

禁卖油车,海南打响第一枪

近日,海南省人民政府发布的《“十五五”海南国家生态文明试验区规划(美丽海南建设“十五五”规划)》提出,平稳推进2030年禁售燃油车。届时,海南新能源汽车保有量占比将从2025年的23.75%提升至45%。

也就是说,海南将成为中国第一个不再售卖燃油车的省份。禁售燃油车,并非“禁开”燃油车。2030年之后,存量燃油车辆可依法在海南正常上路行驶。这一消息随即引发了相关疑问:该政策具体包含哪些内容?为什么是海南率先成为全域禁售燃油车的省份?其他省市是否会参考海南的实践、陆续出台类似的政策?

新型实验

《“十五五”海南国家生态文明试验区规划》发布后,“禁售燃油车”引发了不少市民的误读,官方和专家进行了明确澄清:禁售不等于禁行,2030年之后海南只是停止销售新的纯燃油汽车;存量燃油车不受影响,已经在海南上牌的存量燃油车,2030年之后依然可以正常上路、按时年检、合法过户以及正常加油,直至车辆自然报废退出。

值得注意的是,混动车型不在禁售范围之内。插电式混合动力(PHEV)和增程式车型属于清洁能源汽车,2030年之后在海南可以继续销售。

其实,海南“禁售燃油车”,不是一条规定,而是一整套政策规划,包含了四个方面的核心内容。首先是新车全面替换。到2030年,私人用车领域新增和更换车辆的新能源占比要达到100%。除特殊用途外,公共服务与社会运营领域的新增更换车辆清洁能源占比也将达到100%。

像重卡、冷链物流等传统的“排碳大户”,将有序推进氢燃料电池汽车的示范应用,打造出港零碳货运走廊。

其次,新能源车辆保有量翻倍。海南省计划将新能源汽车的保有量占比,从2025年的23.75%提升至2030年的45%——意味着,岛上在届时大概还会有55%的车辆是燃油车。

这表明政策是通过“控制新车”来让老旧燃油车随着时间延续而自然报废退出,而不是“一刀切”式的强制报废或限制出行。

目前海南的新能源汽车单月渗透率多次突破65%大关,每卖出3辆新车就有2辆是新能源汽车,渗透率和保有量占比均居全国省级地区前列。因此,新能源车辆保有量的“翻倍”计划,也是基于现有高增速市场现象的“水到渠成”。

为什么是海南

独一无二的封闭地理环境,是海南成为先行者的重要条件,这次尝试可以总结为:一场国家

挑选、地方市场自驱动、风险可控的“全域绿色交通转型压力测试”。

“禁售燃油车”政策背后,是海南消费者“用脚投票”的市场。前文亦有提到,海南新能源汽车市场渗透率非常之高,什么概念呢?全国第一。

2025年全年,海南新能源汽车占新增车辆比重已高达62.9%。受美以伊战争爆发、霍尔木兹海峡封锁、油价推高等多因素影响,2026年4月单月渗透率更是攀升至74.5%。

其保有量基数也很稳健。截至2026年1月底,海南全省新能源汽车保有量已达54.46万辆(占比23.95%),保有量占比位列全国省级行政区第二,具备优秀的普及土壤。

电动汽车的低碳环保,取决于充进去的电是否“干净”。多数内陆省份依赖煤电,无法激进推进全域电动化,而海南率先解决了“车用绿电”的根本问题。

截至2026年6月底,海南新能源装机规模突破1271万千瓦(其中风电237万千瓦、光伏987万千瓦、生物质能47万千瓦),新能源装机占全省总装机比例正式跨过50.1%的分水岭。

假如包含核电与气电,全省清洁能源装机占比已达87.2%,绿电发电量占比超过72.87%,基本把高污染的煤电挤出了主力系统。

而且,物理和地理条件的硬约束,也是内陆和北方省份难以效仿海南的原因。

海南岛自成闭环,里程适中。海南全省陆地面积3.54万平方公里,环岛高速全程约600公里。目前主流纯电动车单次续航普遍在500公里-700公里,意味着一辆满电电动车可以轻松实现“环岛自由行”,长途续航焦虑自然也没那么严重了。

在海南开电车,也不用担心低温“掉电”。像东北等北方地区,冬季严寒,会导致电池续航缩水达30%-50%。海南属于热带季风气候,全年气温温和,电池始终处于高效工作的最佳温度区间。

海南的配套基础设施密度也高。截至2025年8月,海南全省



拥有充电站4895座、充电桩23.29万个,车桩比已达到极致的2.1:1(提前超越2030年2.5:1的规划上限),率先实现了全省乡镇充电桩100%全覆盖。

最关键的是,海南地位特殊,产业包袱轻,适合“国家实验”。

与拥有一汽的吉林、拥有东风的湖北、拥有上汽的上海等传统汽车工业重镇不同,海南本土缺乏庞大的燃油车全产业链实体包袱。转型不会面临严重的工人失业、产线折旧等巨大的社会阻力,易于“轻装上阵”。

海南同时具备“国家生态文明试验区”与“自由贸易港”的双重身份,也拥有国家赋予的最高级别“先行先试”特定授权。

加上海南体量小,风险可控。海南全省汽车年销量在15万-18万辆左右,仅占全国汽车年销量的0.5%。即使该项压力测试在推进中出现某些“阵痛”,其冲击力也会被限制在小区域内,不会对全国汽车和成品油市场造成系统性震荡。

谁会跟进?

短期内,其他省市不会大规模跟进出台类似的“全域禁售燃油车”政策。

虽然全国大范围推行不现实,但随着国务院印发《“十五五”碳达峰行动方案》,要求到2030年非化石能源消费占比达到25%,广东、上海、江苏、浙江等沿海发达省市,存在分步跟进的可能。

第一步,在可控性最强的商业运营领域,沿海发达地区多实现了“事实性禁燃”。

比如上海市推行严格的合规网约车政策,规定自2025年5月1日起,所有网约车必须持有《网络预约出租汽车运输证》,大量传统非合规燃油租赁车被全面清退。2026年6月,上海进一步上线网约车“合规码”,清退不合规运力。目前,上海、深圳、杭州等地的新增网约车已实质上实现了100%纯电动化。

第二步,适当运用路权和牌照等“规则杠杆”。这个思路是不从“销售端”一刀切,而是给“使用端”设限。通过划分“零排

放区”,让燃油车“买得了、开不进”,逼迫消费者转向新能源。

上海的绿牌免费发放政策在非营业性客车总量控制原则下,已确认延续至2026年底。上海市目前的蓝牌(燃油)保有量约250万台,绿牌(新能源)保有量已逼近150万台。未来,上海、深圳等城市大概率将逐步取消纯燃油车的外环内、核心区地面道路路权。

或者参考欧洲做法,未来,一线城市或者新一线城市,有可能在部分高密度核心商圈探索绿色低碳出行示范区,在伦敦、米兰等国际经验之下,通过经济手段调节燃油车进入核心区域,比如非新能源车进入需缴纳高额“拥堵费”“排污费”,或限时段进入。

第三步,随着新能源汽车的渗透率不断升高,燃油车新车成为“小众需求”后,政府无需出台“禁售令”,可以通过不再发放全新燃油车牌照指标,或者把燃油车牌照指标限制在极低比例,就可以保证市场发生“连锁反应”,无形中让燃油车在私人消费市场失去竞争力。

到了这一步,二手燃油车过户会变得相当困难,流通成本也更高。当车主发现资产严重贬值,下次换车也会主动选择新能源汽车;市中心的加油站也会随之向租金更便宜的城郊转移,或改造为充电、换电综合站,燃油车的加油更加不方便。

如果叠加提高成品油消费税、燃油车年检费用等成本,让燃油车主“养不起”,那么燃油车的退出速度将进一步加快。

总之,海南的“禁售燃油车”政策像是一声“发令枪”,其风向标的意义是明显的。沿海发达省市的跟进逻辑是,追求实质性的逐渐“替换”——依托强大的经济实力,通过调整牌照规则、增加燃油车用车成本、削弱燃油车便利性,让私人燃油车消费自发性地“淡出”历史舞台。

这样看,中国的“绿色交通转型”,呈现的是海南率先破局、超一线和一线城市分步跟进、内陆低速普及的差异化梯度格局,从而描绘出“中国特色”的交通绿色低碳转型路径。

荣智慧

谁会是下一个“禁燃”省份?

中国汽车工业协会数据显示,2025年我国新能源汽车销量达到1649万辆,同比增长28.2%,市场占有率达到47.9%左右。不过,从产业运行来看,新能源汽车快速增长并不意味着燃油车市场会迅速消失。

随着海南正式明确2030年禁售燃油车,不少消费者也开始讨论,这一政策未来是否会在全国其他地区推广。

对此,汽车行业分析师许之鹏表示,海南此次出台相关规划,更大的意义在于结合当地实际情况进行探索,并不意味着其他地区会按照相同时间表推进。不同地区新能源汽车渗透率、充换电基础设施以及消费者使用需求存在差异,未来仍会根据各自的发展情况制定相应政策。

许之鹏认为,海南作为岛屿省份,居民跨省出行需求相对较少,公路交通网络也更容易实现充换电设施覆盖,在推进新能源汽车普及方面具有一定优势。而从全国来看,不同地区新能源汽车发展水平仍存在差异,部分中西部地区、县域市场以及冬季低温地区,在补能便利性、车辆使用场景等方面与海南存在明显不同,因此很难采用统一的发展模式。

根据中国充电联盟数据显示,截至2025年底,全国公共充电基础设施主要集中在广东、浙江、江苏、上海、北京等经济较发达地区,而部分中西部地区充电网络仍有较大提升空间。与此同时,冬季低温、高速长距离出行等因素,也会影响不同地区新能源汽车使用体验。

“禁售燃油车只是政策目标,真正决定新能源汽车使用体验的,还是充电网络、电网保障以及售后服务体系,而这些基础设施是否能够满足市场需求,会直接影响海南新能源汽车推广的节奏”许之鹏说。

华夏