



车内空气质量强制标准将出台

成本增加 新车 2015 年或迎涨价潮

标准缺失的尴尬

近年来,由于车内空气污染导致或诱发的疾病呈明显上升趋势,已经成为危害消费者健康的最大威胁之一,车内空气质量问题开始受到全社会的广泛关注。

我国于2012年3月1日正式发布了实施了《指南》,但是作为一部行业推荐性标准,《指南》缺乏足够的法律效力,对汽车行业的生产企业缺少约束与震慑作用,各渠道汇总的有关车内异味的投诉量不减反升。此前央视曾曝光的德系三大豪华车阻尼材料污染车内空气问题,就是由于强制性标准以及检测手段缺失,最终不了了之。

宋广生告诉记者,车内空气质量的好坏与车型的豪华程度以及价格并无直接关系,主要取决于汽车厂家在造车时所使用的原材料以及车内的空气净化装置。由于国家标准当中涉

及产品安全、人身健康的标准一般都是强制性标准,因此《指南》由推荐性上升为强制性标准势在必行。

替代方案推高车价

事实上,要想提高车内空气质量,车企势必要进行技术升级改造。在这种情况下,有业内人士担心,在强制性标准实施后,车企为寻找替代性的解决方案,可能会推高车价。

对此,沃尔沃汽车集团中国区研发副总裁沈峰表示,沃尔沃汽车多达14款的车型目前已全部配备IAQS系统,并提出“清洁驾驶舱、新车无异味”的理念,把“安全与环保”延伸到车主的健康。虽然造车成本有所提升,但沃尔沃已经把成本分摊到下一代的技术储备当中,实际上在现有的车价中并未提升多少。

记者了解到,目前各车企对于车内空气改

善的方式,更多的是采用了空气净化装置,而在汽车生产的必用材料上,并没有更换有毒的原材料,这也往往使车内空气污染难以清除。

宋广生认为,车企会根据强制性国标平衡舒适度、轻量化与环保性,将成本分摊。“目前,多数厂家已经参照推荐性国标进行生产工艺的调整和零部件质量管控,技术上有了一定储备,未必一定会造成车价的攀升。”宋广生称。

监管力度有待提升

不过,业内普遍担心,强制性标准的实施对当前车内空气质量状况的改善有多大尚待考证,其关键就在于针对车内空气污染的惩罚力度有多大。宋广生表示,新的强制标准将对车内空气质量的监测方法进行完善,使其更接近于车辆的实际使用状态,而与质检总局合作

的汽车召回也将作为对车企违规的惩罚。

然而,就国内空气质量检测现状而言,因没有相应的政策法规与鉴定标准,多数第三方机构对车内空气质量检测并不具有法律效力,只能作为消费者购车的参考。盖世汽车网的调查显示,近九成的参与调查者认为,只要国家出台具有强制力的车内空气质量标准、提高企业的违法成本,车企就会做出改变来应对。

与此同时,车内空气污染并非只是新车的问题,由于车内的挥发物一直存在,空气对人体产生的影响也将贯穿汽车的整个生命周期。对此专家表示,在消费者日益重视同时法律法规逐渐完善的前提下,汽车行业理应更加重视车内的空气质量,从源头上对材料选择严格把控,广泛使用低散发的环保材料,以彻底改变车内空气污染的现状。

(北商)

今年中国车市销量有望首破 2000 万辆

伴随着国内车企11月的销量成绩陆续公布,中国车市全年销量轮廓也日渐清晰。目前,全国乘用车联席会公布了最新监测数据,11月狭义乘用车批发量同比增长22%,环比增长7%。

“年末历来是销售旺季,12月的销量依然可期,全年中国汽车产销规模首次突破2000万辆已没有悬念。”全国乘用车联席会副秘书长崔东树表示,随着雾霾天气加重和部分北方大省开始限行限购,加上2014年1月将进入春节,因此车市有望在12月提前释放。

业内人士分析认为,车市连续三年低速增长之后,压抑的购买力在今年释放出来,各主流车企定的年度销售目标在11月就已几近完成。即便在12月对销量数据有所保留,也会有多数超额完成任务。

根据通用汽车公布的数据显示,11月通用在中国市场的销量增长了13%,共售出294500辆车。通用中国区副总裁钱惠康预测,通用会在12月中旬突破300万辆的年度销售目标。

从下半年开始复苏的日系品牌也出现了

连续高速增长。本田中国发布的11月销售数据显示,当月本田汽车在华两大合资公司——广汽本田和东风本田共销售国产汽车83013辆,同比增长101.5%,创单月销量历史新高纪录。

丰田汽车11月在华销量同比增长41%,达到8.98万辆。今年累计销量约81万辆,同比增长8%,丰田将有望实现全年在华销售90万辆的目标。

此外,今年豪华车的表现也再一次超出了预期。英菲尼迪11月销量达2102辆,环比增

长7.7%,创今年单月最高销售纪录;沃尔沃11月在中国市场的零售销量为5995辆,同比激增69.4%,1~11月沃尔沃已累计在中国市场销售了54461辆车,同比攀升44.7%。

不过,在各车企销量大幅增长的同时,经销商们却没有表现出过度的欣喜。一家日系品牌经销商告诉记者,今年增长是基于大量新车投放和大幅降价的前提,以及在政策压力下购买力提前释放,如果明年企业预期过高,则可能导致车市竞争更惨烈。

对此,汽车业资深专家苏晖认为,从整体来看,今年汽车市场的整体增幅处于回归理性阶段,乘用车市场净增量实际上仍有潜力,这也意味着明年车市仍有望实现10%以上的增长。

(蓝朝晖)

所有城市都应采取治堵治污措施

今年8月,天津宣布将适时考虑采取限购、限行等办法,控制机动车数量的过快增长。11月29日,辽宁一位官员表示:“按目前的汽车数量增长情况看,未来沈阳可能成为我省第二个汽车限牌城市,而第一个限牌城市可能将是大连。”中汽协也曾预计,将有八大城市会限车。这些消息已经引起一些地方的消费者恐慌地抢购汽车。

所有城市的限车理由都不外乎两点:交通拥堵和大气污染,而这些问题不过是“大城市病”的部分症状。2011年中国的城镇化率为47%,2012年中国的城镇化率已经达到51.27%,预计到2020年将达到55%。

2004~2008年,800万人以上的巨型城市人口增加了25%,而20万人以下的小城市人口则下降了4.7%。联合国人居署和亚太经社理事会发布的《亚洲城市状况2010/2011》调查报告称,还将有1.5亿中国人在未来10年间完成从农民到市民的空间转换、身份转换,中国正处于城市化引领经济增长的门槛节点,未来10年是中国发展方式发生根本性转变的时期,城市化进程方兴未艾。

随着大城市人口的膨胀,我国“城市病”综合症候群已经显现,成为影响和制约科学发展的突出问题。根据国际经验:城镇化率在30%~50%时,“城市病”处于显性阶段;城镇化

率在50%~70%时,“城市病”有可能集中爆发,大面积限车恰恰发生在城镇化率超过50%的时候,这说明“城市病”进入爆发期。首先是特大型城市病例,大城市开始出现症状,随着时间的推移,更多城市会发病。

而所谓的限车,不过是给癌症病人吃止痛片,能解决什么问题?《黄帝内经》曰:“夫病已而成而后药之,乱已成而后治之,譬犹渴而穿井,斗而铸锥,不亦晚乎?”是故“圣人不治已病治未病,不治已乱治未乱”。所有城市都要研究交通和环保问题,及早采取措施,避免“乱已成而后治之”的被动局面。

大城市得病的根源并不在“大”,而是在

“大而不当”。现在北京的煤、电、气、粮食、蔬菜、肉类等都依赖外地供给,甚至要从几千公里外调水,如果人口增加到5000万,无异于是一场灾难。

从北京等已实行限购城市的情况来看,交通拥堵不仅没有缓解,反而愈演愈烈,这说明限购并不能有效解决拥堵和污染的问题。缓解交通拥堵,根本措施还是要发展轨道交通,并且使轨道交通承担至少60%以上的交通流量。

雾霾的形成有着复杂的因素,我国一次能源中煤炭占70%,在世界上是独一无二的。近年来,燃烧农作物秸秆也经常造成浓烟蔽日。河北钢铁产量全国第一,相应污染最重的十大城市也就有7个在河北。以限车来治雾霾不过是障眼法,以此来掩盖GDP至上的恶果。

(贾新光)