

日本马自达、铃木及雅马哈三家车企被曝造假违规

“日本制造”怎么了？

◆ 本报记者张倩

8月9日,日本国土交通省宣布,马自达、铃木及雅马哈三家车企在油耗和排放测试中存在造假违规行为。而在这天下午,三家公司相继召开新闻发布会,三家企业代表面对镜头,延续了日本企业经典的“鞠躬道歉”风格。但人们并不买账,马自达和铃木当日股价迅速下跌。

这是日产汽车最新的违规案例。近年来,日本车企频繁的“致歉门”,让不少汽车发烧友对“日本制造”信心骤减,甚至有网友指出这些企业所追求的“工匠精神”已经被“敷衍精神”替代。日本制造究竟怎么了?为何三家车企集体造假?车企造假之风如何遏制?本报记者就此采访了能源基金会交通项目主任龚慧明、亚洲清洁空气中心中国区总监卢璐,请他们对相关问题进行解答。

本次“造假”性质有所不同

2017年,日产汽车公司和斯巴鲁汽车公司先后被发现燃油经济性数据造假,日本国土交通省下令23家汽车和相关制造商开展较大规模的内部抽查。而此次马自达、铃木及雅马哈的造假问题是在出厂前的抽查中被发现。

据当前公布的调查结果,通过对日本国内的所有汽车制造商的排放测试程序进行检查后,发现马自达和铃木两家汽车制造商存在不正确测试的方法。

那究竟是怎样不正确的测试方法?在当天的新闻发布会上,铃木总裁Toshihiro Suzuki表示,之所以出现这一现象,正是由于没有在工厂安排熟悉检查的检验员,检查现场存在纪律松散现象。

“一直以来,日本政府对本土车企的管理很严,在排放标准上也是处于亚洲最严格的水平。本土车辆在机动车交付前需要经过最后自查的环节,这与其在海外市场的环节有所区别”。亚洲清洁空气中心中国区总监卢璐表示,“这个环节是对机动车在交付前的再次检验,然而对一些车企而言,整个检测系统无法实现全自动化,需要依靠人工来验证,因此存在漏洞。”

发布会上,涉事企业相关负责人表示,这类的检查失误并不会影响车辆安全性,也不会影响车辆在路面的排放达标,因此三家企业表示将不会发起车辆召回。这次“造假”性质与以往不同,企业并未在车辆中安装测试作弊软件,只是选择了不恰当的测

试工况和测试环境。

去年,日产汽车曾被曝参与车辆出厂检验的检验员不具备资质,因此召回了120万辆车。铃木、马自达和雅马哈在全球市场都具有不小的知名度,尽管初步调查显示,并非刻意造假,但道歉态度仍然没有有效挽救品牌的信誉危机。受此影响,铃木、马自达和雅马哈三家公司的股价分别下降了6%、5%和1%。

“日本制造”陷入信誉风波

在8月9日的记者发布会上,3家涉事企业代表对数据造假进行道歉与说明。铃木和马自达承认他们在日本生产的车辆上进行了违规作弊的燃油经济性测试和排放测试。其中,马自达汽车类似检查中有4%存在违规行为,雅马哈摩托车检查中有2%发现违规行为。2012年以来,铃木已经对12819个样本中的6401个样本进行了不正确的测试;而马自达自2014年以来,在1875辆样品中发现了72辆车的测试不当测试。

对此,能源基金会交通项目主任龚慧明表示,“从时间上看,这次的违规操作已经存在了一段时间了。而且,日本车企的数据造假也并非近几年才开始。日系车频繁被曝出负面新闻,主要由两方面因素造成。一方面,日本政府对机动车监管能力的提升。一些违规操作可能存在已久,在早些年对车企的监管不到位,没能及时跟上,产生了一些‘漏网之鱼’。随着近几年包括日本在内的国家对机动车排放污染物的关注不断提升,监管的设备和团队也进一步发展,通过

抽查等方式,这些‘漏网之鱼’浮出水面。另一方面,企业的逐利属性驱使,在面临环境要求的高压时,选择以作弊的方式降低成本。尽管环境要求不断收紧,但仍存在一些监管的薄弱环节。通过省去自查的繁琐环节降低生产成本,通过作弊软件使排放达标,都是企业逐利目的的体现。因此,近年来不少车企违规操作频繁被发现。”

车企“造假”之风如何遏制？

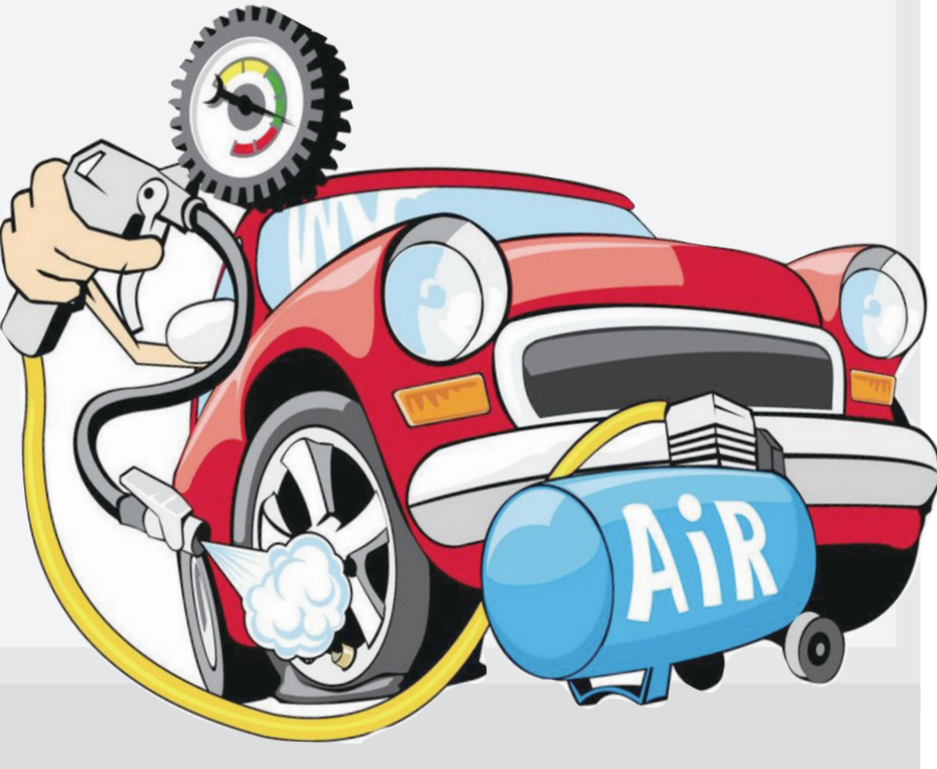
不论是日系车的集体造假,还是至今风波未平的奥迪、大众的“排放门”,车企的“造假”新闻频频曝出。尽管部分车企已收到巨额罚单,但也只是扬汤止沸。近年来,我国车企因违法违规操作也收到过几例高价罚单。因此,遏制车企的造假之风,已经成为一个全球性课题。

当前,随着监管部门对汽车企业监管的力度不断加大,我国在监管车企造假方面奠定了良好基础。龚慧明表示,通过建立大数据网络来筛选监管的重点对象,将有效降低监管成本。目前,对消费者在自家汽车年检时获取的有效数据、相关投诉案件的数据以及随机路检、遥感等方式获得的数据进行汇总和整合,

将有助于精准定位需要重点关注的机动车生产厂家和易发生违规造假事件的车型,从而进一步减少监管成本。

另外,龚慧明认为,加强不同部门的配合,也有利于减少车企的违规行为。通过政府部门之间、地方与中央之间、不同地方之间建立联动机制,产生较强的威慑力,将会引导有意违规的车企对自身行为进行及时的反省。地方之间的科研水平参差不齐,若要达到统一的高标准,代价很大,可行性也不高。但在政府部门的参与配合下,通过在一个地方查处相关企业,使涉事车企在其他地方的违规操作同样受到处罚,建立“一次违法、多因素受罚”的体系,将有效加强对市场中违法违规行为的监管。

此外,付璐表示,客观来看,当前日本多数企业在“守法”文化上已经处在亚洲领跑水平,我国及亚洲其他国家相关企业在“守法”文化的养成上较日本还存在不小的差距。当前,若能让“合法合规”成为企业文化重要组成部分,营造健康有序的市场环境,将会有效降低车企在生产各环节的造假概率。然而,即便是以“守法文化”著称的日本也出现了多起车企违规案件,这说明当前政府对于车企的监管还需承担更多的责任。监管部门开展抽检、企业严格自查和加强企业的信息公开等举措,将有利于敦促车企严守市场规则和环境标准。



深圳机场碳管理水平与国际接轨

2017年单位旅客碳排放量较2016年降低17%

本报记者刘晶 通讯员叶丹 黄永芳深圳报道 日前,深圳机场传出好消息,其顺利通过国际机场协会(ACI)的机场碳排放认证1级认证,成为继首都机场后,内地第一家通过ACA认证的机场。这也意味着深圳机场的碳管理水平获得国际专业机构认可,实现与国际接轨。

据了解,ACA认证是目前国际机场行业中影响力最大、唯一获国际机场协会(ACI)认可的机场碳管理认证标准,其目标是减少机场运营过程中的碳排放,最终实现碳中和。该认证共分为4个级别,即1级(量化)、2级(减排)、3级(优化)、3+级(中和),要求逐级提高。截至目前,全球通过各级别ACA认证的机场共240家,我国内地机场中仅有首都机场和深圳机场通过了这一认证。

据悉,作为国内大型枢纽机场,深圳机场近年来积极参与碳排放权交易试点工作,先后两次完成深圳市碳排放核查和碳履约工作。今年年初,深圳机场按照国际标准完成了碳排放源识别与碳排放数据核算,形成了碳排放清单。经核算,深圳机场

2017年单位旅客碳排放量较2016年降低17%。

据了解,在深圳机场“十三五”生态文明建设规划中,明确把碳管理作为节能减排、履行企业社会责任的一项重要工作。近年来,面对旅客吞吐量持续增长带来碳排放量增加,以及政府碳强度管控目标逐年下降的双重压力,深圳机场通过引进能源管理体系和能源管理平台模式,探索构建了以精细化管理为导向的“大能源系统”,逐渐转变了过去较为粗放的能源运营模式。

同时,深圳机场还通过双跑道独立运行模式优化后降低航空器滑行油耗,减少了二氧化碳排放;建成国内民航业内装机容量最大的光伏电站,完成了十余项照明系统LED改造,加大新能源汽车使用和机坪区域内充电桩建设,节能减排效果显著,2017年全年累计减少二氧化碳排放14.2万吨。

下一步,深圳机场将积极推动碳管理体系建设和落地,持续开展一系列减排措施,争取在“十三五”期间获得ACA2级认证。

太平洋环流加剧全球变暖

加速环流将太平洋深处的二氧化碳带出表面,并在南极洲海面处释放入大气

据新华社电 美国俄勒冈州立大学研究人员近日表示,一万多年前冰河消退时,太平洋环流加速,把更多二氧化碳释放入大气,这种情况有可能再次发生,从而加速全球变暖。

发表在《自然·地球科学》杂志上的研究显示,太平洋中存在一种环流模式,从南极洲附近水域开始,一路北进抵达阿拉斯加后又返回南极洲。这个过程耗时约1000年,并将深层海水带至表面。

研究发现,冰期最盛时环流速度缓慢,但地球变暖、冰川消退时,其速度加快,而加速的环流将太平洋深处的二氧化碳“翻”起来,在南极洲海面处释放入大气。

研究人员说,大约1.8万年前到1.5万年前冰川消退过程中,大气中二氧化碳浓度增加了50ppm(1ppm为百万分之一),此后的另一次冰川消退使大气二氧化碳浓

度又上升了30ppm。两次增加的总幅度略低于工业革命以来大气二氧化碳浓度的上升幅度。

论文共同作者、俄勒冈州立大学海洋学家布赖恩·哈利指出,作为一种生物泵,浮游生物死后会下沉和分解,将碳带入海底。当环流缓慢时,水停留时间较长,有利于碳沉降积累;但地球开始变暖后,水流速度提升了约三个数量级,于是碳又回到了水面。

研究人员担心,随着气候继续变暖,同样的情况还会再次发生。

论文共同作者、俄勒冈州立大学海洋学家艾伦·米克斯说,海洋吸收了约三分之一化石能源排放的碳,这有助于缓解气候变暖。可如果海洋不再吸收多余的二氧化碳,反而从深海中释放二氧化碳,可能对人类实现减排目标造成不利影响。

意大利沿海水域被指污染严重

污水缺乏处理是主要原因

本报综合整理 意大利环境保护组织“意大利环保联盟”8月13日发表报告称,意大利沿海水域遭严重污染,可能面临欧盟的高额罚款。

过去30年来,这个组织每年夏天都派出志愿者和研究人员乘坐“绿色帆船”号环保监测船,沿着意大利约7500千米的海岸线航行,采集水样,分析水中的细菌、有毒物质和其他污染物。

报告说,今年6月22日至8月12日,“绿色帆船”号在意大利15个大区261个沿海地点采集了水样,其中57%采自河流、运河或其他水道的人海口,其余43%采自海滩附近。

分析表明,39%的水样被“严

重污染”,9%的水样被“污染”。河流入海口是污染程度最高的地方,所采集的149份水样中,106份显示被“严重污染”。

报告指出,污水缺乏处理是造成意大利沿海水域污染的主要原因,应成为“一个需紧急处理的环境应急事件”。

报告还显示,意大利沿海沙滩也遭污染。今年以来,“意大利环保联盟”在意大利500个海滩上清理出32.8万件垃圾,包括瓶子、瓶盖和塑料板等。

今年5月,欧盟法院裁定对意大利罚款2500万欧元,原因是其100个地区收集和处城市污水不达标,并表示如果意大利不采取措施解决这一问题,则每半年再罚款3000万欧元。

热浪导致德国大量鱼死亡

相关部门采取向水中注氧、转移鱼群等应对措施

据新华社电 近来席卷欧洲的热浪造成德国多处河流湖泊含氧量下降,鱼大量死亡。德国有关部门采取了向水中注氧、转移鱼群等应对措施。

据当地媒体报道,德国西部明斯特市的阿湖因缺氧已导致20吨鱼死亡,而死亡腐烂会消耗湖水中的氧气,进一步恶化鱼群生存条件。从上周开始,当地将富含氧气的水注入阿湖中,以拯救鱼群,注水工作一直持续至8月13日。

德国西南部的巴登-符腾堡州一个水库中,已打捞出20吨死鱼。

莱茵河形势同样严峻。当河水温度超过27摄氏度时,水中氧气含量会急剧下降,不利于鱼群生存。而过去一段时间的持续高

温,曾使莱茵河河水达到28摄氏度。

在南部城市弗赖堡等地,当地渔业生态学家定期测量河流湖泊水体温度,在水温过高时将鱼群转移到较为凉爽的水域。

德国莱布尼茨淡水生态和内陆渔业研究院的研究人员从上世纪70年代起,开始记录柏林附近一个湖泊中的湖水变化情况。研究发现,湖水温度每十年上升0.34摄氏度,且冬天冰期变短,湖水的含氧量水平等指标也在发生变化,这些都影响着湖水生态系统。

德国专家认为,随着气候变化,欧洲本地鱼类生存受到威胁,特别是偏爱冷水的茴鱼、鳟鱼等。而入侵物种,如更加适应高温低氧环境的鲢鱼、鲤鱼等,将有更大生存空间。

森林固碳助力实现控温目标

研究表明,与生物质能碳捕集与封存相比,在更多地区保护和恢复森林生态更加合理有效

据新华社电 英国埃克塞特大学日前发布一项新研究说,与生物质能碳捕集与封存相比,利用森林的固碳作用可能更有助于把全球气温升幅控制在既定目标水平内。

根据《巴黎协定》,各方以“自主贡献”方式共同应对气候变化,将全球平均气温升幅较工业化前水平控制在2摄氏度之内,并为把升温控制在1.5摄氏度之内而努力。

研究团队在英国《自然·通讯》杂志上发表报告说,现在国际上控制全球升温的方案中都包含使用生物质能碳捕集与封存(BECCS)策略,即通过生物质能作物从大气中吸收二氧化碳,这些作物作为燃料进行发电等提供能源,最终实现碳的捕捉及封存。但这种方法需要占用大量土地来种植生物能源作物。

为此,埃克塞特大学研究人员

领衔的团队,利用计算机模型模拟分析了使用生物质能碳捕集与封存、森林固碳两种方式可能带来的效果。

结果发现,生物质能碳捕集与封存如果使用过多,或者使用区域不当,会造成大气中的温室气体增加。这种方法还可能对植被和土壤碳流失,并最终抵消这种策略取得的效果。

埃克塞特大学汤姆·鲍威尔博士说,在一些地区生物质能碳捕集与封存策略或许可行,但在更多地区通过保护森林和恢复森林生态的方式更加合理有效。

凭海听风

选取特征污染指标开展监测

纽约州大气监测强调问题导向

◆ 罗岳平 李华友

根据有关科研成果,环境空气中颗粒物的污染是导致全球各种疾病的第九大风险因素,纽约市健康与心理卫生局估计,该市每年由于细颗粒物的污染,约有2000人过早死亡。有鉴于此,2007年,纽约市启动长期可持续规划,涵盖了评估大气污染的战略规划,重点关注交通减排等,同时开展社区空气质量调查。其目标在于掌握社区内多项目空气污染物的全年变化水平,寻找大气污染源,宣传减排策略和提高预报水平等。

这项调查到2015年已取得初步成果。总体上,除臭氧外,二氧化硫、氮氧化物和颗粒物浓度在7年内显著下降。由于项目评估得到大家认可,纽约市长签署法令,使其成为该市宪章的一部分,要求持续开展下去。

纵观纽约市的调查历程,环境空气点位处于动态变化中,最初两年是150个点位,然后优化到100个,最后几年只有75个点位了。之所以这样调整,是因为只有多点点位的空气质量是绝对安全的,不需要浪费资源去监测,但这样的点位也保留一些,便于开展科研性质的监测,判断污染演变趋势。

纽约市的这项调查号称属全美最大

规模。然而,每个点位并不是全指标监测,而是强调问题导向,只选取特征污染指标开展监测。因此,只有少数点位是全面监测,大量点位只监测PM_{2.5}一个指标,其余包括臭氧、无机元素碳和PM_{2.5}组合监测等。同样是出于监测有效性和成本的考虑。对安全的环境空气指标,只需监测少数有代表性的点位,了解其变化规律;而对环境风险比较大、大气污染物指标,则需要大面积、高强度的加密监测,这样也降低了运行成本。

笔者了解到,不仅纽约市,纽约州的其他地方,也都是这样一种不对称的监测设计。少数监测站点,主要监测臭氧和PM_{2.5},广泛分布在全州境内,提供小时数据;城区屋顶站,增加了PM₁₀等指标;另外建有路边站,建设配置多参数监测,尤其是监测黑碳。

总体来说,纽约的环境空气质量监测把关注人体健康摆在首位。对安全的指标,开展科研监测,反映其变化趋势;对人体健康威胁大的指标,加密监测,从而为治理提供技术支持。这样不均匀用力,似乎降低了监测数据的可比性,但因为其管理模式的特点,不需要横向比较,主要对本地居民的健康负责,实际上是科学的、低成本的。