

行政手段叫停“油改气”引争议

■本报记者 陈欢欢

火爆的机动车“油改气”市场或将遭遇一次重创。

据报道,国家质检总局近日发布《关于进一步加强机动车“油改气”安全管理工作的指导意见(征求意见稿)》,明确提出,将停止在用机动车“油改气”,不允许继续进行在用机动车“油改气”。

虽然只是《征求意见稿》,但消息一出,还是对油改气市场形成致命打击。据媒体调查,目前国内的油改气业务已基本停滞。

据称,相关方案有望明年出台,其目的是促进原装天然气汽车的发展。然而,多位专家在接受《中国科学报》记者采访时,均不认同这种以行政方式改变市场配置的做法。

叫停惹争议

天然气汽车的尾气中不含硫化物和铅,一氧化碳降低 80%,碳氢化合物降低 60%,氮氧化物降低 70%,是一种理想的清洁汽车。与此同时,天然气的价格比汽油和柴油低得多,有显著的经济效益。据预测,到 2020 年全球天然气汽车可达 6000 万辆。

同原装天然气汽车相比,机动车“油改气”整体费用更低,且切换灵活,深受车主欢迎。目前,各地相继出台了地方性支持政策。在一些城市,私家车油改气的名额甚至需要摇号确认。记者也曾多地见过出租车排长队加气现象,很多出租车甚至半夜排队加气,其受欢迎程度可见一斑。

公开数据显示,2013 年底中国压缩天然气汽车保有量近 300 万辆,其中个人“油改气”改装车约 160 万辆,占大多数。因此,叫停“油改气”消息一出就引发争议。

中国石油大学工商管理学院教授刘毅军告诉《中国科学报》记者,对于一些有交通清洁化规划的城市,叫停“油改气”将无形中加快车辆报废的节奏。同时,私家车主只能等到车辆报废才能换成天然气汽车,每年将因此减少 60 万~80 万辆天然气汽车保有量的增加。

实际上,基于天然气汽车改装行业监管难度大、监管成本高等因素的考量,此前也曾多次传出过收紧“油改气”的消息。但鉴于目前并未观察到大规模质量问题,质检总局此次若实行一刀切式的叫停,并不能令人信服。

刘毅军指出,政府可以制定相关标准加强规范性,但大范围叫停与“加快发展天然气汽

车”的政策趋势不符。

赛迪顾问汽车产业研究中心总经理张谦也不赞成这种做法:“一刀切的政策会损害改装产业的利益,应该从促进原装燃气汽车和规范改装企业两条路去规范市场。”

此外,刘毅军认为,川渝地区开展规模改造已有多年,积累了大量小企业和就业人口。“从好的方面说,有利于大企业发展;但另一方面,却不利于小企业创新。”

市场化受质疑

除了规范管理,张谦告诉《中国科学报》记者,国内燃气汽车生产企业已超过 40 家,天然气汽车产品可以满足市场需求也是此次叫停的原因之一。

近年来,中国天然气汽车市场快速扩张,官方统计数据显,截至 2014 年 9 月,我国天然气汽车保有量已经达到 200 万辆,跨国际市场领先行列。专家认为,我国是全球天然气汽车产业中最具成长潜力的市场。

据了解,早期天然气汽车主要分布在四川、陕西、甘肃、新疆等地区,目前,随着长距离天然气输送管道的建设和运行,东北、华北、华东、华南等越来越多的地区开始使用天然气汽车。

与此同时,我国天然气汽车产业链布局逐步完整。在上游领域,国内已有 18 家发动机企业生产 98 款发动机产品;中游领域,目前已有 58 家整车企业 347 个车型;下游领域,90%以上的加气站设备以国产为主。

张谦指出,我国已逐步形成相对充足的气源、较为完善的天然气管网、渐趋完善的加气站网络,伴随政策的加紧,市场化的发展趋势较为明显。

中国汽车技术研究中心汽车产业发展研究所市场研究部部长管宇近日也曾表示,我国天然气汽车产业发展已经由政府主导向市场主导转变。

然而,此次叫停却明显行政色彩过强。

华南理工大学天然气利用研究中心主任华贲在接受《中国科学报》记者采访时表示:“此类叫停违背中国经济体制和机制深化改革的大方向。按照深化改革的方向,本来市场能够和正在推进的,政府就不应该横加干涉、指令,而是应该支持、规范、监管,发挥正面宏观调控的作用。”

刘毅军也表示,我国天然气汽车市场是从改装车摸索起步的,因此该环节也最为成熟,突然叫



图片来源:百度图片

停等于人为加快原装天然气汽车的发展。“这种加快更多是行政力量介入,不是市场化的方法,尤其是在产业链中商业化这么强的环节,个人感觉行政力量过强。”

挑战待克服

那么,叫停是否能真正促进原装天然气汽车的发展?

“去年初,丰田北京研究院去广州问我,是否应在中国生产压缩天然气私家车,他们在泰国已有工厂。我当时毫不犹豫地回答:应该。但至今未见他们或别的厂家有实际进展。”华贲告诉记者。

实际上,我国天然气汽车比重仍然很低,尤其未被私家车所接受,天然气汽车产业并未真正大规模发展起来,还存在诸多挑战。

首先,天然气汽车产业并未得到足够重视,根据国家“十二五”相关规划,天然气汽车仍属于“鼓励发展”的范畴;在实际操作层面,国家层面尚未制定明确的发展目标和规划;尚没明确应对

燃料价格波动的措施;基础设施建设相对滞后,加气难仍然困扰着多个城市;更具成长空间的液化天然气汽车起步比较晚,专项标准也不多;此外,压缩天然气汽车属于清洁燃料汽车,但并未采取减免车辆购置税等财税鼓励政策加以扶持。

相比之下,享受了高额补贴的电动汽车发展至今也尚不足 50 万辆。“中国发展天然气汽车是重大战略举措。政府一直片面强调新能源汽车就是插电式车。结果只受市场驱动的天然气汽车已有 300 万辆。”华贲强调。

刘毅军则指出,原装天然气汽车还没有真正大规模稳定的推广使用,生产和使用、维护经验都需要积累,此时政府应尽快加强基础设施、加强规划,尽快推出相关标准。

华贲也认为,改装存在技术、安全等问题并不奇怪,政府需要做的是发布技术和安全规范,或健全改装产业机制以促进其发展。同时,搞好顶层设计,大力推进各种天然气汽车制造业的发展。

“这是促进经济转型、帮助我国部分跨越‘石油世纪’迈向低碳能源的历史性机遇。”华贲说。

数字

2050 年可再生能源发电占比达到

86%

日前,中国、丹麦可再生能源发展项目发布《中国可再生能源发展路线图 2050》研究报告,提出 2050 年风电、太阳能发电有望主宰电力系统。按照研究设计的情景,电力占整个终端能源消费 60%以上,电力供应中非化石能源发展占比达到 91%,可再生能源发电占比达到 86%。

点评:虽然发展可再生能源是国家的战略选择,但我国还没有建立起适应可再生资源特点的电力运行管理体系,没有建立起优先利用可再生能源的理念和意识。

2014 年煤层气抽采量可望达

152 亿立方米

近日,在 2014 第十四届国际煤层气暨页岩气研讨会上,中联煤层气有限责任公司总经理助理叶建平透露,2014 年,我国煤层气(含矿井瓦斯)抽采量将达到 152 亿立方米,同比增长 10%。其中,地面煤层气抽采量为 36 亿立方米,矿井瓦斯抽采量 116 亿立方米。

点评:我国每年 30 亿元国债资金投入煤矿安全生产项目带动了企业加大对矿井下瓦斯和地面煤层气的抽采。由于基本摸清了资源家底,以及水平井、压裂注氮技术的逐渐成熟,我国煤层气产业已初具规模。

(潘玉)

简讯

中石化首个 LNG 接收项目山东投产

本报讯 近日,来自巴布亚新几内亚的“切尔西”号海轮装载着约 15 万立方米液化天然气(LNG)停靠在中石化山东 LNG 接收站。首船商业气的到港接卸,标志着中石化首个 LNG 项目在山东正式投入运行。

据悉,山东 LNG 项目一期工程年接转能力 300 万吨,相当于 40 亿立方米天然气,可供 2200 万户家庭用气,山东及华北地区将率先受益。下一步,该接收站将对 LNG 轻烃回收装置进行调试,并将通过气化外输、槽车运输等方式,进一步做好输气工作。

据介绍,中石化在建及筹建的还有广西、天津、温州、江苏等 4 个 LNG 接收站项目。中石化大规模引进 LNG,将进一步拓宽我国天然气供应渠道,对保障国内能源供应、满足我国快速增长的天然气消费需求具有重要意义。(计红梅)

南车推出国内首款“双源双充”电动公交车

本报讯 记者 12 月 19 日从中国南车株洲所获悉,由该公司旗下的南车时代电动近期研制的国内首款“双源双充”纯电动公交车,目前已推出样车。由于其有效解决了当前纯电动公交续航弱、电池寿命短、建充电站成本高等问题,得到国内新能源汽车行业专家的高度认可。

“这款 12 米长纯电动公交车采用‘双源双充’技术,用起来就像用家电一样方便。”据南车时代电动相关负责人介绍,所谓“双源双充”,就是采用慢充能量型电池和快充功率型电池相结合的方式,让两款电池产品、两种充电模式取长补短。只需在公交始末站充电 10 分钟,就可续航 50 多公里,而且在其全生命周期内只需更换一次慢充能量型电池。

据悉,由于该款新电动公交车型的投入成本少、使用门槛低、续航能力强,样车一经推出后,目前已有部分国内企业达成订购意向。

(成舸 胡小亮 林乐)

两大阵营分化仍是基本格局

——利马气候大会评述

■王克

加时三十多小时的成果

12 月 14 日,联合国气候变化利马大会经过 30 多小时的加时,在谈判各方妥协的基础上,通过了“利马气候行动倡议”。本次大会的主要成果包括以下四点:

第一,“利马气候行动倡议”在一些原则性问题上反映了发展中国家的诉求,包括重申了公约下的“共同但有区别的责任”和各自能力原则,强调 2015 年协议应以平衡的方式涉及减缓、适应、资金、技术开发和转让、能力建设以及行动与支持的透明等问题,督促发达国家缔约方为发展中国家缔约方尤其是易受气候变化不利影响的缔约方开展较大力度的减缓和适应行动提供资助,同意各缔约方在“国家自主决定贡献(INDC)”中纳入适应方面的内容,并重申了继续落实应对气候变化不利影响的损失与损害华沙国际机制。

第二,大会重申各国要在 2015 年年底巴黎气候变化大会前尽早提出应对气候变化“国家自主决定贡献”,并初步明确了 2020 年后各方“国家自主决定贡献”所涉及的信息。

第三,大会就加速落实 2020 年前“巴厘路线图”成果和提高执行力度作出了进一步安排,并督促各缔约方尽快批准并执行《京都议定书》多哈修正案。

第四,大会产生了一份巴黎协议草案,细化了减缓、适应、资金、技术、能力建设、透明度等各项要素的内容,作为 2015 年谈判起草巴黎协议的基础,推动谈判转入更加实质性阶段。

达成协议殊为不易

本次大会几经反复,最终能够达成协议殊为不易。大会最初由德班平台特设工作组两位联合主席抛出的决议草案由于没有平

衡反映发展中国家要求而被强烈反对,未获批准。而在谈判濒临破裂的最后时刻,在大会主席暨东道国秘鲁政府环境部长比达尔和谈判各方的共同努力下,协议草案经过大幅度修改。最终通过的上述成果文件,内容相对平衡,体现了发展中国家的诸多诉求,因此发展中国家总体表示满意。而欧盟等发达国家着眼于 2015 年巴黎气候大会,认为利马大会作为 2015 年前的关键一站在最后时刻能够达成协议本身即是成功,可为巴黎气候大会奠定一定的基础。因此,利马气候会议在重建各方互信方面发挥了一定的积极作用。

由于 9 月份联合国气候变化峰会的成功举行和 11 月份《中美应对气候变化联合声明》的发布,国际社会对利马气候大会乃至 2015 年顺利达成巴黎协议普遍抱有乐观的态度,有较高的预期。而利马气候大会在一些关键性问题上仍然存在巨大分歧,最终通过的决议力度也与各方预期有不小差距,因此一些国际组织尤其是非政府组织,对本次会议表示失望。这也表明气候谈判的复杂性并预示着 2015 年巴黎气候大会将面临艰巨的挑战。

待解的问题

悬而未决的几个关键性问题包括:

第一,在“巴黎气候协议”是否以及如何坚持“共同但有区别的责任”原则。虽然历次气候大会都不断重申公约下的这一基本原则,但是发达国家仍然在不断地试图重新解读乃至颠覆这一原则。在巴黎协议草案中,除了坚持公约的既有提法,还有两种提法分别是“与时俱进的共同但有区别责任的原则”和“持续到 2020 年以后的经济和排放变动趋势以便逐步提高减排力度”。

第二,“巴黎气候协议”的可能法律形式。“德班协议”提出在 2015 年巴黎气候大会上达成在公约下适用于所有缔约方的一项议定书、另一法律文书或具有法律效力的议定成果。但是最终的法律形式仍未明确。由于美国的参与至关重要,因此国际社会还需要考虑采用何种法律形式以便避开美国国会的否决,以免重蹈《京都议定书》的覆辙。

第三,“巴黎气候协议”中减缓、适应、资金、技术和能力建设各要素如何体现平衡原则,尤其是减缓之外的各项要素如何避免被弱化。

第四,“各国自主决定贡献”中如何包含减缓之外的其他内容以及相应的评估标准和程序。

第五,各国减排目标是遵循自上向下还是自下向上的原则确定。

第六,发达国家如何落实“坎昆协议”中确定的 2020 年提供 1000 亿美元资金承诺的明确计划。

第七,如何落实应对气候变化不利影响的损失与损害华沙国际机制。

虽然国际气候谈判已经分化为多股不同的力量,但是从利马会议可以看出发达国家和发展中国家两大阵营的分化仍然是基本格局。11 月份中美签署联合声明以后,很多发展中国家对中国在气候

谈判中的可能立场和角色有一定的忧虑。而利马会议则见证了中国的理性、务实、坚定和建设性作用以及中国与广大发展中国家的团结。这一团结姿态对于应对即将到来的艰苦谈判至关重要。

最后,中国宣布到 2030 年左右达到二氧化碳排放峰值,在利马会议期间发布《碳排放权交易管理暂行办法》以及宣布建立应对气候变化南南合作基金等一系列举措表明,中国已经通过扎实推进国内应对气候变化的各项工作为国际气候进程注入力量,并以更加积极的姿态推动建立合作共赢的全球气候治理体制,这也将有助于推动全球格局的再平衡和新型全球治理体系的构建。这是国际社会在巴黎气候大会之前对中国的期待,也是习近平总书记在今年中央外事工作会议提出的“具有中国特色的大国外交”的重要体现。

(作者单位:中国人民大学环境学院)



图为利马大会现场专家在争论。

图片来源:百度图片