

源头监管缺失, 货车“疯狂”改装

◆随着经济快速发展, 超限超载运输车辆也在向高数量、大吨位发展, 而且非法改装车辆也有愈演愈烈之势, 车辆生产企业、改装(维修)厂为适应市场需求, 明目张胆地做起了货车改装生意, 成为治超工作中的一大难题。在治超工作中, 对于车辆改装的处罚, 只是在对改装车主、运输企业进行处罚, 很少去追查追究改装企业的责任。



的长度尺寸, 出厂的时候车辆已经属于改装; 另一种是车主自己私下改装, 出厂的时候是标准身材, 司机私自加装承重钢板把货车变长。

客户怎么要求, 厂商就怎么改

“一般业主在购买货车时, 只买大马力车头, 不买标厢(车斗), 回来找车辆改装厂或维修厂订做超长车斗。”执法人员告诉记者, 为了迎合消费者心态, 汽车改装厂、维修、4S店按客户要求定做车型(车斗), 货车车辆改装也成为车辆生产、改装、维修厂的招牌。

为探究究竟, 记者以改装车辆车主的身份对一些挂车制造厂、维修企业进行了暗访。在我省某挂车制造厂, 老板得知记者是来做车斗的, 很爽快地表示, 可以根据需要改装任何车斗。

“我想改装一下货车, 拉个百十吨, 咱这里可以改吗?” 记者问。

“可以, 怎么改, 拉什么货, 把你的车开过来看看, 根据车头技术参数改。”挂车制造厂销售人员说。

“我想去新疆那边运输煤炭, 用标厢不挣钱, 因为对货车改装不太了解, 车头我还没买, 咱们这做的最大车斗, 能拉多少吨, 什么价位?”

“拉煤最好用侧翻的车斗, 最大的车斗有16米和18米的, 现在18米的没有做, 16米的装个100多吨没问题, 如果不要轮胎、轮胎的话, 24万。前几天有几个做大车斗的, 也是去新疆拉煤。”

“这样的车上路, 会不会因为超载被执法人员扣留?”

“只要治超查得严, 肯定会扣留。”老板回答。当被问及改了以后, 再拉货会不会有安全隐患时, 老板回答: “没有任何影响, 企业都是有资质和相关合格证的。”

记者在我省多地市走访10多家货车生产企业, 有多家表示可以改装货车车厢或做车斗。另外, 有些机动车维修厂也盯上了这个生意, 光明正大做起了货车改装生意。

改装车辆挂牌审车有“妙招”

改装后车辆的长、宽、高与机动车登记证上的信息不符, 超载上路会被执法人员检查。那么, 改装后的车辆怎么挂牌、审车?

“开着车头, 挂个标箱去车管所挂牌, 我们可以找一个标箱, 取得行驶证后, 再挂上改装车斗

经营。”挂车制造厂工作人员说, 挂牌、审车他们可以代替, 也可以自己去办理手续。

在枣庄市薛城治超站停车场, 被枣庄市治超联合执法人员查扣的一辆安徽牌照货车车主王师傅告诉记者, 去车管所办理登记主要是看车辆的合格证, 只要找一辆型号相同的货车, 就可以过关了; 有时年审也不用去, 把车牌号寄回去, 花点钱让车虫子找个标车, 审车也就搞定了。

据介绍, 每一辆大型货车出厂后, 货车车身、车厢等的详细数据就被写在车辆的合格证上。车管所办理机动车注册时, 依据也是合格证上的数据, 车管所工作人员在车辆登记时, 一般都不当场检查车辆技术参数是否相同。

据王师傅说, 也有改装车主找车管所指定的改装厂, 改装完, 让他们代办行驶证变更, 重新照相, 一般交警看到证照和实物相符, 那就等于合法不处罚了。

货车生产企业的“猫腻”

除了货车改装企业、机动车维修企业违法生产经营, 帮助车主、运输企业改装不符合标准的车辆外, 作为源头——货车制造生产企业也有很多“猫腻”。

“很多品牌货车在设计时就把超载能力算进去了。”在济南从事货车销售10年之久的王先生告诉记者, 货车市场竞争激烈, 生产厂家为了抢占市场, 在设计生产时就为大货车预留了超载空间。他代理的几个品牌的大货车虽然都有严格的载重限制, 但超载潜力却大得惊人, 实际载重量可达限额的二三倍, 稍加改造, 更可使载重量增加五六倍。

据介绍, 货车本身就设置了“超载陷阱”, 业内称为“小吨大标”。比如一辆本身自重为3吨, 但出厂合格证上却标注为5吨, 如果该货车在载货的情况下过磅, 自然就给了运输者带来2吨的合法超载额度。

枣庄市治超联合执法人员说, 以前, 汽车制造商为了迎合市场, 帮助车辆逃费非法生产“大吨小标”车辆, 造成车辆严重超载超限; 税费改革后, 汽车制造企业又开始设置“超载陷阱”和擅自改装车辆蓄意超限超载货物的行为依然屡禁不止, 给治超工作加大了难度。

谁给生产改装企业这么大力

据了解, 源头本是各地投入最小, 化解矛盾

最容易, 治理效果显著的环节, 其源头环节包括车辆的设计、生产、改装及货物装载等环节, 而超限检测站是超载治理的最后一个环节。

根据2011年7月1日实施的《公路安全保护条例》的规定, 对车辆的生产 and 销售实施监管, 强化源头控制, 汽车制造企业不得生产、销售不符合标准的货车。

然而, 在当前的运输环境下, 一些企业为了迎合市场擅自改装车辆, 谋取经济利益。是谁给了货车生产企业、改装企业这么大能力, 违法生产不符合标准的车辆?

“工商、质检等部门对货车生产、改装企业(市场)监管的缺失以及执法部门的以罚代管, 不现场切割整改和地方的保护, 给予了企业违法生产经营的空间。”我省一位从事多年治超工作的业内人士说, 因为我国货车的改装管理不严格, 尤其是车厢这一块, 有很大的浮动空间, 所以车头不原装配车厢导致小车厢装大车厢。在货车改装这方面, 尤其是大货车, 应该严格划定标准。

按照《中华人民共和国道路交通安全法》, 擅自生产、销售未经国家机动车产品主管部门许可生产的机动车型的, 没收非法生产、销售的机动车成品及配件, 可以并处非法产品价值三倍以上五倍以下罚款; 有营业执照的, 由工商行政管理部门吊销营业执照, 没有营业执照的, 予以查封。

但是, 在治超工作中, 对于车辆改装的处罚, 只是在对改装车主、运输企业进行处罚, 很少去倒查追究改装企业的责任。目前, 虽然全国各地都在采取“政府主导、部门协作、联合治超”的方式治超, 但是, 政府力度小, 很多部门仍然认为治超是交通一家的事, 造成货车生产、改装企业源头监管的缺失, 给他们提供了一定的空间。



北海救助局

救出3名被困渔民

□郝雪莹 张宁 报道

本报烟台讯 9月15日下午, 北海救助局所属海上专业救助船“北海救115”轮采用船底开洞方式, 在渤海海域, 从翻扣渔船“辽庄渔65450”轮中成功救出全部3名被困渔民。

15日15时20分, 北海救助局救助指挥值班室接到烟台市海上搜救中心通报: 在烟台东北48海里处一艘辽宁籍渔船翻扣, 疑船内有幸存渔民, 请派船实施救助。北海救助局即派在“北海115”位执行动态值班待命任务的“北海救115”轮前往救助。经过2小时的紧张施救, 17时45分, “北海救115”轮采用船底开洞的方式将被扣船底的3名渔民成功救出。

滕州新增300辆出租车

□尹现 雪峰 王磊 郑然 报道

本报滕州讯 为有效缓解市民“打的难”状况, 方便群众出行, 9月1日, 滕州市新增加的300辆出租车正式投入运营。

此次新增的300辆出租车, 由滕州市交运公司、国运公司、道路运输服务中心3家公司通过服务质量招投标分别获得一定数量经营权, 经营权期限为7年, 经营模式为公车公营、员工制管理。新增出租车全部统一制作了顶灯和标识, 车门喷印出租企业简称及投诉电话, 运价将继续延续现有标准, 起步价和每公里租价保持不变。

新增出租车的车型为北京现代索纳塔名驭和上海大众桑塔纳志俊CNG双燃料出租车专用车, 全部安装了GPS和3G视频监控装置。

四方所公司中标青岛地铁车辆钩缓装置

□王凤金 吴荣欣 报道

本报青岛讯 日前, 北车四方所公司获得南车青岛四方机车车辆股份有限公司青岛地铁3号线车钩及缓冲装置订单。

青岛地铁3号线为青岛首条地铁线路, 于2009年6月开工建设, 预计将于2014年年底正式通车运营。四方所公司成功中标该线路车辆全部24列头车半自动钩缓装置、中间半自动钩缓装置和半永久钩缓装置, 按项目要求, 首列钩缓装置将于年底开始交付, 预计2014年完成全部产品交付。

高速“闯关”有惊无险

□侯颖 李兴美 报道

本报日照讯 9月4日晚10点左右, 日东高速日照收费站工作人员巡逻时, 发现一辆江苏车牌的大货车, 经过超宽收费站道时, 没有减速行驶, 反而强行闯关, 扬长而去。

看到这种情况, 收费站工作人员立即求助执勤的高速交警, 交警则开车追赶, 并示意闯关司机停车, 可货车并没有停车的态势。当货车驶出收费站约300米的距离时, 终于停了下来。原来, 司机在驾车过程中, 突然发现刹车失灵了, 而此时已即将到达收费站。日东高速日照收费站值班中队队长李兴美提醒司机朋友们, 如果遇到类似情况, 可以打电话求助高速交警或者路政大队, 联系收费站工作人员, 提前采取相应措施, 把损失降到最低。

东航招45名飞行学员

□吴荣欣 韩嵩 刘大虎 报道

本报济南9月17日讯 记者今天从东方航空公司了解到, 东航2013年度飞行学员招收工作将开始, 在我省共招收45名飞行学员。

据介绍, 东航飞行学员招收范围为: 2013年全日制普通高校本科二、三、四年级学生, 性别不限, 户籍地不限, 年龄为1988年6月30日以后出生。签订培训就业协议后, 民航院校学习飞行驾驶专业, 学成毕业服从公司统一分配。

盐碱滩上走来交通人系列报道之六

前邵村的

阳光新型农民学校

□ 耿清书

9月3日, 在利津县汀罗镇前邵村新型农民学校里, 市里来的专家正在给该村的鱼虾养殖户讲解秋季养殖应该注意的问题, 村民不仅积极来听课, 现场向专家提出在养殖过程中遇到的各种问题, 还有好多养殖户抢着邀请专家到自己的鱼塘旁边现场指导。

驻村工作组投资100余万元建成了前邵阳光新型农民学校教学示范基地, 为养殖户搭建学习交流的平台, 邀请高校专家和外地淡水养殖专业户到村传授经验, 解决了养殖技术难题。

前邵阳光新型农民学校教学示范基地有容纳60人以上的培训教室, 有适应教学培训需要的图书资料室, 并购买15台微机, 有标准配置以上的远程教育室。目前, 该村有115亩的蟹虾、鱼鳖混养池, 150多亩的白蜡、国槐、火炬树等苗木繁育基地等项目, 新型农民学校教学示范基地的建成对当地农民致富发展非常重要。

培训基地坚持树立“进门是课堂、出门是现场”的理念, 依托涉农企业、农村经合组织开辟教育培训基地, 把课堂教学推向田间地头, 将理论培训与生产实践紧密结合。实行“农民培训+农业龙头企业”教学模式, 通过组织企业技术人员现场解说, 组织农户现场观摩, 组织农民现场体验等形式, 为培训提供良好的实践实训环境。实行“农民培训+远程教育”教学模式, 充分利用远程教育网络, 根据农民需求, 邀请专家与农民网上视频互动, 开展技术交流, 使农民足不出户即能解决生产难题, 接受技术培训。

电动汽车调查之四

期待低速电动汽车规范尽快出台



◆山东及国内其他省份已经形成的电动汽车产业, 还处于起步阶段, 需要国家的支持、规范。尽快出台低速纯电动乘用车相关标准对整个电动汽车行业, 将是一个很好的促进。

□ 本报记者 冯磊

近年来, 我省电动汽车行业发展较为迅速, 特别是低速电动汽车的发展, 一直走在全国前列。据相关资料统计, 2011年, 全省共生产低速纯电动乘用车77209辆, 较上一年增长167.6%。出口各类纯电动乘用车11717辆, 较上一年增长57.9%。2012年1-6月, 全省共生产低速纯电动乘用车4.4万辆, 同比增长74.8%。

在如此巨大的行业市场背后, 是国内对山东电动汽车行业无休止的争议。由于目前省内电动汽车厂家无一进入国家机动车产品名录, 对于山东电动汽车行业山寨产品、低价低质、安全系数低的批评声不绝于耳。甚至出现了“低速电动汽车根本不是新能源车”的声音。

低速电动汽车如何保安全

在这样的争议声中, 今年7月1日, 由国家工业和信息化部组织全国汽标委牵头制定的《纯电动乘用车技术条件》正式颁布实施。是转型生产符合《纯电动乘用车技术条件》的新

产品? 还是继续低速纯电动之路, 等待国家出台相关政策? 这成为了摆在山东电动汽车行业面前的一道难题。

2012年8月至9月, 时风D101电动汽车在国家轿车质量监督检测中心(天津汽车检测中心)进行了电动乘用车产品的13大项及90小项各项性能的检测。其中包含时速50Km/h的正面碰撞和侧面碰撞试验, 时风D101各项性能均达到了标准要求。时风电动汽车率先成为中国第一个全部通过各项检测指标的纯电动乘用车。

“之前, 省内低速电动汽车产品一直有较大争议, 很大一部分原因是因为低速电动汽车安全性能不达标, 上路后存在安全隐患。这次时风D101率先通过时速50Km/h碰撞试验, 符合国家A0级乘用车安全标准, 很好的证明了电动汽车同样可以保证安全。”时风集团电动汽车研究所潘祥所长对记者说。

时风集团是省内较早研发电动汽车并最早实现批量化生产的企业。时风集团加大电动汽车的研发和升级, 设计开发了最高时速不低于87Km/h的电动汽车, 分别装配锂电池和铅酸电池。时风电动汽车产业园第一工厂已全面投入使用, 形成年产20万辆电动汽车的生产能力, 第二工厂正在紧锣密鼓的规划中, 预计2013年开工建设, 第一工厂和第二工厂总投资将达到50亿元。时风集团投入巨资引进机器人等自动化设备, 使工艺装备向高端制造转型, 这次参与检测试验的时风D101电动汽车, 完全符合国家《纯电动乘用车技术条件》, 从车辆外形、安全配件、电动技术等多个方面都拥有时风集团自己的知识产权。很多业内人士认为, D101是时风集团电动汽车产业战略转型的产品, 为的就是更加贴合国家相关标准, 尽早抢占电动汽车行业的桥头堡。

高端电动汽车市场遇冷

纵观国内电动乘用车汽车行业, 能够进入国家机动车产品目录的企业并不在少数, 奇

瑞、比亚迪、长安、众泰等多家企业均有产品上榜, 而宝马、奔驰、沃尔沃、本田、丰田等国际汽车巨头们, 电动汽车产品研发的脚步同样从未停止。

但这些品牌的电动汽车产品, 在国内却未能有较好的市场反响。

比亚迪E6作为比亚迪自主研发的一款纯电动电动汽车, 其市场售价在36.58万至39.98万之间, 长安汽车推出了奔奔MINI EV电动车型。这是长安汽车正式推向市场的第一款电动车, 预计明年年初上市, 预计售价10万元以内。而奔奔MINI燃油车售价仅为2.99万起步。奇瑞QQ3EV是奇瑞汽车公司在QQ3基础上改款后的电动汽车产品, 市场售价在4万元以上。而QQ3的燃油机动车市场售价同样是2.99万元起步。

价格成为制约电动汽车产品完全市场化的根本。以长安奔奔MINI为例, 根据长安官方公布的数据, 这款车最高车速可以达到110km/h, 续航里程是105km。快速充电半小时即可, 完全充电需要7个小时。如此短的续航里程, 如此长的充电时间, 售价却是燃油车版本的3倍以上。难以得到市场认可, 也就有情可原。

2011年, 时风电动汽车的销量已突破20000辆, 当仁不让成为国内产业化、规模化、市场化的低速电动汽车制造商和行业领先者, 今年的销售目标定为30000辆。对于企业而言, 市场决定产品。2011年, 全省电动汽车产量在7万辆以上, 以每辆电动汽车3万元的最低价计算, 年产值已在20亿元以上。面对如此广阔的市场, 任何一家电动汽车企业都不可能坐视不理。但依据最新的国家《纯电动乘用车技术条件》, 电动汽车的准入门槛被提高, 电动汽车的生产标准被提高, 同样车型, 电动汽车售价高于燃油车售价2-3倍, 这样的电动汽车产品难以被市场认可。这同样也成为国内汽车品牌迟迟不愿进入电动汽车行业的主要原因。

业内呼吁尽快出台标准

“目前低速电动车并不在国家节能与新能源