

征收拥堵费：收还是不收？

日前，北京市交通委提出征收拥堵费，引发广泛关注。随着城市交通矛盾升级，北京、上海、广州等特大型城市日趋陷入“堵城”困境，多地传出研究拥堵费征收。

政府有收费冲动，公众却陷入“费”色变的焦虑之中。公共政策制定，有无征求民意、吸纳公众智慧？收了费，是否就能空气清新、道路畅通？如果收费成效不明显，比起优先收费，是否还有更紧要的问题需要优先解决？

从限牌、限行到收费 职能部门多是“一锤定音”

9月2日，北京市发布“清洁空气行动计划”，征收交通拥堵费提上日程。收费治堵的决策方式，引发诸多争议讨论。

赞成者认为，作为拥有超过530万辆汽车的首都，拥堵收费能够降低车辆使用强度，缓解交通拥堵。但更多人陷入一种“收费焦虑”。导致拥堵的到底是什么原因？收费又能起多大作用？如果作用不大，收费的依据又不能公开透明，收费可能沦为自肥的工具。

早在2010年，面对日益严峻的“堵势”，就有广州市政协委员提议征收拥堵费；为此广州市交委多次提出要对收费进行调研，但频频引发舆论强烈反对。至今，广州尚无收费时间表。

全民为拥堵交费买单，地方政府部门不因管理和规划过失担责，反而因此得到收费奖励。难道还要鼓励政府不作为、乱收费？这是很多广州市民反对的重要原因。

十多年来，国内“以卡为主”的治堵政策不断出台。如今北上广等一线城市全部实施了限购政策，很多购车者只能望“牌”兴叹；在控制车辆使用方面，不少城市不同程度实施了限行、限外等措施；提高停车费、加大外牌交通执法等各种市场、行政治堵措施也并不少见。

多年来，从限牌到限号等治堵政策出台，听取社会意见、公开制定过程的少，政府职能部门一锤定音、迅雷行动的多，走听证程序的更是凤毛麟角，仅有广州“限外”措施进行了听证。

专家指出，收取拥堵费这样针对长期过程的治堵措施，几乎涉及所有交通参与者。该不该、能不能收，理应公开制定政策，充分听取吸纳民意，让政策制定部门和市民都充分参与讨论，把问题想细、想透、想清楚。如果政府“拍脑袋”定政策，程序有疏漏，公众难

免有意见。

而在开征拥堵费的背后，公众和专家也解读出城市管理暴露出的收费冲动。一些市民认为，以收费治堵，是否合理，仍待厘清。

北京车主韩先生表示，买车交税，用车还交费，中国车主的税费负担居世界前列。目前全国都在提倡“费改税”，现在还要再新增行政收费，是不是重复收费？

再者，社会抚养费、交通罚款、机场建设费等，征收理由多多，到了信息公开又遮遮掩掩，再要征收社会拥堵费，如何让人信服？

号脉全球“堵城病” 无招可用方收拥堵费

“拥堵费”为何日益受到国内一些政府部门的关注？既能收费，还有治堵先例可供借鉴。自从上世纪70年代新加坡首开收费措施，英国伦敦、瑞典斯德哥尔摩和美国纽约等“超级堵市”也纷纷效仿。

但一个容易为人忽略的事实是，虽然国内外城市汽车保有率都不低，使用效率却差别很大。国内汽车行驶里程多、行驶速度低，交通精细化管理和城市轨道建设的潜力并未挖尽，而国外则是在公共设施配套相当完善、近乎无招可用之后，才收拥堵费。

专家指出，病症因城而异，拥堵费也并非包治百病。征收拥堵费的前提是公共交通便捷，相关配套完善，以此引导公众绿色出行。

目前，国内大城市的人口规模和规划尺度不断扩张，大量年轻市民居住在郊区，工作在城区，对通勤交通便利化需求巨大，但公交配套远未跟上。以上海为例，小汽车日均行驶里程超过38公里，使用强度远超世界发达国家水平。在这个意义上，汽车对于多数市民的意义在于代步所需，远非奢侈用具。

尚未疏通、率先开堵，如果贸然单向开启收费“堵”，不仅堵不住私家车使用，反而会增加公众负担。

家住西五环附近，在二环内菜市场附近上班的北京市民崔先生告诉记者，“听到拥堵费政策要出台，就像又挨了一刀。”想坐公交，但实在不方便。从家走到地铁站20分钟，地铁站走到单位20分钟，仅仅两头就得用掉40分钟。开车，20多分钟就到单位了。

“如果不让吃肉，总得给点大豆吧？但目前公交不完善，收了拥堵费，我还是只能选择开车，那除了在老百姓身上又‘刮层油水’，还有什么意义呢？”崔先生说。



在世界范围内，大都市治堵也并非只有开征拥堵费一剂药方。地少人多车多的香港，通过管理科学、设计人性的良方，也造就了交通相对通畅的城市环境。这与90%香港市民选择地铁、有轨电车、公交大巴等公共交通工具出行功不可没。

在交通规划和管理人性化方面，香港的经验更值得借鉴。一些城市动辄过马路要长时间等红灯，换乘地铁要走上千米，香港则实现轨道交通同台换乘，用配置电梯的天桥和空中走廊实现人车分流。

加快黄标车取缔力度 优先完善公交是缓堵根本

纵观国内层出不穷的治堵“高招”，堵的多、疏的少，多数是政府主动作为，依靠行政力量推行。一些专家解读，征收拥堵费的动议，是对这种卡、限、堵、收式传统管理模式的延续和升级版。

但专家指出，征收拥堵费作为治理交通拥堵的最后一招，是“双刃剑”，不仅造成公众负担，阻力很大，轻易动用也有懒政之嫌。

专家建议，要治病，应该先健身，挖潜力，采取公共交通优先、政府机关率先带头的办法，不是着急化

疗，让全社会为拥堵买单。

中国道路运输协会秘书长王丽梅表示，北京的黄标车超100万辆1台黄标车的排污是普通车辆的几倍。应该加快黄标车取缔力度，对不同车辆实施差别化管理，让对污染贡献大，对公共资源占用多的车辆支付更高成本。

城市交通拥堵，堵点是顽疾。清华大学交通研究所副研究员杨新苗等专家表示，以北京为例，如果政府通过精细化管理和部分线路调整措施，解决西客站、西直门、国贸等交通堵点，控制单位时间单位区域的车辆流量，提高驾驶员的技术培养和驾驶公德，减少违规占道、超车等，可以提高10%至20%的通行效率。

纵观世界上人口密度大的城市，道路资源均不能适应小汽车高增长、高强度使用的模式，必须以优先发展公共交通作为缓解交通拥堵最根本的手段。

对此，一些专家表示，发展公共交通，政府应该率先示范。我国公车数量很大，使用强度远超私家车，对价格杠杆不太敏感，即使收了拥堵费，也难挡公车车轮“疯狂”。政府应该率先削减公车，降低使用频次，领导干部带头乘坐公共交通工具出行。

(据新华社)

吉利与沃尔沃联手开发全新中级车模块化架构

科技日报讯（记者李萍）中级车模块化架构是吉利集团未来在全球持续发展的重要保障，对吉利和沃尔沃两个公司的发展大有裨益。9月13日，吉利控股集团欧洲研发中心在瑞典哥德堡开始试运营，吉利集团总裁安聪慧作上述表示。该中心由集团旗下吉利汽车和沃尔沃汽车联合建立，将依托哥德堡的优势研发资源，开发全新的中级车模块化架构和相关部件，从而为吉利汽车和沃尔沃汽车下一代领先中级车型奠定扎实的技术基础。研发中心的试运营标志着吉利汽车与沃尔沃汽车的协同效应进入实质性实施阶段。

吉利集团成立欧洲研发中心是集团全球发展的关键布局，旨在整合全球技术资源，打造国际领先的技术

研发体系和人才队伍，从而获得持续科技创新的能力。在这一战略目标指导下，吉利汽车和沃尔沃汽车将充分发挥双方的优势与资源，联合开发新一代中级车模块化架构，以满足吉利汽车和沃尔沃汽车未来的市场需求。

这个模块化架构及相关部件在确保世界领先的技术水准的前提下，在开发、测试、采购、成本控制等方面都能发挥协同效应和规模化优势。同时一个隶属于控股集团的、相对独立的联合研发中心不会影响各自品牌的声誉和产品开发。沃尔沃汽车将继续专注于全球豪华车市场，而吉利汽车则主攻大众车市场。

安聪慧表示：“中级车模块化架构是吉利集团未来在全球持续发展的重要保障，对吉利和沃尔沃两个公

司的发展大有裨益；吉利汽车可以借此大幅度提升未来产品的品质和性能；沃尔沃汽车则可以借助集团的资本投入推进前沿技术的落地，还可以从吉利汽车在亚洲地区的配套体系中选择优秀供应商，从而对部件采购进行系统性优化，实现更健康的成本结构。我们组建了非常优秀的技术和管理团队，并为他们提供一流的工作条件和设施，希望借此推动跨品牌的模块化平台战略向新的高度发展。”

研发中心CEO方浩瀚先生表示：“同一集团下不同品牌间联合开发已成为国际惯例，模块化设计可以实现同一个架构上开发出多个不同产品平台，在确保一流品质的前提下，为两个品牌提供量身定制的解决方案。吉利与沃尔沃联合开发是种双赢局面，我们

的核心技术得以保留在集团内部，技术竞争力和规模优势都可以得到保障。这种做法将成为西方豪华车品牌与中国新兴汽车公司通力合作的典范。”

吉利集团欧洲研发中心设在瑞典哥德堡市的Lindholmen科技园，这里拥有汽车研发和工程制造所必需的完备设施和广泛资源。吉利集团对欧洲研发中心的创建和运营给予高度重视，将为研发中心投入巨大资金用于研发及日常运营。自2月份宣布决定成立以来，研发中心吸收了沃尔沃汽车和吉利汽车优秀的工程研发人员，同时面向外界招聘优秀工程师。截至目前，已有各类工程师约70余人开始工作，预计到明年下半年可实现200名工程师满员运作。

试乘试驾



试驾人：滕越
试驾车型：广汽三菱新劲炫ASX 2.0L旗舰版

也许你听过帕杰罗，可是听过新劲炫ASX吗？作为广汽三菱的第一款国产SUV，新劲炫ASX被寄予厚望。而这款根据中国消费者的需求作出改进的城市SUV，将会给大家带来怎样的新感受？近日，笔者试驾了广汽三菱新劲炫ASX 2.0L旗舰版。

即便在停满多车型的停车场，一眼认出新劲炫ASX并非难事。其前脸是三菱汽车家族式的鲨鱼嘴造型，大量镀铬装饰的应用让它显得更为精致。据说

博世商用车天然气动力系统亮相内燃机展

科技日报讯（记者姜靖）日前在京举办的第十二届中国国际内燃机及零部件展览会上，全球领先的汽车技术及服务供应商博世展出了为乘用车、商用车及非公路车辆开发的一系列清洁能源动力解决方案。除涵盖高压共轨系统及尾气后处理系统在内的清洁柴油技术外，博世为商用车研发的天然气动力系统也首次在本展会亮相，该系统不仅仅是单燃料，控制系统还可以用于双燃料，即不仅仅可以用柴油，也可以用天然气驱动。

“当前，天然气动力的应用得到了政策的明确支持，市场需求也增长迅速。”博世柴油系统事业部中国区总裁兼博世汽车柴油系统股份有限公司总经理王伟

良表示，“博世自1998年开始供应天然气动力系统，目前已经在全球市场累计销售了超过60万套。在中国，我们作为系统及服务提供商，将持续致力于服务日益增长的市场和行业需求。”

据王伟良介绍，随着国家越来越重视车辆的节能减排，清洁的替代能源燃料在汽车和动力系统的结构中越来越重要，除了传统的汽油、柴油以外，未来大家都看好电动或者混合动力，以及可替代的清洁能源。具备低能耗、低排放、低成本和低燃烧噪音优势的天然气动力是实现可持续交通的理想选择之一。“十二五”规划中，天然气在汽车领域的应用被列为优先发展之列。为此，王伟良预计：“电动时代到来的时候，可能会

出现一个新的天然气时代。”

凭借发动机管理方面的丰富经验以及在全球市场上已经得到广泛验证的天然气技术，博世汽车柴油系统股份有限公司可提供一系列天然气系统的核心零部件，例如天然气电控单元、天然气喷射器、传感器及节气门等。

以在汽油机、柴油机及天然气系统的整车厂商合作项目中积累的大量经验与技能为基础，博世结合全球市场经验及中国市场认知，为国内客户提供系统化的解决方案，以及全面的标定服务，包括系统性标定、排放标定及整车标定，可满足国五及欧六标准，并能够根据客户需求提供量身定制的服务。博世在华首个天然气项目已于今年7月量产。

行业动态

昆仑全力备战换季保养

科技日报讯（张楠）润滑油行业知名品牌昆仑润滑油提醒各位车主，车辆出行前的保养是至关重要的，尤其是在夏秋交替之际，对爱车的换季保养会直接影响出游的质量。车主应合理选择润滑油，并及时为爱车进行检查保养。

在自驾游之前，最重要的一项检查莫过于：检查油路、机油、汽油有无漏油，并及时为发动机及变速箱等关键部分更换优质的油品，以此保障在出游旅途中车辆能够完美的完成任务。昆仑润滑油通过加大科技投入生产优质的润滑油产品，为用户提供最适合的产品。

自驾游往往会比日常用车驾驶更远的距离，九月至十月这段时间，我国西北、华北、东北四季分明，十一长假适逢秋季，尤其是北方地区天气干燥，而南方地区相对湿润。出行之前了解目的地区的气候条件并对车辆进行全面的保养。昆仑快速换油的一大特点就是快速便捷，通常，为一辆车更换润滑油仅需15—20分钟。这将为十一出行的你提供省时省力的服务，为爱车“远行”做好充分的准备。

东风悦达起亚率先试行三包政策



科技日报讯（苏苏）10月1日，由国家质检总局发布的《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定》即汽车“三包政策”将正式实施。东风悦达起亚宣布于9月1日起率先试行该政策，同时更将以高于政策的标准，推出超长保修服务。

除了承担“三包政策”所规定的责任外，东风悦达起亚还在领先的保修服务基础上，进一步升级。其中智跑的整体保修由3年5万公里提升为5年10万公里，K2、K3、狮跑、福瑞迪、赛拉图、秀尔的整体保修由3年5万公里提升为3年10万公里，K5的整体保修则保持5年10万公里不变，远高于国家规定的“3年6万公里”整车保修期。另外，全系车型的的动力总成保修政策继续保持5年10万公里的行业领先水平。

今年是东风悦达起亚顾客感动年。除了此次延长车型保修期之外，企业今年围绕顾客满意度提升，从关怀服务、责任服务、信赖服务三个层面出发，为消费者搭建的以感动为核心的创新服务平台以及在在该平台上推出的系列感动服务，也都得到了行业和消费者的一致肯定。

摇摇招车化危机为机遇

科技日报讯（张宗）近日96106版本的摇摇招车被交通委要求整改暂停下载，这一惩罚在业内引起了极大的争论。但据内部人士透露，在事件发生后，普通版本的摇摇招车的新用户注册量环比激增了40%。

此次危机公关处理中，摇摇招车第一时间发出了声明。并且在最短时间里迅速占据了各大媒体和门户网站头条和要闻位置。正面回应了不实传言，勇敢地承认了存在的不足，诚恳道歉保证改进。澄清不实传言的同时，也赢得了用户的认可。

自摇摇招车在中国开启打车app热潮后，资本的疯狂介入导致了这一行业的竞争。领跑行业第一阵营的摇摇招车，嘀嘀打车等电召app被频频爆出负面新闻也从侧面证实了这一行业的竞争残酷性。而随着政策的介入，统一电召平台的上线确实在一定程度上规避了这样的恶性竞争。

华泰柴油发动机获“年度发动机”大奖

科技日报讯（张博）2013第十二届中国国际内燃机及零部件展览会日前在京开幕，携多款核心技术优势产品参展的华泰汽车，不仅带来了多款最新研发的柴油发动机新品，其旗舰产品——华泰汽车OED483Q(2.0L)柴油发动机还在国内内燃机工业协会等单位主办的“2013年度发动机”评选活动中，荣获2013轿车组“年度发动机”大奖。

此次荣获“年度发动机”大奖的华泰汽车OED483Q(2.0L)柴油发动机，是华泰汽车集团2006年从意大利VM公司引进的清洁型柴油发动机技术，后结合我国国情和产品使用要求进行了新的设计，使发动机的技术先进性、产品可靠性和适用性达到完美结合。本届内燃机及零部件展会上，华泰汽车展出了1.0L、1.4L、1.5L、2.0L、2.5L、2.8L及3.0L共7款柴油发动机，其中1.0L、1.4L以及本次尚未展出的1.2L小型柴油发动机，均是华泰汽车所辖意德动力集团的最新科研成果。