中国充电国标的充电网络。”

王小玮表示，“目前充电网络行业刚结束了野蛮生长，在国家政策有力引导下，充电站以及充电桩的利用率正在明显提高，充电网络行业正逐步进入正轨。不过随着新能源汽车保有量的不断增长，充电网络

电基础设施建设领域，走在了欧洲和美国的后面。我国率先制定了统一的电动汽车充电标准，在技术上保障了充电行业健康成长。特斯拉在2017年即全面兼容中国标准，中国大陆的特斯拉车型均可使用除特斯拉自有充电设备以外的所有符合中国充电国标的充电网络。”

王小玮表示，“目前充电网络行业刚结束了野蛮生长，在国家政策有力引导下，充电站以及充电桩的利用率正在明显提高，充电网络行业正逐步进入正轨。不过随着新能源汽车保有量的不断增长，充电网络

“停燃”需要循序渐进

停售燃油车可以采用多元化的技术路线，以循序渐进的方式推进。

虽然发展新能源汽车已经是大势所趋，但朱华荣强调，将中国停售燃油车提上议事日程，这并不意味着马上停售全部燃油车，而是指必须做好纯燃油车停售的相关研究，“建议相关部门和行业研究明确传统燃油车的停售期限，引导企业和全社会有序向新能源转型，为实现‘双碳’目标贡献汽车行业的力量。”

多位业内人士在接受记者采访时指出，停售燃油车要避免“一刀切”，可以采用多元化的技术路线以循序渐进的方式推进，像是PHEV、HEV、REEV还要持续研究。

“停燃油车，切忌‘一刀切’，需要有一个逐步推进的过程，可以通过一些税收的手段，去引导大家加快电动化转型进程。”纪雪洪表示。

实际上，尽管当前新能源汽车发展如火如荼，但是燃油、混动等产品销量在汽车总销量中的占比高达七成，车企不会在毫无准备的情况下贸然停止销售燃油车。

以哈弗为例，虽然该品牌明确宣布“停售燃油车”，但时间却是在8年后。从哈弗品牌释放的消息来看，哈弗将采取多元化技术路线，将重心转移到PHEV和HEV细分市场，逐渐降低纯燃油车销量占比。

李晓锐表示，哈弗将把赛道瞄准PHEV和HEV两块，“哈弗布局这两块市场有巨大的机会，因为市场并没有真正定下格局。”

“新能源行业发展还存在不少薄弱环节，短期内禁售燃油车不现实。”谢宗博指出，“从目前新能源汽车发展来看，电池制造和电池储能技术还不完善；电池生产成本还比较高；社会面充电、换电的基础设施建设还有待推进，这些问题，都是制约新能源汽车消费需求的‘痛点’。”

重庆理工大学发规处研究室主任王文涛告诉记者，新能源汽车全面取代燃油车仍然存在诸多限制因素，其中，非常关键的一点在于新能源车价格偏高，短期内难以得到有效解决。

“随着全球新一轮科技革命的到来，保持新能源汽车的快速增长态势是关系到中国自主品牌抢抓战略机遇、实现弯道超车的重点工作。”刘亦功表示。

“目前自主品牌在中国新能源车市场占主导地位。然而，一些主打经济型车的品牌需要时刻警惕主流合资品牌加速电动化后重新夺回市场份额。因此，加速电动化、智能化会是它们与时间赛跑、抢占先机的重要策略。”杨青表示。

“随着全球新一轮科技革命的到来，保持新能源汽车的快速增长态势是关系到中国自主品牌抢抓战略机遇、实现弯道超车的重点工作。”刘亦功表示。

“目前自主品牌在中国新能源车市场占主导地位。然而，一些主打经济型车的品牌需要时刻警惕主流合资品牌加速电动化后重新夺回市场份额。因此，加速电动化、智能化会是它们与时间赛跑、抢占先机的重要策略。”杨青表示。

“随着全球新一轮科技革命的到来，保持新能源汽车的快速增长态势是关系到中国自主品牌抢抓战略机遇、实现弯道超车的重点工作。”刘亦功表示。

“目前自主品牌在中国新能源车市场占主导地位。然而，一些主打经济型车的品牌需要时刻警惕主流合资品牌加速电动化后重新夺回市场份额。因此，加速电动化、智能化会是它们与时间赛跑、抢占先机的重要策略。”杨青表示。

“随着全球新一轮科技革命的到来，保持新能源汽车的快速增长态势是关系到中国自主品牌抢抓战略机遇、实现弯道超车的重点工作。”刘亦功表示。