

专家视角

治理汽车污染重在加强监管

贾新光



1990年颁布的《汽车排气污染监督管理办法》至今还未退休下岗,但是有关部门也好像把它忘记了。这个办法第十一条规定:“汽车及其发动机产品的排放情况,应由各省、自治区、直辖市环境保护行政主管部门认可的监督检

测机构进行抽测,抽测频率每季度不得多于一次,每年不得少于两次。达不到国家规定的排放标准的产品,不得出厂。”这个规定现在有谁在执行?

媒体报道,今年9月一位客户购买货车,虽然新车的合格证上显示符合国Ⅲ标准,但是经法院委托有关机构检测,该车尾气排放控制系统不工作,排放不符合国Ⅲ标准。经销商的工作人员称,EGR循环系统只是摆设,为了应付国Ⅲ标准,EGR循环系统不工作也不影响车的使

用,很多司机买了车后甚至会自行将系统卸载下来。北京市环保局机动车排放管理处处长李昆生也曾说过,很多重型货车出厂时就不达标,贴有国Ⅲ绿标的车不达标,在业内是公开的秘密。这说明在汽车出厂环节、上牌环节都存在漏洞,使得大量不达标车辆上路行驶。

根据《2012年中国机动车污染防治年报》,按车型分类,全国货车排放的NOx和PM明显高于客车,其中重型货车是主要贡献者;而客车CO和HC

排放量则高于货车。按燃料分类,全国柴油车排放的NOx接近汽车排放总量的70%,PM超过90%;而汽油车CO和HC排放量则较高。按排放标准分类,占汽车保有量9.5%的国Ⅰ前标准汽车,其排放的四种主要污染物占排放总量的40%以上;而占保有量53.7%的国Ⅲ及以上标准汽车,其排放量还不到排放总量的25%。按环保标志分类,仅占汽车保有量16.4%的“黄标车”却排放了63.7%的NOx、86.6%的PM、55.9%的CO和60.4%的HC。

重型货车、“黄标车”、国Ⅲ标准以下车辆是汽车污染大气的主要“责任者”,也应该是治理的主要对象,对这些车辆应该采取加快淘汰排放超标车辆的果断措施。2012年初,北京市启动多部门、多警种全面整治车辆违法及尾气超标24小时联动联动机制,突出强化对大货车进入市区管控,降低尾气排放污染。这只是突击性行动,必须坚持常抓不懈。有些城市曾经利用尾气遥感监测车对市区行驶车辆进行尾气监测,抓拍尾气超标车,被抓拍的

尾气超标车要到尾气监测站进行复查,如果复查仍不合格将会被要求限期整改。应该鼓励采取这类先进监控措施。

现行《大气污染防治法》虽然有对汽车尾气污染处罚的条款规定,但罚款数额普遍较低、威慑不足。另外,针对违法行为,处罚的主体大多是违法行为人,而不作为的企业单位没有被处罚。责任追究的处罚主体过于狭窄,难以发挥法律的震慑作用,不利于我国汽车尾气污染防治政策的发展。

· 滴席谈 ·

那些媒体试驾车的命运

刘葳漪



每一款新车上市之后,都会有相关产品成为媒体的试驾车。它会征战全国,陪着专业媒体、大众媒体们走遍千山万水,牺牲自己,成就整个家族产品的荣耀。

在这个行业工作几年之后,坦诚地说,最同情的不是那些加班加点的公司同事,也不是为了销售磨破嘴跑断腿

的经销商,而是那些不言不语却忍辱负重的媒体试驾车。

为了“工作”投入自己的试驾车们命运壮烈,无论是0-100米的加速测试,还是100-0米的减速测试,抑或是在桩桶之间的快速穿越,十几圈折腾下来,不仅司机心跳加速,乘客四脚都要朝天,汽车也变得筋疲力尽。但之后版面上或页面上客观的数据陈述也让此前的付出物有所值。

冤屈的是,有着“虐待狂”取向的或天才或独立的那些“车评人”,对车的蹂躏,每一个正常人看了都会心疼,为了取得更好的加速成绩,N挡把转速提到4000rpm以上,然后牙一咬心一横地把变速器拍进D挡;为了实现原地烧胎,把一幅带着“胎毛”的全新轮胎磨出帘线,绝对高效地在1分钟内实现;为了实现所谓漂移,高速时拉手刹,一股刺鼻的味道从车里冒出来,宣告着机械的寿命也正在递减;对付手挡车则是提高了转速后,闷着离合不放,不放,还是不放,别的实现不了,两个回合报销一个离合器是标配程序。随后,你在他的试驾报告中却看不到任何惊险的恐怖小说桥段,行云流水地沿用了厂家的试驾稿,在慨叹奄奄一息的试驾车的遭遇之余,不禁让人重新考量“天才”和“独立”的标准。

有人开过法拉利之后就觉得自己是舒马赫附体,对待宾利、夏利都激情四射;有人开过保时捷后就产生智力提升的错觉,不管是宝马还是宝骏都激烈驾驶;还有人明知自己手上的车不是悍马H1,不是乌尼莫克,也把它当做百变金刚、越野之王。好端端的一辆崭新的试驾车开走,一辆挂了彩的、蹭了漆的、磕了轮毂的试驾车回来,拉开车门,饮料瓶子、餐巾纸屑、油腻腻的食品包装,俨然一个四轮大排档。

那些被走神的编辑们撞得面目全非的试驾车,那些被“不是自己的,无所谓”的编辑们整出若干个违章的试驾车,才更无辜,出师未捷身先死,长使英雄泪满襟。

负责维护试驾车的公关公司员工们已经习惯了“满满一箱油出去,最后一格油”回来。但是,所有会把油加满的媒体,大家也都记着呢,因为他加满的不仅是油箱,更是尊重。

纸上谈车

去底特律投资还应循序渐进

蓝朝晖



据媒体报道,在低价地产以及先进工程技术人才的吸引下,中国汽车及零部件企业纷纷在底特律及其周边地区开设工厂和办事处,期望能进军北美市场。而这些举措已经引起了美国媒体对中国车企投资的担忧。

美国媒体认为,一方面,中国车企想在美造车将面临很多挑战,北美和

欧洲安全和环保法规更为严格;另一方面,还可能遭遇政治因素,这在万向收购A123系统公司案上体现得淋漓尽致。

美国媒体对中国车企的担忧有些道理,毕竟美国三大汽车制造巨头通用、福特和克莱斯勒已经退出了底特律,反而在华大笔投资,这对于中国车企的投资方向很有警示作用。不过,投资的好坏并不能以盈利的多少而界定,如果从长远考虑,中国汽车企业投资底特律或许看中的并不是抄底的机会,而是作为进军美国市场的跳板。因此,我们的汽车企业还应以利用当地先进的工程人才,熟悉

当地市场,了解美国消费者需求,塑造有吸引力的品牌为主,最终才能顺利进军北美市场。

有人总结,想要进军美国市场,还要避免贸易保护和制裁风险。日本汽车企业进军美国市场就是前车之鉴。上世纪80年代,日本汽车进入美国,使得美国产汽车销量下降,不少工厂纷纷倒闭,大量工人失业,从而引发了美国对日本的抵触情绪,日本政府为了保留美国市场,自愿限制出口美国的汽车数量,并从一个通过贸易来夺走美国人工作的外国企业,变成了使本地居民获益、获地方政府表彰的美国企业,同时也从根本上

解决了贸易保护和制裁的风险。

从日本车企的经历上看,在中国制造产品,然后通过贸易走向世界的模式也许需要改变。在美国投资还应专注于市场的培养、口碑的建设,而不是忙于快速占领美国市场,导致投资前功尽弃,出现与初衷始料不及的背离。

庆幸的是,目前多数中国车企在底特律还处于准备阶段,而中国车企投资重点大都放在供应链上。欲要进军美国市场,投资零部件企业是必须的,但仅关注抄底的资产还远远不够,只有为当地经济发展注入动力,循序渐进地稳步增长才是良策。

“年轻”的特斯拉

钱瑜



上周有消息称,特斯拉2014年款Model S电动车获得了美国国家公路交通安全局(以下简称“NHTSA”)授予的五星安全评级,这也是最高级别的汽车安全评级。受这一利好消息影响,次日特斯拉股价上涨5.48%,报收于151.41美元。今年8月,特斯拉Model S就已经首次获得NHTSA五星安全评级。在

这么短的时间内2次参加碰撞试验,特斯拉的意图很明显,消除之前3次起火事故的负面影响,重新建立外界对特斯拉的信心。

10月1日以来,特斯拉Model S纯电动跑车已经在美国和墨西哥连续发生3次起火事件。而在11月初,特斯拉加州工厂低压铝铸造设备又发生事故,导致3名员工受伤,这些负面事件让特斯拉的股价大跌。

特斯拉想用五星的安全成绩来证明Model S是安全的,这个方法显然是错误的。试想一下,如果五星的碰撞成绩能够证明Model S是安全、不起火的,那之前的3次车辆碰撞起火,也是在Model S于8

月获得五星安全评级之后发生的,难道NHTSA的成绩有问题?

从销售成绩来看,特斯拉无疑是成功的,在全球电动车市场尚无明确发展方向之际,特斯拉创造了奇迹。但是从车辆出现问题后特斯拉对公众的反映来看,特斯拉又是非常失败的。一款车型在5周内连续3次出现起火事故,这难道不能说明车辆存在潜在隐患吗?清华大学汽车技术研究院院长宋健也认为,特斯拉的销量本来就不大,这么短的时间内出现密集起火事件,肯定是有安全隐患的。

但大家看看特斯拉的反应,除了一直强调车辆没

有问题外,还表示Model S汽车比一般的汽油汽车更加安全,后者的起火概率是特斯拉Model S的5倍。

其实,和新兴的电动车市场一样,特斯拉也是一家非常“年轻”的汽车企业,做事太着急。既然NHTSA已经对3次起火事件着手调查并决定是否召回特斯拉Model S纯电动跑车,那就等NHTSA的最终结果就行了。如果有问题,那车辆就是有问题,即使获得五星安全评级也没有意义。但是,即使没有问题,特斯拉也应该给出3次起火事故的具体原因,这样才能彻底消除外界对特斯拉安全的疑虑。

本版漫画 韩玮