

印尼将发展成为亚洲电动汽车中心

减少使用煤油 加大清洁能源 实现碳中和目标

2030年将有1300万辆电动摩托车和220万辆电动汽车上路



（本报讯）环境研究人员表示，印尼的电动汽车（EV）驱动可能会在十年内超过其生物柴油计划，但只有在印尼加大清洁能源投资的情况下，才能实现其帮助遏制气候变化，走向碳中和的目标。

在东南亚国家里拥有世界第三大热带森林——自2018年以来一直在稳步增加其用棕榈油渗进生物柴油份额，尽管存在可能加剧森林砍伐的风险。

2018年，雅加达对棕榈种植园的新许可证实施了为期三年的冻结，以帮助减少为生产植物油而砍伐森林的损失，植物油广泛用于化妆品、食品和生物燃料。但是，如果种植园禁令将在本月到期，当它到期时，绿色团体表示，印尼可能难以生产完全100%由棕榈油制成的生物柴油的充足供应。

佐科维总统瞄准了所谓的“绿色柴

油”，以帮助遏制大量燃油进口和印尼的地球暖化排放，并在欧盟采取行动限制使用棕榈油行动后，继续提高生物燃料的需求。

致力成为电动汽车中心

印尼还着眼于成为亚洲的电动汽车中心，并于6月表示，其目标是到2050年只销售电动汽车和摩托车，不再使用燃油车辆。

都柏林城市大学环境政治教授Danny Marks表示，一旦电动汽车占据市场主导地位，生物柴油和电动汽车的双重政策在未来十年左右后将不会保持兼容。

“印尼应该优先考虑增加电动汽车，以实现其零排放的国际气候目标，”他告诉传媒界。

电动汽车有助于缓解柴油和汽油烟雾造成的空气污染，并减少昂贵的石油进口。如果为它们供电的电力来自可再生能

源，它们还可以帮助实现减排目标以造成气候变暖。

根据应对全球变暖的巴黎协定，世界上最大的碳污染国之一印尼承诺到2030年将其排放量比目前水平减少29%，并在希望在2060年或更早实现净零排放目标。

“推动生物柴油不是从化石燃料过渡的长期可行战略，”Marks说，他指出棕榈油造成了森林流失和林业方面的负作用，这会显著增加碳排放。

根据使用卫星数据的监测服务机构全球森林观察（Global Forest Watch）的数据，印尼被评为2020年热带雨林消失的四大国家之一。

电动汽车电池中心

两年前，佐科维签署了一项法令，概述了政府对电动汽车行业的支持，以控制碳排放并利用印尼矿产资源用于制造电动运输电池（锂电池）。

政府制定了到2030年将1300万辆电动摩托车（包括改装的传统摩托车）和220万辆电动汽车上路的目标。

上个月，它启动了一个试点项目，将内燃机摩托车转换为

电动摩托车，官员们表示，公共巴士的改装工作也已开始，今后所有公共巴士都改用电动巴士车。

根据印尼汽车工业协会的数据，截至2019年，这个世界第四人口大国的道路上有超过1500万辆汽车和1.12亿辆摩托车。

总部位于泰国的亚洲理工学院学术事务副总裁Shobhakar Dhakal表示，印尼的生物柴油和电动汽车政策可能会在2040年或2050年之前协同发挥作用。

他补充说，电动汽车最终将主导印尼的轻型汽车和客运，但生物柴油作为一种低碳选择，仍然适用于重型和货运。

Dhakal警告说，如今印尼近85%的电力供应来自化石燃料——煤炭、天然气和石油——这让人怀疑其电动汽车的“清洁”程度。

雅加达的目标是

到2025年印尼23%的能源来自可再生能源，高于2020年中期的约9%，但可再生能源项目的开发进展缓慢。

作为最大的动力煤出口国，印尼计划到2056年淘汰所有燃煤电厂。

同样重要的是，印尼不会随着时间的推移的推移缩减其电动汽车的雄心——正如在印度所看到的那样——Dhakal说，并指出该国丰富的镍矿供应应该防范这种情况，因为其目的是利用它们来生产电动汽车电池。

“电动汽车的目标当然是雄心勃勃的，目前实现它存在许多结构性障碍，包括缺乏配套基础设施，”他说。

他补充说，如果印尼能够扩大可再生能源在其能源结构中的份额，那么扩大电动汽车是减少排放的更好政策。（莉丽取资讯于雅加达邮报）

