

新闻热线:010—58884102

E-mail:jj0105@126.com

■主编 矫阳 责编 姜靖

儿童安全座椅易用性决定普及率

□ 杨虹

■数字车市

11亿美元

德国大众汽车日前表示,将2016年的投资计划削减10亿欧元(约合11亿美元),主要由于美国市场又发现数万辆大众汽车也存在排放问题,该公司排放造假的影响范围将进一步扩大,需要预留资金。据悉,这是2009年金融危机以来大众汽车首次削减资本开支。此外,大众将把2016年的不动产、工厂和设备方面的投资支出控制在120亿欧元左右。

320个

近日,随着特斯拉位于江西南昌和安徽合肥的超级充电站正式落成,特斯拉完成了其车主公用充电网络覆盖我国从深圳到哈尔滨的南北贯通。据特斯拉中国区公关负责人陶融介绍,目前中国已经建成了特斯拉美国市场外的最大公用充电网络,包括覆盖全国46个城市1500多个目的地充电桩。

300英里

据美国《汽车新闻》报道,奥迪公司计划于2018年发布一款续航300英里的纯电动车,为此其正在积极寻找美国、德国汽车制造商合作伙伴,商讨设立150千瓦快速充电共享网络。这一四座纯电动车将由一个电动机为前轮提供动力,两个电动机驱动后轮。而顶级配置车型将会拥有95千瓦时的电池组以及150千瓦的充电器,30分钟内即可充满80%的电量。

4000万人

本月底, C2C二手车电商领头羊瓜子二手车直卖网(原赶集好车)即将迎来上市一周年。据报道,瓜子二手车月活跃用户已超过了4000万,目前实时在售的车源达到了5万辆,已占二手车C2C线上80%的市场份额。作为国内二手车流量的主要入口,赶集网和58同城掌握了全国60%以上的有效流量,这意味着每天数百万的有效车源信息和潜在客户。

500万

工信部数据显示,今年前十个月我国新能源汽车累计生产20.69万辆,行业预期2015年新能源汽车产量突破30万辆,而2014年全年累计生产新能源汽车8.39万辆,2013年全年累计生产新能源汽车1.75万辆,虽然2015年50万辆的目标难以实现,但按照这样的发展趋势来看,2020年实现500万辆并非没有可能。

德国对大众发起逃税调查 调查范围不断扩大

据外媒报道,德国监管机构正在对德国大众汽车展开与尾气排放检测造假有关的逃税调查。有关大众汽车尾气排放检测丑闻的调查范围正在不断扩大,这意味着大众汽车或将受到更大影响。

德国西部城市布伦瑞克的检察官比吉特·希尔表示,近日已经对大众汽车沃尔夫斯堡总部的五名雇员展开了逃税调查,这宗调查与尾气排放检测造假有关。德国大众9月中旬曝出柴油车尾气排放检测造假丑闻,车辆在接受尾气排放检测时通过控制软件令排放数据达标,但实际上排放的污染物超出法定标准数十倍。

德国检方称,这宗调查的重点在于大众汽车因为生产低污染车辆而获得税务优惠,如果考虑这些车辆实际排放出的污染物数量,大众的这些车辆可能没有资格获得这些税务优惠。检方称,涉及的逃税金额数量可观。同时,除了逃税,这宗调查还可能涉及欺诈行为。在德国,一辆汽车每年所需缴纳的税款,与其排放的二氧化碳水平有关。

德国检方本月稍早还对大众汽车80万辆车的二氧化碳排放检测造假发起了调查,同时还在对大众汽车的数名雇员进行欺诈等刑事调查以及是否违反竞争法规的调查。

儿童安全座椅保障儿童乘车安全,在我国全面普及儿童安全座椅任重道远。近日,由上海机动车检测中心主办的第二届儿童乘车安全技术国际研讨会在上海举行。与会专家表示,儿童安全座椅易用性决定普及率。

我国已开展儿童安全座椅召回

目前,在国内约有200家儿童安全座椅的生产厂家,年产量从数千件到几十万件不等。但仅有少数厂家经营品牌,多为国外品牌代工生产。

据中国汽车网报道,目前我国正在发力规范儿童安全座椅市场。9月1日起,国家正式对儿童安全座椅实施3C认证,认证能够有效规范当前良莠不齐的市场。会议上,中国质量认证中心江源浩介绍了当前我国儿童安全座椅的3C认证情况,截止2015年10月19日,CQC开展儿童座椅的认证情况,获证企业数达到62家,颁发证书数共219张。此外,据江源浩了解认证机构CCAP认证情况后市场建立了召回管理方案。如美国、加拿大、欧洲、日本等国家与地区规定对存在缺陷的儿童安全座椅实施召回,避免潜在的儿童伤害。虽然当前我国尚无专门针对儿童安全座椅的召回法规,但根据相关法律文件,有关部门也开始儿童座椅的召回工作。据国家质检总局缺陷产品管理中心汽车召回中心主任肖凌云介绍,2015年国家质检总局在市场上购买了部分品牌儿童安全座椅,按照国标GB27887-2011《机动车儿童乘员约束系统》的试验方法开展标准符合性测试。通过测试,发现存在不符合标准的儿童座椅,国家质检总局也即将对相关车企开展缺陷调查。

易用性影响普及率

完善的法规以及安全的产品固然能够提高儿童安全座椅的普及率,但与专家认为,儿童安全座椅的易用性也是决定其能够大范围推广的主要因素之一。

4月,国家质检总局的一项针对4900位儿童家长的调研发现,我国儿童安全座椅使用误区较高,且大部分家长不知用隐患。“其中,44.6%的家长并不了解不正确使用儿童安全座椅可能存在的危险;53.9%的家长没有检查过儿童安全座椅上的安全带是否出现扭曲;43.6%的家长没有检查过儿童安全座椅的3C认证情况,截止2015年10月19日, CQC开展儿童座椅的认证情况,获证企业数达到62家,颁发证书数共219张。此外,据江源浩了解认证机构CCAP认证情况后市场建立了召回管理方案。如美国、加拿大、欧洲、日本等国家与地区规定对存在缺陷的儿童安全座椅实施召回,避免潜在的儿童伤害。虽然当前我国尚无专门针对儿童安全座椅的召回法规,但根据相关法律文件,有关部门也开始儿童座椅的召回工作。据国家质检总局缺陷产品管理中心汽车召回中心主任肖凌云介绍,2015年国家质检总局在市场上购买了部分品牌儿童安全座椅,按照国标GB27887-2011《机动车儿童乘员约束系统》的试验方法开展标准符合性测试。通过测试,发现存在不符合标准的儿童座椅,国家质检总局也即将对相关车企开展缺陷调查。

儿童座椅安装错误率之所以高,与安全座椅固定方式有密切关系。瑞典沃尔沃安全中心高级技术专家Jakobs-son Lotta表示,ISOFIX接口能够减少安装位置错误,降低风险,保证安全座椅牢固,操作比普通的儿童安全座椅更简单且方便快捷。而使用安全带也可以绑定儿童安全座椅,但若达到合格标准,安装特别费时,而且长时间使用,很容易松动。用安全带的固定方式常常五花八门,导致父母在安装时常常搞不清楚哪种安装方式而引起误操作。一组数据显示,使用汽车安全带方式固定儿童安全座椅,至少有60%没有被正确使用。

安全座椅易用性与选购合适的安全座椅显然同样重要。儿童安全座椅安装复杂导致了使用率低与误用。Lesire Philippe认为,许多父母并不知道自己在用儿童安全座椅的错误,他们需要来自官方辅助信息来帮助正确使用CRS(儿童约束系统)。



我国发布易用性评价规程

来自政府、医院、学校等机构的公众教育对于儿童乘车安全非常重要,加强消费者教育能够有效普及儿童安全座椅的正确使用。在这方面,美国的经验值得学习。美国通用汽车儿童安全方面的全球技术总监Julie Kleiner介绍,为致力于儿童安全乘车的公众教育,多年来通用汽车在美国建立了儿童乘车安全培训与认证机制,通过培养“儿童乘车安全培训师”并设立了500多个永久性儿童乘客安全技术检查站,帮助指导家长正确选择、安装和使用儿童安全座椅。通用汽车还与世界儿童安全组织合作了“buckle up”的安全项目。联合当地社区联盟组织并给于资金支持,组织交流会宣传、推动儿童安全座椅的普及和使用。当前通用汽车安全带项目已经

与280多个联盟组织合作帮助家长提高儿童乘车安全并取得了显著成效。

此外,除了企业的力量,也有来自政府的力量。据Julie Kleiner了解,美国公路交通安全管理局建立了儿童安全座椅易用性评价体系,引导消费者购买适合的儿童安全座椅。而面对安全座椅使用环境较差的国内消费者,显然也需要更为全面细致的培训、指导服务。

可喜的是这一问题正在得到解决。据肖凌云介绍,5月25日,质检总局发布了《中国儿童安全座椅易用性 评价规程(1.0版)》,课题组正在对国内销售的15—20款儿童安全座椅开展易用性评价,预计在2016年1—2月,课题组将发布初步的评价结果,指导消费者。同时,课题组正在进一步完善儿童座椅动态安全性能评价规程,形成结合易用性和安全性的《中国儿童安全座椅综合性能评价规程》。

■谈车论道

□ 李溯婉

新能源汽车需谨防“虚火”

当政府、车企热火朝天推进新能源汽车发展时,甚至互联网企业也加入进来。清华大学教授欧阳明11月20日在2015广州国际电动汽车产业峰会上表示:“现在看,2015年达到50万辆保有量还有差距,但是基本差不多。2020年达到200万辆销量是一个保守估计,只要到这个规模,新能源汽车保有量一定会到500万辆。”他认为,新能源汽车的政策激励机制还会持续,电池技术进步能有效降低购置成本,再加上基础设施建设加快、充电便利性提升,这些将加快促进电动轿车进入家庭的速度。

不过,欧阳明同时谈到,新能源汽车面临三大挑战:一是对补贴的依赖比较严重,需要进行合理化调整;二是安全风险不容忽视,目前锂电池供不应求,只要有电池都能卖出去,产品质量在下降,事故发生概率在增加;三是国际竞争激烈,目前国外的新能源产品、技术等都在进入中国,所以国内必须加大研发力度。

泰博英思(北京)信息咨询有限公司汽车行业总监孙木子近日在接受采访时称,从工艺、品质、价格以及安全等多项指标综合考量,目前市场上的新能源汽车基本都还不成熟。他个人预测,2016年下半年新能源汽车或爆发首次危机,当年销量达到30万—50万辆这一规模时,潜在的一些问题或许会爆发,还有此前已投入市场的第一批新能源车,到一定年限后也可能集中爆发质量问题。

理想总比现实“丰满”。此前,众多车企在制定“十二五”规划时,对2015年汽车产能规划总计超过4000万辆,而事实上,今年中国汽车产量大约在2400万辆。此外,新能源汽车在今年也未能完成50万辆保有量的计划。

假如按2015年中国新能源车销量20万辆、最低补贴3.15万元/辆来计算,中央政府今年将掏出逾60亿元的补贴,加上各地政府的,预计今年各种补贴加起来超过100亿元。未来,政府方面或许可以为50万辆新能源车提供补贴,但未必能承受500万辆的补贴,新能源补贴政策退坡甚至取消势在必行。真正撬动市场的是消费者,企业在冲刺新能源汽车销量目标时,更重要的是练好内功,提升竞争力并逐渐从政府补贴中走出来。2020年,并不远。

■海外风潮



智能手机成马路杀手 美国上半年车祸死亡率剧增

据英国路透社报道,美国2015年上半年车祸死亡人数同比上升8.1%,智能手机以及其他干扰驾驶因素对美国交通安全的威胁愈加严重。

初步的政府数据显示,道路交通事故中,1—6月份死亡人数增长了两倍多,达到16225人。这是自1977年以来车祸死亡人数增长幅度最大的一次。美国国家公路交通安全管理局官员Mark Rosekind指出,“智能手机数量增长惊人,这在一定程度上促进了车祸数量的上升。”

虽然还在不能确定导致车祸数量上升因素,但Rosekind告诉记者,政府部门正在寻找诱因,包括分心驾驶,以及油价下跌导致的“危险司机”(比如未成年人)人数的增加等等。

Rosekind也指出,各州缺乏有力的法令禁止司机使用手持手机,或要求系好安全带,以及佩戴摩托车安全头盔。因此,美国汽车安全机构明年有望出台一项新项目,在联邦安全拨款中拨出5亿美元管理机动车辆事故的人为因素。

汽车维保市场缺乏诚信 国家欲建售后服务测评标准

□ 孙铭训

要考虑的决不能是价格。

在中国汽车流通协会副秘书长王都看来,汽车维修与保养都需要一定的技术工人,“真正有一定经验的技师在创业公司烧钱阶段可能存在,但在日常的运转很难,除非消费者付出更高的成本,因为上门服务的确需要更多的时间,条件也更艰苦。”但中国的大部分互联网公司在住往要4S店甚至汽修厂的定价低很多,那他们的技师身份就可能“既没有技术,又没有资质,在一定程度上甚至存在违规或违法行为。”

据介绍,为规范中国的汽车维修保养市场,国家质检总局正委托汽车流通协会制定中国的汽车维保店考核标准,这个标准正式汽车维保企业建立诚信体系的基础。这个行业标准首先会根据汽车维保企

业的硬件标准、技师标准、配件状况、服务状况、以及一次问题修复率等给出评级,借助互联网的形式,将各企业的评级公布,供消费者在选择维修店时参考。

目前中国汽车售后维保市场并没有统一的服务标准,只有不同汽车企业为其经销商制定的相应的标准,各售后连锁企业也有自己的服务流程,但众多的路边店、创业公司的标准并不透明,也不诚信。

据介绍,中国汽车流通协会与车企一起制定中国汽车售后服务测评标准,会养车经过几轮的竞标,拿到了流通协会的授权,目前正在展开对中国汽车售后服务类企业进行认证,包括经销商、大型修理厂以及路边店、创业公司。未来还将引进消费者评价体系(含对店的评价、对技师的评价)进行认证。高凌指出,只有统一标准之

后,消费者才能确定这个店的收费是否真的高,才能真正敦促这些维修企业的诚信化运营。

服务认证标准,同样能够解决《关于征求促进汽车维修业转型升级提升服务质量的指导意见》(下称“意见”)的尴尬。

为贯彻落实反垄断法,反不正当竞争,希望能够打破维修配件的渠道垄断,交通部等十部委制定了中国第一个汽车售后维保市场的发展“意见”:一是鼓励原厂配件生产企业向汽车售后市场提供原厂配件,二是鼓励维修企业发展“同质配件”。

《意见》获得了众多汽车售后公司的欢迎,但也备受质疑:“什么是同质配件?汽车企业指定的相关供应商生产的主件和副厂件是同质配件,那么其他企业生产的配件能否达到‘同质’?”

■政策播报

北京

禁止不合格渣土车进六环

为防止扬尘污染,北京将对建筑垃圾运输车进行考核,符合标准的被评为“绿色车队”,在车上张贴标志,不符合标准的非“绿色车队”将禁止驶入六环运输建筑垃圾。

渣土车超速超载、遮挡号牌、未加盖密闭、违规倾倒、出工地无清洗等现象时有发生,甚至有的无运输许可证。根据规定,在六环外,属于财政拨款的工程项目,非“绿色车队”也被禁止承担运输服务。

北京市市政市容委环卫处相关负责人表示,一辆违规行驶的渣土车,涉及多个部门的执法检查。比如,车辆未密闭和遗撒洒漏,归城管部门负责;车辆涉牌、超载归交警执法;没有道路运输证涉及交通执法;尾气排放超标涉及环保执法。

目前,北京市1200余个建筑工地都安装了视频监控探头,渣土车进出工地时的画面都可以显示并记录下来,城管部门还对城乡156个容易出现道路遗撒、乱倒乱卸等路段,安装了移动视频监控探头。(据新华社)

上海

建设智能停车信息系统

为提高车辆泊位使用信息透明度和周转率,有效缓解停车难矛盾,上海市交通委积极联合各区县与社会企业合作,试点推进“互联网+停车”智能停车信息系统建设,并联合上海市税务局在部分经营性公共停车场(库)和道路停车场逐步推行电子收费管理方式,通过电子收费系统采集的公共停车服务静态及动态信息统一接入上海公共停车信息平台。

今年11月10日,“上海停车”(公开测试版)APP正式上线,这是全国首个停车APP,目前已基本覆盖上海中心城区的经营性公共停车场(库)和道路停车场,可提供目的地周边一定范围内的停车场(库)地址、出入口位置、行驶路线及路况、经营泊位数、收费价格、服务时间等信息。其中,有约100家经营性公共停车场(库)和200条道路停车场路段可提供停车泊位实时动态信息。驾驶员在出行前,只要输入目的地名称或通过导航设定目的地,即可查到目的地周边1公里范围内停车场(库)信息,然后借助地图提供的实时路况信息功能去导航。

武汉

“停车+物业”机制缩短回收投资

“市区中心建筑密集,寸土寸金,土地资源稀缺,游艺路公共停车场的‘停车+物业’投资平衡机制和通过项目养项目的建设模式,为城市公共停车场建设提供了有效的实践。”武汉城投停车场公司董事长刘伟说。

武汉市政府已按计划把停车场行业作为一个新兴的服务产业来扶持。据武汉交通发展战略研究院副院长张本湧介绍,为鼓励民间资金投入公共停车场的建设中来,武汉市政府制定了三大优惠政策:一是出台了《关于加强公共停车场建设的意见》,本着“谁投资、谁经营、谁受益”的原则,鼓励社会投资人投资建设、经营公共停车场;二是公共停车场项目的市政基础设施配套费按现行标准的50%计收,机械立体停车场建筑面积按实际层数面积的50%折算;三是按照“路内高于路外、白天高于夜间”的停车收费原则,调整停车价格政策,逐步通过提高收费标准调节停车行为。

刘伟说,近几年,随着武汉市要求城市开发项目必须配建公共停车场的政策的实施,武汉市通过这种形式配建的公共停车位的增长数量与机动车保有量的增长数量基本持平。“到2020年,武汉缓解停车难不再是梦想。”