

海南省提出2030年全岛禁止销售

停售燃油车进入倒计时

新能源汽车累计销量
从2012年底的2万辆

大幅攀升到2022年5月底的

1108万辆

自2015年起

产销量连续7年位居世界第一



2022年上半年

新能源汽车产销规模再创新高

2022年上半年

新能源汽车产销分别完成

266.1万辆和260万辆



同比均增长1.2倍

市场渗透率为21.6%

新能源汽车产销规模再创新高的同时

技术创新取得突破

激光雷达、国产芯片、车载基础计算平台

实现装车应用

量产三元电池单体能量密度达到

全球最高的300瓦时/公斤

与此同时，上半年新增建设
充换电设施130万台，同比
增长3.8倍全国已经累计建成了1万多
个动力电池回收服务点，配
套体系加快完善

全国首个提出“禁售燃油车”时间表的省份来了。据海南省政府网8月22日消息，海南省人民政府印发的《海南省碳达峰实施方案》指出，到2030年，全岛全面禁止销售燃油汽车。而对于“禁售燃油车”问题，近年来国内多家车企正加速向电动化转型，不少车企也对外公布了停售燃油车的计划。有专家称，当前我国在新能源汽车领域是全球领先的，不仅产业链比较完善、基础设施比较全，而且对新能源汽车的认知度也比较高。

海南2030年
全面“禁售燃油车”

《海南省碳达峰实施方案》指出，大力推广新能源车船应用。其中与新能源车有关的内容有：加快推进社会运营交通领域清洁能源化，以轻型物流配送、城市环卫、租赁车、网约车等领域为重点，推动新能源车替代，鼓励私人用车新能源化。到2025年，公共服务领域和社会运营领域新增和更换车辆使用清洁能源比例达100%。到2030年，全岛全面禁止销售燃油汽车。除特殊用途外，全省公共服务领域、社会运营领域车辆全面实现清洁能源化，私人用车领域新增和更换新能源汽车占比达100%。

同时，《海南省碳达峰实施方案》显示，着力解决充电不便问题，优化新能源汽车使用体验。以构建覆盖海南的充电基础设施服务网络，促进新能源汽车发展应用为目标，桩站先行、适当超前推进海南充电基础设施建设。到2025年，省内充电基础设施总体车桩比例确保小于2.5:1，公共充电桩方面小于7:1，重点先行区域充电网络平均服务半径力争小于1公里，优先发展区域小于3公里，积极促进区域小于5公里。

截至今年6月底，海南省新能源汽车保有量已达15.9万辆，占汽车保有量的8.91%，高出全国平均水平5.7个百分点。而在新能源汽车的基础建设上，截至今年5月底，海南充换电省级平台已接入了充电设施运营商85家、1741座充电站、13406个充电桩、19002支充电枪。

多家车企
公布停售燃油车计划

近年来，众多车企不断加速向电动化转型，有的还对外公布了停售燃油车的计划。

据不完全统计，目前包括宾利、宝马、捷豹、沃尔沃、本田、日产、马自达、丰田、通用、福特、北汽集团、长安汽车、长城哈弗等在内的车企，均对外宣布了有关自身如何过渡到全面电动化时期的规划或燃油车停售时间表，国内车企停售燃油车的时间点多数在2025年，海外车企则大多在2030年之后。

长安汽车在2017年披露的“香格里拉计划”显示，公司将在未来8年中累计向新能源领域投入超过1000亿元，到2025年将全面停售传统燃油车。北汽集团则在2018年宣布，预计到2025年全面停止销售燃油汽车。今年8月22日发布新能源战略的长城哈弗，拟于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。本田汽车则于去年4月官宣，2030年纯电动和燃料电池车型将占汽车总销量的40%，2035年达80%，2040年增至100%，并停产燃油车。

比亚迪与长城汽车旗下长征汽车此前已官宣停产燃油车。其中，比亚迪作为全球首家正式宣布停产燃油车的企业，在新能源汽车领域上的表现愈发强势。据乘联会统计数据，今年上半年，比亚迪共卖出63.85万辆新车，同比增长168%，新能源汽车市场份额高达28.2%，在众多新能源汽车厂商中拿下今年1至6月销冠；7月，比亚迪更是以158957辆的月销量问鼎乘联会统计的7月厂商零售销量排行榜榜首。

新能源汽车保有量
突破1000万辆

当下，车市正处于大力推广新能源汽车、逐步降低传统燃油汽车在新车产销和汽车保有量中占比的阶段。截至2022年6月底，全国机动车保有量达4.06亿辆，其中汽车3.10亿辆，新能源汽车1001万辆。而在新能源汽车保有量突破1000万辆后，新能源汽车市场还在快速增长中，为此乘联会还上调了今年新能源乘用车销量的预期。据乘联会2022年7月份全国乘用车市场分析，今年中国新能源车总体销售进度已经超过乘联会去年末550万辆乘用车的预测，出于谨慎，乘联会将今年新能源乘用车的销量预测调高至600万辆，并透露今年四季度初仍可能调高预测。

汽车分析师、江西新能源科技职业学院新能源汽车技术研究院院长张翔称，要全面“禁售燃油车”，汽车行业还有一些难点需解决，主要有四方面内容：一是随着新能源汽车销量和保有量的快速增长，相互配套的充电桩、充电站等基础设施要快速建设起来；二是在新能源汽车维修保养方面，相关零部件供应要跟得上；三是新能源汽车的电池回收处理要跟得上；四是电力系统要跟得上，因为停止销售燃油汽车就意味着市面上越来越多车需要充电。

在新能源汽车电池回收处理方面，据央视财经8月21日报道，目前首批新能源汽车上的动力电池已进入退役阶段，工信部也于最近对外公布了新能源汽车动力电池回收服务网点信息，新能源车车主可通过查询距离自己最近的回收网点信息的方式规范移交退役电池。

新视点

氢燃料电池有望成
新能源汽车新赛道

除纯电动、混合动力外，氢燃料电池汽车也是氢能未来发展的重要技术路线。与纯电动汽车相比，氢燃料电池车可以真正实现全程零排放。业内人士认为，若以交通领域作为我国氢能发展的突破口，利用氢能实现工业领域深度脱碳，将对我国的减碳目标作出巨大贡献。

近期，北京市、上海市、广州市、浙江省、江苏省等多地密集出台与氢能相关的产业政策，支持氢燃料电池行业发展。

中国汽车流通协会专家颜景辉表示，我国氢燃料电池虽然起步相对较晚，但是政府非常重视，当前各地都在出台氢燃料电池配套政策，发展势头很好。但是，氢燃料电池技术门槛较高，目前不管是发展速度还是发展规模都落后于纯电动和混合动力。

国务院办公厅印发的《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》指出，要有序推进氢燃料电池供给体系建设，包括提高氢燃料制储运经济性和推进加氢基础设施建设。根据国际氢能委员会预计，到2050年，氢能将承担全球18%的能源终端需求，创造超过2.5万亿美元的市场价值，燃料电池汽车将占据全球车辆的20%—25%。

氢燃料电池相较于锂电池，具有高效、环保、环境耐受性强、加注时间短等优势，更能够满足长续航、高温、高寒工况环境需求。

目前我国燃料电池乘用车电堆的价格大致在4000元/kW，一辆乘用车可能需要80kW电堆，仅电堆成本就高达30多万元。但专家表示，随着燃料电池系统和电堆成本的下降，燃料电池汽车与配置相同的纯电动汽车价差将进一步收窄。

“在国家政策的驱动下，氢燃料电池车在一些城市群的示范效应带动作用明显，商用车、高功率重卡领域正在快速发展，未来会逐步向乘用车领域渗透，氢能汽车的‘万辆时代’很快就会到来。”北京特亿阳光新能源总裁祁海坤表示。

“业内认为，氢燃料电池有望成为新能源汽车的另一个赛道。氢能被认为是未来新能源汽车最佳解决方案之一，而‘产业化发展’是降低成本和提高能量利用效率最为有效的发展路径。”祁海坤强调。

据新华社、《信息时报》、《中国经济时报》等