

产销量目前仍是新增汽车市场主力

燃油车:不容轻视的降碳难点

■本报记者 朱妍

核心阅读

我国交通行业技术水平和能源行业生产消费结构还未发生根本性转变,二氧化碳减排压力大,形势严峻。从某种意义上讲,交通产业可能是最晚实现碳达峰的产业。

生态环境部近日发布的《中国移动源环境管理年报(2021)》显示,2020年,全国机动车保有量达到3.72亿辆,“在碳中和、碳达峰的大背景下,低碳燃料是未来用燃料发展的重要方向”。

目前,交通领域碳排放约占我国碳排放总量的10%。尤其是公路运输,年均排放10亿吨二氧化碳,占交通行业排放总量的85%左右,是不折不扣的排放主体。

实现碳中和的重点和难点

“交通领域低碳转型,意味着交通发展与碳排放脱钩,但作为资源消耗和碳排放大户,一步做到全面脱钩力所难及。”交通运输部原总工程师周伟表示,相比欧美等发达国家,我国交通领域的碳排放具有占比低、增速快、减排潜力大等特点。“发达国家在完成工业化后,交通排放大约占到碳排放总量的1/3,而且在建筑等领域碳排放显著下降的同时,交通碳排放量还会持续增长。按照这一规律,我国交通领域的碳排放量也将增加。我国交通发展的技术水平和能源结构还未发生根本性转变,减排压力大,形势严峻。从某种意义上讲,交通产业可能是最晚实现碳达峰的产业。”

生态环境部大气环境司副司长吴险峰也称,通过“油、路、车”统筹管理,我国机动车排放总量得到了有效控制,但对标空气质量全面改善以及碳达峰、碳中和目标还有很大差距。“据测算,随着社会经济发展水平提升和产业结构升

级,交通运输领域污染物及碳排放比重将会持续上升,是实现碳中和愿景的重点和难点。”

困难主要有哪些?中国汽车工业协会(下称“中汽协”)副秘书长何毅告诉记者,我国燃油车保有量接近3亿辆,是交通行业碳排放主体。“我国有世界上最大的汽车保有量,生产汽车消耗的能源主要是电力,消耗的材料主要包括原材料和零部件。如果不考虑前者,生产过程排放的二氧化碳量微乎其微,车辆使用过程中所消耗的化石燃料才是碳排放主要来源。看上去是汽车、交通领域的碳达峰问题,实则涉及能源结构、用能效率等诸多方面。”

替代燃料是有效降碳方案

在降碳行动中,电动汽车替代燃油车被视为主要举措。但多位专家指出,进一步降低燃油车的碳排放水平同等重要。

据中汽协统计,2020年,我国汽车产销分别完成2522.5万、2531.1万辆,新能源车全年产销占比均为5%左右。这意味着,目前仍有95%的新车是燃油车。“降碳目标决定了产品的未来是电动化和氢能化,但过程不会一蹴而就。就像一池旧水,不可能一下子排空。一边要保证所更换新水的质量,推广新能源汽车,一边要加速排放旧水,引导多使用低排放燃油车。”何毅坦言,在用车辆技术状态基本已锁定的情况下,对其进行技改升级、降低排放的实施难度大。因此,减少车辆使用过程中的碳排放至关重要。

“从产品自身来说,燃油车未来降耗空间有限。替代燃料将是纯电动之外的有效解决汽车使用阶段碳排放的方案之一。”中汽数据绿色低碳研究室主任赵明楠举例,甲醇是典型的低碳燃料,替代可行性高,但仍存在供应、成本等问题。“粮食丰收时候,燃料来源尚有保障,一旦紧缺就有与人争粮、与人争地的风险。未来,通过再生能源发电、电解水制氢生产液态甲醇是理想状态,目前技术虽有所突破,但受制于成本因素,短期内价格难比汽油。”

记者还了解到,当前油品质量也有待提高。例如,2020年11月18日至12月12日,生态环境部组织在京津冀及周边、汾渭平原、苏皖鲁豫交界、长三角等区域开展柴油样品质量深入调研,就发现30个黑加油站、12辆黑加油车。黑加油站样品硫含量超标率达47%,平均超标倍数为52倍。从合规加油站采集2708个柴油样品,发现硫含量超标样品55个。

节油、节能与节材同步推进

“碳达峰、碳中和目标要一步一步达成。”何毅进一步指出,交通处于能源使用端,降碳工作受到能源转型的制约,车用能源随国家能源转型的进程而转型。“车辆减排的管理难度大、涉及范围广、影响因素复杂。提高运输效率,减少行驶浪费,可有效降低使用过程中的碳排放。比如合租一辆车、共乘一辆车,最大限度减少能源资源浪费。这不仅仅是能源转型,也是人们生活态度的转

型。”

除了从源头减少使用,何毅建议从“三节”入手推进降碳:一是在产品层面“节油”。燃油车持续降低油耗,闯出低碳发展之路,延长产品生命周期。电动车创新发展,持续改善,永无止境降低电耗;二是制造过程“节能”,即广泛运用数字化、智能化、网联化,聚焦于节能环保,打造精益、智能、低碳的制造过程;三是“节材”,节约资源,广泛应用增材制造、铸铝车身等新技术和回收再利用技术。

吴险峰表示,下一步将继续优化和调整车队清洁化水平,加强煤炭、石油、矿石等大宗货物中长途运输以铁路、水路、管道为主,短途采用新能源车辆的运输格局,推进多式联运,推动新能源车在更多领域、更大范围应用,强化监管要求,严格实施国六标准,大力推进老旧机动车提前更新淘汰;同时,加强汽车行业生产全生命周期的减污降碳,优化涂装工艺,加强精细化管理,实现治理全过程、全环节的精细化管控,发挥行业自律,开展二氧化碳自主减排。

● 上接1版

此外,多位受访者对记者表示,这种现象背后有时还涉及企业与政府间的利益捆绑。“很多城燃企业本身是由市国资委或县国资委控股的,企业和政府之间都是利益相关方,在做决策时难免会有所倾斜。”丁天进指出。

《报告》也一针见血地指出,“拥有特许经营权的城燃企业在土地、规划、定价等方面获得更大的话语权,往往通过与当地政府股权合作的方式,实现了利益捆绑。而政府为了增加收入,提升对城市燃气的控制权,对燃气企业的规划和监管等存在一定的倾向,实际上形成了对特定企业的行政保护。”

相关主体维权意识淡薄

滥用行政权力排除、限制竞争的行为,扰乱了市场竞争秩序,侵害了其他市场主体的合法权利,长远看对行业有百害而无一利。对此,多位受访者建议,一方面政府应进一步规范自身行为;另一方面,相关主体也应积极通过合法途径维护自身权益。

陈新松指出:“现在国家专门出台了《公平竞争审查制度实施细则》,要求类似授予特许经营权等行政文件出台时,都要在政府内部做公平竞争的审查,以确定文件有没有排除竞争以及行政垄断行为。这都是政府内部自我纠正、预防相关违法行为的机制和措施。另外,从市场主体的角度讲,如果把权利都授予一家,肯定损害了其他市场主体的公平竞争权,其他市场主体也要积极维护自己的权益,包括去相关部门投诉、举报或者提起诉讼,这都是维权的方式。”

“现在城燃领域关于特许经营权的矛盾纠纷多,也在一定程度上说明市场主体依法维权的意识提高了。以前遇到这种情况更多的是默不作声,现在市场主体敢于依法维权,甚至跟政府提起行政诉讼,都是市场主体法律意识提高的表现。”陈新松说,“其实很多问题的出现都与政府部门脱不了干系,尤其是地方政府更换领导班子后,通常特许经营权问题方面就会产生新的争议和矛盾,这往往都是由于地方政府没有依法行政、乱作为导致的。地方政府需要进一步规范自身行为。”

GREEN 绿色生活,低碳出行

