

一边是热销，一边有风险

“失衡滑行”的电动平衡车

本报记者 徐潇

很多人觉得刺激酷炫的电动平衡车，已经成为时下流行的代步工具，在小区、公园甚至马路上都能看到电动平衡车的身影。电动平衡车依靠人体重心的改变实现车辆的启动、加速、减速、停止，原理上只要能够掌握平衡，即可熟练使用。一边是热销，一边是有风险。事实上，一些电动平衡车存在质量问题，特别是涉及安全的保护功能欠缺。2月21日，央视“每周质量报告”栏目对电动平衡车进行了专题报道。最近，上海市场监管局抽检了20批次电动平衡车产品，经检测发现不合格产品13批次，整体的不合格发现率达到65%，其中不乏市面上常见的知名品牌。

安全事故频频发生

近年来，由电动平衡车引发的安全事故频频发生，最早为大众熟知的平衡车事故，或许发生在2010年9月26日。平衡车鼻祖Segway的创始人James William Heselden驾驶着Segway平衡车坠落离家不远处的一处悬崖，终年62岁。早在2015年，亚马逊就发现了电动平衡车的安全隐患，下架了“平衡车”商品。在我国，平衡车“失衡”甚至电池起火造成意外伤害的事故也频频发生。2020年，中国消费者协会就发布消费警示称，电动平衡车产品属性不明确，不当使用风险大。

然而，在淘宝搜索平衡车，可以看到不少

远程智能泊车和挪车 演绎未来汽车应用新场景

本报讯(记者李国)城市车位紧张,当你正在楼上谈重要工作,别人要求挪车怎么办?前不久,长安汽车发布APA6.0远程智能泊车技术,长安汽车董事长朱华荣亲自上阵,连线距离直播会场18公里的工作人员,对APA6.0远程智能泊车技术的各项功能进行亲身演示。记者看到,搭载APA6.0的演示车型在朱华荣的远程遥控下,成功完成了垂直、平行、斜列等一系列泊车操作,展现了APA6.0远程智能泊车技术“手机端实现远程监控泊车”能力。据了解,APA6.0远程智能泊车技术是长安汽车“第三次创业—创新创业计划”的最新技术成果,标志着该计划进入3.0阶段,同时也展现出长安汽车领先的科技实力。车辆通过12个超声波雷达、4个环视摄像头、5个毫米波雷达、1个前摄像头,全方位感知探测行人或者障碍物。侦测到周围障碍物时,主动停止泊车操作,避免刮蹭。用户可以自动寻找车辆30米范围内的车位,当车位线宽度大于车宽1625px时,主动识别车位,并完成垂直、平行、斜列等泊车操作。长安汽车展示的APA6.0远程智能泊车技术,系全球首个打破用户和车辆距离限制的远程自动泊车技术。朱华荣称,长安汽车未来自动泊车技术开发规划包括:APA7.0及APA8.0,实现H2P(家庭区域记忆泊车)和AVP(远程代客泊车)。最终目的,就是使用户可以随时随地让车辆去寻找停车地点,也可以随时随地将车辆从停车位召唤到自己的身边。

本报记者 孙喜保

3月11日,工业和信息化部在其官方网站督促今年以来第三批企业APP尽快整改,共涉及136款APP,所涉及企业名单也一起公布。工业和信息化部在公告中强调,如果这些APP在3月17日前还无法完成整改落实,将会受到下架、罚款等处罚。这再次给各家互联网企业敲响警钟,如果不重视对自己行为的规范,受到处罚的力度会越来越大。这些APP涉及的企业不乏行业巨头,如腾讯、科大讯飞等,知名企业尚且如此,可见整个行业亟须整治。

查处力度在加大

实际上,自去年7月份以来,尤其是工业和信息化部去年11月底举办的APP监管会议以来,工业和信息化部对企业违规行为的查处力度不断加大。该部先后两次召开专题会议,邀请许多行业巨头负责人、相关专家、消费者协会负责人,现场公布政策,协商检测、监管事宜。工业和信息化部副部长刘烈宏以及相关司局负责人,在会议上不仅点名批评一些企业的APP产品违规侵害消费者

阅读提示

在很多人觉得刺激酷炫的电动平衡车已经成为时下流行产品的同时,一些质量问题特别是涉及安全的问题也凸显出来。

有关专家认为,电动平衡车产品属性不明确,不当使用风险大。在经营过程中,以“代步”“出行”等模糊词语误导消费者,企业应该承担相应责任,受到处罚。

商家电动平衡车商品销售过万。

点开商品评价,评价分类包含“功能性强”“适合初学者”“有赠品”等,却并不包括“安全性能”评价。但在“使用效果差”这一分类里,记者看到有消费者说“性命担保,这是垃圾商品,请大家不要再上当受骗了!”而其他差评,主要集中在“平衡性很不好”“孩子摔了很多次”等。

据专业人士介绍,我国电动平衡车年产量虽然高达400万辆左右,但总体质量水平一般,产品质量参差不齐现象突出,体现在价格上差异也非常明显。一些电商平台上销售的电动平衡车,价格最低的只有两三百元,最高的上万元。

天眼查数据显示,我国从事制造业的企业中,共有1000余家平衡车企业。我国近17%的平衡车生产企业出现过经营异常,此外,约16%的相关企业产生过法律诉讼,案由主要集中在买卖合同纠纷(55%)。

产品属性不明确

电动平衡车使用者多为孩童,那么,电动平衡车是玩具吗?在有关专家看来,它不是。



共享充电宝悄悄涨价 新一轮竞争将更为激烈

近期,共享充电宝悄悄涨价了,从每小时1元涨到3~4元,24小时封顶价格从20元到40元不等。天眼查数据显示,我国目前共有超520家充电宝企业。有分析报告显示,2019年“三电一兽”(街电、小电、怪兽、来电)四家公司已占有96.3%的份额。目前,共享充电宝“赛道”仍在吸纳着新玩家和巨头的不断加入。

视觉中国 供图

建立完善检测平台 加大处罚力度

强化APP整治更好保护用户权益

业的盈利模式正在从在线广告向基于大数据的定向推送、精准营销转变。因此,相关的企业违规成本较低,而违规侵害用户权益的情况则时有发生,同时灰黑产也在加速向违规收集使用,甚至更有非法买卖个人信息聚集的情况出现。

此次工业和信息化部所公布的136款APP也多涉及这些问题,比如超范围收取个人信息、强制频繁过度索取权限、欺骗诱导用户下载APP等。有的企业一款APP甚至涉及五种违规行为,比如上海舫舟信息科技有限公司的一款APP,竟然同时存在“违规收集个人信息、超范围收集个人信息、违规使用个人信息、欺骗诱导用户下载APP、应用分发平台上的APP信息明示不到位”这五种最常见的违规行为。

3月1日,国务院新闻办举行的新闻发布会,工业和信息化部部长肖亚庆就表示,目前市场上手机应用程序(APP)约300万款,工信部会同相关部门专项整治了群众反映强烈的问题,对于不接受整治的APP坚决下架。

据肖亚庆介绍,2020年,工信部对群众反映强烈的问题进行了专项整治,总体来讲效果比较明显。2021年,工信部将继续延续这样的整治,尤其是群众反映的重点领域,坚

持了自身安全风险,也给其他驾驶员和行人带来了安全隐患。因此,作为交通工具目前不被交管部门认可。

误导消费者应受到处罚

按照《〈道路交通安全法〉实施条例》第七十四条规定,行人不得在道路上使用滑板、旱冰鞋等滑行工具。目前,出于道路交通安全考虑,北京、上海、南京、广州、武汉、成都等地已经明确禁止电动平衡车上路。

以北京市为例,《北京市实施〈道路交通安全法〉办法》自2018年11月1日起施行。其中提到:“在道路上使用动力装置驱动的平衡车、滑板车等器械的,公安机关交通管理部门可以扣留器械,并处200元罚款。在道路上使用滑板、滑轮、旱冰鞋等滑行工具的,处10元罚款。”因此,电动平衡车在北京不能作为交通工具使用,更不能在机动车道上骑行,只能在一些专用场地或封闭场所使用。

尽管如此,电动平衡车经营者在销售时,为了推销其产品往往只注重宣传产品的便利和优势,而对产品的风险警示和防护提示不足,宣称产品容易操作、是安全的,甚至有一些产品在广告中展示的骑行人员也没有佩戴任何安全护具。

专业人士认为,在经营过程中,以“代步”“出行”等模糊词语,宣传电动平衡车产品的使用功能,这样的误导在某种程度上使用了不少不知情的消费者把电动平衡车当成出行的交通工具,从而导致了一些不应有的交通事故发生。为此,企业应该承担相应责任,受到处罚,因为这种误导可能以生命健康为代价。

市场观潮

本报记者 赵昂

在线教育市场近来迎来大规模增长,根据艾瑞咨询的数据,2020年在线教育行业市场规模同比增长35.5%,达到2573亿元,其中学科培训、低幼年龄段素质培训均为增长较快的部分。天眼查数据显示,2018年至2020年全国在线教育企业分别为50.66万家、60.69万家、70.58万家,增长趋势明显。

《2020教育行业发展报告》也显示,在线教育行业2020年上半年融资数量就有91件,融资金额超过144亿元,同比增长达275%。

另一组数据则表明,在线教育的集中度较高,高于线下培训市场,在市场规模方面,2020年CR5即头部的五家企业集中度为15.2%,而线下教育2019年的CR5数据仅为4.6%左右。在资本方面,马太效应同样明显,资本市场向这一行业输送的资金中,八成都流入了头部的5家公司。

在线教育的火热,与去年新冠肺炎疫情期间的在家学习不无关系。在家学习使得学生家庭不仅配齐了线上学习所需的硬件设备,包括宽带接口、摄像头麦克风甚至双屏显示等,也让家长和学生能够接受线上授课模式。同理,教师一方也配备了相应的硬件设备,并积累了一定的线上教学经验。有了硬件基础,有了市场接受程度,也有了人才经验,在线教育想不火都难。

不过,行业火热的背后都是隐忧。近来陆续有个别在线教育机构出现跑路情况,导致消费者蒙受较大损失,而被消费者投诉退费退课难、涉嫌虚假广告的,也不乏一些大机构。

有人会有疑问,在线教育没有教室和招生场地租用成本,学生上课往往是先付款后听课,怎么还会有企业资金链断裂?殊不知,在校教育虽然省了教室成本,但在线上推广的获客成本可是不容小觑的。不少机构将资源用于推广营销获客,却怠于进行师资培养和课程研发。当然,缺少线下机构也导致师资培养和课程研发本身就存在困难,这就导致一些在线教育存在课程质量和师资水平参差不齐的情况。

值得注意的是,目前在线教育的监管措施远远弱于线下教育培训。线下培训机构如果要开设,其机构需要在开课时取得相关资质,其教师同样需要相应资质,并受到当地教育部门和市场监管部门的监督,线下培训机构的准入门槛正在不断提高,相关管理机制正在不断规范。相比之下,在线教育机构难以受到属地管理,对于其机构资质、教师资质的管理机制也处于滞后状态。

换言之,在线教育培训的规范速度,需要跟上正在井喷的市场,这就需要相关部门及时介入其中,创新管理机制。当然,我们也必须意识到,在很长一段时间,由于线下培训越来越贵,线上培训还是家长和学生以较低成本获得补充性教育资源的主要渠道。这一渠道需要保留,但有必要规范,以促使其健康发展。

世界首次8编组动车碰撞试验取得成功

本报讯(记者 柳姗姗 彭冰)两列8辆编组高速动车组日前在中车长春轨道客车股份有限公司完成碰撞试验,这是世界首次在符合实际工况的线路上进行的整列车被动安全碰撞试验。试验采集了列车吸能系统的变形次序、防爬车、防脱轨性能等重要数据,验证了由该公司自主研发的高速动车组碰撞吸能系统的安全有效性,标志我国轨道客车被动安全技术研究达到世界领先水平。

被动安全是指当列车发生意外碰撞时,通过列车吸能系统中的多个吸能装置耗散撞击能量,降低碰撞带来的结构破坏,从而保护车内乘员安全。被动安全技术是保障高速列车运行安全的最后一关,其难度在于列车碰撞过程需要车头前端吸能结构和位于车厢连接处的中间吸能结构等吸能装置共同参与,其受力过程属于“强非线性复杂系统”,数值计算难以精确模拟。目前,行业内主要采用零部件、单节车辆吸能结构试验的方法,还不能完全精确模拟真实情况。

本次试验按照欧洲耐撞标准和中国铁路标准规定的场景开展,一列整编列车以36KM/H的速度撞击另一列静止的整编列车。此次试验采用中国高速动车组标准编组模式(8辆编组),整列车所有的吸能结构都与实际运行的动车组相同,试验在符合实际运营工况的全长8.7公里试验线路上进行,最大程度模拟真实场景。两列重达462吨的列车相互碰撞发出巨大声响,但根据科研团队现场采集的试验数据显示,列车吸能结构以可控的方式压溃,各吸能装置的试验数据符合设定值,符合并超过欧洲及我国行业标准,试验取得圆满成功。

据了解,中车长客科研团队历经6年时间,搭建了国际一流列车线路碰撞试验验证平台。2020年12月,该公司被国家铁路局授予“高速列车本构安全铁路行业研究中心”。

黄河滩区居民迁建二期工程进入冲刺阶段

本报讯(记者刘静 通讯员张京徽 高飞)河南省民生扶贫工程——长垣市黄河滩区居民迁建二期工程自2019年3月开工建设以来,经过全体参建员工的辛勤付出,截至3月14日,主体工程全部完工,目前进入房屋内装饰装修的最后冲刺阶段,为“4·30”居民搬迁入住奠定了坚实的基础。

“早一天竣工,当地的百姓就可以早一天搬进新房,早一天改善当地居民的生活质量。”据中铁十六局集团公司长垣黄河滩区居民迁建二期工程项目负责人介绍,长垣市黄河滩区迁建二期工程涉及3个乡镇22个村,9181户,30847人,集中安置区总占地面积1700余亩,总安置面积162万平方米,共300栋。其中,中铁十六局承建55栋住宅楼和4个地下车库,可安置人口近8000人。

据悉,黄河下游滩区是黄河河道的组成部分,由于受有关防洪法律法规的限制,禁止在滩区内布局重大基础设施和重大产业,因此滩区产业相对单一,主要以种植业为主。通过搬迁,可以助力当地群众实现脱贫致富。