



6版: 旅游演出: 从火爆抢票到无奈赠票

7版: 中国企业走出去, 如何走出高精尖?

8版: 上市车企业绩分化加剧

热点

■新华社“新华视点”记者 杨毅沉

今年2月2日, 一汽大众开始在中国召回受到“断轴门”影响的56万多辆新速腾轿车, 然而40天过去仅召回了52%问题批次车辆。“新华视点”记者了解到, 大量消费者通过消协和法律途径维权, 对大众“打补丁”式的召回方案表示不满意、不放心。

业内人士表示, 大众将不成熟但更省钱的技术配置引进中国, 透出大众在国内外的“双重标准”。“断轴门”事件仅是冰山一角, 记者调查发现, 一些跨国车企在中国为了获得更大利润, 对同品牌中国版车型进行低配或减配, 特别是在消费者看不到的安全配置上做文章。

大众召回方案争议难平

去年以来, 有大众车主反映装配耦合杆式后悬架的一汽大众新速腾, 存在后悬架裂纹甚至后轴纵臂断裂的问题。

2014年10月大众公告宣称, 在少数情况下, 使用耦合杆式后悬架技术的新速腾, 如果侧后方或者后方曾经受到过冲击, 有可能“断轴”, 并可能使车辆在行驶中失去操控。

去年8月, 国家质量监督检验检疫总局也宣布对一汽大众速腾后轴纵臂断裂问题的缺陷进行调查。虽然调查进展一直没有公布, 但大众在质检总局进行备案后实施了召回方案: “在装配有耦合杆式后悬架的纵臂上加装金属衬板”。不少消费者对这种“打补丁”方法并不认可, 大众3月公布, 仅召回56万多辆速腾车中的29万余辆。

同时, 大众面对质疑一直照本宣科, 反复重申“我们的产品是安全的”。大众在本周进行的媒体沟通会上再次回应称: “一般来说, 只有发生碰撞才有发生纵臂弯曲或断裂的可能。”

“车开着开着, 要是没听见警示音, 可能后轮就没了。”北京大众速腾车主王先生在接到一汽大众的召回通知一个多月后, 仍然对“断轴门”召回措施不放心, 他至今没有前往4S店。

代理1200多位车主法律维权的北京市京师律师事务所表示, (缺陷汽车产品召回管理条例)规定, 召回缺陷汽车产品的目的是消除缺陷, 但是一汽大众加装金属衬板的召回方案, 并不能从根本上消除速腾车后悬架断裂的风险。

多位专家介绍, 在大众召回方案争议难平的背后, 是问题批次新速腾车在引进时就进行了技术减配, 采用了少数轿车才会使用的非独立悬架。清华大学汽车工程系教授宋健此前表示, 非独立悬架一般应用在比较便宜的汽车上, 轿车一般很少使用。

“全世界主流非独立悬架的车型, 99%是‘减震弹簧在前, 减震筒在后’, 而新速腾在不改动底盘的情况下, 反向研发了这款扭力梁非独立悬架, 违反了汽车行业悬架布局常规。”汪英来说。

据了解, 中国版的大众新速腾除了采用了问题的扭力梁非独立悬架, 在用料和安全配置方面也与美国版和欧洲版存在差别。

跨国车企流行在华减配

根据浙江省消保委联合汽车消费维权专业委员会专家进行的调研和论证, 大众新速腾每辆车“加金属衬板”的物料成本不到100元, 而非独立悬架更换为独立悬架的物料成本为3000元左右。

记者粗略计算发现, 如果所有56万辆召回的速腾都更换为独立悬架, 物料成本约20亿元, 而大众去年在华销售368万辆汽车的利润达到几百亿元。

事实上, 为了利润最大化, 很多跨国车企都对同一款洋品牌中国版车型进行减配, 虽然增加了汽车表面上的豪华感, 但在消费者看不到的地方却采取“双重标准”。这种情况在日系、美系、德系不少洋品牌轿车中都有发生。

根据多家车企美国和中国的官网显示: 日产阳光美版车型全系标配车身稳定系统, 中国版车型却基本不配, 美国版6个气囊在中国版上却变成了2个。丰田卡罗拉、凯美瑞等中国版中低档车型均减配了车身稳定系统和气囊。除此以外, 很多洋品牌在美国版上标配的胎压监测、倒车影像等安全配置, 也在中国版车型上消失。在中国汽车市场, 往往是二三十元级别以上的高配车型, 才有这些配置。

“如果一项运动脱离了群众, 也就意味着它丧失了可持续发展的土壤和动力。”

任性高冷的高尔夫该接地气了

焦点

■本报记者 吴雪君

“每天一开门就是哗哗的钞票向外流。”3月15日, 在海南三亚某高尔夫俱乐部经理办公室里, 高尔夫教练陈红兵一边瞅着窗外的好天气, 一边百无聊赖地翻看微信朋友圈。在海南生活了10多年的陈红兵算得上半个海南人, 原籍东北的他经历了海南高尔夫产业从开创到鼎盛的全过程。

作为海南国际旅游岛建设的特色产业之一, 近几年海南的高尔夫球场数量和球洞数量一直呈现增长的趋势。目前, 海南实际存在的高尔夫球场数量超过40家。然而, 在今年海南两会期间, 海南省政协委员邹斌却直言, 海南70%的高尔夫球场经营入不敷出, 部分球场甚至全年无人打球。

据行业统计数据, 2013年和2014年海南亏损1000万元以上的球场约5家, 亏损1000万元以下的球场超过35家, 目前有4家球场即将宣布停业或阶段性停业。

全岛几乎没有球场盈利

陈红兵记得, 海南高尔夫发展最快的阶段应该是从2000年到2012年。在他的印象中, 那些年海南高尔夫“火”得离谱, 每到旺季, 许多球场等待入场的顾客能从大堂一直排到大门口, 最好的时候一个球场每天差不多有150人到170人打球。

“一到旺季, 总能早早就接到很多外地朋友打来的电话, 多的时候一天能有十个八个, 大多都是我帮忙预订或者推荐球场的。”

陈红兵说, 2005年到2007年之间生意异常红火, 有大量的境外客人来海南打球, 几乎占到了海南打球人口的一半, 并且拥有非常强的消费能力。在这其中, 又以韩国客人居多。

在陈红兵的回忆中, 那时候来球场打球



张斌/东方IC

的人多到开衣柜的门一不小心就会碰到旁边换衣服的人, 由于淋浴环境拥挤, 有些人打完球之后都等不及洗澡, 就直接回家了。

然而这一切都不复存在。数据显示, 受全球经济大环境和国内政策的影响, 使得海南高尔夫消费疲软加剧, 全岛高尔夫球场几无盈利, 面临严峻考验。

“全岛几乎没有球场盈利。”陈红兵说, 去年以来, 为吸引客源维持人气, 许多二线球场促销价格从800元降至300元以下, 部分一

线球场也放下“身段”, 千元以上的套餐也打出500元以下的促销低价。但尽管如此, 去年的11月中旬到今年2月底, 北方大多数球场冬季封场期间, 海南高尔夫球场的接待量还不到以前的三分之一。

记者了解到, 由于员工工资、草坪、水、电、肥料、燃油以及其他必需品价格大幅度升高, 海南除少部分球场靠会员会籍收入尚艰难维持外, 大多数球场早已入不敷出。

贴上贬义标签

“你懂的……”谈及消费人群流失的原因, 陈红兵借用了一句流行语。

2008年国际金融危机时, 但不久后又活跃了起来。但2013年以来, 随着中央反腐力度的不断加大, 对国企高管和政府官员到高尔夫球场活动的监管进一步加强, 球场生意急剧下跌。

“一张会员卡动辄十几万元到几十万元, 普通百姓谁消费得起?”面对这有史以来最艰难的时刻, 陈红兵也不得不盘算新的出路。

事实上, 在国内, 贴着“腐败”、“占用耕地”、“污染”、“浪费”等贬义标签的高尔夫运动也备受人们诟病。

据了解, 一个18洞高尔夫球场年均用水量约为40万吨。而且, 建设高尔夫球场造成的环境破坏和污染也是业内公开的秘密。

海南三亚亚龙湾高尔夫球场建于10年前, 是海南最早也最红火的高尔夫球场之一。目前, 它正经历着针对害虫的“化学战”——进口的草皮和球道用土裹挟着日本金龟子和土珍珠等入侵害虫。

与此同时为保持草坪的平整划一, 还需要经常喷洒化学农药。相关资料显示, 一个高尔夫球场每年喷洒的农药要达50余种, 农药残留经过降雨或浇水, 有害物质会渗入地下, 威胁到附近区域地下水的的天。

鉴于以上种种缘由, 2004年以来国家屡次整治高尔夫球场建设。2014年年初, 国土资源部发文, 严禁在流转农地上建设高尔夫球场; 国家发改委等11部委联合发文, 将面临清理整治的高尔夫球场划分为取缔、撤销、

退出和整改4类; 国家林业局盘查非法林地侵占等; 地方上, 高尔夫球场列入北京特殊用水行业及禁建目录, 登上浙江禁止用地榜单。

“过去, 打高尔夫是一种身份象征, 可现在成为大家避之不及的敏感词了。”陈红兵苦笑。

如何可持续发展

“是任性、高冷的高尔夫接地气和调整的时候了。”海南高尔夫球协副主席郑文健认为, 自上个世纪被引进国内, 高尔夫运动一直走着“高端”路线, 一提到“高尔夫”, 人们往往会想到高端、神秘、奢华、上流社会等词汇。如今, 随着国家的重拳整治, 高尔夫行业到了转变发展模式的时候了。

在郑文健看来, 在中国推广高尔夫, 首先要努力摘掉其“贵族运动”的帽子, 如大力推广公众高尔夫球场和更廉价、更容易入门的室内高尔夫项目, 让高尔夫走进校园等。“目前国内已经有一些公众球场了, 只有腾出更多的时段, 接纳更多的人进入球场, 只有让高尔夫接地气, 扩大参与人群, 才能实现高尔夫的长久发展。”

“如果一项运动脱离了群众, 也就意味着它丧失了可持续发展的土壤和动力。”郑文健说, 在国外, 一个老人扛着球包, 花十几、二十美元, 便能轻松享受一上午高尔夫。这源于高尔夫价格较低, 大众能够消费得起, 因此面向公众的球场, 被业界视为未来高尔夫发展首选的突破口。

他认为, 应该尝试推出廉价的符合普通群众需要的产品, 或者建设小型的、适合社区和面向公众的设施。例如建立一些廉价的普及球场, 以及公园绿地中的高尔夫球基础项目。

同时, 将高尔夫产业纳入法制建设的轨道, 建立相关行业规范标准, 也是产业健康发展的保证。

高尔夫球运动已被列为奥运会和我国全运会竞赛项目, 这标志着高尔夫球回归到体育本质。在当前形势下, 政府应充分发挥宏观调控和引导作用, 从行业规划、行业发展、行业管理等方面进一步规范行业行为, 加强对球场数量和质量的掌控。

铁路春运共发送旅客 2.95 亿人次

旅客发送量等多项指标创历史新高

■本报记者 刘静

2015年春运于3月15日落下帷幕。记者从中国铁路总公司获悉, 春运40天, 全国铁路累计发送旅客2.95亿人次, 同比增幅10.4%, 创历年旅客发送总量新高。2月24日(正月初六), 全国铁路春运旅客发送量达946.8万人次, 创历年春运单日客流新纪录。此外, 动车组客流占总客量的41.4%, 创历史新高。

从18个铁路局(公司)来看, 上海铁路局旅客发送量最高, 达5264万人次; 广州铁路(集团)公司和北京铁路局分别为4230万人次和2788万人次; 有9个铁路局同比增幅在10%以上, 其中南昌铁路局同比增长50.5%, 增幅为全路最高。

记者了解到, 旅客发送量屡创新高, 高铁成网效应凸显, 旅客出行更加便捷, 出行环境更加温馨, 是今年春运四大特点。

春运总体运能明显提升

今年春节较早, 节前客流总体相对平缓, 节后学生、务工、探亲、旅游流相互叠加, 客流始终高位运行。对此, 铁路部门优化使用动车组和普速客车资源, 梯次启动列车增开方案, 春运总体能力得到明显提升。

春运期间, 全国铁路日均开行旅客列车2953.5对, 同比增加497对, 其中动车组列车1534.5对, 同比增加319对, 能力安排为历年之最。动车组列车共发送旅客11471万人次, 同比增长32%。

长大干线客流增幅明显, 其中京沪高铁运送旅客1262万人次, 同比增长18.1%; 京广高铁运送旅客1559万人次, 同比增长25.4%。

春运高峰期, 大部分高铁线路动车组全程客座率接近或者超过90%, 其中贵广高铁、南广高铁、广珠城际、海南东环高铁甚至达到100%。

多措并举为旅客排忧解难

今年, 铁路部门将互联网售票、电话订票预售期由原来的20天延长至60天。预售春运客票期间, 日均互联网售票达383.4万张, 占售票总量的51.9%, 广大旅客普遍反映今年春运车票比往年好买。

为方便旅客购票, 西安铁路局新增自动售票设备68台, 首次实现三等以上车站全覆

打通服务“最后一公里”

今年春运, 铁路部门创新完善服务内容和方式, 大力营造良好的站车服务环境, 为旅客营造了温馨出行环境。

春运以来, 通过12306受理重点旅客预约服务875人次, 查找遗失物品32522件。西安铁路局细化服务旅客措施, 在西安站首次引入“母爱10平方”私密空间, 在西安站一楼、二楼“丝路缘”重点旅客亲情候车厅内部设置母乳喂养室, 给哺乳期的妈妈们一个独立空间, 专门化解妈妈们在公共场所母乳喂养宝宝的尴尬。

在做好旅客运输的同时, 铁路部门还较好地兼顾了货物运输。

春节期间, 北京铁路局分别开行海口、广州、昆明、福州、温州、哈尔滨共6个方向的自驾游汽车运输列车, 上海铁路局首次开行上海至黄山自驾游汽车运输列车, 哈尔滨铁路局首开直运海南自驾游汽车运输列车, 满足春节期间百姓开私家车到外地探亲访友、休闲旅游的需求。

事实上, 游客频现不文明行为, 旅行社也要负一定责任

不文明行为拷问出境游运营模式

■本报记者 赵昂

近一段时期, 个别中国游客在海外的不文明行为, 在对我国游客形象造成损害的同时, 也在一定程度上影响了出境游产业的发展。因为, 已经出现了有境外景点对中国游客说“不”的情况。

在今年全国两会上, 代表委员们也关注了文明旅游的问题。

全国人大代表马钢领就建议, 在旅行社建立不文明游客“黑名单”, 上榜者下次再参团旅游, 应该比其他游客多缴10%的费用。全国人大代表傅企平则建议, 应当在相应法规中增加对旅游者约束的条款。

现行《旅游法》第13条规定, “旅游者在旅游活动中应当遵守社会公共秩序和社会公德, 尊重当地的风俗习惯、文化传统和宗教信仰, 爱护旅游资源, 保护生态环境, 遵守旅游文明行为规范。”但在法律责任篇章, 对于旅游者违反这条法律的惩罚措施却是空白。

事实上, 游客频现不文明行为, 旅行社也要负一定责任。通常而言, 我国绝大部分出境游客, 是跟团旅行。出境的旅行团, 会有国内领队随行, 即“全陪”, 目前我国有出境领队8.5万人。

按照目前的相关规定, 出境领队是“一岗双责”, 即领队既有做好业务工作的责任, 也有文明督导的责任。

但在现实中, 一些领队只顾业务事务, 并不在意于文明督导。原因在于, 一些旅行社压低团费, 甚至团费尚不及机票和当地食宿成本, 而以游客在当地的消费和购物作为利润来源。领队底薪和带团补助也非常低, 收入来源也主要为游客消费提成。

换言之, 根治出境游客不文明行为的同时, 旅行社也需要考虑, 如何改变现有的运营模式。国门初开时, 出境游客们手头并不富裕, 出境游集中于周边国家, 而后随着国人收入增加, 人民币升值, 全球扫货成了许多国人的出境游主要目的, 也因此形成了出境游中以购物收入为主的盈利模式。

2014年, 我国内地出境游首次突破1亿人次, “含金量”不断增加的护照, 也使得我国已经成为多个热门旅游目的地国家的最大客源国之一。

与此同时, 越来越多的国人, 倾向于享受舒适的境外休闲旅行, 拥有更多自由时

间, 而不再是“上车睡觉、下车购物、景点拍照”。

今年1月, 贝恩咨询发布的一份报告就显示, 八成的受访者表示, 相对于传统的购物游, 他们在新的一年里会增加休闲旅游方面的支出。

换言之, 对于旅行社而言, 开发更加休闲的深度游, 或者为出境游客提供类似半自由行式的个性化体验服务, 比“竭泽而渔”地带着游客们逛购物店更重要。当然, 越来越倾向于休闲旅游的国人, 也不愿意因同行者举止谈吐素质不佳, 影响了自己的旅行体验。

——跨国汽车品牌在华减配乱象调查

大众新速腾『断轴门』背后的双重标准

国内安全技术标准过低迎合谁?

根据中国汽车工业协会的数据显示, 2014年, 洋品牌轿车在中国市场占有率达77%, 中国市场成为很多跨国车企的最大利润来源。

跨国车企在中国利润快速增长, 为何不能将安全技术标准相应提高? 资深汽车行业专家贾新光认为, 洋品牌在中国汽车市场对安全配置的减配, 其中有迎合中国消费者更喜欢高档内饰而不重视安全的原因, 但技术标准过低是一个客观原因。

——对汽车车身稳定系统、头部气帘等主要安全配置没有明确要求, 成为跨国车企最大的减配空间。目前, 大多数欧美国家都强制要求汽车安装ESP等车身稳定系统, 以及头部气帘。但在国内, 2012年修改后实施的《机动车运行安全技术条件》对这些配置没有作出明确要求。

一位车企人士表示, 如果中国也能像欧美一样实施车身电子稳定系统、头部气帘等强制标准, 汽车制造商每辆车可能仅增加2000元的采购成本。

——对汽车轮胎安全标准较低, 豪华车下身下一双“烂鞋”。某合资品牌的一款MPV车型售价十几万元, 轮胎速度级别仅为最高时速为190公里的T级。

“T级轮胎一般都是3万元的小面包车使用。”汪英来说, “其看似远高于国内高速公路时速120公里的最高限速, 但如果夏天路面温度过高, 这个级别的轮胎可能将面临爆胎的危险。”

据了解, 目前《机动车运行安全技术条件》仅要求“机动车所装轮胎的速度级别不应低于该车最大设计车速的要求”, 不仅一些中低端车型使用T级轮胎, 一些中高端品牌也悄无声息地将“马牌”、“米其林”轮胎换成中低端品牌。

据业内人士介绍, 2012年现行国内相关技术标准出台前, 车企在中国一贯对一些安全配置采取低配甚至不配的态度, 以至于目前的相关标准制定“迁就”了车企的低配置。另外, 除国内标准涉及的汽车技术配置外, 像车辆油箱等零部件目前仍然没有技术标准, 也成为车企减配的一大空间。(据新华社社 本报有删节)