告诉你汽车的核心竞争力！

“十一”黄金周全国高速公路小客车免费通行

五问高速公路免费通行

□ 新华社记者 林红梅 齐中熙 樊 曦

国庆临近，全国高速公路将迎来第二次“十一”黄金周免费通行。对于有车一族来说，这套免费通行“大餐”能吃得如意吗？记者围绕公众关心的五个热点问题，采访了交通部门负责人和有关专家。

一问：免费通行省了多少钱？

“以前节假日开车出去玩，过路费是真心伤不起！现在可以省下不少钱。”在北京一家外企工作、酷爱旅游的张女士算了一笔账：“去年国庆节我跟三个好友自驾车去黄山玩了两天，省了320元的过路费。”

不少网民在网上晒出他们的自驾车免费账单：宜宾自驾成都，省200至260元；重庆至万州，省420元，只需要380元左右的油费，和两个人坐大巴车的车费差不多；从乳山到德州，相当于从山东省内东部到西部，全程走高速路省过路费500多元……

免费通行实实在在给公众送了份大礼。交通运输部新闻发言人梁晓安26日公布的数据显示：去年国庆节和今年春节、清明节、“五一”国际劳动节四个重大节假日实行免费通行，全国高速公路总共免收小客车通行费143.08亿元。

二问：会不会又堵成“停车场”？

“我想开车回河北老家，但担心像去年国庆那样遭遇大堵车。”在北京工作的宋先生对国庆行程犹豫不定。

免费通行激发了自驾车出行的积极性。在去年国庆以来的四个重大节假日免费通行期间，全国高速公路出口交通总流量达到4.59亿辆次，日均2180万辆次；其中7座及以下小型客车流量4.2亿辆次。与未实施免费通行政策的同期节假日相比，全国高速公路交通流量增长51.6%。

今年“十一”黄金周仍是一个出行高峰状态。梁晓安预测：长假首日和末日部分大城市周边进出城方向将出现交通流量较大现象，局部高速公路路段通行压力较大，热点旅游景区周边高速公路交通流量将保持高位。

“但今年情况应该有所好转。交通部门做了充分准备，百姓出行理念愈发成熟，实施小客车免费通行政策已经进入平稳有序期。”梁晓安说。

三问：文明出行有多远？

去年“十一”黄金周，留在人们印象中的，除了拥堵，还有高速公路上的一地垃圾。不规范驾驶、随意加塞等造成事故高发，也成为全国高速公路大拥堵的主因之一。

中共中央党校研究室副主任周天勇教授呼吁，公众在今年黄金周出行时，不要自己把路堵死。比如货车不占压小客车车道，跟车勿太近避免追尾、车速慢时勿乱钻把路堵死，尤其是不占用应急车道等。

去年公安部出台了“史上最严厉的交规”，如占据应急车道将处罚6分，货车占据超车道也提高了处罚力度等。周天勇表示，大家文明出行，提高公路交通通行水平，是确保“黄金周”出行畅通的关键因素之一。

四问：啥时能“全天候”免费？

在享受一年四个节假日的免费通行“大餐”时，不少网民发出了高速公路什么时候能“全天候”免费的疑问。

事实证明，免费通行使公众被抑制的巨大消费能量被释放出来。一辆车免收通行费几百元，但一家人出门一趟的消费起码上千元。去年“十一”长假，全国旅游和购物、餐饮总消费额超过1万亿元。

“公路本身姓‘公’，交通是经济问题，也是民生问题。”中国人民大学公共管理学院副院长许光建说。

“但高速路全部免费需要经过一个缓慢过程。”业内专家指出，高速公路虽然姓“公”，但我国的高速公路并不是用公家钱建的。我国高速公路建设资金近70%来自于银行贷款、外资、社会资本等。到2011年年底，全国收费公路累计投资总额为3.65万亿元，债务总余额为2.32万亿元，总体资产负债率为64%。

“国家何尝不想全部取消收费站？”交通部一位多年从事收费公路研究的负责人说，“如果不收费，就要由财政来出资归还投资人出的修路钱。”

除了归还欠债外，当前我国35%的国家高速公路网尚未建成，一些主要通道拥堵现象严重，急需扩容改造，公路建设每年需投入资金超过1万亿元，仅靠公共财政显然难以满足，仍要靠“贷款修路，收费还贷”政策筹措资金。

五问：收费收到何时止？

2012年全国交通运输工作会议提出，未来将出现“两个公路体系”：即以普通公路为主的非收费公路体系和以高速公路为主的收费公路体系。

到2011年底，我国有18个省份全部取消了政府还贷二级公路收费，共撤销收费站1892个。交通运输部副部长翁孟勇表示，目标是全部取消二级公路收费。

目前高速公路上仍存在的大量收费站收费收到什么时候？根据五部委确定的政策，一是贷款还清必须撤站，停止收费；二是收费期满的要坚决撤销；三是禁止新增经营性普通公路。禁止将政府还贷公路改为经营性公路进行收费。

“要实现所有公路免费通行的理想，需要处理好一系列利益问题，如公路的还贷、已出售公路的路权保障，以及免收费后的公路养护、人员分流问题等。这些难题不解决，就无法免费通行。”周天勇指出。

新闻背景

国外高速公路收费情况

美国：高速公路总里程居世界第一，但极少收费。美国的高速公路往往是跨州公路，在建设时由联邦政府和所在州政府按照9比1的比例出钱修建。由于是联邦财政和州财政出资，因此这些高速公路都被视为公共产品，理应免费。只有少数州收取一定费用来维护老旧公路。

日本：日本的高速公路采取类似中国的“贷款修路，收费还贷”政策修建，不少高速公路的还贷速度极慢，有的建成了40年还在还贷。但周末、节假日对高速公路收费实施封顶。

英国：2003年12月，英国第一条收费高速公路正式开通，英国高速公路从此才开始收费，但周末和夜间都打折。

印度：印度的高速公路全部为国家所有，总长度只有700多公里，全部为收费公路。这些公路是印度的主要交通干道。小型车的收费为每公里0.65卢比（约合人民币7分钱），客车和卡车的费率稍高，为2.2卢比（约合人民币0.25元）。

马来西亚：从2010年春节开始，马来西亚对境内多条高速公路实行假期打折。在农历新年当天，两条主要高速公路实行免费通行，其他的高速公路则实行从5%到20%不等的打折，一直持续到正月初五。

延伸阅读

让免费通行之路更顺畅

□ 新华社记者 樊 曦 林红梅

国庆将至，出行人流又将井喷，特别是公路再度面临“小客车免费通行”大考。对于自驾出行者而言，在享受免费通行的同时，更关心能否顺畅通行。这不仅考验交管部门的管理服务能力，也考验着所有人的出行素养。

据交通部门预计，今年“十一”黄金周期间，公路客运量将达到6亿人次，日均达8580万人次。特别是长假首末日，一些重点城市和旅游热点地区周边高速公路将出现车流高度密集的情况。

免费通行政策实施时间毕竟不长。去年“十一”高速首次免费通行，许多路口小客车彻夜排队等待，收费口变“停车场”。如何避免这样的情景再次上演？从交管部门来说，意味着要进一步加强对不同重大节假日出行规律的研究，厘清重点地区、重点路段，细化出行服务。公路部门则应根据国庆期间出行规律和天气状况，早做部署，加强多部门联动，强化恶劣天气的预测预警，重点路段的交通疏导及应急处置。另外，在重点路段，还可考虑根据车流情况实时多开辟一些专用免费通行通道，多树立一些规范清晰的引导标志。

“文明出行靠大家”，顺畅出行靠的也是“你我他”。少一些随意变道、加塞、抢行等不文明行为，出行之路就会更多一些通畅。

免费通行是件惠民的好事。把好事办好，让长假温暖和谐，需要每一个参与其中的人共同努力。

行业观察

“治污”并不意味着限制汽车产业发展

□ 李开君

环保与汽车产业的发展一定是矛盾的对立面吗？答案是否定的。

9月12日，国务院发布《大气污染防治行动计划》（以下简称《行动计划》），《行动计划》中指出，将从加强城市交通管理、提升燃油品质、加快淘汰黄标车、加强机动车环保管理、加快推进低速汽车升级换代和大力推广新能源汽车六方面对机动车污染防治进行治理。

这是继2012年10月《重点区域大气污染防治“十二五”规划》出台之后，国家针对大气污染防治的一项行动指南。过去一年来，广东、北京等地先后出台大气污染防治规划，目前大气污染防治已得到了中央和重点区域地方政府前所未有的重视，《行动计划》中涉及汽车产业的政策将有望得到有力的执行。

值得称道的是，与以往环保政策相比，此次政策偏向产业升级和能源结构的调整，不再一味强调限制汽车总量，而是标本兼治，综合考虑在用车和新车的排放控制，通过加强城市交通管理等一系列措施来治理污染和拥堵问题，将为汽车产业转型升级提供机遇。比如油品质量提升、黄标车淘汰、低速汽车升级、新能源汽车的推广都是汽车产业转型升级一直悬而未决的难题。

首先，加强对在用车的排放治理。

一是为黄标车淘汰提出明确时间表。《行动计划》提出“到2015年，淘汰2005年底前注册营运的黄标车，基本淘汰京津冀、长三角、珠三角等区域内的500万辆黄标车。到2017年，基本淘汰全国范围的黄标车”。

黄标车等老旧机动车的淘汰一直是困扰大城市的难题。2012年我国黄标车保有量1500万辆，约占汽车保有量的14%，却排放了60%以上的氮氧化物，是汽车减排的重点。倘若黄标车淘汰政策能够得到贯彻执行，未来四年，无疑客车和重卡行业都将受益于黄标车淘汰带来的报废更新需求。

二是首次提出“研究缩短公交车、出租车强制报废年限”，提高在用公共交通工具的品质。公交车市场主要以报废更新需求为主，如果公交车强制报废年限能够明显缩短，将大幅增加公交车需求量。

三是加快推进低速汽车升级换代。提出“自2017年起，新生产的低速货车执行与轻型载货车同等的节能与排放标准。”保有量大的低速汽车一直是机动车领域的尴尬地带。这部分车辆多在农村、城郊作为货运或者非法客运使用，排放水平对环境造成的污染更不可轻视。提高低速汽车的节能环保要求将直接促进其产品技术的升级换代。

其次，对于新车的治理不再一限了之，而是采取优化城市功能和布局规划，推广智能交通管理，降低机动车使用强度等措施来缓解城市交通拥堵。尽管提出了“合理控制机动车保有量，北京、上海、广州等特大城市要严格限制机动车保有量”。但如果限制机动车保有量的政策仅针对国内为数不多的特大型城市，那么这一政策对乘用车市场销量的影响将较为有限。另外，对新能源汽车提出“北京、上海、广州等城市每年新增或更新的公交车中新能源和清洁燃料车的比例达到60%以上”的明确目标，将对新能源汽车的推广大有助益。

其三，切实解决燃油品质和尿素供应等相关问题。提升燃油品质，“在2017年底前，全国供应符合国家第五阶段标准的车用汽、柴油。”车油不匹配是汽车行业的痼疾，如能解决这一问题，将为汽车行业排放标准升级扫清障碍。此外，还提出“加快柴油车车用尿素供应体系建设”。如果车用尿素供应体系建设进展顺利，那将为国四标准执行打下良好的基础。

在这场史上最严的“呼吸拯救战”中，汽车产业不仅没被当做严打的靶子，还能收获很多“战利品”更好地前行。“治污”并不意味着限制汽车产业的发展。相信，其他行业亦然。在此，我们看到了国家关于治理空气污染的智慧。

（据《中国汽车报》）

数字车市

272辆

从2013年10月15日起，一汽—大众汽车有限公司召回自2012年8月22日至2013年8月2日期间生产的部分进口奥迪S6、S7（V8发动机）车型汽车。在中国大陆地区共涉及272辆。一汽—大众将为客户车辆更换改进后的燃油压力管并用双卡扣进行固定。

10%

来自中国汽车工业协会的数据显示，8月汽车产销高于上月水平，比上年同期增速超过了10%，总体延续了今年前7个月的较快稳定增长态势。1—8月汽车产销分别完成1401.22万辆和1394.76万辆，同比分别增长12.4%和11.8%，增速与前7个月相比，分别回落0.1个百分点和0.2个百分点。

3782辆

从2013年10月25日起，日产（中国）投资有限公司召回自2004年11月8日至2010年5月12日期间生产的部分进口日产“风雅”和英菲尼迪“M35”汽车。在中国大陆地区共涉及3782辆。日产将为客户车辆进行检查，将油门踏板连杆总成更换成改进型零件，并对发动机控制单元进行重新编程。

1610万辆

据彭博社报道，美国车市目前正保持着稳健的增长态势，根据多家行业分析机构公布的预测数据，2014年美国轿车及轻型卡车的销量预计将增长至1610万辆，与今年销量预期水平相比高出大约50万辆。美国汽车销量之前创下的最高纪录为1740万辆。

CTCC中国房车锦标赛第五站决赛落幕

科技日报讯（赵聪）经过一个半月的休整，日前CTCC中国房车锦标赛在四川拉开了2013赛季第五站的决赛战幕。作为赛事的总冠名长城润滑油，本次特别组成了经销商助威团前来观赛。

CTCC开赛的前一天，长城润滑油经销商团队举行了主题为“无畏摩擦 自在巅峰”的经销商主题活动，特邀上海大众333车队车手韩寒等一行与观众分享了他们赛车生涯中的点点滴滴，有成功后众星捧月的喜悦，也有训练中不断突破的超越，而这一切的背后，更离不开技术团队的辛苦付出和全力保障。在说到影响赛车最终成败的要素时，车手们一致表示：赛车作为速度竞技的极限运动，对于相关零配件及维护产品的要求极高。以润滑油为例，润滑油被称为赛车“发动机的血液”，它的清洁与润滑功能非常的重要。因此，赛车各车队对于润滑油品质的选择也是有着近乎苛刻的要求。

长城润滑油相关领导表示，长城润滑油一直关注并支持中国赛车事业的发展，本赛季，长城润滑油在与CTCC展开合作的同时，还与上海大众333车队展开合作，共同进行赛车用油的研发。

长城润滑油与CTCC的合作开始于2012年，基于推广中国赛车文化的理想，长城润滑油成为中国房车锦标赛的总冠名商。今年是长城润滑油与CTCC合作的第二年，相信这条合作的路会一直走下去。长城润滑油会一直专注赛事营销，关注中国赛车事业的发展并提供支持，为赛车事业的腾飞及赛车文化的推广贡献力量。

政策播报

北京机动车排污将加倍罚

北京市人大常委会近日听取《北京市大气污染防治条例（草案修改稿）》报告，与6月公开征集意见的草案相比，修改稿从96条增加至130条，新增或修改条数达57条。其中，首次提出使违法成本高于获利的原则。同时，个人如果两次以上违反露天烧烤、机动车排放等条款，都可能会受到加倍处罚，且取消加倍处罚的100万上限。

有关调整说明报告建议，将原“城市空气质量二级和好于二级天数的比例达到80%”，调整为“二氧化硫、二氧化氮、总悬浮颗粒物、可吸入颗粒物年均浓度比2010年下降15%左右”。

北京市发改委主任张建东表示，根据新修订的国家标准和规划要求，从去年起，北京已停止使用空气质量二级和好于二级天数的比例指标，空气质量目标已由原日均达标率考核改为年均浓度考评。北京《2012—2020年大气污染治理措施》规定，到2015年，空气中细颗粒物（PM2.5）、可吸入颗粒物（PM10）、总悬浮颗粒物、二氧化硫、二氧化氮等主要污染物的年均浓度均比2010年下降15%。

上海三招保“公交优先”

日前，上海市人大常委会主任会议督办代表书面意见专题会上传出信息，通过降低出行成本、解决“最后一公里”难题、保障公交路权优先等措施，上海正进一步确保公共交通优先发展，到2015年建成与国际大都市地位相匹配的“公交都市”。截至今年8月，上海市“最后一公里”公交线路已达98条，年底前还将新辟15条以上接驳公交线路。上海还将推进公交汽电车与轨交的紧密衔接，如规定公交中途站距离轨交站点出入口距离不超过50米等。

上海提出，至2015年确立公共交通在城市交通中的主体地位。根据相关规划，上海将加大公交优先道建设力度，推进有条件的道路设置路中式公交优先道，形成300公里左右的公交优先道网络；在公交优先道和中心城区“三横三纵”公交线路集中道路路口，进一步推广公交信号、标识优先；加强对公交优先道的监控和管理，加大对占用公交车道、干扰公交优先通行的社会车辆的处罚力度等。

河北将停用“O”号车牌

从11月1日起，河北省一律停止使用“冀O”号牌，对继续使用“冀O”号牌的车辆，将被认定为“无牌无证”交通违法行为，并依据相关法律法规给予罚款、扣分、拘留等处理。

据介绍，截至9月23日，河北省公安厅交管局已经完成了对全省17337辆“冀O”号牌车辆档案的清理、登记、交接工作；各车辆所属单位正在陆续上交“冀O”号牌，按程序申领普通民用号牌；包括河北省公安厅机关在内的省直部门及石家庄市所有O牌车牌已经全部收回，更换为临时牌照；全省注册登记的“冀O”号牌车辆中已有8000辆办理了“冀O”号牌转出业务，完成任务的近一半。

据了解，9月30日前，河北省公安厅将统一收回全省所有“冀O”号牌和车辆行驶证，全部换发普通民用或警用号牌；如暂时不能换发正式号牌，将核发临时号牌。到10月31日前，全省完成换牌工作。同时，换发普通民用号牌的车辆，必须按规定拆除警灯、警报器。