

亚行在重庆进行的减少车辆排放试验项目

重庆直辖市：司机邓源强正对汽车尾气排放系统进行检测。据他介绍，上周五警察发现他的公共汽车尾气排放超标，要求他在三天内进行治理。邓开这辆公共汽车已经有两年的时间。他说，这是第二次出现排放问题。大约半小时后，公共汽车检修完毕。邓交纳了 150 元，然后和售票员陈莉重新工作。

同警察一样，公众有时也加入到重庆市进行的防止车辆污染排放的行动。一名重庆污染控制官员说，“一些市民直接指责冒黑烟的车主，让他们感到羞愧。”

除了加强执法和提高公众意识，重庆市政府在亚行的协助下，正严格管理车辆检查标准。

在亚行区域性技术援助提供 90 万美元试点项目的支持下，亚行正帮助重庆市政府加强检测和维修系统的技术和标准。

冯士林是市中心四家检测中心中的一位经理。据他讲，他们负责新车检验，每年大约有 10% 的车辆因排放超标被要求重新检修。

亚行提倡使用现代的检测设备，如测量仪（以确保检测设备测量准确）和底盘仪（能够检测不同速率下发动机排放情况，而不仅仅是怠速排放）。亚行建议将检验过程统一管理——私营部门可参与其中——而不是几家修理厂各自为政。

北京正对亚行援助项目的有效性进行调查，以便决定是否能在全国范围内推广实施。

重庆市的地势正好适合项目试验。重庆是世界上最大的城市之一，市区 600 万人，周围地区 2400 万人，也是中国西南地区工业基地。由于重庆地势陡坡和斜坡多，有 50 万重庆居民使用摩托车。此外，重庆周围山多，污染空气不易扩散。

负责排放研究的国家监测中心主任胡海召表示，同其它城市一样，重庆正在解决工业和车辆污染。他说，“在工业方面，重庆开始用天然气替代煤，把像水泥厂这样的污染企业从城市中心迁走。为了控制车辆排放，规定只允许使用 CNG（压缩天然气）的车辆在市中心行驶。”

由于山区骑车很困难，多数居民依靠公共交通，公共汽车占全部车辆的 40%。

除此以外，冯士林解释说，“多数公共汽车由私人承包，他们一般希望获取最大利润，同时把维修费降低。”摩托车修理铺经理吴文齐说，“尽管公共

汽车每 15000 公里应该维修，车主可能会拖延很久。一些车主还调整发动机，加大马力以便拉更多客人。由于这样做会影响排放，我们不得不把发动机马力调到正常。”

随着经济繁荣和对交通基础设施投资增加，中国交通行业能源消耗预计每年上涨 7%。中国政府同样了解，如果不能改进车辆燃料效率标准和替代过时技术，车辆排放的碳化物将大幅增长。中国是世界上除美国之外第二大二氧化碳排放国。有人预计，到 2020 年，中国可能超过美国。

尽管如此，有迹象显示，空气质量恶化的趋势在一些城市开始下降。

冯士林说，“我不想说它很严重，或不严重，但是情况在改善。感谢亚行提供的一些帮助，我们在改进硬件。真正的挑战是改进软件，即赢得公众的支持和合作。”

重庆的污染水平是由公民健康来反映的。

重庆市第三人民医院的王雅玲医生是肺病专家。据她说，在重工业化建设时期，尤其是在老年人中，哮喘病比例高。但是随着空气质量的改进，发病率已经降低。

从全国范围来看，政府也正致力于应对环境的挑战。许多城市要求车辆使用液化石油气和天然气。国家已经立法禁止使用含铅汽油。

亚行交通专家查尔斯·梅尔休斯说，“亚行能够提供技术援助并在地区范围内解决这个问题。亚行已向印度、印度尼西亚、中国和越南提供技术援助，帮助制订行动计划以减少机动车辆排放。”

这个地区性的问题增长速度非常快。尽管亚太只拥有全世界 20% 的车辆，其增长量每年达到 10—15%，原因之一是该地区人民收入增加并因此产生强烈的购车愿望。为了解决这个问题，所有国家需要解决影响排放的多种因素，如燃料类型和质量；生产时采用的排放控制技术；车辆维护技术；车辆更新的年限和频率。

对于多数国家来说，2—3 轮车的重要性显而易见，它们多采用二冲程发动机。这些二轮车产生大量的排放，是空气污染的主要来源。

从长远来看，还应关注各地交通计划，其中包括促进公共交通和使用交通需求管理技术和政策，如税收，道路定价和交通管理。