

轻型车国六标准第一次实现“中国造”,助推本土车企走出去

你不知道的国六故事

本报记者张楠

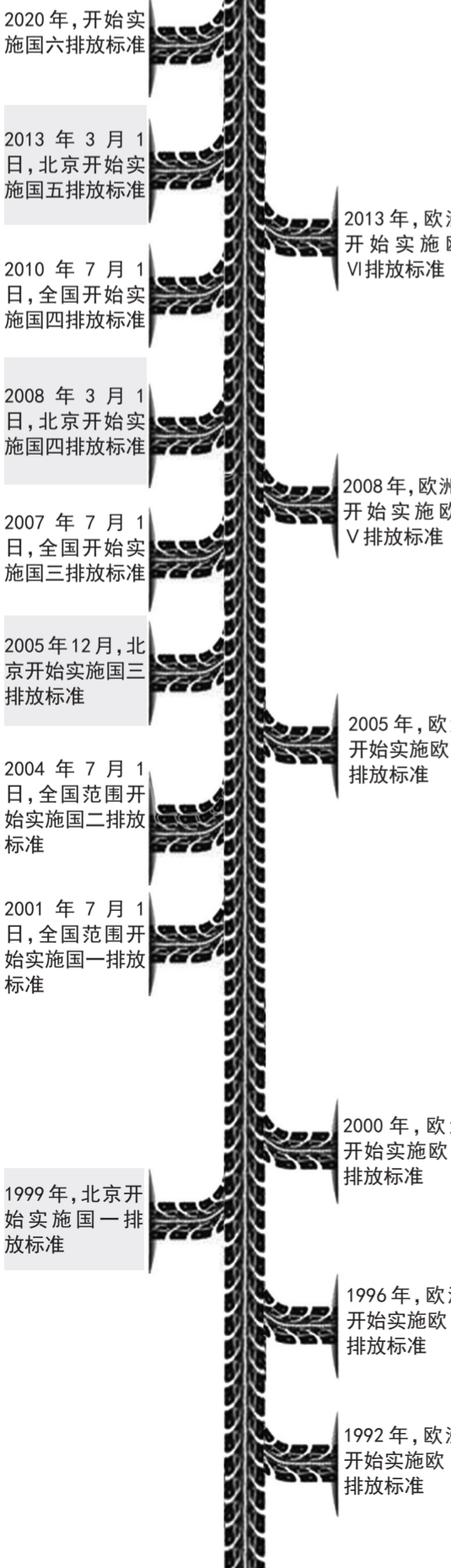
第一次,中国人自己制定轻型汽车排放标准;
第一次,引领世界汽车排放标准的制定;
第一次,油品标准实施先于排放标准实施;
第一次,将RDE写进国家汽车排放标准;
第一次,开展高海拔实验;
……

你应该知道《轻型汽车污染物排放限值及测量方法(中国第六阶段)》(以下简称“轻型车国六标准”)将于2020年开始实施,但你或许不知道,轻型车国六标准实现了这么多突破。

为什么轻型车国六标准可以实现这些突破?国六标准又将带来哪些变化?



国六排放标准



国一到国五,等效转换欧洲标准,本土车企被动应对

我国从2000年开始建立汽车排放标准,2001年,国家第一阶段机动车排放标准开始实施。经过15年的发展,目前全国已全面实施国家第五阶段轻型车排放标准。

与国外相比,我国排放标准提升迅速,促进了我国的汽车污染物减排。从国一到国五,单车污染物排放降低90%以上,也有效促进了汽车行业技术升级。

但是,这其中也存在着绕不过的问题。曾经,制定汽车排放标准被认为是我国汽车产业发展壮大的绊脚石。

为什么会有这种论调?
“从国一到国五,我国一直等效转换欧洲标准,没有自主制定的汽车排放标准。”环境保护部机动车排污监控中心副主任丁焰介绍了我国汽车排放标准的困境。他1997年参加工作,可以说见证了我国汽车排放标准制定之路。

跨国汽车公司的产品进入中国基本不存在法规上的门槛,这些汽车公司制造的产品都是符合欧洲和美国标准的,已经掌握了关键技术。因此,我国每次提升汽车排放标准,跨国汽车公司都毫无压力,

只需要将现有技术搬过来就可以了,有些甚至是已经被欧洲或者美国淘汰的技术。

而面对排放标准提升,我国本土汽车制造企业却面临极大的压力。本土企业只看到了出头的标准,却不了解标准是如何制定的,每次都需要开展大量的技术研发工作,在起跑线上就输给了跨国汽车制造公司。

“正因为如此,从国一到国五,我国本土汽车企业几乎一直是被动应对,甚至抵触汽车排放标准提升。这也可以说是造成我国自主汽车企业大而不强原因之一。”丁焰说。



国六标准首次引领世界标准制定,助推本土车企走出去

“轻型车国六标准与以往不同,不再采用欧洲排放标准,而是从我国实际情况出发,吸收欧洲和美国排放标准制定经验,邀请汽车行业全程参与编制,可以说是中国人第一次制定自己的排放标准。”丁焰说。

标准制定伊始,编制单位就邀请了北汽、一汽、上汽、东风等国有企业集团作为行业内核心成员单位,全程参与新标准的制定与论证工作。标准编制过程中,共分析汇总8600种国五车型排放数据,调查了50万辆轻型车行驶里程情况,设计开展了验证试验,听取专家和业内人士的意见建议,最终形成了轻型车国六标准。

可以说,轻型车国六标准根据我国国情大胆创新,首次实现了引领世界标准制定。这样的标准在国际上没有符合标准的样车可供试验参考,国内也没有成熟的试验资源可以利用,各车企也只能从无到有进行创新摸索。

也就是说,面对轻型车国六标准,无论是欧洲、日本,还是美国的汽车品牌,都和中国汽车企业站在了同一起跑线上,第一次实现了公平竞争。

不仅如此,轻型车国六标准还将优化我国汽车产业发展,推动本土汽车产业走出去。

“我国目前汽车每年的销售量大约是2800万辆,而全行业的汽车产能是4000万辆。在我国汽车产能过剩的背景下,实施轻型车国六标准可以起到淘汰落后产能、引领产业升级的作用。”丁焰说,“由于国六标准是世界领先的标准,形成了全新的自主技术标准,更有助于我国汽车企业参与国际市场竞争,改变我国汽车产业大而强的状况。国六标准对于本土车企发展不是绊脚石,而是车企走出去的助推器。”

都是国六标准需要考虑的问题。好消息是,目前本土车企自主研发的车型,在高海拔地区依然可以实现达标排放。

控制汽车排放,最终是要控制实际道路行驶排放,而“大众排放门”事件让人们越来越重视车辆在实际使用状态下的排放控制。轻型车国六标准引入了实际行驶排放测试(RDE),改善了车辆在实际使用状态下的排放控制水平。这有利于对车辆和车企的监管,能够有效防止掩盖实际排放超标的作弊行为。

目前,北汽研发的北汽绅宝两款车型完成了实际道路摸底,数据收集工作。测试结果显示,北汽绅宝在满足国六试验测试项目的同时,成功达到了RDE实际道路测试的所有要求。

“不过,由于时间和实际情况限制,轻型车国六标准也有一些地方不细致,OBID功能、RDE实际测试数量不是很充分。这些需要在实际中予以完善,进一步修订补充。如果北京、上海、广东提前实施国六标准,先行先试,进行评估,对完善标准将有很大帮助。”丁焰说。

“国六标准实施后,希望标准编制组能够保留下去,根据实际情况,及时评估修订调整标准,让标准更好地发挥作用。”丁焰希望,轻型车国六标准的制定经验可以给其他行业提供借鉴,在企业、行业、政府等各方博弈中,实现多方合作,制定行之有效的行业标准。

借鉴欧美经验,结合中国特色,实现重点突破

制定轻型车国六标准的目的是要改善我国的空气质量,因此,必须从我国实际情况出发,在特色领域有所突破。

从国一到国五,我国汽车排放标准基本上采用的是欧洲标准,但是,由于欧洲的平均气温低,且柴油车占全部车辆的50%以上,蒸发问题不明显,因此对蒸发排放控制标准要求低。

但是,我国的轻型车中约有90%以上是汽油车,加上幅员辽阔,温差变化大,蒸发问题比较突出。因此,轻型车国六标准对车辆在停车、行驶以及高温天气下的汽油蒸发排放控制提出了严格要求,同时要求车辆安装ORVR车载加油油气回收系统,增加了对油气的控制。新标准引入48小时蒸发排放试验以及加油过程VOCs排放试验,将蒸发排放控制水

平提高到90%以上。

“目前汽油车单车年均油气挥发量大约为8.8公斤,对大气环境的影响还是比较大的。”丁焰说。比如广东,目前广东臭氧超标问题逐渐凸显,这与VOCs排放增加有着密切关系。广东平均气温较高,油气蒸发加剧了VOCs排放,因此,广东有必要提前实施轻型车国六标准,控制车辆油气蒸发。

“国六制定过程中,还在世界上首次进行了高海拔实验。”丁焰介绍说,“欧洲没有太高的地方,对高海拔排放没有特别要求,但是我国一些地方,甚至是省会城市,比如西宁、拉萨等,都处于海拔较高的地方。海拔升高到底会对车辆排放产生多大的影响?在平原地区排放合格的车辆,到高海拔地区是否还能达标排放?这

国际国内认可“中国造”,国六根据实际情况还将不断完善

“国六标准得到了国内国际的一致认可,面对国六标准,我国本土车企主动参与,这在以前是没有过的。标准正式实施相信也会比较顺利。”丁焰说。

有人担心国六标准实施后,油品供应能否跟上。但实际情况是,这样的担心是多余的。

目前,国家质检总局、国家标准委已批准发布了第六阶段车用汽、柴油国家标准,将于2019年实施,这是油品标准第一次先于汽车排放标准实施。

“车企已经使用满足油品标准的汽柴油,对样车进行了实验,完全可以达到排放标准要求。”丁焰说。



深圳改造生物质锅炉

偷烧煤炭等最高可罚20万元

本报记者刘晶深圳报道
2017年底前天然气管网覆盖区域的生物质锅炉必须全部完成清洁能源改造,力争2018年底全部的生物质锅炉完成清洁能源改造。这是记者日前从召开的深圳市生物质锅炉污染治理工作会议上获悉的。

为更好地保障市民健康、持续提升城市竞争力,广东省深圳市主动对接国际标准,力争2020年PM_{2.5}年均浓度达到世卫组织空气质量准则的第二阶段过渡目标值(25微克/立方米)。但目前工业锅炉清洁能源改造方面,生物质成型燃料作为大运会以来燃气管网未覆盖区域的过渡燃料,其污染治理成为工业锅炉污染治理领域的最后一块硬骨头。

据统计,深圳市目前约有220台生物质锅炉,主要分布在原特区外。2016年深圳市人居环境委员会开展的四次专项执法检查中,查处多起偷烧煤炭、木柴、废旧家具等行为,中央环保督察期间也查处了15起生物质锅炉污染案件,生物质锅炉污染问题突出。会上,深圳市特种设备安全

检验研究院通报了深圳市生物质颗粒抽检的结果,达标率仅为2%。深圳市人居环境委相关部门负责人对生物质锅炉治理政策进行了解读,偷烧煤炭、木柴、废旧家具一次最高可罚20万元。

深圳市人居环境委员会副主任卢旭阳强调:“高污染燃料目录目前正在制定中,已经将生物质固体燃料列为第三类高污染燃料。届时深圳将会执行最严格标准,全市禁止燃用生物质成型燃料。”同时,2017年底前天然气管网覆盖区域的生物质锅炉必须全部完成清洁能源改造,力争2018年底全部生物质锅炉完成清洁能源改造。

据悉,深圳制定了多项经济补贴措施,按厂区红线内管网补贴40%或者按照锅炉每蒸吨5.5万元给予补贴。深圳燃气集团也表示将会大力配合政府推进此项工作,加快天然气管网建设,对规定时间内改用天然气的企业给予一定气价优惠。

本次会议由深圳市人居环境委主办。全市环保部门和生物质锅炉企业代表参加会议。

十堰以“工匠精神”精准治气

优良天数连续三年位居全省前三

本报通讯员叶相成十堰报道
3月15日早上8时许,湖北省十堰市大气办工作人员蔡敏早早来到办公室,小心翼翼地将两张写有数据的绿色小卡片贴在墙上——空气质量日报表。每天一大早张贴数据小卡片,十堰市大气办工作人员已坚持做了两年。

这上面的数据代表PM₁₀、PM_{2.5}浓度,不同颜色代表不同空气质量等级。蔡敏说,一般来说,颜色越深代表空气质量越差,其中绿色为优,黄色为良,橙色为轻度污染,红色为中度污染,深紫色为重度污染,褐红色为严重污染。

记者在这张空气质量日报表上看到,上面密密麻麻贴满了各种颜色的小卡片,犹如千军万马“沙场”布阵,气势蔚为壮观。

“看,绿色与黄色小方格越来越多,说明十堰城区空气质量越来越好。”十堰市大气办工作人员吴双指着这张表说,这其实是一张十堰城区“气质”变化图,反映的是十堰城区从2013年开始对外发布PM_{2.5}数据以来的变化趋势。

除此之外,十堰市(城区)还出台了重污染天气应急预案,建立了大气污染防治联动工作机制。当污染状态(AQI大于100)超过3小时且没有明显好转时,十堰便立即启动大气污染防治联动响应,督导有关部门采取增加施工工地洒水降尘频次、排污单位减少污染物排放量、增加道路冲洗降尘频次等举措,各负其责,防治大气污染。当污染状态达到连续24小时均值的AQI大于200

时,则启动重污染天气IV级(蓝色)预警,督促各部门做好重污染天气的应急响应。

蔡敏说,两种响应针对的是不同程度的污染天气,把大气污染防治工作落实到每天、每小时,目的是为了减缓空气质量恶化,或改善空气质量。

在抓好大气污染防治应急工作的同时,十堰还发扬“工匠精神”精准治理大气污染。

为了找准十堰市“内在”大气污染源,十堰抽调一大批高学历人才,大力开展大气污染防治解析,通过多次深入解析,燃煤锅炉污染、扬尘污染、机动车尾气、工业企业废气污染等大气污染“大头”逐渐浮出水面。

为精准治理大气污染,近几年十堰打出一套“组合拳”:对全市4家水泥厂、两家热电厂实施脱硫脱硝改造,制定燃煤锅炉淘汰补贴政策,中心城区累计淘汰燃煤锅炉158台近700蒸吨;更换老旧黄标车,其中累计投放新能源纯电动公交车176辆,气电混合动力公交车10辆,LNG天然气公交车371辆;加强道路扬尘管理,配置抑尘车,在主要道路实施喷雾降尘;对建筑工地扬尘“约法三章”,施工现场采取喷淋、围挡、硬化等多种举措;对中心城区55家加油站、两座油库、79辆油罐车实施油气回收改造等。

通过努力,十堰空气质量越来越好,连续3年空气优良天数位居全省前三。2016年,十堰空气质量优良天数达到295天,达标率为80.6%,首超80%。

地面颗粒清洁车亮相齐河街头

本报见习记者王文硕 通讯员刘学芹齐河报道
山东省齐河县一辆崭新的地面颗粒清洁专用车日前开上县城主次干道,对路面扬尘进行高压清扫、冲洗、洒水、治尘、回收作业。

据了解,这辆车具有超强的洗净能力,采用自动控制系统,以触摸屏为人机界面,配有自行诊



图为地面颗粒清洁专用车。

李建华 王文硕摄