

新民环球

从『加油之痛』到『换车风潮』 中东战事添忧 全球能源加速转型

文/玖田

美国和以色列发动对伊朗的军事打击行动以来,油价成为市场关注的焦点。由于霍尔木兹海峡“梗阻”,全球约五分之一的原油被“困”在这里。全球原油基准价格——布伦特原油四年来首次突破每桶 100 美元大关。

战事升级风险,叠加当前不确定性不断加剧的全球供应链,令人联想起上世纪 70 年代的两场石油危机。彼时,国际油价从第四次中东战争爆发前的每桶 2.7 美元,飙升至 1979 年年初的每桶 20.8 美元。不少美国人不得不放弃他们钟情的大排量、大尺寸、强动力的“油老虎”,转而考虑排量小、自重轻、低油耗的车。

而如今的这场战事及外溢效应,也加速了多国能源转型的步伐。

油价上涨冲击世界

美国总统特朗普曾宣称,油价上涨只是“暂时的”。然而,随着全球石油供应受阻、国际油价巨幅跳升,这场战事给全球能源市场带来的冲击正波及世界。

在菲律宾马尼拉,人们在烈日下排着队,盼着在汽油涨价前将油箱加满。3 月 24 日,由于菲律宾汽油、柴油和航空燃油储备量分别仅够维持 53 天、46 天和 39 天,总统马科斯已经宣布国家进入能源紧急状态。

泰国一处加油站因为人们排长队等待加油而发生意外,一名苦等超过 10 小时的货车司机疑似吸入过多一氧化碳中毒身亡。

作为石油和天然气的主要生产国和出口国,美国在 2022 年欧洲能源危机中成为赢家:国内消费者几乎没受到什么影响,而美国的能源供应商则趁着危机向欧洲买家出售高价天然气大赚一笔。但这一回情况恐怕截然不同。按照斯坦福大学研究人员的估算,如果霍尔木兹海峡限制通行的状况持续,美国家庭在今年接下来的日子里汽油支出将增加 857 美元,美国人购买机票的费用至少上涨 20%。

为了节省能源开支,越来越多美国人开始转向新能源,询价电动汽车。

美国在线购车网站埃德蒙多斯的数据显示,在汽油价格开始攀升的 3 月 2 日那一周,在线用户对电动汽车的兴趣增加了 17%,几周后这个数字达到了 25%。在全美油价最高的加利福尼亚州,汽油平均价格已逼近每加仑 6 美元。尤斯汀·张和丈夫被迫舍弃已经开了八年的奔驰 C 级轿车,购入了他们的第一辆电动汽车——一辆 Rivian R1 SUV。

但对于大部分的美国消费者而言,入手一辆电动汽车着实有些“肉疼”。

拜登政府曾经为了推广电动汽车消费而开出的 7500 美元税收抵免政策,因为特朗普政府上台而终止。受此影响,去年美国电动汽车购买量减少了大约 3 万辆,有预测称今年或创下最大降幅。特朗普政府甚至还取消了对未能达到燃油效率标准的汽车制造商的处罚。这些因素共同导致美国汽车制造商无心制造电动汽车。“即便汽油价格继续暴涨,他们恐怕也不会重新提速。”埃德蒙多斯的汽车行业趋势研究主管德里表示。

对于美国消费者来说,这绝对不是个好消息。毕竟,美国市场上的电动汽车价格已经够贵的了,平均售价约为 5 万美元。以去年 12 月停产的福特 F-150 Lightning 电动皮卡汽车为例,在美国市场上的起售价为 5.5 万美元,比燃油版基础款车型还要高出 1.75 万美元。

面对国内售价高昂的电动汽车,越来越多美国消费者开始“眼红”物美价廉的中国电动汽车。毕竟,在欧洲、拉美,甚至是邻国加拿大,只需要相对更低的价格,就有望购得一辆配备先进驾驶辅助系统、功能完备的中国电动汽车。美国车评人贝努瓦就在考虑“另辟蹊径”,从墨西哥购买一辆比亚迪电动车,然后开回美国,“这是目前拥有它的唯一办法”。



德国大众汽车员工对成品电动车进行调试



油价上涨,菲律宾马尼拉吉普尼司机排队领取政府补贴 本版图片 新华社发

绿色转型成当务之急

“加油之痛”下,欧洲消费者则进入二手车市场“淘金”。

挪威最大二手车交易平台 Finn.no 的电动车销量超过柴油车,成为最畅销的车型。法国在线二手车零售商 Aramisauto 的电动车销量占比从 6.5% 飙升至 12.7%,挤占了传统燃油车份额。英国汽车数据公司 Marketcheck 副总裁坎贝尔表示,由于较新车价格便宜近四成,且随到随提,不用等待交付,二手车销量对市场情绪的变化和汽油价格的波动更加敏感。“考虑到购车的交付周期,随着市场完全消化近期一系列具有全球影响的事件,我们预计这一增长势头还将持续下去。”还有分析指出,不仅是二手车市场,在新车市场上电动车和混合动力车也开始受到买家的欢迎。

如今,越来越多国家和城市也开始把电气化和绿色转型安排上了发展议程。

在越南,河内和胡志明市已计划今年在市中心禁行燃油踏板摩托车,以缓解空气污染问题。印度德里政府也有意从 2027 年起采取类似措施。韩国气候能源环境部宣布,力争到 2030 年新能源汽车占新车销售比例达到 40%。

在中国,根据公安部数据,截至 2025 年 6 月底,新能源汽车保有量达 3689 万辆,占汽车总量 10.27%;纯电动汽车保有量 2553.9 万辆,占新能源汽车总量 69.23%,因此成为许多国家和媒体研究机构口中的“模范生”。

拥抱电气化、拥抱新能源,并非封禁油车、推广电车那么简单。在充电桩、换电站等电动汽车离不开的基础设施方面,即便是许多西方发达国家和地区,也依然处于落后的状态。

上海市经济和信息化委员会官网数据显示,截至 2024 年,上海已累计建成各类充电桩 91.3 万个、换电站 225 座,车桩比约为 1.8:1。而在专栏作家大卫·菲克林居住的澳大利亚新南威尔士州首府悉尼郊区,“这里约 1 万人共用着约 40 个公共电动汽车充电桩”。欧洲也同样面临着电气化投入不足的问题。有预测称,到 2040 年,欧洲的电气化水平预计也只能达到 50% 左右。

欧洲传统汽车交易网站 Autotrader 的首席客户官伊恩·普拉默指出,2022 年俄乌冲突爆发后,高度依赖进口石油和天然气的欧盟曾陷入能源危机。但即便如此,这样的危机并没有“导致欧洲市场电动汽车购买量的持续增长”。甚至,欧盟还在去年底急踩刹车,对原本计划从 2035 年起实施的燃油车禁令松绑。

危机之下,一些英国人开始畅想起电动汽车队取代燃油车队,缓解能源危机,甚至将目光瞄准了已在中国试点的车网互动(V2G)规模化应用。他们渴望在未来,不仅不用再为飙升的油价烦心,甚至可以让自己的电动爱车在闲置状态下向电网反向送电,实现双赢。

美深陷“石油依赖”泥潭

在美以伊战事的外溢效应之下,欧洲人似乎开始想明白了,看到了转型的紧迫性和必要性。一些人也看清了,在上一场能源危机中,欧洲看似减少了对俄罗斯管道天然气的依赖,但对石油和天然气的依赖程度并没有真正下降,而是将这种能源依赖转移向了美国。在牛津大学能源项目负责人扬·罗森诺看来,这并不是成功的能源多元化,“我们正在为此付出代价”。欧盟委员会执行副主席特蕾莎·里贝拉也表示,解决之道不是建立新的依赖关系,而是加快电气化,发展可再生能源和提高能效。“真正的风险不在于能源转型过快,而在于转型过慢。能源转型是欧洲抵御市场波动的屏障。”

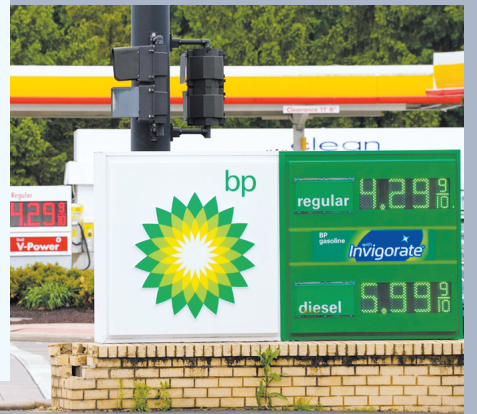
当全球多数国家在油价飙升的痛苦中加速转向新能源时,美国却因政治短视与既得利益,困在“石油依赖”的泥潭里难以自拔。

如今,特朗普政府依然还沉浸在抢油的思维里,要求英国和法国先从美国购买石油,然后再“自己去海湾地区倒腾石油”。为了阻止新能源项目在美国落地,美国政府甚至宁可向法国道达尔能源公司支付 10 亿美元,换取后者承诺不在美国开发任何新的海上风电项目。

美以伊战事的外溢效应何时终结尚不得而知,各国纷纷寻找能源安全的真正出路。上世纪 70 年代的石油危机催生了小排量车的崛起,而这一次,危机能否催生真正的能源革命?许多国家已经开始思考并做出选择。而美国的答案在哪里?它不应只在华盛顿的政客口中,而在每一个因油价而“肉疼”的普通人的选择里。



法国巴黎民众体验中国电动汽车



受中东战事影响,美国加油站的油价上涨