

2013 年 8 月

焦点 ACFA

中南半岛：行驶在两轮车辆上的地区

尽管服务的人群和地区不尽相同，中南半岛地区的交通情况却有一些共同的特点。其中一种表现就是，在越南、柬埔寨、老挝和缅甸人们出行最常用的乘用车辆是两轮的，而不是四轮的。第二种共同点是，除非采取有效措施控制排放，不然空气污染的状况可能会变得更加糟糕。最后，该地区普遍面对的问题是怎样处理消费者负担交通费用。

“本地区，在燃料方面，几个国家都对如何继续负担燃料补贴政策的问题非常头疼。”国际能源署（IEA）东南亚项目经理 Florian Kitt 这样表示，该署的总部位于巴黎。

越南

当然，本地区的国家之间也存在差异。以越南为例，它的经济规模使本地区的其它国家相形见绌（见表 1）。而且，越南人均 GDP 达到了 3,435 美元，在本地区的所有国家中最高。根据 Kitt 的信息，该国已经开始逐步取消燃料补贴。

表1 – 主要经济指标

国家	GDP (10亿美元)	人均GDP (美元)	预测的2013年实际 GDP增长率%
柬埔寨	33.9	2,372	6.7
老挝	17.7	2,809	7.5
缅甸	--	--	6.5
越南	301.7	3,435	5.5

来源：世界银行，2012 年 12 月，东亚和太平洋经济数据更新

越南也已经制定了计划，解决自身日益增长的空气污染问题。在 2011 年 9 月，政府批准了新的机动车排放标准（见表 2）。目前，在车辆燃料和排放标准方面，越南执行的是欧 2 标准。

表 2 – 越南排放和燃料强制标准

标准	四轮车辆	摩托车	燃料
欧 4	2017年1月1日		2016年1月1日
欧 5	2022年1月1日		2021年1月1日
欧 3		2017年1月1日	

来源：交通部越南登记处环境分部

越南采取的是双重的处理措施，一方面制定法律规定对四轮车辆自 2017 年 1 月起实施欧 4 标准，自 2022 年起实施欧 5 标准；另一方面规定对摩托车自 2017 年 1 月只实施欧 3 标准，而在 2017 年以后则没有进一步的提升规定。另外，还规定在排放标准实施至少 1 年之前，相应质量规范的燃料应该供应到位。所以，欧 4 燃料标准必定要在 2016 年 1 月前供应到位，而欧 5 燃料标准必定要在 2021 年 1 月前供应到位。

这些措施带来的最重要的结果之一就是燃料中允许的硫含量的急剧降低。未来十年，汽油和柴油燃料的硫含量将从百万分之 500 降到百万分之 10 (ppm)。

这些措施中把两轮车辆同四轮车辆的标准分开的规定是很有必要的。运输部越南登记处环境分部经理 Le Anh Tu 说，越南在 2013 年底摩托车的数量将达到 3800 万。相比之下，汽车的数量只有 150 万辆。即使将卡车算上，越南现在的摩托车所占的比例也会达到 95%。许多摩托车的发动机排量小于 250 立方厘米。

越南市场重偏向摩托车预期短期内不会改变。购买力是摩托车数量增长强劲的主要原因。2013 年将新增 300 万辆摩托车，与此同时四轮车辆的新增数量只有大约 10 万辆。越南除了将要实施更高质量的燃料标准和更严格的排放标准之外，还致力于增加生物燃料的使用量。Tu 表示，越南目前有 35 个加油站提供 E5 或者 5%乙醇混合汽油，但是政府打算改变这种状况。

“政府制定了路线图，计划在 2014 年普及 E5 汽油，” Tu 说。但是，该行业正面临着生存危机，行业内越南最大的乙醇生产商最近向银行申请破产。而政府已经介入，努力对该企业采取救赎行动。

这些措施都是为了在严格排放标准的同时，确保燃料质量的提升和供应，这一点是非常重要的。同本地区其他国家一样，越南也正处在一个经济发展速度相对较快的阶段。根据世界银行的报告，越南的经济增长率在 2012 年是 5.2%，而 2013 年预测将达到 5.5%。同世界上许多其他地方相比的相对停滞甚至负增长的情况相比，这一

速度已经相当快了。但是，这种增长速度也被解读为将带来更多的车辆和更高的城市化率，以往的经验表明这会让已经污染的空气状况变得更加糟糕。

Phan Quynh Nhu 是亚洲清洁空气组织的越南国家网络联络人和越南清洁空气伙伴关系总干事，该组织总部位于马尼拉，是一个呼吁改善空气质量的倡导组织。在宣布了新的排放控制路线图后，她表示：“越南最主要的空气污染源来自于交通部门，特别是采用引擎行驶的车辆，这就需要执行更严格的排放标准。”

柬埔寨、老挝和缅甸

柬埔寨、老挝人民民主共和国（老挝）和缅甸的经济规模是越南的十分之一甚至更少。他们的人均 GDP 与越南相比也相对较低，但是最近几年的增长速度却较高（见表 1）。

在柬埔寨和老挝，汽油最低的辛烷值标准是 RON87，相比之下越南是 RON90。柬埔寨的硫含量在 2010 年在 1000ppm 的范围内，而老挝的汽油最高硫含量限制是 500ppm。总体来说，同越南相比，柬埔寨和老挝在燃料质量方面都表现较差。

这两个国家的汽车数量小，销售目前也很不足。例如，柬埔寨的独家丰田经销商计划在 2013 年销售 1000 辆车，而大众牌汽车刚刚进入该国市场，今年只计划销售 100 辆车。总的市场销售情况，包括非法进口和二手车辆销售量，大约是每年 2 万辆。

柬埔寨车辆中的单一类型最多的是摩托车，大概有 180 多万辆。亚洲清洁空气组织估计该国首都金边的车辆占据了全国的五分之四。

老挝的现状与柬埔寨类似。亚洲清洁空气组织估计在用的车辆中有十分之四是摩托车。该国百万摩托车和汽车中的大概百分之五十集中在该国首都万象。

缅甸在燃料方面是一个国内的封闭系统。联合国在 2011 年宣布全世界将在 2013 年实现全球淘汰含铅汽油的时候，缅甸是当时全球仅存的六个还在销售含铅汽油的国家。

缅甸是世界上机动车率最低的国家之一。该国在 2010 年每 1000 人中机动车的拥有量仅仅大约为 18。相比之下，越南的该数据是缅甸的大约 20 倍。

柬埔寨、老挝和缅甸都没有定期的监测计划和结果公布，所以没有这三个国家确切的空气污染数据。迄今所做的仅有的研究表明，污染问题可能正在恶化。

例如，亚洲清洁空气组织在 2006 年做的一项研究表明，万象的二氧化硫浓度和颗粒物浓度令人不安。该地空气中粒径为 10 微米或者更小的颗粒物或者称为 PM10 的浓度水平平均是每立方米 87 毫克，高于世界卫生组织（WHO）50 毫克每立方米的标准。而二氧化硫的浓度在所采样的四分之三的天数内都高于世界卫生组织 20 毫克

每立方米的标准。首都万象的居民表示，在三月至五月的旱季，空气污染状况几乎可以直接感觉到。◇

版权©2011 亚洲清洁燃料协会。版权所有。