科技日报
SCIENCE AND TECHNOLOGY DAILY

汽车天下

QI CHE TIAN XIA

新闻热线：010—58884102
E-mail：jj0105@126.com
■主编 矫 阳 责编 姜 靖

国六明年公布，比国五再严30%

2025年车企平均油耗降至百公里4升

□ 柯 宗

“国Ⅵ(六)目标就是要在国Ⅴ(五)的基础之上再加严30%。”近日，在中国汽车产业发展(泰达)国际论坛上，国家环境保护部科技标准司裴晓菲处长表示，目前我国正在制定机动车尾气排放六阶段的标准，预计2016年年底完成。根据当前环境保护的形势要求，国六标准会进一步加严氮氧化物和颗粒物的排放限值，总体目标是在国五标准基础上加严30%。

据介绍，除排放指标的升级外，国Ⅵ对车辆的考核方式可能也会有变化，国Ⅵ标准的考核可能不再仅仅是测试用的“核准工况”下车辆产品的排放，而是将实际行驶情况下的排放纳入考核。

对此，裴晓菲解释称：“行驶核准的工况和汽车实际行驶的工况是不一样的，所以导致在实际行驶过程当中排放污染物要高于我们制定的排放限制。”

目前，虽然国Ⅵ的标准已经开始制定，但其实国Ⅴ标准还未在全国范围内实施。据裴晓菲透露，乘用车国Ⅴ标准也有可能在全国范围内提前实施。按照目前的计划，国Ⅴ标准应该2018年开始在全国实施，但在国家环保部看来，全国提前实施国Ⅴ的条件已经具备。

“北京、天津、上海、广东等一些重点城市已经提前实施了Ⅴ阶段轻型车的排放标准。”裴晓菲表示，“从近期的发展态势来看，全国提前实施轻型车Ⅴ阶段排放标准的条件已经具备。”

据环保部统计，目前市场上满足国Ⅴ标准的车型已达3700多款，占到目前国内所有在产车型数量的一半。

但事实上，虽然满足国Ⅴ标准的车型很多，但是在市场上，实际购买国Ⅴ车型的消费者却并不多。这是由于目前实施国Ⅴ标准的地区多为限购集中的城市，因此专家推算，国Ⅴ标准的乘用车保有量实际上很低。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示：“今年国Ⅴ标准乘用车的销量，在新车中占比应该在15%以下。”因此业内人士看来，如果国Ⅴ标准在全国范围内提前实施，将对乘用车市场的产品结构带来很大冲击。

此前，2013年初，由于国Ⅴ标准在北京提前实施，导致大量在售车型“黯然”退市，尤其是自主品牌车企，因为车型准备不充分而受到较为严重的影响。

据了解，在2013年北京市实施京Ⅴ标准时，北京环保局公布的达到标准汽车目录中，仅有1313款车型，但是当时北京在售的车型却达到3000款以上。

媒体报道称，当时长城、吉利、奇瑞、华晨、比亚迪等自主品牌均没有符合京Ⅴ环保标准的车型，因此造成在市场上无车可卖。随后，这些满足国Ⅴ排放标准的自主品牌车型才逐步回到北京市场上。

因此，面对即将于明年底发布的国Ⅵ标准，自主品牌车企能否从容应对，也引人关注。

“(国Ⅴ)升级国Ⅵ标准，在技术上没有太多瓶颈。”长安汽车动力研究院的一位负责人介绍，“但是，要开发出产品还需要更多时间。”

该负责人介绍说，企业层面已经关注到升级国Ⅵ标准的紧迫性，并预期国Ⅵ的标准比国Ⅴ在多方面会有整体性提升。他举例称，除了降低车辆尾气排放中的颗粒物和氮氧化合物之外，甚至会包括加大对加油时掀开油箱盖带来的蒸发污染进行考核，因此需要加装相关处理的设备。

“这些都会增加成本，但在(国Ⅵ)标准没有最终确定的情况下，加装相关设备会带来多少成本还没有定论。”上述负责人表示。

对于消费者而言，更关心的是国Ⅵ车的价格是否因此上涨。对此，上述负责人表示：“开发产品时会在多方面进行平衡，不会单纯依靠涨价来分摊成本。”

此外，论坛上，工信部装备工业司副司长翟国春表示：“预计到2025年，乘用车的平均油耗还要继续下降到每百公里4L左右。”

在刚印发的《中国制造2025》中，也提出将“节能与新能源汽车”作为重点发展领域，到2025年，乘用车(含新能源乘用车)新车整体油耗降至每百公里4L左右。

这一政策导向，让车企纷纷加码新能源。今年上半年，大众、长安、上汽纷纷发布新能源战略，其中大众表示将在未来4—5年内，在中国市场投放超过15款新能源汽车，并实现国产化；上汽也推出“绿芯战略”，计划未来实现新能源产品从A0级到B+级，从轿车到SUV车型的全覆盖。

今年以来，我国新能源汽车市场呈现井喷式增长。“今年1—8月，按新能源汽车出厂合格证的统计已经到了12.35万辆，发展势头很好。”翟国春表示，“新能源汽车产销量在整体汽车市场由2011年的0.033%，跃升到2015年上半年的0.614%。”

然而，新能源产品的市场却仍在培育中。目前我国的新能源汽车仍主要靠政府采购和政府推广带动。据工信部统计，2014年由国家推广带动的新能源汽车销量为14.7万辆，占总量的66%，私人消费占比仍然较小。

■数字车市

3868辆

国家发展改革委副主任连维良介绍，目前中央国家机关公车改革已全面完成，共取消车辆3868辆，都已规范处置，收入已上缴国库。此次中央国家机关公车改革涉及140个参改单位、参改人员接近5万人，压缩的车辆达到62%，安置司勤人员2000多人。

500辆

“首汽约车”APP正式上线，由正牌“的哥、的姐”驾驶的500辆“官方专车”上路开跑，年底将达1800辆。除了起步价16元、单公里2.8元外，还将收取服务时长费每分钟0.5元。一个重大变化是，专车司机无需交份儿钱、油钱和维修费，但要每天抵达指定待客区域等待载客，按月领工资。

5小时

近日，DENZA腾势纯电动汽车正式推出3.3千瓦220V交流固定充电桩，并将由腾势指定的安装服务商，提供一站式优质安装服务。DENZA腾势3.3千瓦充电桩的百公里充电时间将小于5小时，而考虑到多数消费者每天下班后在家中度过的时间都超过10小时，完全可以为第二天的行程充满电。

第二

本月全球主要汽车市场已经先后发布8月份新车销量数据，上个月中国车市遭遇下滑，乘用车销量继7月之后再度落后于美国；欧洲国家英国、法国以及意大利销量均实现增长，但销量基数较低，而俄罗斯虽然上个月车市再度下滑两成，依然得以重回全球前十大市场名单，意大利则位居第十一名。

1.5万条

国家质检总局缺陷产品管理中心主任董红磊日前表示，我国汽车产品的消费者投诉量近十年来不断递增，尤其是过去两年，年均投诉量多达1.5万条以上，发动机、电气设备等成为重灾区。为此，我国正在不断完善汽车召回体制机制，《汽车产品召回管理条例实施办法》、家用汽车三包责任争议处理指南等均将于近期公布。

10%

随着互联网交易流程的完善和消费者对在线交易的信任程度不断加深，近年来，二手电商交易平台开始向“重量级”商品延伸，这其中，二手车电商平台更是成为互联网电商的新宠。数据显示，中国二手车市场正处于爆发期，据中国汽车流通协会预测，国内二手车交易量今年年底有望突破1000万辆，这其中，线上交易的二手车或将占到10%的份额。

博世与腾讯在车联网领域强强合作

科技日报讯 (记者**姜靖**)9月14日，博世携手腾讯控股有限公司在车联网领域建立合作伙伴关系。基于此项合作，腾讯将与驾驶相关的应用和服务融合集成在一个腾讯车联APP上，通过博世的mySPIN实现车内应用。

腾讯车联开放平台Tencent Automotive Services提供的这款APP是为驾驶场景定制的，配合同为驾驶而生的博世mySPIN连接方案，将为中国车主带来突破性的体验。第一阶段涵盖包括社交、音乐、电台以及实时路况在内的驾驶相关应用。借助于腾讯APP的丰富性与高用户使用率，mySPIN在未来将为车主提供更加广泛全面的服务，并且创造更贴近日常使用习惯的用户体验。

目前mySPIN已经与腾讯提供的车联APP、搜狗导航、高德导航、微博头条、考拉FM、蜻蜓FM、航旅纵横、百度导航等20多个最流行的APP展开合作，提供涵盖导航/地图、音乐、新闻、有声读物、语音交互、保养维修服务等各方面服务，秉承“携手同行，共创未来”的理念，共同为中国汽车互联网用户打造开放、平等、共荣的行业生态圈。

■谈车论道

有进有退的车检市场才能减少黑幕

□ 敬一山

据央视报道，央视记者在山东、广东、浙江等省调查了20多家机动车检测站发现，交钱就能过车辆年检。据黄牛透露，检测过程和结果都掌握在检测站里的人手里，车主给黄牛200元，黄牛给检测站150元，就能让尾气超标的汽车通过。

媒体揭露别的行业黑幕，常常会让人觉得震惊意外，但对于这个车检黑幕，舆论好像普遍是见怪不怪。从新闻出炉之后的网友留言可以看出，这种花钱“买”年检过关的做法，似乎在各地都比较普遍，甚至有网友调侃“200元真是良心价”。说明现实中，车检制度很大程度被架空，折腾了车主，没拦住危险，还给相关机构和黄牛带来了钻营机会。

黄牛和车检机构的勾结，说复杂很复杂，说简单其实也很简单，无非就是通过技术或程序作弊，应付政府部门的检查。只要车检机构存心作弊，总有办法能逃过监管。要把所有的环节和漏洞堵住，成本将会非常之高。而且说实话，只要利益足够大，即便在车检机构派驻更多监管人员，也存在被收买的可能。过去这么多年的“猫鼠游戏”说明，没有什么事先预防的办法，能一劳永逸地遏制车检乱象。

比较靠谱的办法，还是让车检也变成有竞争性的、有淘汰机制的市场。过去很多人担心，如果把车检交给市场，可能放任有安全隐患的车上路，会对社会安全构成威胁。这种担心更多是一种杞人忧天，事实证明过去的车检制度，也无法阻止有安全隐患的车上路。而且别忘了，不合格车主花钱作弊毕竟是少数，明明车没什么问题，车主却被验车机构百般折腾的情形更普遍。

一个开放有竞争的验车市场，才符合多数人的利益。不是要彻底取消车检，只是将集中的车检，分散给车主，让大家自己选信得过的地方去车检。这也是国外的普遍做法，要车检，但不要事实上被垄断了的车检。因为问题的关键，不在于谁来车检，而在于车主有没有选择权，这些验车机构有没有受到必要的监督。

这种理念其实也已经有了制度认同。去年，公安部、国家质监总局发布《关于加强和改进机动车检验工作的意见》，推出18项车检改革措施。其中第一条就是要“使市场在资源配置中起决定性作用的要求，充分发挥社会各方面的积极作用，加快检验机构建设”，对于符合条件的申请开办检验机构的，一律简化审批流程，加快审批工作进度。这被舆论解读为开放车检市场，是可喜的进步。

让更多验车机构进入市场，有充分的竞争就会有充分的监督。当车检机构之间存在竞争，那些敢于作弊的验车机构，就可能被同行或其他车主举报。对那些性质恶劣的机构，可以采用“一票否决”，彻底取消他的检车资格，将之驱逐出市场。政府部门只要保持中立，扮演裁判角色，起到市场监督者的作用就够了。

■海外风潮

百辆谷歌无人驾驶汽车年内呆萌面世

谷歌无人驾驶汽车是谷歌公司的Google X实验室研发中的全自动驾驶汽车，不需要驾驶者就能启动、行驶以及停止，其小巧的体积和呆萌的造型吸引了不少汽车爱好者的眼球。谷歌无人驾驶汽车正在逐步的通过实际道路测试，从而不断的改进无人驾驶技术。

据外媒报道，Google X实验室政策部门负责人Sarah Hunter日前表示，为了让谷歌无人车驾驶团队更加了解汽车生产的全过程，谷歌将增加这款无人驾驶汽车的产量，目前的计划，至少会生产数百辆之多，并暗示未来可能会量产。在今年年初，就有外媒爆料，谷歌计划在今年生产100辆无人驾驶汽车，而批量生产将于2020年开始。

不过目前谷歌面临的关键问题是，它能否大批量生产无人驾驶汽车，它最终可能需要依靠传统汽车厂商批量生产，早前有传言称，谷歌正在与包括通用汽车和福特在内的数家大型汽车公司洽谈合作，不过谷歌方面并没有正式对洽谈结果作出公布和回应。

Sarah Hunter对外表示，谷歌目前尚未决定谷歌无人驾驶汽车未来在市场上的定位，目前有两种方案值得考虑，一是向用户直接销售无人驾驶汽车，二是成为Uber的竞争对手，直接向用户提供租车服务。 **(柯弦)**

菱智M5成东盟博览会指定商务交接用车

日前，第十二届中国—东盟博览会唯一指定商务接待用车交车仪式在南宁举行，东风柳州汽车有限公司副总经理宣颖将15辆风行CM7、10辆菱智、20辆景逸S50和5辆风行S500交付给中国东盟博览会秘书处。其中，菱智M5更是凭借硬实力赢得东盟博览会秘书处的肯定。成为高规格国际盛会的指定用车，菱智M5早已不是第一次，它不仅数度闪耀东盟博览会，更屡获亚洲博鳌论坛指定公务用车的殊荣，充分展示了我国自主品牌公商务汽车的实力和水平。

菱智M5定位于中级全能商务车，是东风风行根据中国特色的用车需求，精心打造而成。在外观上，菱智M5继承了其家族正统的商务车基因，车身采用流线设计，简约流畅，传递出舒适自然的视觉感受。配以套色车身，色调淡雅朴实，商务大气。前脸设计，以三条宽幅镀铬上进气格栅为原点，搭配可电动调节卤素反射式前大灯、置于全深色下进气格栅之中的雾灯、发动机盖上微微隆起的“V”形线条，使层次更加分明，具有极强的立体感。

菱智M5此次能够荣膺第十二届中国—东盟博览会官方指定用车依靠的不仅仅是外观上的贴合，更多的是它的硬实力。在空间上，菱智M5的优势十分突出，能够高水准满足东盟博览会的接待用车需求。其加长轴距版的长、宽、高分别为5115mm、1720mm和1960mm，轴距则达到了3000mm。不仅头肩部空间十分宽绰，腿部也可以得到妥帖的安置，而且车内拥有贯穿整个车厢的中央走廊，乘客可在座椅间自由移动。如此空间表现，充分为东盟博览会与会嘉宾能够享受到舒适的驾乘体验夯实基础。

在舒适性上，菱智M5全面提升多项配置，彰显细节与人性化。在配置上，菱智M5配有电动全景五天窗、同步轿车的中控台软轴操控、CCD全新倒车影像系统、抬头显示系统、便捷门槛踏板、前后冷暖空调、电动外后视镜、后窗加热线、后窗刮水、洗涤器等一系列舒适配置。同时，菱智M5还配有中控液晶显示屏、GPS导航、多媒体视频播放器等先进科技配置。不仅如此，菱智M5还进行品质提升I期工程，进行NVH提升，在容易产生噪音的部位，通过调整吸隔音材料的比例来有效降低车内噪音。

东盟博览会已成功举办十一届了，再次成为东盟博览会指定用车，无疑是对菱智M5的充分肯定。随着中国—东盟“21世纪海上丝绸之路”的共建，菱智M5将进一步拓展东南亚市场，并让东盟在内的全球消费者重新认识和了解这款自主车型。 **(佳棋)**

■政策播报

北京新能源车摇号指标明年增至六万

近日，笔者在北京市机动车排放污染防治对策和措施交流座谈会上获悉，明年起，北京市新车配置指标将进一步向新能源车倾斜，届时新能源车指标将增加至6万辆，并进一步压缩普通车摇号指标。此外，从明年1月1日起，北京市黄标车及国一标准汽油车(含改造车辆)将全天禁止进入六环路(含)以内道路行驶，国二标准车辆限行会择机实施。

目前，北京市机动车保有量已达557万辆，年排放各项污染物70万吨左右。根据最新研究成果，在国内几个大城市中，北京机动车污染排放量是第一位的。市环保局机动车排放管理处处长李昆生表示，今后在机动车污染防治工作中要进一步调整车辆结构，向着燃气化、电动化方向发展。明年新能源车摇号指标将从今年的3万增加至6万，同时普通车摇号指标将进一步压缩，到2017年底，力争全市新能源和清洁能源汽车应用规模达到20万辆。

近年来，北京市一直在严格控制机动车总量，每年新增机动车指标由24万削减到15万，今年起，新能源车指标增加1万个，普通车指标相应地减少1万个。跟去年不同的是，纯电动小客车(以可充电电池作为唯一动力来源、由电动机驱动的小客车)将不再受尾号限行限制。李昆生表示，这一利好政策会对个人购买新能源车产生一定的推动作用。

据介绍，从明年开始，新车配置指标进一步向新能源车倾斜，北京市新能源车指标将增加至6万辆。同时加快推广使用新能源和清洁能源公交车，到2017年底占比将达到65%以上，减少油耗40%。 **(佳文)**

杭州出租车拟取消经营权有偿使用金

浙江省杭州市出租汽车行业改革征求意见稿14日向全社会公布。方案拟取消出租车经营权的有偿使用金，并计划对严重影响出租车行业稳定的经营权和所有权问题“动刀”。

当天发布的《杭州深化出租汽车行业改革的实施意见(修改意见稿)》提出：全市出租汽车行业取消实施多年的出租车经营权有偿使用金，自2015年1月1日起实施经营权无偿使用。据初步统计，为此该市将一次性退还2600余辆出租汽车近1亿元的有偿使用金。

杭州市交通局副局长陆献德说，仅此一项，每辆出租车每个月将减少400多元的“份子钱”。

产权、经营权混乱是我国多地出租车行业普遍存在的历史遗留问题，挂靠、买断、半买断等复杂的经营关系，使利益争夺一度成为传统出租车行业问题的焦点。本次改革，杭州市计划对准顽疾“下刀”，清理规范经营关系，按照经营权有偿使用金和车辆购置款的实际出资原则，将经营权和车辆产权由过去的企业变更为实际出资人。预计到今年底，全市将有4000余辆出租车陆续完成清理。

“经营关系清理规范后，有利于明晰出租汽车的产权关系，从根本上解决历史遗留问题。”杭州市道路运输管理局副局长张晓东说，此举还将有效减少出租车经营利益阶层，提高一线驾驶员收入，激发出租汽车单车活力。

此外，征求意见稿还明确将放开出租车总量和价格管控，并将组建公益性的国有出租汽车服务管理公司，为明确产权关系的出租车提供优质的管理服务，并为未来与互联网平台开展合作奠定基础。

据介绍，方案征求意见时间为期10天，自9月15日起至24日接受社会各界意见和建议。 **(据新华社)**