# 中国将优化调整交通运输结构

首批城市源解析表面移动污染源PM2.5贡献可达50%

日前，生态环境部发布《中国机动车环境管理年报（2018）》（以下简称《年报》），年报显示，北京、天津、上海等15个城市大气PM2.5源解析工作结果显示，本地排放源中移动源对PM2.5浓度的贡献范围为13.5%至52.1%。机动车污染已成为我国空气污染的重要来源，防治的紧迫性日益凸显。

为此，生态环境部大气环境管理司负责人表示，生态环境部将以优化调整交通运输结构为导向，建立实施最严格的机动车“全防全控”环境监管制度，实施清洁柴油车、清洁柴油机、清洁运输和清洁油品四大行动，推动污染物排放总量明显下降，促进城市和区域环境空气质量明显改善。

部分城市机动车排放成首要污染

《年报》显示，根据我国已经完成的第一批城市大气细颗粒物（PM2.5）源解析结果，大多数城市PM2.5浓度的贡献仍以燃煤排放为主，部分城市机动车排放已成为PM2.5的首要来源。其中，北京、上海、杭州、济南、广州和深圳的移动源排放为首要来源，占比分别达到45.0%、29.2%、28.0%、32.6%、21.7%和52.1%。南京、武汉、长沙和宁波的移动源排放为第二大污染源，分别占24.6%、27.0%、24.8%和22.0%。2017年，我国对京津冀大气污染传输通道城市，包括北京市、天津市、河北省山西省河南省等总共“2+26”城市开展PM2.5来源解析工作，初步研究结果表明，移动源对PM2.5的贡献约在10%-50%之间。

在北方地区的冬季采暖期间，由于采暖造成的污染物排放显著增加，机动车排放分担率有所下降。但在重污染期间，机动车排放在本地污染积累过程中的作用明显，加大对机动车排放控制力度，有助于缓解污染的严重程度。

2017年，全国机动车排放一氧化碳3327.3万吨，其中汽车是污染物排放总量的主要贡献者。按车型分类，客车一氧化碳和碳氢化合物排放量明显高于货车，货车排放的氮氧化物和颗粒物明显高于客车。按燃料类型分类，汽油车一氧化碳和碳氢化合物的排放量超过汽车排放总量的七成，柴油车排放的氮氧化物接近汽车排放总量的7成，颗粒物超过9成。

武汉市机动车排气污染防治管理中心副科长谷威告诉长江商报记者，机动车数量的增长及其排气污染对空气质量的影响是大部分城市面临的问题，武汉市在机动车污染管控方面，主要采取“源头管控、使用监管、末端淘汰”。“源头管控”主要是逐渐收严车辆的排放标准、提升油品质量和推广新能源车辆，“使用监管”主要是加强对车辆尾气的监测监控措施，“末端淘汰”则主要是淘汰黄标车、老旧车辆，以减少机动车排放污染。

谷威介绍，武汉市对黄标车的淘汰工作启动于2012年，2014年全面开展，到2017年基本淘汰完“黄标车”。今年武汉市将继续开展对老旧车辆的淘汰和深度治理工作，相关管理部门正在研究制定有关鼓励政策，并将进一步强化管控措施。

新能源车辆“补贴退坡”将加速市场竞争

《年报》显示，2014年以来，中央和地方各级政府密集出台鼓励新能源汽车发展的专项政策，包括财政补贴、税费减免、行业准入、用电价格、基础设施建设、公交运营补贴、公务车采购等。

据估算，新能源汽车国家和地方各种补贴总额已超过1000亿元。至2017年底，我国新能源车已累计推广170多万辆，保有量达到153万辆，占世界保有量的50%以上。《大气污染防治行动计划》明确要求，公交、环卫等行业和政府机关要率先使用新能源车。近两年来，国内每年大约有10万台公交车更新，2017年各地更新为电动公交车的比例已达60-90%左右，2017年，深圳市16000辆公交车全部实现电动化，成为全球第一个公交电动化的城市。

《年报》中透露，相关部门正推动新能源车补贴退坡，计划到2020年取消补贴政策，同时出台“双积分”政策，作为财政补贴退出后的强制性支持措施。

武汉理工大经济学院教授付新平告诉长江商报记者，从事新能源的企业能否最终在市场上生存下去、做大做强，要通过市场来检验。退补后整个市场肯定面临洗牌，这种洗牌对于整个行业的发展是良性的。

付新平说，煤、石油这些是不可再生能源，要可持续发展，在能源选择上必然要从化石能源向新能源转化，新能源车辆开始替代化石能源车辆是时代发展的结果。新事物在发展过程中必然出现各种各样的问题，比如现在面临的纯电动车的电池续航能力、电池如何回收利用避免产生新污染等，这些问题需要新能源汽车产业在技术发展中去不断攻克。

“我们需要认识到，机动车在城市中行驶，所产生的污染是移动、分布式的，如果我们把每台车当做单一对象去一个个处理，成本相对高昂。”付新平说，如果机动车辆都使用新能源，只需要在能源产生的源头控制住污染就可以了，比如，在煤电发电厂对燃煤产生的污染进行统一处理，或者直接使用风能、太阳能所产生的电能，这种集中式处理的污染的成本也会更低。

记者 徐靓丽

长江商报2018-6-11