

车·调查

■ 本报记者 杨艺华

高考后打算怎么安排假期？
先睡上三天，再出去旅游一圈，回来上驾校考驾照！
高考结束后，考生们迎来了长达三个月的轻松假期。然而，这些准大学生们并没有一味地放松心情，有一部分人已经走进驾校，开始准备另一场考试。
作为驾校的“主力军”，高中毕业生和大学生占据了半壁江山，近日，记者走访海口多家驾校发现，高考结束后，驾校报名学车人数较平时上涨了近三成，考驾照迎来小高峰。



高考生才出考场又进驾校

准大学生成暑期驾考主力军

高考前就在驾校报了名

“控制好离合器，看好点才打方向啊！”海口某驾校训练场内，刚刚走出高考考场的小林正在教练的指导下进行着侧方位停车训练。
高考结束之前，小林的父母已经帮他报名学车考驾照，打算趁着暑期把驾照拿到手，现在他正紧张地准备着科目二考试。
“会开车是基本的生存技能，高考结束后时间充裕，父母安排我暑期学开车，希望能顺利过关。”小林告诉记者，同班50多个人，像他这样正在学车或准备学车的同学，占到了六成左右。
正在驾校为孩子报名的家长也表示，利用高三毕业后的这段时间学习，既不会耽误时间，又能较快理解并掌握技能，今后不论是工作和生活

都更方便了。
“4月底，就有家长替孩子报名学车，目前人数仍在增加，一天最多时超过20名学员报名。”驾校工作人员告诉记者，今年报名学车的高三毕业生人数与去年持平，而驾校方面为了方便高考生，开通了学生绿色通道。
驾校工作人员也提醒近期想报考的市民，暑期的三个月，驾校会把教练、车辆和考试机会优先安排给高三毕业生。市民如要学车，应尽量避免这段时间。

驾校为学生“量体裁衣”

在越来越多的考生们选择“才出考场就进驾校”后，各驾校也使出浑身解数吸引“准大学生们”。
按照教学大纲，正常情况下，一名学员从报名到取得驾照需要5个

月至6个月时间，从高考结束至大学开学只有3个月左右的时间，为此，各个驾校有的派专人为学生办理相关手续，有的甚至安排专车培训，尽量缩短学生考驾照的时间。
根据规定，申请小型汽车、小型自动挡汽车、轻便摩托车准驾车型的驾驶证，年龄需在18周岁以上，70周岁以下。也就是说，年满18周岁才可以考取C1本和C2本。
据驾校相关工作人员介绍，鉴于部分高中毕业生年龄未达到18周岁，驾校会根据考生的实际情况在半年内逐步为学员安排考试机会。目前建议男生学习手动挡C1牌照，女生可以自主选择学习手动挡C1牌照或是自动挡C2牌照。
目前被广泛认可的衡量驾校教学质量的标准就是学员考试通过率。随着驾照考试难度增大，越来越多的驾校开始注重培训质量和服务

水平，以提高学员通过率。与此同时，学员在报名前一定要仔细审阅合同，并进行认真咨询。
据业内人士透露，市场上还存在一些“借鸡生蛋”的挂靠驾校，如个人带车参加某合法驾校培训机构进行培训，并缴纳一定数量的管理费，就开始招生。这些所谓的分校和挂靠驾校无论是场地规模、车辆保障还是教练员素质等都存在严重的缺陷和安全隐患，考生和家長務必注意。

驾照何以成“标配”？

目前，拥有驾驶证已经成为很多学生的共识，掌握技能、方便就业是许多学生学车的初衷，技多不压人，认为多一项技能多一条路。
很多在校大学生选择在假期学车，就是把会驾驶当成一项找工作的

资本，而很多高三毕业生，更是捷足先登，上大学前就利用暑假考驾照。
“学车势在必行，以后一定会派上用场，被人问起是否会开车时，如果不会感觉很丢面子。如今驾照和学位证、毕业证一样重要，拿到驾照在就业时显得更时尚更有底气。”海大大四学生小秦说。
尽管学生和家长一致赞同尽早考驾照，但也有部分家长认为，过早学车容易在大学生群体中产生攀比心理，拿到驾照后，大学生年轻易冲动，在假期开车出门，存在一定的安全隐患。加上目前驾校教学不够严谨，培养了一批“马路杀手”。
海南师范大学辅导员陈老师认为，是否拥有驾照并不是成功就业的关键，大学生知识的广度深度才是顺利就业的“筹码”。对于学有余力、家庭经济条件允许的同学而言，利用假期考驾照是可行的。

车·资讯

广州端午小长假车市遇冷

往年的端午小长假，一直都是汽车销售旺季，但这个假期，记者走访广州汽车市场却了解到，虽然部分4S店人流不断，但真正出手购车、订车的却少之又少。市场人士认为，降价并没有对广州汽车销售产生实质性的提振，车市短期内难见回暖迹象。
降价、滞销、压库，今年国内汽车市场正遭遇如此困境。哪怕是最热门的车型，如今也放低了身段。“过去要么加价要么排队等提车的一些热销车型，现在不但不用等，还可以享受8000元到10000元的优惠。”花都一美系品牌4S店销售人员告诉记者，店内不但有厂家官方降价，也有经销商提供的优惠，虽然两者不能叠加，但降价让利几乎覆盖了每款车型。即便如此，端午三天假期，店里生意还是远不如往年。
那么，影响车市销量惨淡的重要因素都有哪些？一位销售人员告诉记者，目前来看车的大部分是想换车的消费者，有的想把小轿车换成SUV、MPV，有的想把普通合资品牌汽车换成入门级豪车。这些消费者最大的特点是不着急，会精挑细选、货比三家，看到降价就更打定“观望”的主意。“此外，由于楼市好转，不少人担心今后楼价大涨，便先行选择换购房子，这让更多人把换车计划延后了。”销售人员说。（金羊）

我国明年起将实施“国六”排放标准

《巴黎协议》开放签署，中国的节能减排措施或将更加深入推进。据《日本经济新闻》报道称，全球最大的中国汽车市场仍在持续扩大。各汽车企业为应对排放标准的提高，不得不采取投入最新技术等新措施。
中国2017年起将实施被称为“国六”的最新尾气排放标准。这一标准相当于欧洲2015年正式实施的世界最严环保标准“欧6”。将使氮氧化物（NOx）和颗粒物（PM）等污染物比目前的“国四”标准大幅减少。
中国环境保护部等正在拟定新标准的详细内容，将在年内发布。将率先从北京和上海等大城市开始实施，2018年以后逐步推广至全国。此前曾计划2020年前后实施新标准。计划2017年上半年将相当于欧洲上一代标准——“欧5”的“国五”扩大至农村地区等，与大城市率先实行的“国六”标准齐头并进，在全国范围内推进尾气减排对策的实施。
日美欧的外资车企由于能利用在发达国家市场采用的环境技术，开发费等负担低于中国企业。（任民）

上海消保委调查：汽车销售价外收费成潜规则

随着汽车市场不断发展，汽车及相关产品和服务投诉量不断增长。上海市消费者权益保护委员会6日披露其对4S店开展的抽样消费体察结果：汽车销售服务表里不一，“打闷包”现象普遍存在、价格不透明、收费名目繁多、服务名不符实，侵害了消费者的知情权、自主选择权和公平交易权。
根据上海市消保委公布的统计数据，一季度，各级消保委共受理汽车及相关产品消费投诉1683件，同比增长7.2%。
在当日举行的上海市消保委汽车销售价外服务收费消费体察情况通报会上，该委同时约谈了部分企业。据悉，四月底至五月中上旬，上海市消保委选择25个申城市场主流的汽车品牌，对70家经销商销售服务情况开展抽样消费体察，其中不乏宝马、沃尔沃、起亚等知名品牌。
消保委的工作人员或志愿者模拟消费者到店购车洽谈价格环节，比较厂方指导价与实际销售价格的差异及销售环节中的各类收费情况，包括收费项目、收费价格区间、收费提供服务内容，是否强制收费四个方面。
根据公布的体察结果，能做到价格明示的只有10家，仅占此次调查的14.28%，另外85.72%的经销商在指导价及实际售价间“水分”较大，使得消费者无法客观比较价格。这侵害了消费者的知情权。
据介绍，在本次消费体察活动中，消保委发现了变相的强制消费和捆绑销售的情况，高端品牌比较明显。有的销售人员洽谈时表示，如果不在4S店购买装潢的话，就不能享受车价的大幅优惠。这意味着消费者为了享受车价优惠只能变相地被收取额外费用。在没有明示的情况下捆绑服务，而且不让消费者进行选择，侵害了消费者的自主选择权。（中新）

驾校报名常见陷阱

驾校资格

根据相关法规，开展驾驶员培训业务的单位，其组织管理、人员管理、教学设备、培训场地、车辆以及培训师资等条件都有严格的要求，正规驾校应该具备当地交通主管部门批准核发的道路运输经营许可证、工商部门核发的营业执照、税务部门核发的税务登记证等证件。

收费

目前，学员培训的费用比几年前降低了，但是低于正常价格的超低费用，并不是件好事。一些驾校甚至是老牌驾校为了抢夺生源，一般以明显低于市场价的手段来吸引学员，然后再通过加收汽油费、加时费、上车费等方式把钱补回来。甚至有部分驾校在报价中把考试费、运管费、结业证费、证件工本费等行政性收费排除在外，等学员参加培训后，才开始收这些必须缴纳的行政性收费。

场地

根据要求，驾驶员培训单位应该有固定的教练场地，大型车场地面积不小于750平方米，小型车场地面积不小于400平方米。而那些“野鸡”驾校为了节省场地费用，更是违规偷偷把学员带到僻静路面进行路面驾驶练习。这种情况，不但影响学员的学习效果，而且事实上存在着很大安全隐患。

考前“打点”

学员在学车过程中，个别教练可能会向学员“吃拿卡要”。学员学车期间，教练聚集吃饭喝酒，费用却由学员凑款平摊，这就是所谓的“吃学员喝学员”。参加科目“桩考”时还有潜规则，每次考试给教练200元的好处费，以此在考试中得到提示。

车·评

活出努力的姿态

■ 罗孝平

很多外行不买国产车，不少人面子使然和人云亦云，我们无需在意如此肤浅的消费生态。
但是，很多业内人士亦对国产车怒其不争——一家国际专业机构在反复论证中国自主品牌汽车和国际品牌汽车的基础上，列出了对国产车的N条“尖锐看法”：忽略细节、缺乏深刻理解的产品模仿；组装水平、材料配套、系统整合和整车漆面方面依旧令人失望；缺乏对材料特性的掌握，几乎每一款畅销的中国自主品牌汽车都是外国人设计的……
中国汽车工业起步晚，喧嚣之下，野蛮生长。汽车厂家数量超过美日西欧总和，但全年产量只相当于一家国外汽车大公司几个月的产量。与此同时，汽车工业设备与国际先进设备相差几十年，而且汽车行业科研投入少而又少，只有少数几家大集团具有独立开发轿车能力。
但是，市场不仅回响悲鸣，也记录努力者的姿态。在目前汽车市场格局深刻调整的过程中，自主品牌的市场份额与综合竞争力大幅提升，一些自主车企努力提高技术含金量，并持续向高端迈进。
相信，中国自主品牌汽车只要脚踏实地地深耕，争创国际先进水平的路再远，也远不过一路追赶的脚步。

全球汽车论坛落幕

车界大咖发声未来

6月6日-7日，为期两天的“2016全球汽车论坛”落下帷幕，嘉宾们有关新能源汽车、企业营销、企业并购、汽车后市场等方面的精彩观点、言论，体现了此次论坛的核心内容，也指明了中国汽车的未来。

上海汽车集团股份有限公司总裁 陈志鑫

现在的汽车业就像一座围城，城外的人想冲进来，城里的人想冲出去。面对行业变革的大趋势，上汽必须转型升级，在这个过程中我们不会去当封闭的守城者，而是要主动开展跨界、跨国合作，去建造一座新城，以开放合作的态度构建新的汽车产业生态圈。

吉利集团董事长 李书福

汽车的轻量化、智能化、电动化已是大势所趋。无论是传统汽车公司转型还是互联网公司造车都必须有打持久战的心理准备。
吉利汽车不再简单打价格战，而是在保持价格优势的前提下打技术战、品牌战、品质战、服务战，还有企业道德战。一定要打道德战，打缺德战是没有未来的。



本版制图/红青

海拉中国电子事业部执行副总裁 弗兰克·白峰

未来，政府在新能源汽车产业的发展中仍将发挥重要作用。随着市场的逐步成熟，其将形成自我循环的生态系统。
在享受政府补贴的同时，新能源汽车企业更要不断提升充电便利性、降低用户拥有成本、为用户提供一整套解决方案，才能实现新能源汽车产业的不断发展。

宝马(中国)汽车贸易有限公司总裁 刘智

未来5-10年，90后在所有豪华品牌的客户群体里面都将占到一半的分量。
在豪华车领域，三个重点将是必须加以研究的：一是自动驾驶，二是智能互联，三是驱动系统的电气化。未来20-30年，在这三方面发生的变化，将远远大于过去一百年所产生的变革。（中经）