



特约刊出

产销数量逐年提升,资源环境矛盾凸显

# 汽车工业如何实现绿色发展?

借助专业大数据平台,打造完整绿色产业链



◆本报记者徐卫星

2016年上半年,中国汽车产销量分别达到1289万辆和1283万辆,比上年同期分别增长6.5%和8.1%,连续7年蝉联世界第一。伴随着产销量与保有量的快速增长,汽车产业带来的资源环境压力也日益受到重视。

现阶段,我国汽车工业绿色化程度如何?是否已建立起了全生命周期的绿色评价体系?打造汽车产业绿色供应链还需哪些基础或条件?记者就相关问题采访了中国汽车技术研究中心数据资源中心(以下简称“数据中心”)的专家。

## 从绿色制造的角度来看,我国汽车产业现阶段的发展水平如何?

数据中心副主任陈平:

汽车工业作为国民经济的重要支柱,在我国制造业中占据重要地位,近年来一直保持着高速发展态势,汽车产销量屡创新高。同时,汽车产业与环境、资源等的矛盾日益突出。就单车生产能耗而言,2012年德国公布的单车CO<sub>2</sub>排放量为小于233kg/台,同期日本的单车CO<sub>2</sub>排放量为166kg/台,我国合资企业的先进水平为333kg/台,而自主品牌差距较大,普遍在500kg/台左右,是日本的3

倍。此外,我国汽车企业在有毒有害物质控制、资源综合利用、再制造等方面发展滞后,自主研发的绿色产品、技术与装备缺乏,核心竞争力不足,面临发展瓶颈。如何在保障汽车品质的同时,不断提升产品的环境绩效,实现经济与环境的共赢,这是行业面临的普遍问题。按照全生命周期理念,在设计、采购、生产、物流、销售、回收等环节,开展绿色供应链体系建设,加强源头预防、过程管控、后端监管,是实现可持续发展、破除行业发展障碍的“利器”。

## 目前,构建汽车领域绿色供应链体系的政策环境及行业基础是否成熟?

数据中心回收利用部副部长徐树杰:

从政策层面来看,近年来,我国高度重视汽车领域绿色供应链体系建设,先后发布多项国家战略规划,推动汽车产业绿色发展。

2016年3月10日,工信部发布《2016年工业节能与综合利用工作要点》,强调要“以汽车、电器电子等行业为重点,开展绿色供应链管理试点,探索建立以资源节约、环境友好为导向的采购、生产、营销、回收及物流体系”。

7月18日,工信部又发布《工业绿色发展规划(2016~2020年)》,强调要“建立绿色供应链。以汽车、电子电器、通信、机械、大型成套装备等行业的龙头企业为依托,以绿色供应链标准和生产者责任延伸制度为支撑,带动上游零部件或元器件供应商和下游回收处理企业,在保证产品质量的同时践行环境保护责任,构建以资源节约、环境友好为导向,涵盖采购、生产、营销、回收、物流等环节的绿色供应链”。

上述文件的发布,对于促进汽车

领域绿色供应链体系建设起到了积极的推动作用。

从行业基础来看,部分汽车企业已逐步开始关注绿色供应链建设,并取得了一定成果。

例如,上海通用汽车致力打造汽车绿色供应链,自2008年起施行“绿动未来”战略,已带动超过300家通过ISO14001认证的供应商加入绿色供应链体系;一汽丰田汽车公司制定了严格的环境方针,并引入环保评价系统“Eco-VAS”,通过这一系统可评价企业产品全生命周期内对环境的影响;北京汽车股份有限公司积极开展有毒有害物质控制工作,在零部件图纸、技术协议、DVP等文件中,加入车用材料禁用物质含量要求,并要求供应商依托中国汽车材料数据系统(CAMDS)提交材料数据信息,实现逐级监管。

由此可见,开展汽车领域绿色供应链体系建设已成为国家、企业的共识。在不久的将来,相信会有更多的企业加入这个阵营,共同实现我国汽车产业绿色转型升级。

## 如何引导汽车厂商选用绿色供应商?

数据中心主管工程师庄梦梦:

绿色供应商的科学评价与遴选是实现绿色采购的关键,这就要求汽车厂商构建完善、合理的绿色供应商评价体系,将资源与环境要求纳入其供应商准入管理,制定绩效评价机制,将绿色理念辐射至上游企业。

为此,数据中心采取一系列措施,推动行业开展绿色采购。2014年启动“基于绿色供应链要求的供应商评价方法”专项课题研究,对绿色供应链的概念内涵、基本要素、国内外现状等基础理论进行了深入调研。

同时,以行业已有研究成果为基础,通过文献统计、实地调研等方法,结合我国汽车行业自身特点,从质量成本、发展、服务、资源利用与环境保护水平5个方面,构建了绿色供应商评价指标体系,包括5个一级指标与21个二级指标,为构建统一、规范的供应商评价体系奠定了基础。

## 数据中心作为国内权威的汽车行业科技服务企业,在推动建设绿色供应链方面积累了哪些经验?

数据中心副主任陈平:

数据中心作为汽车行业最重要的数据源及数据发布平台,长期致力于汽车绿色供应链体系的建设,已在绿色供应链基础理论、政策研究及绿色产品评价、数据库建设方面积累了丰富的经验,主要包括以下几点:

在基础理论研究方面,数据中心积极开展汽车领域绿色供应链评价指标体系研究,通过调研国内外企业、科研机构的有益经验及我国汽车企业现状,提出科学的评价指标及方法,为汽车领域开展绿色供应链体系建设提供思路与方向。

在政策研究方面,为支撑《中国制造2025》的贯彻落实及“绿色制造重大工程”的稳步推进,数据中心为工信部多次提供技术服务,并于2016年承接工信部汽车行业绿色供应链管理研究课题,设计符合我国国情的管理措施,正确引导企业构建绿色供应链体系。

在引导绿色消费方面,2012年受工信部委托开展汽车产品生态设计评价

工信部发布的《2016年工业节能与综合利用工作要点》,强调要“以汽车、电器电子等行业为重点,开展绿色供应链管理试点”。

工信部发布的《工业绿色发展规划(2016~2020年)》,强调要“建立绿色供应链”。

上海通用汽车自2008年起施行“绿动未来”战略,已带动超过300家供应商加入绿色供应链体系。

一汽丰田汽车公司制定了严格的环境方针,并引入环保评价系统“Eco-VAS”。

北京汽车股份有限公司积极开展有毒有害物质控制工作,要求供应商提交相关材料数据信息,实现逐级监管。

标体系,包括5个一级指标与21个二级指标,为构建统一、规范的供应商评价体系奠定了基础。

此外,在供应绿色产品选择方面,数据中心先后推出绿卡材料和绿色零部件认证。绿卡材料针对原材料企业提报的材料环保信息,从低毒低害性(铅及其化合物、汞及其化合物、镉及其化合物、六价铬、多溴联苯、多溴联苯醚、石棉,标识为E与A)、挥发性(TVOC、甲醛,标识为V)、循环利用性(标识为R)和阻燃性(标识为F)等方面,开展环保符合性评定工作。

目前,已有71家原材料企业的1000多种材料完成评定。绿色零部件认证通过企业自愿声明和出具第三方检测报告的形式,促进汽车生产企业及各级供应商强化材料源头管控,完成下级供应商产品基本物质与材料使用情况的信息传递。

研究,2015年7月正式启动“中国生态汽车评价”(C-ECAP)工作,对汽车产品健康、节能、环保等绩效指标进行综合性评价,开创了我国汽车行业自愿性产品认证新模式。截至目前,已有10余家企业启动了C-ECAP的评价申请工作,已获认证生态设计产品数量达12款。

在数据库建设方面,2008年建设了中国汽车材料数据系统。这一平台目前拥有两万多汽车零部件供应商,从材料、零部件到整车已能协助企业构建完善的绿色供应链。2013年,中国汽车绿色拆解系统(CAGDS)正式上线,协助汽车行业落实生产者责任延伸制度,通过信息化手段向回收拆解行业提供信息支持,提升报废汽车资源综合利用水平。

下一步,数据中心将与天津绿色供应链服务中心、南开大学一同开展“汽车行业绿色供应链管理信息平台建设与示范”合作,共同建立首个“数据管理+政策法规跟踪+绿色采购+企业绿色自评绿色”的汽车企业绿色供应链管理登记平台,帮助企业通过信息化手段开展绿色诊断、改进与提升。

本报记者刘潇艺北京报道 环境保护部、公安部和国家认证认可监督管理委员会,近日联合发布了《关于进一步规范排放检验加强机动车环境监督管理工作的通知》(国环规大气[2016]2号)(以下简称《通知》)。其中提出的“不再发放机动车黄绿标,环检、安检标志合二为一”等相关内容引起关注。

环境保护部机动车专家告诉记者,按照《通知》规定,“机动车排放检验周期应与机动车安全技术检验周期一致,免于安全检验上线检测的车辆不进行排放检验”。这意味着私家新车前6年内将免于环检,即免于尾气排放检验。

“6年免安检”的相关政策早已开始实行。业内人士称,国家质检总局和公安部联合出台的《关于加强和改进机动车检验工作的意见》(以下简称《意见》)对安检规定进行了调整,试行6年内免上线检验。但是《意见》也强调,如果车辆在此期间发生过造成人员伤亡的交通事故,还是要按原规定参加上线安检。

此次环检与安检同步,主要是考虑到随着汽车工业的发展,汽车产品质量在提升,车辆维修保养专业化水平也在提升。到达消费者手中的车辆,在生产环节已经对排放状况进行过检验,在源头上保证了车辆的排放达标。

专家表示,正常情况下,汽车发动机在前几年运转状态较好的时期,一般不会发生超标排放废气的问题。私家车作为代步工具,出行频率低、行驶里程少、定期保养较好,因此车况较好。车主在使用的前6年内基本都能保证车辆的排放达标,超标排放的现象较少,没有必要过早、过频地进行环检。

不少车主表示,私家新车前6年免环检节省了上线检测的时间,而且还能减轻经济负担。“6年之内的私家车一般保养得都不错,上线检测基本上都是合格的,进行环检耗时间,也浪费人力物力。”一位车主说,这项调整确实便民惠民。

此外,专家强调,这项政策实施后,更应加强对汽车生产企业的监管,确保新生产车辆的排放达标,从源头上杜绝超标隐患。

《大气污染防治法》也加大了对生产排放不达标车辆企业的处罚力度,这将促使企业提高新车达标水平,确保国五标准新车在前六年达到排放标准要求。

“环检与安检同步,通俗地讲,就是安检什么时候上线检测,环检就什

么时候上线检测。”专家还告诉记者,“两者是同步的,但要拿到环检的合格报告才能进行安检。”

值得一提的是,“6年内免检”不是每隔6年才需要进行一次车检。按照《意见》要求,6年以内的非营运轿车和其他小型、微型载客汽车免检,每两年需要定期申领检验标志,无需上线进行安检。也就是说,即使符合“免检”的条件,车主还是需要每两年领取一次安检标志。

# 私家新车前六年免上线环检

应与安检同步进行,每两年需申领标志

## 机动车超250万辆,环境压力不断增大

# 西安倡导绿色出行、社会共治

本报记者王双瑾西安报道 记者近日从有关部门了解到,截至6月底,陕西省西安市机动车保有量突破250万辆,全国有42个城市的汽车保有量超过百万辆,西安位列第九。预计“十三五”末,在当前机动车发展和管理政策不变的情况下,西安汽车保有量将突破400万辆。

据西安市公安局副局长、市交警支队支队长刘军介绍,城市机动车保有量的高速增长,带来很多城市交通问题,比如道路拥堵、路权分配不均、车辆停放等。此外,机动车的增多也损害了城市环境,不仅加速了对土地道路的污染和损耗,其排放的尾气也会使治污减霾的压力更大。

“横向与全国其他大城市比较,250万辆车对于西安的道路条件并不多,只要从人、车、路上做好准备,

逐步改善各方面交通环境,300万甚至400万辆车也不算多。”为此,刘军提出了“公交出行+绿色出行”的环保出行方式,首先从城市发展的顶层设计引导城市绿色交通的发展,其次从“以车为本”转向“以人为本”,发展公共交通,提高绿色出行比例。

同时,作为交通参与者,应共同树立5种交通意识,包括遵守标志标线意识、文明礼让意识、规范停车意识、快速通行意识以及减少一人一车出行意识,做到“社会共治”。

为此,西安交警发出倡议呼吁绿色出行,就环境保护而言,这样做可以大大减轻大气污染;就人们的健康而言,少开一天车为市民提供了运动的契机,有利于身体健康;就社会发展而言,少开车可以节省下一笔油钱,保护有限的石油资源。

# 现代汽车致力内蒙古植树治沙

2018年将完成近4000万平方米植被种植

本报记者徐卫星锡林郭勒盟报道 现代汽车集团近日启动了2016“内蒙古治沙”活动。由中韩大学生、NGO组织、环境专家、媒体及现代汽车集团员工组成的近300名志愿者,赴内蒙古锡林郭勒盟开展“正蓝旗宝绍岱诺尔盐碱干湖盆治理”工作。

据介绍,现代汽车从2008年起与韩国NGO——生态和平亚洲,一同参与中国荒漠化治理工作,今年已是第九年。

2008年~2013年间,第一期内蒙古查干诺尔干湖盆治理项目,以现代汽车生态园为基地,直接投资1191万元,

吸引了超过2000名志愿者前往,协助当地环保人士参与荒漠化治理,为草原腹地铺上了5000多平方米的一年生碱蓬、芨芨草等固沙植被。

“种植大面积碱蓬以后,在种过碱蓬的地方出现了碱茅、碱蒿、芦苇等其他植物,湖盆生态发生了显著变化。”生态和平亚洲中国办事处主任朴祥镐说。

2014年,现代汽车集团启动了“正蓝旗宝绍岱诺尔盐碱干湖盆治理”新一轮5年治理工程,第二期项目计划直接投资1545万元,目标是到2018年完成近4000万平方米的植被种植。



北京《2016清洁空气行动计划》实施情况报告显示,今年前5个月,北京市新增纯电动车6803辆,推广规模达到4.27万辆。图为一位试乘新能源车的消费者在接受采访。 本报通讯员王欲迪摄

# 张掖实施新能源公交车工程

同步投放1250辆公共自行车

本报讯 今年以来,甘肃省张掖市甘州区各部门按照《2016年大气污染防治实施方案》积极行动,结合开展的“特色旅游、城市环保、城市畅通、全民健身”活动,实施了新能源公交车和公共自行车工程,取得良好成效。

目前,甘州区已在新开通的“新1路”公交路线上,全部配置了国内先进的气电混合动力新能源公交车。这种车车速在30公里以下时使用电力,30公里以上则使用天然气和电混合动力,基本上做到了污染物“零排放”。

同时,甘州区还启动了城市公共自行车工程建设项目,项目总投资3000万元,预计将在2018年10月底完工。目前,已经开始建设50个站点,共投放公共自行车1250辆,主要覆盖老城区,兼顾新城区重要地点及城区重要旅游景点。

新能源公交车及公共自行车项目的实施,旨在引导和培养全社会的环境意识、节俭意识、社会责任意识,自觉践行绿色生产、生活方式,实现减少污染物排放,改善环境空气质量的的目标。

李玉英