

今年年初,北京市环保局官方披露,长安汽车在京销售的两款车型因排放不达标被处罚;没收两款车的销售收入1260.5万元,并另处罚款378万元。长安汽车因排放不达标在北京受罚,触动的不仅仅是车企的“神经”。迎战雾霾,排放标准必须不折不扣地执行。

环保部近日发布的《2015年中国机动车污染防治年报》显示,机动车污染已成为我国空气污染的重要来源。“汽车是污染物总量的主要贡献者,其排放的氮氧化物(NOx)和颗粒物(PM)超过90%,碳氢化合物(HC)和一氧化碳(CO)超过80%。”环保部污染防治司副司长汪健告诉记者,机动车污染防治日益紧迫,多地制定了有利于机动车污染防治和减排的工作方案和配套政策。

北京是最早行动的城市之一。根据此前专家对北京PM2.5源解析的研究,机动车污染被认定为“罪魁祸首”。由此,一系列精准发力治污行动迅速展开。

检测数字化防作假

在位于亦庄的北京市机动车排放管理中心内,分布着几个实验室。他们受市环保局委托,对在京销售的新车和在用车进行排放检测。

记者了解到,除了企业主动送检,环保部门也会抽查。检查人员到4S店,随机封存某种型号的车辆,将样车送至实验室。对检测结果不合格的车型,环保部门会要求车辆生产企业采取补救措施。

从对长安汽车的处罚书上可以看出,其两款超标排放车型就是在抽检中被发现的。

北京从1999年起推行环保前置审查。即在车辆上牌之前,需对照环保目录上机动车排放控制的零部件型号,只要一个型号对不上,都上不了牌照。

一般来说,新车上市前,会先送样车到亦庄的实验室。这里的工作人员模拟一年四季的自然环境和道路情况,检测机动车的尾气排放。同时,还会模拟检测行驶数万公里后机动车排放的耐久性。

在北京市机动车管理中心的在用车排放检测监控大厅里,一个个监视器的显示屏实时反映着全市各大车辆检测场的检测画面。据介绍,北京在全国率先使用了环保信息卡。有了电子环保标志,上线检测车辆的车辆信息和标志信息可实时读取,信息相符的车辆才能进行检测,防止替车检验。车辆检测后,检测信息也将自动录入环保标志,避免人为操作,实现了车辆档案的电子化管理。

如果还有什么能保证检测真实性,那就是检测设备上安装的“黑盒子”,监控系统通过黑盒子直接读取检测过程的原始数据,通过后台实时与检测单位上传的检测数据进行对比,出现数据不匹配或检测数据突变的情况立即报警提示,防范作弊行为。

伴随检验程序的规范与检测标准的统一,以及执法力度的加大,替车检测、放松检测限值、检测过程数据异常、错发环保标志等一个短板被补齐。数据显示,近几年,北京市共发放环保标志1000多万张,处罚违法检测检验行为52起。

监管篱笆越扎越紧

“师傅您好,我们是北京市环保局的,要对您汽车尾气进行检查,请配合。”2015年12月20日,京开高速大庄桥下南向北进京方向路检点,北京市机动车排放管理中心监察科副科长李海正在执行公务。

几脚油门下去,一阵黑烟从排气管中喷出,刺鼻的气味儿迎面扑来。经现场检查,这辆京A牌照的中型柴油货车尾气排放超标。根据《北京市大气污染防治条例》,执法人员对该车尾气超标排放处以500元罚款。

“红色预警期间,对超标车辆从重处罚,本市车辆现场处罚,予以劝返不能够再继续行驶,外地车不能够现场处罚的,通过京津冀晋鲁豫平台,发回车辆属地,在属地处罚,并反馈给我们。”李海告诉记者,会对超标车一直跟踪到底,直到它达标排放才能上路。

据了解,全市每日至少出动50组综合执法人员,从6时至18时开展路检工作,18时至次日6时开展夜查,查处本市和外地货车超标排放等违法行为。根据季节、时段不同,还要强化入户检查,重点检查公交、邮政、环卫、出租、物流、渣土运输等车辆大户。

北京市环保局机动车排放管理处副调研员吴迪告诉记者,环保和公安交管部门配合,对在用车开展联合执法检查,现在已经形成了“五重三查”的有效监管机制,其中“五重”指的是重点时段、重点地区、重点道路、重点单位、重点车型;“三查”指的是路检夜查、入户抽查、进京路口检查。

治理升级战犹酣

最新数据显示,2015年,北京561万辆机动车年排放污染物70万吨,较2013年减少污染物排放20万吨。机动车增长26万辆,污染物却减少了20万吨。

一面是新车排放标准不断提高,高排放的老旧车加快淘汰,另一面是在强化监管中,诸如激光遥感检测等新技术得到迅速应用。在密云区环保局机动车排放管理站的监控室内,记者看到,车辆经过的那间,检测设备不仅记录了车辆外部特征信息,还捕捉到尾气指标并显示在屏幕上。对于尾气超标的机动车,屏幕上会自动出现红色提示,一目了然,即使不懂行的人也能在第一时间了解尾气是否超标。

密云区环保局机动车排放管理站站长朱忠林介绍说,采用激光遥感固定设备的最大优点就是减少了人力、物力消耗。以前,人工检测需要大量人员。现在的设备,能实现24小时不间断工作,且只需要一个人在工作时间运营维护。

除了新技术的推广应用,京津冀机动车排放控制工作协作小组的建立,也是一个新亮点。去年6月成立的这个小组,将在全国率先实现跨区域机动车排放超标处罚、机动车排放监管数据共享、新车环保一致性区域联合抽查等。北京市环保局总工程师于建华日前透露,他们正在推动京津冀三地统一实施机动车国V排放标准等大气污染物排放标准。同时对跨区域的机动车排放、秸秆焚烧、煤炭和油品质量等突出问题,三地将开展联动执法。

京津冀地区机动车污染治理的成效,直接关系到整个区域空气质量。相对于北京地区机动车保有量为561万辆,京津冀及周边地区机动车总数高达6000万辆。机动车污染治理,这场硬仗还在相持中。

广铁集团:售票厅“冷” 代售点“热”

本报记者 庞彩霞

截至2月17日18时,全国春运最繁忙、最瞩目的广铁各大火车站已售出车票4500多万张,其中代售点售票取票数超过六成,同比增加一成,相对比较火爆。而春运启动至今,广东各大火车站售票厅内秩序井然,甚至出现了难得的“冷清”。

“热”与“冷”之间,反映出广铁集团近年来售票体系的变化。

“火车站售票厅之所以‘冷清’,最关键的是群众身边就有火车票代售窗口,就近即可以买票和取票。”广铁集团客运处副处长阎灿玉告诉记者,因“互联网+”售票方式的推出,2013年春运,广铁集团开始在城市市区大幅增设代售点,使总数由原来的761个增加到1796个,广州市区按平均1.5公里、深圳市区按平均1.2公里、长沙市区按平均1公里都设置了代售点,城市居民旅

客购票十分方便,加速了互联网订票新方式的社会认同。

与此同时,广铁集团克服重重困难,积极实施“代售点下乡镇”战略。例如,降低无点乡镇新增代售点单位或个人资质门槛,减少无点乡镇代售点票据押金,充分调动经销单位和人员的积极性。广铁还加强与当地企事业单位合作,利用各单位场所,免费提供设备等,并使用成本较低的互联网安全接入方式,重点解决偏远乡镇代售点设置问题,消除了人员密集乡镇代售空白点。

数据显示,目前,广铁集团管内粤湘琼三省火车票代售点总数达3700个,占全国铁路的四分之一,较2011年增加了3000个。而乡镇代售点达到了1800个,接近总量的一半,覆盖湘粤两省1074个5万人以上所有乡镇,而

湘粤两省5万人以下的乡镇中也已设置了100多个代售点。

地处偏远山区的湖南省桑植县官地坪代售点负责人覃林说:“我开这个代售点成本不高,用的自家杂货店门面,铁路上还免费帮我安装了设备。春运开始到2月17日,一共卖出取出600多张票,我赚了3000多元。孩子在家帮我服务乡亲们,也不用出去打工了。”记者了解到,该代售点覆盖了周边20多公里的山区,开业近3年,得到村民们的认可和信赖。

“各代售点不仅可以联网购买火车票,而且还可以供持各类有效身份证件的旅客办理互联网购票和手机订票取票业务。”阎灿玉说。在广东清远龙塘镇银盏中心村一家铝材厂打工6年的蒋小波告诉记者,他2月5日在村里新开的代售

点换取了之前在网络上订的一家人回重庆的车票,“这在往年无法想象,往年要到清远市区去取票,很辛苦也很耽误工期,今年至少省了半天时间。铁路把代售点开到农村好啊,让我们这里的工友买票和取票都方便多了。”

据悉,截至2月17日18时,在广铁集团售出的春运火车票4500多万张中,各代售点售取车票2800多万张,超过60%。其中设立在乡镇的代售点售票量达到1000万张,所占份额由去年的30%上升到35%。

“广铁集团拓宽火车票代售网络,在方便旅客就近购票的同时,既加强了中心乡镇的服务功能,也大大缓解了中心城市火车站购票人员高度聚集带来的各种社会压力,使得购票人员分散化,购票高峰不见‘峰’”。阎灿玉说。



如今,火车票的订票方式更加多样,取票也更加方便,越来越多的人习惯于使用网络订票。图为今年春运期间,旅客在上海虹桥火车站自助取票机上进行自助网络取票。 本报记者 李治国摄

调查手记

代售点变迁

曾经在很长一段时间里,火车票代售点一直是人们出行购火车票的“刚需”。尤其是过年过节时,为了一张浅粉色的回乡火车票,着急回家的人们都会耐心地在各火车站售票点排队等待,场景十分火爆。

2011年“12306”铁路售票网站的“横空出世”,改变了这一切。网络售票极大地方便了百姓购票,火车站售票大厅的排队“长龙”也就此消失了。而作为火车票售票系统在市区和基层的延伸,代售点的落寞也成为必然。如今在大城市中火车票代售点,门庭冷清,甚至一些代售点早已关门户,改弦更张了。

当然,情况也不都是这样。

为方便旅客就近购票,近期成都铁路局在现有1300余个火车票代售点的基础上,再审核增办了21个客票代售点。其中,新开办投用的乡村一级代售点已有528处。还正逐步在劳务输出重点地区的乡镇区域增建客票代售点。

广铁集团也是如此,他们大力实施“代售点下乡镇”战略,这两年火车票代售点不减反增,实现了湘粤两省所有乡镇全覆盖。

为何城市乡镇景象差异如此之大?这是城乡发展差异所决定的。

在城市,网络的普及率较高,网络售票、电话售票的使用率也相对较高。加上百姓出行至火车站也较为方便,人们已经习惯了网上买票,车站取票的模式。

但对于乡镇来说,网络的普及不及城市,许多人还不会或者不习惯使用网络买票,仍然习惯于实体购票。同时,即便网上买了票,取票也不是很方便。以珠三角为例,对于遍布珠三角各地的上千万外来务工人员来说,厂区偏远、时间紧张等原因使他们网络或电话订票后很难取票。许多乡镇特别是人口密集的农村没有火车站,当地群众只有到相距数十里甚至上百里的县市区或火车站去购票取票。因此,乡镇一级是非常需要代售点的。

正因如此,大城市火车票代售点数量正在逐步减少,且呈加速趋势,仍然在坚持开办的代售点也在加快转型中,试图拓展业务以谋求出路。如南昌市正在考虑依托现有代售点代售业务实现转型发展,即建立集客票代理、铁路乘客人身意外保险、交通票务销售、零散货物办理、旅游揽客为一体的综合门店。

而广布在乡村小镇的代售点目前还有存在的必要性,随着铁路运力的增加,线路的不断增多还有必要进一步增加密度,以方便偏远地区的百姓购票。

不过,从长远来看,随着我国城乡一体化进程的加速和互联网的普及发展,加上铁路票据电子化的发展,火车票代售点的功能将逐步被替代,最终像“排队购票长龙”一样消失,成为我国铁路发展的一个历史见证者,见证我国社会发展的进步成果。

上海铁路局:重社会效益 代售服务强

本报记者 李治国

“随着互联网技术的进步,‘指尖春运’效应更突出。”上海铁路局客运处处长朱文忠告诉记者,如今旅客通过个人终端(智能手机等)、电脑网购车票的占比大幅提升,春运互联网购票占比率达83.4%,较去年同比提高9.9%。“以前旅客们在售票大厅中摩肩接踵的‘排长龙’现象,正逐渐走进历史的记忆。”他感慨地说。

在上海,火车票张江代售点售票员告诉记者,前几年,代售点租了一个比较宽敞的房间,方便购票旅客排队。如今,因习惯在网上购票的“白领”越来越多,所以以往代售点门前排队长的现象早就没有了,现在代售点的营业面积已经缩小到不足两平方米,只有巴掌大的一个小格子间大小,只能容一个人坐在里面。售票员说:“营业面积小了,还是为要这里的老百姓服务。”

虽然“互联网+”正在深刻影响着人们的购票取票行为,但从大数据来看,上海、杭州等大城市的火车票代售点数量并没有明显变化。比如,2014

年上海铁路局共开设代售点1125家,其中,上海265家、杭州81家、南京94家、合肥68家,全年销售客票总张数5557.59万张,占全局年售票总量约30%。2015年开设代售点1168家,其中,上海251家、杭州81家、南京88家、合肥72家,全年销售客票总张数4465.87万张,仅占全局年售票总量的9.3%,比上年下降约两成。

尽管如此,2016年1月上海铁路局仍然开设火车票代售点1165家,其中,上海227家、杭州71家、南京86家、合肥76家。总体来看,上海铁路局全局车票代售点总数变化不大。

原因是什么呢?据记者了解,在设置代售点之时,特别是在春运期间,铁路部门优先考虑的是社会效益而非经济效益。铁路部门综合考虑了旅客购票取票特点,合理设置代售点数量,还要求代售点科学延长服务时间,最大限度方便旅客购票取票。

同时,上海铁路局还针对局管内使用互联网购票人数激增的现实情

况,在今年春节前,推出自主开发的“上铁12306”移动客户端安卓版和苹果版,为旅客提供掌上服务新体验,方便旅客使用手机购票,并可以查询列车时刻、正晚点、增开停运、候车等客运服务信息,同时为旅客提供团体预订餐和重点旅客预约等特色服务。

在优化网上购票流程之外,上海铁路局还强化了便捷取票举措。铁路上海站站长赵丽建告诉记者,如今旅客在上海火车站和虹桥火车站的自动票务设备上,都能够凭身份证方便地取票。记者了解到,今年上海铁路局在局管内为121个车站配置了953台自助售票机、410台自助取票机,其中新增设93台自助售票机、138台自助取票机服务春运,设置自动票务设备的车站同比增加28个,极大方便了旅客取票出行。

“‘指尖春运’服务能力在增强,代售点等传统服务方式能力不弱。”朱文忠表示,铁路部门在春运这一关键时刻,首要考虑的是旅客出行的安全与便捷,强调社会效益大于经济效益。

南宁铁路局:便利出行旺 网点覆盖广

本报记者 童政

来自南宁铁路局的数据显示,2016年春运期间,广西壮族自治区内火车票代售点总数已达414个,较2014年同期翻了一番,实现了广西110个县级行政单位全覆盖。在网上订票方式迅速崛起的背景下,广西火车票代售点缘何还能实现倍增?近日,南宁铁路局客运处客票管理所副所长覃飞在接受记者采访时表示,广西火车票代售点数量的增长,与广西民众对火车票需求的持续旺盛息息相关。

火车票代售点,是铁路客户服务的延伸窗口,因其与火车站窗口售票功能“同窗同权”,所以也被称为“无轨火车站”。覃飞告诉记者,早在1990年8月15日,南宁铁路局(当时叫柳州铁路局)就率先在海南省建立了中国第一个无轨火车站——海口无轨火车站。到2013年12月,广西全区火车票代售点已有196个。

随着2013年底多条高速铁路的开

通运营,广西正式迎来高铁时代。近两年,广西动车组列车开行对数连续呈现跨越式增长,由最初的每天12对跃升至每天152对,动车通达全国14个省区的25个行政区县。动车成为广西民众日常出行的首选交通工具。南宁铁路局消息显示,2015年全局累计发送旅客7467万人次,增量排名全国铁路各局第3位,增幅排名第2位。

覃飞表示,广西动车组列车的公交化开行,是激发客流增长的重要因素。而客流出行需求的增长,也在倒逼广西火车票代售点的建设进度。“随着互联网、电话等购票新方式的推广使用,现在人们的购票行为呈现出‘购取分离’的趋势,线上购票、线下取票,反而到火车站买票的人越来越少了。”覃飞说。

覃飞介绍,为满足旅客“线上购票、就近取票”的需求,南宁铁路局从2014年初开始就努力拓展火车票代售点业务规模,在钦州、防城港、来宾等新兴高铁城市广泛布点,全年共增开了55

个火车票代售点和站外自动售票取票机,基本实现火车票代售点全区14个地市全覆盖。2015年,南宁铁路局再次提出要在“年内新建200个火车票代售点”的目标,重点覆盖区内没有铁路客车站的县、市、区。到2015年底,广西火车票代售网点已实现区内110个行政区县全覆盖。今年春运期间,南宁铁路局各类售票、取票窗口总数达到1239个,其中火车票代售窗口和站外自动售票取票机数量达到500个,占总售票能力的40%,有效分流和缓解了火车站售票窗口的压力。

“随着社会的进步与旅客需求的差异化,现在火车票代售点的功能也在逐渐变化。以往以售票为主的功能逐渐被取票功能所代替。从节约人工成本的角度考虑,今后市区无人值守自动售票取票机将是我们重点的发展方向。”覃飞分析说。截至2016年春运,广西整个自治区内的社区和车站内无人值守自动售票取票机数量已达到390台。