

车·观察

驾考学员9月起可自主选择培训模式

自学直考,学员要被幸福砸晕

■ 本报记者 刘操

从今年9月起,海南驾校的考生们再也不用为与教练沟通难而发愁,也不用为支付全款而迟迟没时间练车导致驾考“流产”而担忧。近日,省道路运输局召开专题会议,研究部署我省落实机动车驾驶员培训改革有关工作。据悉,从9月1日起,全省机动车驾驶员培训机构建立预约制度,学员可自主选择培训模式、自主选择培训时间,自主选择教练员、自主选择缴费方式。消息一出,大家纷纷点赞,对新政给他们带来的便利叫好。

点赞1:考生可根据自己的需要开展驾培

按照新规,实行学员培训自主预约、自主选择。全省机动车驾驶员培训机构将建立学员培训预约制度,学员可自主选择培训模式、自主选择培训时间,自主选择教练员、自主选择缴费方式。允许联合体驾校学员跨驾校培训。

“充分体现学员知情权、选择权。”海口驾校学员王小姐性格内向,平日里习惯了慢条斯理的学习方式,但今年在报驾校学习的过程中,驾校分配给了她一位性格粗犷的教练。“教练脾气很大,我经常被骂得很紧张,车技也进步缓慢。”王小姐说,新规出台后,她可以根据自己的需要寻找一位耐心的教练,这样对自己益处很大。

海口琼山区某驾校负责人刘先生也表示,新规给驾校提出了更高的要求,驾校要在服务上下大功夫。

夫。“我们要思考,所有学员都预约在某个时段上课,我们的场地、车辆是否充足。我们的人员能否满足不同学员的个性化需求。”

点赞2:避免一次性预收费用引起的纠纷

新规提出,机动车驾驶员培训将实行先培后付的收费方式,彻底改变一次性预收全部费用的传统收费模式。

海口市民王先生多年前曾在驾校培训过程中,与驾校负责人产生过不愉快。当时,王先生一次性预交了全部费用,但学至一半时,王先生被公司派遣出国工作。王先生希望驾校能够退还培训费,但驾校并不接受王先生退一半培训费的请求,双方意见很大。

“现在不用担心了,培训成功了,有成果了,再给驾校付费。”很多学员表示,后付费的改革,也必将促使驾校提供高质量的教学服务,教练也将更用心地让学员在课堂上有所收获。

所收获。

对此,海口资深教练郑先生表示,后付费一定程度上约束了驾校和教练,“以前个别教练偷工减料、怠慢学员,现在肯定不行了。”

点赞3:网络轻轻一点省时省力

新规提出,省局将建立起“海南省机动车驾驶员培训公共服务平台”,平台功能涵盖网上报名、驾校基本信息、教练员信息、教练车信息、学员培训报名程序、评价投诉、各驾校服务收费等等各方面内容,预计8月上线运行。

“更加方便了解全省驾培行业信息。”海口市民宋先生准备今年9月份报名驾校,他得知信息化的服务平台即将上线很振奋。“我们可以随时随地在网上进行操作,不用往返驾校了解情况,省去了办理流程的时间成本。”宋先生还看重平台上的评价投诉栏目,他表示,此举无形中将对驾校和老师进行了约束,让他们必须提高课堂培训水平,让学员满意。

点赞4:加强动态监管保障教学质量

新规提出,实行对培训过程动态监管,科目一培训必须通过驾校计时培训系统进行多媒体网络教学或者学员集中培训方式完成培训学时。二是对现有机动车驾驶员计时培训管理系统和省级驾驶培训机构监管平台进行改造升级,实现学员培训过程实时音视频监控,每15分钟抓拍一次教练员、学员培训照片,且能够自动比对。与此同时,省驾培协会建立全省机动车驾驶员计时培训监管平台。

“学员学车的基本还是在于掌握开车技能,课堂保质保量至关重要。”很多驾校学员表示,相关部门实行对培训过程动态监管,必将促进每节课的流程标准化,老师们的教学被放在“阳光下”运行,最终受益的还是学员。

车·资讯

发改委高层公开表态:车企50%的外资持股上限或将取消

近日,在夏季达沃斯论坛上,国家发展和改革委员会主任徐绍史透露称,“政府正在考虑取消50%外资持股上限”。消息一出,汽车行业合资股比是否放开的讨论再次被推上风口浪尖。

其实50:50的合资股比限定是出于对民族工业保护的需要,同时也希望通过外国资本的进入,达到“市场换技术”的目的。

随着我国汽车工业的发展,放开合资股比的声音不断出现。2013年11月,商务部提出,未来将进一步放开汽车等一般制造业领域的外资准入限制,包括放宽外资在注册资本、股权比例、经营范围等方面的限制。

今年,在北京车展期间,工信部部长苗圩也表示,合资股比放开已进入倒计时阶段,长则8年,短则3-5年就会放开,车企要用这个时间段增强自身实力。

另据了解,在6月中旬第25轮中美投资协定谈判中,也涉及了车企股比问题,中方面临的压力也越来越大。这也将成为中国放开汽车合资股比限制的原因之一。

此次,作为这一政策制定部门的发改委高层对取消合资股比上限的公开表态,再次让这个讨论多年的问题有了更为明晰的答案。

(新京)

无车可卖 多家进口现代经销商要求退网

近期,进口现代经销商集体向厂家提出抗议,称因无车可卖,导致进口现代4S店大面积亏损,因此要求退网,并要求厂家赔偿经销商的损失。7月14日,现代中国回应称,主要原因是市场和国家政策等原因,目前仍以经销商沟通。

据了解,今年6月20日,20余家进口现代经销商联名上书现代中国称,经销商无车可卖,整体亏损严重,要求退网、赔偿经销商损失。

原来在2012年以前,SUV市场销售火爆,而进口现代因旗下拥有大型SUV新胜达得以让经销商轻松获利,彼时新胜达的销量可以占据进口现代销量的80%。但这种轻松赚钱的局面从2012年开始急转直下,原因是新胜达由北京现代国产,导致进口现代经销商失去了大批客户。

此外,随着北京等一线城市实行国V排放标准,进口现代因多款产品排放不符合要求而无法在这些地区销售。经销商称,不提供符合中国汽车国V排放标准的车型,导致中国经销商无车可卖。

据了解,因销售和盈利情况不佳,从2014年起,已经有50%的进口现代经销商被现代中国劝退。

现代中国方面表示,自公司收到进口现代经销商的发函,一直在积极与经销商保持沟通。据现代中国内部人士称,“虽然进口现代经销商面临经营压力,但是现代中国没有提高产品的批发价,没有不接受订单,也没有给经销商压库的行为。”

(中和)

多款车销量大幅下滑 东风雪铁龙盈利能力低成母公司难题

今年上半年对神龙汽车来说并不平静,内部中高层出现较大规模人事变动,对外市场表现乏力,在整体市场不断增长的背景下,销量不升反降。

尤其是东风雪铁龙,今年以来除一款小型SUV呈现增长外,其他产品销量大幅下滑。据数据披露,今年东风雪铁龙全面的销售目标为33万辆,而半年多时间过去,截至7月15日,该品牌销售了14.156万辆,完成全年目标的42%。

2014年,东风汽车集团以8亿欧元入股PSA,与标致家族及法国政府并列成为该集团的三大股东,各持股14%,拥有同等的投票权。但是此举并没有为东风雪铁龙,乃至神龙公司带来更多的帮助,不断下滑的销量成为母公司的难题。

据全国乘用车联席会发布的2015年车型销量排行榜显示,新爱丽舍去年全年销售了9.36万辆,虽然在东风雪铁龙内部是销量冠军,但是放在整个汽车市场上,这个数字仅使其排在第74名,而且销量较上一年度相比,下滑了26%。同样进入排行榜前100名的还有三厢世嘉,排在第93名的它去年销售6.62万辆,同比下滑23.5%。

(综合)

广告联系

林莉莉 13876006886

9月1日起,海南驾考10大变化

实行学员培训自主预约、自主选择

全省机动车驾驶员培训机构将建立学员培训预约制度,学员可自主选择培训模式、自主选择培训时间,自主选择教练员、自主选择缴费方式。此举,充分体现学员知情权、选择权。

实行计时培训,按学时收费,先培后付,一人一车一教练服务模式

从9月1日起,全省机动车驾驶员培训机构各驾校实行计时培训,按学时收费,先培后付,覆盖率达到100%。

在线支付培训费用

驾校先培后付的收费方式为:基础费用(教材费、车载系统流量费、税金、教练场地费等)+单人单车计时培训学时费用。允许驾校开设VIP班,差异化培训学员。学员支付培训费用可采取现金支付、银联支付、微信支付、支付宝支付等多种方式,彻底改变一次性预收全部费用的传统收费模式。

逐步跨驾校培训模式

允许联合体驾校学员跨驾校培训,允许已退市驾校学员跨驾校培训,累计培训学时,办理科目结业审批。

建立海南驾培行业投资风险预警机制

省道路运输局将每年发布一次我省驾培行业投资风险预警机制,各市县运管机构可根据本辖区实际,发布驾培行业投资风险预警机制,引导社会资金理性进入,避免盲目投资,推动我省驾培市场良性发展。

实行对培训过程动态监管,确保培训学员培训学时真实有效

一是改进理论培训模式,科目一培训必须通过驾校计时培训系统进行多媒体网络教学或者学员集中培训方式完成培训学时。二是对现有机动车驾驶员计时培训管理系统和省级驾驶培训机构监管平台进行改造升级,实现学员培训过程实时音视频监控,每15分钟抓拍一次教练员、学员培训照片,且能够自动比对。教练主场地和部分场地设置电子围栏,达到学员培训过程动态监管,学员培训学时真实、有效,从源头上杜绝学时弄虚作假行为,提高培训质量。三是实行省级驾驶培训机构监管平台与省交警总队考试系统联网对接,实现驾驶培训与考试数据信息共享,确保培训与考试有效衔接。

各驾校自行聘用教练员

各驾校可按照省局规定的教练员条件,自行聘用教练员,并报送属地运管部门登记;省局在“机动车驾驶员培训公共服务平台”对外发布教练员信息。

全省使用全国统一培训合同

我省将按照交通运输部要求,在全省试用“机动车驾驶员培训合同”(范本)的基础上,9月份,全省将使用全国统一培训标准化合同,保护学员合法权益。

充分发挥驾培协会的作用

一是省驾培协会建立全省机动车驾驶员计时培训监管平台。二是培训计时系统营维服务商分别在省驾培协会和海口驾培协会建立客服中心,确保计时培训系统、教练车车载设备正常运行。

车·评

■ 罗孝平

新浪网发起的即时网调查显示,有73.4%的民众选择自学直考驾照。此说明,驾照自学直考,公众期待久矣。

“触动利益往往比触动灵魂还难”,改革攻坚克难之难在于利益羁绊,这在驾考改革中亦有显现。

实际上,我国并无法律法规规定取得驾照一定要经过驾校学习,甚至有谁想要强设驾校培训这一前置条件,则涉嫌违反《行政许可法》的相关规定。但是,既往的一些腐败案件揭示,有的驾校、教练员以及交警部门的相关人员结成了一条利益链,这不但强化了驾校的垄断性地位,也压缩、侵犯了民众的合法

法权益。因此,驾考改革的自学直考显示出了“壮士断腕”的勇气和决心。

从方向性上说,倡导自主、便捷、公平、透明的驾考改革是全面深化改革的样本,一点都不为过。

但是,早些时候实施的驾照自考试点,在全国多地带来的却是“静悄悄”的波澜不惊,没有出现期待中

的革命性改变和鲶鱼效应。为什么?因为制度设置的改革红利没有配套性的措施来承接。以车辆改装为例,按照我们目前的制度设计,考驾照者很难找到改装车辆练习,把自己的车钻一个洞谁愿意,而在除驾校之外的机构却很难找到这样的改装车辆练习。此外,还有自学场地要求的S形弯道、上坡起步的场

地建设等问题,都成为让改革难以普惠的羁绊。

驾照自学直考是驾考改革的方向,这一点毋庸置疑。但是,在制定和推行自学驾考制度的同时,如果缺乏对现实情况的精准评估而附加太多的条款,或者必要的自学直考条件无法满足,都可能导致驾考改革无法落地。