



中国国际工程咨询公司专家学术委员会专家李万里：

盲目禁止燃油车发展 不利于产业和国家安全

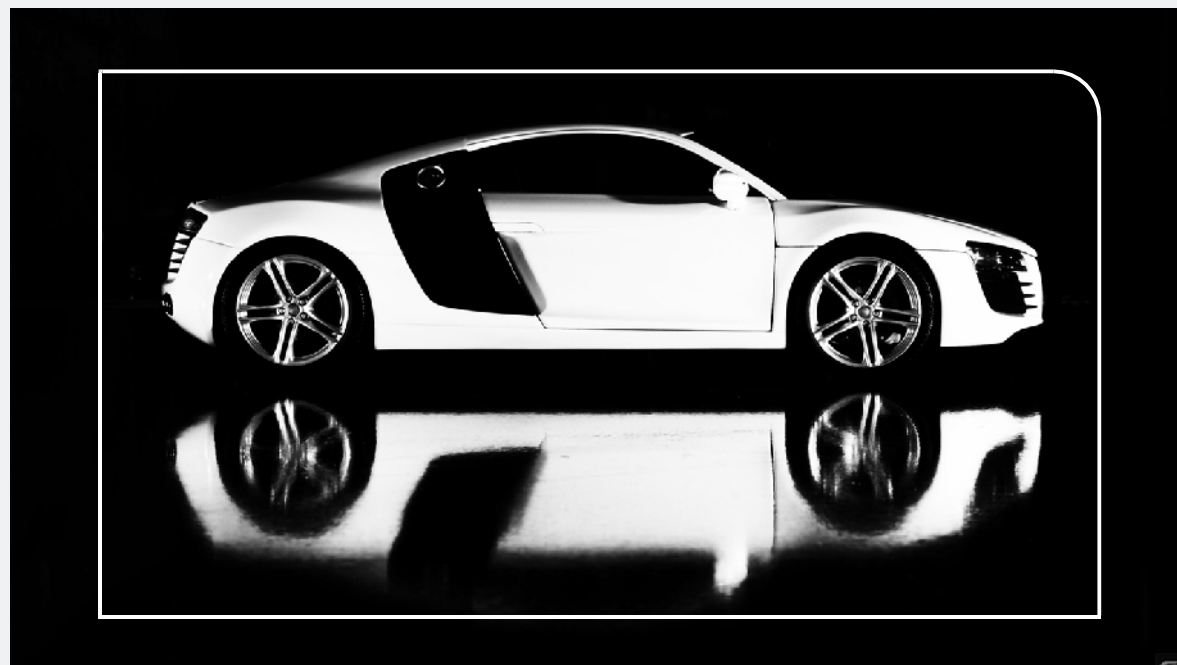
“传统汽车退出不仅是纯技术性问题,更事关产业安全、国家安全甚至政治博弈。”中国国际工程咨询公司专家学术委员会专家、工业和信息化部产业政策司原副巡视员李万里,在8月31日开幕的第十五届中国汽车产业发展(泰达)国际论坛上如是说。

这无疑是对此前沸沸扬扬的“中国燃油车退出时间表”议论的回应。8月20日,工信部官网一则“支持有条件的地方和领域开展城市公交出租先行替代、设立燃油汽车禁行区等试点,在取得成功的基础上,统筹研究制定燃油车退出时间表”的回复,“再次”引起轩然大波。“再次”,是因为就在两年前,工信部官员公开谈及“将研究停售传统燃油车的时间表”,也曾引发产业一震。

除了政策不断释放信号,各大车企“赔本”也要大力发展新能源汽车,新能源汽车更是“不负众望”地在低迷车市中一枝独秀,甚至,已有部分国家提出“燃油车退出时间表”……种种似乎都预示了在中国市场,新能源汽车替代传统燃油车的时代即将到来。但“一刀切”似的“替代”,从各个层面来看无疑都是鲁莽且无法实现的。

对此,李万里从产业安全、国家安全的高度,提出中国市场淘汰传统燃油车的时机还远未到来。

李万里对记者具体讲到,“对于哪些国家适合短期内推进‘新能源车替代传统燃油车’,可以分为四类考量。第一类国家,高度发达且几乎没有汽车工业,对一切有害污染都严格禁止,‘禁止燃油车’成为必然;第二类国家,汽车产业并不丰富,对于能源需求也有缺口,因此可以接受各种能源发展形式;第三类国家,汽车产量较小,但对能源有很高的依赖性,



因此‘禁止燃油车’难度不小;而第四类国家,既有完整的能源产业,又有庞大的传统汽车制造体系,因此很难也不应在现阶段提出‘禁止燃油车’设想,而中国无疑正属于第四类。”

“因为伴随传统燃油车的退出,整体社会结构都会发生巨变。能源行业、汽车配套系统全部要重铸,中国的整体能源结构、制造业的体系平衡也将被打破,甚至产业相关人员失业等社会隐患也不能回避,因此,说其事关产业安全、国家安全也不为过。”李万里继续聚焦至中国市场并讲到。

而从数据来看,我国新能源汽车虽正处于蓬勃发展时期,1~7月我国新能源汽车产销70.1万辆和69.9万辆,同比增长39.1%和40.9%;但相较于我国庞大的汽车

整体体量来讲,新能源汽车产销量甚至不足整体的5%,微不足道,可见其在短期内取代传统燃油车是不现实的。

由此,李万里也向记者强调,“‘时间表’提出的初衷是好的,它体现了我国解决环境污染、能源短缺等问题的积极态度,但中国不应‘跟随潮流’,而更要考虑社会结构等上层问题,做到政治诉求与实际能力相匹配。况且,即使有些国家‘推出’了‘燃油车退出时间表’,也没有一个是受到国家法律约束的,而仅限于‘口号’。”

此外,即使从最前端的技术和日常应用方面来看,新能源汽车也还远远无法媲美成熟的传统燃油车。国家发展和改革委员会能源研究所能源可持续发展研究

中心主任康艳兵在本次论坛上就明确表示:“新能源汽车无论是续航里程、充电时间、使用成本还是基础设施建设,都还存在众多漏洞,其在电池系统回收方面更是‘空白一片’。”

中国工程院院士杨裕生更是对于新能源汽车的安全缺陷直言不讳,他以具体数据阐释:“据不完全统计,2017年我国发生103起电动车起火事件,2018年51起、今年4月单月就发生11起以上……”

综上所述,新能源汽车的发展正如如火如荼,但在发展过程中,还应考量其是否能满足节能减排的初衷、是否具备全面替代传统的基础,更应该从更高维度关心其对整个产业甚至国家安全的影响。(据《经济日报》)



2019 中国汽车拉力锦标赛 宝丰站比赛开赛

8月30日,斯巴鲁中国魔力拉力车队车手范高翔和领航员赵海洋驾驶赛车在第一阶段超级赛段比赛中冲出赛道,未能完成比赛,根据规则,最终他们的本赛段成绩为7分25秒1。

当日,2019中国汽车拉力锦标赛宝丰站比赛在河南省平顶山市宝丰县开赛。来自全国各地的168名选手、84台赛车报名参赛。本次赛总里程达到484.18公里,特殊赛段里程为155.34公里,共设有9个赛段,以混合赛道路面为主。

新华社记者 李嘉南 摄