

# 德国公开反对 欧洲“禁燃”遇阻

作为传统燃油车的发祥地，欧洲“禁燃”时间表的确定标志着这个庞大且成熟的汽车产业链必须加速转型的进程。与此同时，反对的声浪也不小。主要汽车制造国——德国就公开反对2035年禁售燃油车的计划，这无疑会带来巨大的阻力。但无论进程如何，新能源时代的到来成为全球汽车业必须接受的现实，技术升级和格局重塑，牵动的是全球大工业群的调整。



## 为内燃机续命

两周前，欧洲议会通过了一项历史性的决议，决定2035年完全停售新的燃油轿车和小货车。而拟议的欧7(Euro 7)排放标准将对氮氧化物和一氧化碳等污染物进行更严格的排放限制。

这两项决定在欧盟国家中反对声音四起。德国交通部长Volker Wissing周二表示，德国不会支持欧盟从2035年起禁止销售内燃机新车的计划。意大利能源部长Gilberto Pichetto Fratin也在周二表示，意大利打算

投票反对欧盟在12年内禁止销售新的汽油和柴油汽车的计划。

法国也是一个不确定因素。意大利工业部长乌尔索呼吁，欧盟的执行机构欧盟委员会对应对气候变化的法律采取务实、具体、非意识形态的态度，并表示他希望与德国和法国建立联盟，减缓其对工业和消费者影响。

复旦大学欧洲问题研究中心主任丁纯对北京商报记者表示，这三个国家是欧洲最强的三个工业国家，它们有足够的左右欧盟政策的实施。数据显示，2022年仅德国的大众、奔驰、宝马、奥迪、保时捷等车企，就为欧洲制造了超过400万辆汽车，德国是欧洲最

大的汽车制造国。

在此之前，意大利总理乔治亚·梅洛尼政府已经对欧盟在2035年前禁止销售新燃油车的决定表达了强烈反对，一位部长称强制向电动汽车转型是一种自杀行为。

与此同时，德国仍在努力为内燃机续命。该国已向欧盟提出要求，允许使用碳中和燃料的内燃机汽车在2035年后继续在欧洲销售。

德国数字和交通基础设施国务秘书迈克尔·特奥雷尔(Michael Theurer)在斯德哥尔摩举行的欧盟部长会议上说：“我们相信电动车现在是发展的方向，但我们需要更多样的方法。合成燃料技术和生物燃料技术也是我

们需要的。”

## 现实很骨感

除了政府在头疼以外，汽车制造商也对欧盟的计划表示不满。欧7标准预计于2025年7月实施，但是已经有多家汽车制造商表示，新标准无论在排放限值上，还是时间上都不具有可操作性。这个日期没有给它们足够的时间来开发符合要求的动力系统。

Stellantis的CEO唐唯实不断抨击这一决定。他说：“欧7对于电动化没有任何帮助，不利于客户，也不利于环境，是毫无意义的，而且会适得其反。”大众、宝马、奔驰的高管也曾表示：“2035年禁售燃油车，是对燃油车的歧视。”

理想很丰满，现实却很骨感。深度科技研究院院长张孝荣表示，从基础配套设施来看，欧盟会遇到几个问题，首先是充电配套设施的建设严重滞后；其次是各国充电设施机构分布不均衡，有的国家多有的国家极少；此外，随着电车增长，欧洲电网将面临巨大考验。

德国汽车工业协会就曾指出，欧盟在禁售燃油车，推进电动车的同时，忽视了欧洲充电基础设施匮乏的现状，停售燃油车计划还存在诸多不确定性。

确实，欧洲充电桩建设远远称不上完备。2021年，欧洲电动汽车保有量达到548.3万辆，同比增长72.4%。但根据IEA数据，欧洲公共充电桩保有量仅为33.4万个，公共充电桩比为16.4:1，直流快充桩仅占9%的比例。

此外，还不乏对欧洲本土车企市场份额减少的担忧。欧洲议会偏右派的德国议员Jens Gieseke就表示：“欧洲正在将其汽车行业推向死胡同，禁止内燃机将使新车更加昂贵，失去数千个工作岗位，并导致欧洲核心产业的衰落。”

欧洲汽车供应商联合会发布的研报显示，汽车电动化的快速转型将导致大量工作岗位的减少。预计到2040年，欧盟汽车供应商将削减大约50个工作岗位。

不过，“禁燃”议案的支持者认为，它为欧洲汽车制造商提供了一份明确的时间表，刺激以大众、奔驰、宝马、斯特兰蒂斯、雷诺等为

代表的欧洲汽车制造商们在2035年前将生产转向零排放的纯电动汽车，以此来带动投资，从而加强欧洲车企的竞争力。

比如去年10月，在欧盟就2035年“禁燃”达成协议后，德国政府已经采取行动，批准了一项斥资63亿欧元(约合67.4亿美元)在全国范围扩大充电站数量的计划，并加快了对充电站建设的审批速度。

## 加快产业重塑

虽然欧盟将停售燃油车的时间点定在2035年，但以各大家国公布的停售燃油车时间点来看，预计将在2030年前后达成燃油车向新能源汽车转型的目标，燃油车转型、新能源车抢占市场只有最后7年时间窗口。

历经百年汽车工业发展的燃油车，真的要被电动车颠覆？对于欧洲汽车业来说，这一协议将迫使各大汽车制造商主动或被动接受转型的现实。

有业内人士认为，百年车企们过去在燃油车巨大的投入和积累，包括庞大的供应链、生产线和相关产业人口，让它们下不了彻底掉头、壮士断腕的决心。

而对全球汽车业来说，欧洲“禁燃”虽早已不是新闻，但其标志性意义仍然明显，将加速全球汽车业全面转向新能源的步伐。

中国汽车流通协会专家颜景辉表示，在过去相当长的一段时间里，德国、日本、美国等为首的传统汽车工业强国，垄断了发动机、变速箱等汽车业关键技术，形成了强大的品牌红利，但在燃油车向新能源车转型的过程中，这些传统车企的优势明显减弱甚至不在。

颜景辉还提到，对中国车企来说，欧洲“禁燃”或许是个利好。中国汽车工业协会数据显示，2022年，我国汽车企业出口311.1万辆，同比增长54.4%。其中，新能源汽车出口67.9万辆，同比增长1.2倍。

不过，新能源车固然是未来，但协议执行起来似乎难度不小。宝马集团CEO齐普策就表示，“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过早”。

北京商报记者 方彬楠 赵天舒

## 聚焦 Focus

# 跌破80万！日本出生人口创新低

日本厚生劳动省周二发布的数据显示，2022年日本新生儿数量首次跌破80万人，仅为79.97万人，较上年减少4.3万人，创下1899年有统计以来的新低。与此同时，日本的死亡人数几乎是新生儿人数的两倍。2022年，日本总死亡人数也突破纪录达到158.2万人，较上年增长近9%，突显人口老龄化和疫情的严重影响。

报道还称，日本政府2017年曾公布估算，预测出生数初值跌破80万人是在2033年，但实际提前了10年多，少子化进展迅速。

对此，厚生劳动省的解释是，疫情导致生活方式的改变，以及越来越多的日本适龄青年晚婚晚育，是出生率下降的主要原因，“这其中涉及不少复杂因素，包括经济状况的不稳定，以及年轻人社交的减少等”。

日本首相岸田文雄2月28日晚上就此事表态，承认这是“危急情况”。“日本出生数连续7年减少，意识到这是一种危急情况”，岸田文雄在首相官邸向记者表示，“为挽回少子化趋势，需充实并推进当前时代与社会所需要的政策，我强烈感受到这一点的重要性。”

日本少子化加速发展的同时，该国空置房(也称“幽灵屋”)越来越多。据新京报援引日本《朝日新闻》1月16日报道，为了缓解空置房问题，日本政府陆续推出一些措施，包括鼓励房东修理破旧房屋或置换新房的修订税收减免计划。但这些举措短期内或许难

以扭转空置房增多的趋势。

日本总务省每5年实施一次全国房屋空置率调查。上一次公布空置率是2018年，那年日本全国有849万套房屋空置，住宅空置率达到了13.6%，比2013年上升0.1%，也是有统计以来的最高纪录。日本知名研究机构野村综合研究所表示，除非拆除大部分空置房屋，否则这一比例将在2038年跃升至31.5%。《朝日新闻》称，随着日本社会老龄化和人口萎缩现象越发严重，预计未来几年空置房数量仍将增多。

据报道，野村的一份报告显示，除非拆除，否则到2038年，日本三分之一的房屋将无人居住。

此外，日本不少人担心，步入社会后，财力和精力等方面问题会成为生育障碍因素。

日本财团去年12月在日本全国范围内在线调查1000名17岁至19岁年轻人，询问他们对工作方式、生育子女等方面的看法。日本广播协会援引调查结果报道，59%的调查对象表示想要孩子。但当问及将来是否真的会生育子女时，仅46%回答“是”，23%回答

“否”，31%表示从未考虑过这个问题或尚未考虑清楚。

表示将来会生育子女的调查对象还被问及可能阻碍生育的因素。调查结果显示，在多个选项中，选择“经济负担”因素占比最高，为69%；其次是“难以平衡工作和育儿的关系”，占比54%。

依据日本广播协会说法，高等教育学费令不少日本大学生感到“压力山大”，步入社会后还贷一项就压得他们喘不过气，有人甚至因此不敢考虑生育。一家日本学生援助机构的数据显示，日本1990年领取助学贷款和助学金的大学生比例为21.8%，到2020年这一比例升至49.6%。

日本财团说，这项调查表明，对财务状况和工作的担忧影响了许多年轻人的生育计划。有关方面应予以重视，提供多种类型支持，以解决年轻人广泛关注的问题。

岸田政府称将于3月提出与以往不同的“异次元少子化对策”草案，该草案预计将包括提高育儿补贴、完善教育保障与工作制度改革三部分。

不仅是日本，韩国也面临着类似的问题。2022年，韩国的生育率为多年来世界最低，降至每名妇女生育0.78个孩子，据该国统计局称，人口老龄化加剧了经济挑战。该国生育率已经在世界银行追踪的260多个国家中垫底。

北京商报综合报道

## · 图片新闻 ·

# 2023亚洲杯将于明年1月开赛



此前，亚足联主席与卡塔尔足协主席共同展示印有数字23的球衣。视觉中国/图

卡塔尔足协2月28日宣布，2023亚足联亚洲杯将于当地时间2024年1月12日至2月10日举办。

举办完亚洲杯后，卡塔尔还将承办第六届U23亚洲杯决赛阶段比赛，也是2024年巴黎奥运会男子足球预选赛。与此同时，卡塔尔亚洲杯组委会宣布成立，卡塔尔足协主席阿勒萨尼担任组委会主席。

2023年亚足联亚洲杯原定于2023年6月16日至7月16日在中国举行，但缘于多重原因，最终亚洲杯易地举办。2022年10月，亚足联执委会投票决定卡塔尔成为2023亚洲杯举办地。这是继1988

年和2011年后，卡塔尔第三次举办该项赛事。决赛日恰逢明年农历大年初一。

本届亚洲杯共有包括中国男足在内的24支球队参赛，分别为澳大利亚、巴林、中国、中国香港、伊朗、伊拉克、印度、印度尼西亚、日本、约旦、韩国、吉尔吉斯斯坦、黎巴嫩、马来西亚、阿曼、巴勒斯坦、卡塔尔、沙特阿拉伯、叙利亚、塔吉克斯坦、泰国、阿联酋、乌兹别克斯坦、越南。

2019年阿联酋亚洲杯决赛中，卡塔尔队击败日本队夺冠，因此卡塔尔队此番将以卫冕冠军、东道主的双重身份参加2023年亚洲杯。

北京商报综合报道