

2012 年 4 月

焦点 ACFA

2012 及以后：展望未来发展之路

对于亚洲的车辆驾驶者和空气质量未来 10 年发展趋势，Michael Walsh 表示有好消息也有坏的消息。Walsh 主管清洁交通国际理事会(International Council on Clean Transportation)，这是一家独立的非盈利组织，提供对环境法规的研究和技术科学分析。他本人是国际知名的 车辆排放和能源咨询师。

Walsh 特别关注中国，认为中国的情况可能在亚洲其它地区也适用。如果中国从现在开始什么也不做，那么 10 年之后路上车辆 NOx（氮氧化物）和其它污染物的排放量将增长一倍。但是，如果采用低硫燃料和欧 6 等同标准的话，情况会显著改观。

Walsh 表示“使用低硫燃料和欧 6 等同标准有可能帮助逐渐减少总体的排放，即使车辆的排放量会因为车辆数目的激增，以一个非常高的速度持续增长。”

他谨慎乐观地预测，情况会逐渐改善。他注意到自 1990 年以来，中国已经在空气污染控制方面取得了显著进展。未来进一步改善需要对技术和法规做出调整。

Walsh 举例说，与世界上其它地方不同的是，中国环境保护部目前对燃料质量法规没有管理权。这样的话，中国环境保护部就无法规定燃料含硫量应当限制在百万分之多少合适。汽车和卡车的污染控制技术依赖于有没有合适的低硫燃料供应，这是一个重要的环节。举例来说，欧 6 技术标准要求燃料中含硫量上限为百万分之十（10 ppm）。

Walsh 说，中国环境保护部已经提出申请，要求被给予燃料质量的管理权。同时，一些诸如北京这样的城市已经开始和中石化和中石油直接商谈，希望能实施国 5 和国 6 标准（等同于欧 5 和欧 6）。据报道，会谈有望取得成果。

印度的情况与中国类似，它有一个双重的管理标准。十三个最大的城市实施欧 4 等同标准（印 IV），规定汽油和柴油中的硫含量上限为 50 ppm。而该国的其它地区实施欧 3 标准。

但是这种双重的排放管理标准面对车辆流动问题。车主可以轻易地在较底标准的地区添满油箱，大部分里程却行驶在实行较严格标准的地区内。类似这样逃避污染控制的行为造成了管理上的漏洞，尤其是某些特定类型车辆。

Walsh 说“由于卡车事实上既是 NOx 也是颗粒物的主要排放源，如果你没有一个全国的标准约束，那么计划的成效将大大削弱”。

其他人士也看到了实施全国标准的必要性。科学和环境新德里中心的执行董事 Anumita Roychowdhury 注意到印度柴油用量的增长，导致了颗粒物污染增加到了一个危险的高水平。她补充说，印度各城市的 NOx 污染程度也在加剧。

她说，印度车辆研究协会的研究表明，未采取控制措施柴油发动机的污染排放是汽油发动机的 10 倍，其中 NOx 排放高 5 倍，空气有毒物质总排放高 7 倍。

未来一个问题就是，印 III 和 IV（等同欧 3 和 4）自 2010 年 4 月实施后，迄今为止没有后续计划。印度还没有宣布新的污染排放控制改善计划。此外，Roychowdhury 指出汽油和柴油价差存在的问题，前者自由销售并实施高税率，而后者受到农业应用补贴。这样导致的一个问题就是柴油车辆增加，但是却并没有清洁柴油燃料供应或者没有一个计划同保证这种供应。

印度车辆研究协会的研究表明，未采取控制措施柴油发动机的污染排放是汽油发动机的 10 倍，其中 NOx 排放高 5 倍，空气有毒物质总排放高 7 倍。

Roychowdhury 建议实施全国性的标准，对炼油厂投资，使他们能够生产出含硫量限制为 10ppm 的燃料。还应当实施各种资助措施，提高空气质量。她还呼吁纠正税收和收费不合理问题，调节汽油和柴油的价格。

Roychowdhury 督促说“由于燃料价格错位得厉害，应当对车辆使用柴油收附加税”。

这种情况不单印度独有。亚洲城市清洁空气行动执行董事 Sophie Punte 注意到，整个亚洲地区的柴油使用量在补贴的趋动下上扬。这鼓励人们购买柴油车辆。要纠正这种状况，一种方法就是取消补贴。如果无法实施的话，那就需要采取其它行动。

Punte 说“如果象中国某些地区那样，补贴仅仅局限于农业使用，那么就需要强制措施防止已经获得补贴的柴油流入交通系统”。

其它的选择包括提高燃料效率、增加替代燃料使用和提高排放标准。这些任何一种措施都能够减少空气污染和提高数百万人的健康水平。

但是，仍然还有另外一种泛亚洲适用的选择：在不增加道路和更多车辆的情况下，提高输送旅客的效率。这一增长趋势是设在马尼拉的亚洲发展银行（ADB）一项新计划的关注重点，ADB 致力于资助本地区的扶贫项目。传统上，该行的交通基金重点关注道路建设。例如，在截至到 2009 年前的 10 年期间，该行资助的交通项目中有 80% 是道路项目。但是，这一数字在 2020 年以前将滑落到大约 40%。同一期间，城市交通项目将激增，从占该行总体交通基金资助的百分之几增长到 30%。

ADB 首席交通专家 Jamie Leather 注意到，这种正在进行的转变是为了适应各国的现实需求。各国正寻求创建一种更可持续的交通系统，同时能够应对空气污染问题。在日益城市化的社会中，各国必须同时应对这两个问题。

Leather 说，解决这些问题的方案包括使用轨道交通和其它大众交通方式。这可能是亚洲一种交通发展趋势，从某种程度上是提高环境质量的需要。而另外一种原因是由于道路建设的限制。

他说“你不能指望通过修建更多的道路来走出拥堵城市的问题。” ◆

版权©2011 亚洲清洁燃料协会。版权所有。