



不达标的老头乐 退场进入倒计时

中青报 中青网见习记者 王志远
记者 张真齐

近年来，随着经济的迅速发展，不少城市规模都得到了快速扩张。上班通勤地铁挤，买菜也要一公里，成为很多居住在大、中城市人们出行的缩影。面对这一情况，驾驶简单、价格低廉的低速电动车、四轮车（以下简称“低速三、四轮车”），被一些人视为首选交通工具。

众所周知，低速三、四轮车又被称为老年代步车、老头乐。这些称号在一定程度上反映了它的属性，满足广大消费者尤其是老年人接送、买菜、代步等最后一公里的出行需求。

不可否认的是，低速三、四轮车曾为老年群体的出行带来了便利，但由于其安全技术标准低、部分驾驶员出行安全意识淡薄等问题，老头乐给道路、生命、财产安全造成明显的隐患，也成为各地道路交通安全管理工作中的一个痼疾顽症。

为净化道路交通环境，维护道路交通安全秩序，今年1月1日起，北京、天津相继出台规定，要求不符合标准的低速三、四轮车不得上路行驶，不得在道路、广场、停车场等公共场所停放。违规上路行驶或停放的，执法部门将依法查处。此外，江苏、安徽等地也开始通过各类方式，对低速三、四轮车上路一事进行监管及限制。

随着多地陆续出台关于低速电动车的整治和管理措施，这些产品的上路合法性和身份问题再次成为人们讨论和关注的焦点。老头乐为何被多地禁止上路？未来低速三、四轮车该怎样发展？该如何解决老年群体的出行难题？针对上述问题，记者采访了相关专家和业内人士，并进行探讨。

安全问题或成 定时炸弹

一提起老头乐，北京市民林霞就气不打一处来。“我看见这类车就感到害怕，当我在马路上正常开车时，就有可能遇到突然变道、加塞或低速行驶的低速三、四轮车。与此同时，很多低速三、四轮车驾驶员还经常乱停乱放车辆，不仅占用机动车位，甚至堵在小区和停车场的出入口，让其他车辆无法正常通行。”

林霞的感受只是各地低速三、四轮车安全问题的一个缩影。交通运输部公布的数据显示，近几年，全国发生低速电动车交通事故超83万起，造成1.8万人死亡、18.6万人



低速三、四轮车近年来交通事故频发，不只是因为驾驶员交通安全意识淡薄，还反映出很多低速三、四轮车并不符合相关生产标准和技术要求。

受伤、事故数量和造成的死亡人数逐年增长。仅北京市在2022年就发生由低速三、四轮车引起的交通事故131起，死亡人数达138人。

在黄河科技学院客座教授张翔看来，低速三、四轮车近年来交通事故频发，不只是因为驾驶员交通安全意识淡薄，还反映出很多低速三、四轮车并不符合相关生产标准和技术要求。

低速三、四轮车这一行业在发展的初期可谓野蛮生长，部分企业甚至没有生产资质。张翔对记者说，很多用于载客或载货的低速三、四轮车，在制动、转向、碰撞等安全领域没有统一的标准和配置，导致这类产品的安全性较低，如同一颗飞奔的定时炸弹。

就低速三、四轮车存在安全隐患这一问题，中国消费者协会曾做过一次碰撞测试，试验模拟了在32km/h的碰撞速度下，3款低速三、四轮车与前方障碍物正面撞击的情况，结果令人咋舌。

测试结果显示，驾乘3款试验产品的假人驾驶员在遭遇撞击后，其颅骨、肋骨、股骨等多个部位都有骨折的风险。需要注意的是，由于32km/h的测试速度低于驾驶员日常行驶速度，因此其危险性也远低于实际情况中低速三、四轮车发生交通事故的情况。

毫无疑问，无论是对于低速三、四轮车的驾驶员、乘坐者，还是道路上的机动车和非机动车而言，不符合安全规定、驾驶野蛮

无序的低速三、四轮车就像危险的炸弹。因此，整治低速三、四轮车出行问题，规范低速三、四轮车的生产标准刻不容缓。

2018年11月，交通运输部等六部门联合印发的《关于加强低速电动车管理的通知》（以下简称《管理通知》）首次明确了低速电动车的概念。2019年3月，工业和信息化部发布《四轮低速电动汽车技术条件》强制性国家标准制定计划，预计完成年限为2021年，但截至目前，该计划尚未出台。

2021年6月，工业和信息化部公布推荐性国标《纯电动乘用车技术条件（征求意见稿）》（以下简称《技术条件》）修改增加了微型低速纯电动乘用车的定义和标准。其中明确，微型低速纯电动乘用车是指座位数在4座及以下，最高车速小于70km/h的纯电动乘用车。

此外，《技术条件》对于微型低速纯电动乘用车外廓尺寸、整车整备质量、碰撞后安全、制动性能、稳定性、车辆动力电池、标志和标识等都提出了相应的指标和要求。比如车身长度应不大于3.5米，宽度应不大于1.5米，高度应不大于1.7米，整车整备质量不应超过750kg，正面碰撞试验车速规定为40km/h，电池系统能量密度不应低于70Wh/kg等。

在张翔看来，新增的微型低速纯电动乘用车的相关技术要求，对规范该类车型的行业发展具有重要意义。

一方面，该技术要求将微型低速纯电



从今年1月1日起，北京、天津等地相继出台规定，要求不符合标准的低速三、四轮车不得上路行驶，且不得在道路、广场、停车场等公共场所停放。执法部门将依法查处。

动乘用车变为纯电动乘用车的一个子类，这样相关部门不需要单独再建一套管理制度，而是可以最大程度沿用现有机动车管理制度进行管理，有利于加速推动后续规范管理工作。

张翔告诉记者，目前，所有未经工信部许可生产、未列入工信部《道路机动车辆生产企业及产品公告》目录，车辆性能不符合机动车安全技术标准的低速三、四轮车，均不能办理牌证，不能合法上路行驶。

一系列指导文件的出台，意味着低速三、四轮车行业将从生产端倒逼产业升级。生产企业需要具备一定研发生产能力、车辆必须上牌照、驾驶员也必须持有驾照。这将在很大程度上有效治理低速电动车行业乱象，有利于减少交通安全隐患，改善城市交通路况。张翔总结说。

尽管截至目前，关于低速三、四轮车生产、销售等方面的指导性文件和政策接二连三出台，但相关的低速电动车强制性国标迟迟没有出台，而这正是主管部门、汽车行业、低速电动车企业和市场需求等多方意见的分歧所致。

产业转型升级还需多方携手推进

记者查询后发现，《管理通知》明确，低速电动车清理整顿工作将从生产销售企业开始，分三个阶段实施。

第一阶段需要摸清低速电动车生产企业的基本情况，第二阶段为整改阶段，对于前一阶段摸底调查中发现的借用《道路机动车辆生产企业及产品公告》许可，或以特种车辆生产许可名义超范围生产销售低速电动车产品的企业，要进行整改，无营业执照的企业则要依法予以取缔查封。

在第三阶段，相关部门根据技术标准、政策精神，制定实施低速电动车清理整顿专项计划，依法采取综合措施清理不达标生产企业，严禁生产销售未经许可及未取得强制性产品认证的低速电动车。

同时，在第三阶段，相关各级部门还需要引导有条件的低速电动车生产企业通过转型升级或与现有机动车生产企业整合重组，生产符合相关标准的道路机动车辆产品。需要注意的是，除清理整顿已有产能外，《管理通知》还严禁新增低速电动车产能，以开节流的方式更好地对低速三、四轮车进行管理。

《中国低速电动车行业发展深度分析与投资前景研究报告（2024-2031年）》统计的数据显示，从2015年到2017年，国内低速电动车年产量接近并突破100万辆大关，呈现增长趋势。2018年受政策影响，低速电动车产量规模开始缩减。此后，受到五菱宏光MINIEV等A0级电动汽车热销的

迎来忙碌的夏航季 民航业有哪些新变化

中青报 中青网记者 张真齐

清明假期出来玩的游客的确很多，假期前一周，我们的房间就都被预订了。孙钰是南京秦淮区一家民宿的老板，这个清明假期忙得不可开交，我身边的朋友们也在这个假期去了天水、洛阳等地踏青，感觉全国各地都非常热闹。

交通运输部公布的数据显示，4月4日至6日（清明假期），国内全社会跨区域人员流动量74038.6万人次，日均24679.5万人次，比2023年同期日均增长53.5%，比2019年同期日均增长18.9%。

其中，民航旅客运输量达510.1万人次，日均达170.1万人次，为历年清明假期最高水平，日均旅客运输量较2019年清明假期增长7.4%，同比增长21.6%。国内航线实际执行航班量近3.4万班次，同样比2019年同期有所增长。

清明假期民航出行人数明显增加的背后，一方面是社会经济水平的稳步发展和人们消费观念的提升与转变，另一方面则是自3月31日迎来夏航季后，民航从业者多措并举，持续优化运输、服务等细节，让空中交通网变得更安全、便捷和畅通。

记者从中国东方航空集团有限公司（以下简称“东航”）了解到，2024年夏航季，东航（含旗下上海航空、中国联合航空、一二三航空）围绕民航市场稳步恢复和旅客出行需求的情况，投优投足，共投入包括全球首批5架国产大飞机C919在内的客机785架；

日均执行航班约3170班，同比2023夏航季增加7.9%，较2019年同期增加11.5%。

作为京沪双主基地航司，东航在夏航季进一步瞄准打造航空运输超级承运人目标，在上海北京两地四场双核心枢纽，加大航班始发量和中转航班力度，提升国内国际通达性和枢纽中转能力。东航宣传部工作人员张弘介绍，换季后，东航每天在上海的进出港航班近1000班，并持续增投云南、成渝地区等关键市场。

为增强各枢纽航点的通达性和中转能力，东航空中快线也在换季后迎来新一轮加密。在夏航季中，东航空中快线运营总数将达41条，日均班次量约775班，更好地连接上海、北京、广州、深圳、成都、西安、昆明、青岛、重庆、武汉、长沙等重点城市。

其中，在密度最高的京沪快线，东航每天有32个往返航班，基本覆盖日间各整点、半点时刻。此外，东航的上海曼谷、上海新加坡的往返航班保持高频次，在东南亚等地区多国免签政策的利好条件下，旅客可拿上护照，一场说走就走的旅行。张弘历对记者说。

值得注意的是，东航作为C919国产大飞机的全球首发航司，目前首批5架C919



今年清明假期期间，民航旅客运输量达510.1万人次，日均达170.1万人次，为历年清明假期最高水平，日均旅客运输量较2019年清明假期增长7.4%，同比增长21.6%。

已全部交付，新航季将继续服务旅客，运营上海虹桥、成都天府、上海虹桥、北京大兴、上海虹桥、西安等3条航线，日均执行航班14班。记者了解到，相较于2023年，东航在新航季进一步优化C919航班时刻，为旅客出行提供更便利。后续东航机队中也将出现更多国产客机的身影。

中国国际航空股份有限公司（以下简称“国航”）同样在新航季进行了航班优化升级，在北京、深圳和北京、厦门快线上，国航与深圳航空、山东航空充分协同，共同保障旅客全流程出行体验。国航快线航班频次高、时刻从早到晚均匀分布，可实现随到随走。机场为快线旅客提供专属值机柜台、优先安检通道、便捷登机口及专属行李提取转盘等专属地面资源。

据国航宣传部工作人员张韶介绍，长期以来，国航持续关注青老人群的出行体验，夏航季国航继续扩大大学生优惠适用范围，持续丰富“学生专区”产品，满足学生用户不同出行场景；2024版敬老权益卡在既有国内版的基础上，增加了国际版和国内国际通用版，产品覆盖更广，旅客选择更多，可满足银发族旅客多样化的出行需求。

在织密空中交通网的同时，为了进一

步配合各大航司的新航季安排，各大机场也进行了相应调整。其中，北京大兴国际机场（以下简称“大兴机场”）根据旅客出行趋势和市场需求，协同各航司及驻场单位，提前做好航班换季各项工作，便捷旅客出行。

轨道交通方面，大兴机场现有3条轨道线路，京雄城际、津京城际两条铁路可达北京西站、雄安站及天津西站等铁路枢纽。机场巴士方面，目前共有14条线路，覆盖北京市区及周边城市，运行至每天国内航班结束后一小时。大兴机场将持续优化交通资源配置，保障公共交通接驳运力充足，助力旅客顺畅出行。

大兴机场工作人员刘泓透露说，为保障航班换季，大兴机场联合各驻场单位全面推进“心相印”的全链条服务，重点包括急客保障、寻人找物、老年人帮扶等方面。针对旅客引导服务，大兴机场则增派志愿者、指路管家岗位力量，动态调整96158服务热线，及时满足旅客咨询需求。

他表示，大兴机场志愿服务覆盖进出港早晚高峰时段，内容涵盖旅客咨询与帮扶，助力旅客出行往来更加顺畅。

北京首都国际机场（以下简称“首都机场”）则结合新航季航班运行特点，做好重点区域、重点岗位、重点时段、重要设备的

运行评估，确保值机柜台、安检通道等资源运行效率平稳和旅客便利设施资源充足，同时针对夏季高温、雷雨天气增多的情况，联合空管、航司、地服等单位，全力做好航班运行与旅客保障工作协同，确保旅客出行顺畅。

此外，新航季首都机场早出港及晚进港时段的航班量均有所增加，其中早出港（6:00-9:59）时段批复出港航班共计173架次，晚进港（22:00-1:59）时段批复进港航班共计145架次，且零点后航班量有所增长。

新航季后，部分国内航班将在航站楼将有调整，首都机场提醒广大旅客在出行前，务必确认乘坐航班所属机场和航站楼，以免发生误机，顺利出行。首都机场工作人员贺亚伟补充说。

随着新航季的来临，民航业得到了进一步的发展。同时，距离五一假期仅剩半个月，不少游客已提前开始筹备出游计划，各平台的机票预订量日益增长。

民航业大数据显示，近期五一假期国内航线机票预订量近120万，比一周前增长近40%；五一入境航线机票预订量超过56万，比一周前增长约12%。价格方面，目前五一假期的国内航线平均票价（含税）已高于清明假期。

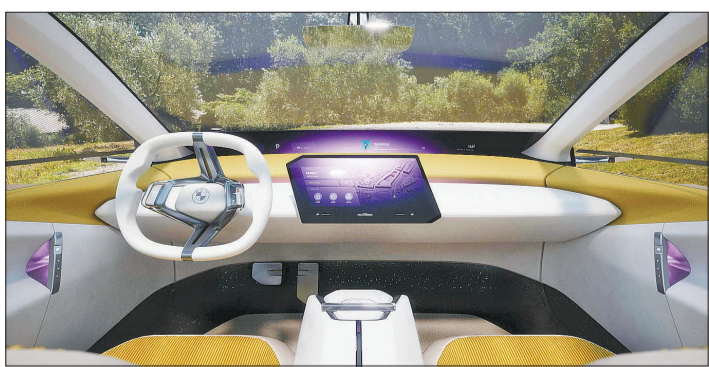
齐普策：发展新质生产力为中德汽车合作再次拓宽空间

中青报 中青网见习记者 王志远
记者 张真齐

在近日为期3天的访华行程中，德国总理朔尔茨身边的商业代表团吸引了众多国内媒体的目光。从汽车、科技到医疗、国防，德国总理朔尔茨访华的企业家代表团名单堪称豪华。

今年恰逢德中建全全方位战略伙伴关系10周年，我深感荣幸能再次陪同朔尔茨总理访华。宝马集团扎根中国30载，发展受益于德中之间自由贸易及中国高水平对外开放政策。我们对中国市场前景充满信心，坚定持续投资中国、为深化德中合作做出更大贡献。近日，随团访华的宝马集团董事长齐普策向记者表示，自德中建交半个多世纪以来，宝马集团有幸见证并参与了两国经贸关系与科技合作水平的不断提升。眼下，跨国合作应成为应对当前及未来挑战的关键力量。

在齐普策看来，宝马集团在中国的成功发展，同中国经济的蓬勃发展和社会进



步息息相关。30年来，宝马集团始终坚持在中国，不仅致力于对中国经济增长作出持续贡献，而且深度参与技术创新和社会文化发展。他强调，宝马集团将持续扩大在华投资，通过深化合作推动繁荣。

工信部信息通信经济专家委员会委员、经济学家盛和林认为，近年来，不少跨国公司高管访华时表态，加码在华投资，不仅是因为继续看好中国市场，更是为了在全球产业变革中获得“中国红利”。

他认为，得益于中国在新新能源汽车、AI人工智能和车联网等领域的优势，以及稳定的供应链、生产效率和工程师红利，中国日渐成为全球汽车业转型的技术策源地和主要赛道，汽车制造业正在成为外对华投资的重要着力点。

宝马集团已在中国建立了除德国以外最大的研发网络，具备为智能网联汽车提供解决问题的能力。企业相关负责人告诉记者，宝马秉承开放创新理念和中国合

作伙伴实现高效的合作，接下来将用实际行动践行“家在中国”的企业战略。

据了解，宝马集团在中国布局本土化研发已长达20年。目前，宝马在北京、上海、沈阳和南京等城市共拥有超过3000名专家。到今年年底，位于南京的宝马诚迈科技有限公司（BATW）研发团队规模预计将扩大到600人。

在此次访华期间，齐普策表示，发展新质生产力为进一步深化德中合作提供了广阔空间。据介绍，宝马在追求生产体系的更高效率与更高质量的同时，还积极推动中国汽车行业技术创新与产业升级。目前，宝马沈阳生产基地已广泛应用人工智能（AI）、虚拟化以及大数据等尖端数字化技术。

发展新质生产力涵盖绿色发展、产业升级及数字化创新等多个关键领域，而这些恰好与宝马集团的核心战略不谋而合。他以绿色发展为例介绍说，目前，宝马正与450多家中国供应商和600多家经销商合作伙伴们一道，实现全产业链减碳，积极推进循环经济在汽车产业的创新技术应用。值得

一提的是，宝马已率先在中国开展绿电生产，并实现动力电池原材料闭环回收。

齐普策表示，绿色发展非独行之道，需众人并肩前行。德中两国秉持共同信念，绿色发展成为双方进一步拓展合作的新契机。宝马愿积极发挥桥梁作用，促进德国和中国在可持续发展与循环经济领域的合作。

事实上，宝马的可持续发展战略不仅关乎减排，还聚焦于社会发展和生态及文化领域。近日，宝马携手中国文旅部中外文化交流中心，发布保护大运河世界遗产项目，在实现生态保护的同时，也推动了中外文化交流互鉴。

德国经济研究所（IWW）的数据显示，2023年德国对华直接投资总额为119亿欧元（约合人民币918亿元），同比增长超过4%，创下历史新高。德国汽车工业协会4月13日公开发文称，反对欧盟对中国进口电动汽车征收额外关税，称这可能引发贸易战，并威胁德国就业。危及欧盟推广电动汽车和向数字化转型的目标。

在中国汽车工业发展的过程中，德国车企始终扮演着非常特殊的角色。汽

车分析师白德认为，制造业升级是德中合作共赢的重点领域，而近年来中国汽车工业的迅速发展，正是中德长期合作的范本。

他表示，随着中国智能电动汽车行业发展的持续推进，一批在汽车电动化、智能化技术上颇有建树的公司正在崛起，中德双方在汽车业能够更好地实现优势互补。长远来看，汽车工业有望继续成为中德合作乃至中欧合作的“压舱石”。

在此次随德国总理朔尔茨访华期间，齐普策重申了宝马集团战略和深耕中国市场的承诺。中国是汽车行业未来之所在，也是宝马集团全球最大市场。我们在中国的持续成功离不开我们在华足迹的不断增长和发展。齐普策说，宝马始终相信，合作才能创造繁荣与增长，当前中国汽车市场需加强国际合作，推进贸易畅通，只有这样，才能实现促增长、求繁荣、扩就业。

