



新能源车“买车易、修车难”问题凸显，如何破解？

新华社“新华视点”记者 黄兴

不久前，成都新能源车车主李先生发现，NFC车钥匙无法打开车门，无法启动车辆。当地一家汽修店工作人员全员出动也束手无策。最后李先生联系整车厂远程处置，才得以启动车辆。

近年来，我国新能源汽车发展进入快车道，但维修人才不足问题也日益凸显。不少人感慨新能源汽车“买车易、修车难”。按照“售后市场滞后5年”的规律，新能源汽车相对集中的维修期即将到来。维修问题如何破解？“新华视点”记者进行了调查。

修车难、修车贵

陕西宝鸡新能源车车主焦浩然告诉记者，当地仅有一家其所购品牌的厂家维保中心，每次去保养几乎都要排队。“有一次，车子足足花了半个月才修好。”

在新能源汽车厂商的售后服务体系之外，遍布大街小巷的传统汽修门店一般无法维修新能源汽车。

一名新能源汽车维修师，至少需要具备汽车维修工证、电工证两本证书。重庆市南岸区一家汽修店负责人告诉记者，该门店有8名技师，仅1名技师持有电工证，且门店未获得任何一家新能源汽车品牌的维修授权，只能从事更换轮胎、外观改装、油漆处理或钣金维修等基础业务。

另一家汽修店负责人冯川介绍，目前门店维修的车辆中，仅8%至10%的车辆是新能源汽车。“我们也想扩大新能源汽车业务，但车主不会让我们修‘三电’核心部件，我们也不具备相关能力。”冯川说。

不只是修车难，修车贵也是一个痛点。

重庆一位车主日常驾驶一辆售价近30万元的新能源SUV，近期在4S店更换一个尾灯花费1.8万元。另一位车主开一辆同样价位的增程式SUV，在4S店更换机油机滤，也花费1300余元——该保养项目在连锁汽修店报价仅600多元。“车辆质保期内，如不在厂家4S店进行维修及保养，则将‘脱保’。所以我只能接受这一高价。”该车主说。

业内人士指出，新能源汽车修车贵，一方面与市场上新能源汽车保有

量占比仍较小、市场流通配件较少有关；另一方面，市场上有维修能力的新能源汽车维修门店较少，竞争不足。

近年来，新能源汽车维修投诉问题频发，包括故障未解决、售后态度恶劣、维修拖延、配件供应不足等。

2023年5月，中国消费者协会发布的《汽车投诉情况专题报告》显示，在新能源汽车售后和配套服务方面，消费者集中投诉的问题主要包括：维修保养等售后服务体验不佳，包括多次维修仍不能正常使用；汽车维修过度保养或欺诈；4S店转让致消费者权益受损；车企倒闭退市后，消费者车辆售后无保障。

维修人才为何短缺？

相关数据显示，我国现存汽车维修相关企业达数十万家，其中新能源汽车维修企业不到2万家，目前从事新能源汽车维修的技能人员不足10万人。

记者了解到，新能源汽车车主往往选择在整车厂家的4S店或维保中心修车和保养。新能源汽车厂商的维保中心多采取直营模式，一家维保中心服务于多家销售中心。维保中心数量相对较少，网点密度明显低于传统汽车4S店，致使一些车主维修及保养等待时间较长。

记者调查发现，新能源汽车维修人才短缺，背后有多重原因。

——专业存在壁垒，阻碍技师转型。途虎养车相关负责人介绍，与传统燃油车相比，新能源汽车数字化程度较高，电子类、通信类故障明显较多。以动力电池为例，由于系统涉及高压等安全问题，加之不同产品内部结构、工作原理有所不同，一旦发生故障，维修难度较大。

“机械方面的知识相对比较具象，但电力、电子知识则要抽象很多，故障需通过各种设备检测才能间接体现出来，学习门槛大幅提升。”阿维塔用户服务总监曹格非说，传统汽修店技师多为机修师傅，对电气化原理的学习能力不足。

冉清兵是途虎养车的一名新能源汽车维修师，曾从事近20年的燃油车维修工作。前两年，他意识到行业即将发生改变，随即下定决心转型，通过参加培训、上网课、自学等，终于掌握相关技能。但大部分汽修行业从业人员要跨过上难关并不容易。

——职业院校培养力度不足，无法满足市场需求。当前，新能源汽车维修、保养人才需求持续攀升。从总体看，职业院校人才培养规模仍不足。

重庆工贸技师学院汽车工程系主任杨浩说，目前该校开设有新能源汽车维修专业，每年毕业生达400多人，当前已无法扩大培养规模。“近几年，我们每年培养的学生，毕业前几乎全部与各大整车厂签约。”杨浩说，这也导致新能源汽车维修人才无法下沉到广大汽修门店。

新能源技术持续“上新”，也给人才培养带来挑战。杨浩坦言，新能源汽车正加速迈向智能化、网联化，教师感觉不易及时掌握前沿技术，学生学习则更有难度。

——整车厂核心技术未对外开放，传统汽修店不会修、不敢修。重庆利升汽车销售服务有限公司负责人高磊告诉记者，由于各新能源汽车品牌电池、电机、电控“三电”系统核心技术并未对外开放，一般传统汽修店难以获得厂家的维修授权。如果问题涉及“三电”系统故障，传统汽修店往往不会修，也不敢修。

精准强化人才培养 拓展厂商服务渠道

截至2024年6月底，全国新能源汽车保有量达2472万辆，新能源汽车维修正成为蓝海市场。

针对人才短缺问题，各种新能源汽车维修培训班如雨后春笋般涌现，大量传统汽修人才正转型学习维修新能源汽车。

相关行业规范也在不断完善。去年中国汽车维修行业协会发布《新能源汽车维修职业技能评价规范》《新能源汽车动力电池检测与维修规范》团体标准；近期，国家标准《新能源汽车运行安全性能检验规程》发布，并将于2025年3月1日正式实施。

未来，如何更好破解新能源汽车维修人才短缺难题？

杨浩表示，相关职业院校、技工院校应加快开设新能源汽车维修专业，逐步扩大招生规模。针对当前新能源汽车技术更新迭代较快等特点，职业院校及技工院校还应与汽车行业企业加强深度合作，强化产教融合。

同时，进一步推动传统汽修技师往新能源方向转型。曹格非说，当前新能源汽车渗透率持续走高，传统汽修店应及早布局新能源汽车维保领域，相关行业协会可助力引入专业的培训课程，强化转岗培训及职业培训，为传统汽修技师“油改电”提供支持。

重庆大学工程管理学副教授林云表示，当前，新能源车主要依赖整车厂的售后服务体系进行维保。但随着保有量逐步增加，维修需求持续攀升，新能源车厂商需进一步拓展服务渠道。主管部门及相关行业协会应提早谋划，引导新能源厂商对市面上的汽修店给予更多授权、认可，让车辆维修方便的同时不致“脱保”，便利广大新能源车车主。

伊朗说与美国的对话因地区形势而暂停

新华社德黑兰10月14日电 伊朗外长阿拉格齐14日在访问阿曼期间说，伊朗与美国的非直接对话因为当前地区形势而暂停。

阿拉格齐说，在当前危机能被解决之前，伊朗看不到进行这些对话的基础。伊朗多次明确表示不寻求战争，但伊朗也为发生任何情况做好了充分准备。他同时强调，外交努力应能够防止战争的发生。

日本第50届众议院选举正式拉开选战

新华社东京10月15日电（记者 郭丹 胡晓格）日本政府15日发布第50届众议院选举公示，正式打响众议院选战。“抑制高物价的经济政策”“政治黑金治理”成为选战焦点议题。

本届选举中，来自日本朝野9党的1300余名候选人将争夺众议院465个议席。日本众议院选举实行小选区和比例代表并行制。小选区选举中，选民直接对候选人进行投票，得票最多者当选；比例代表由选民对各政党投票，各党按得票比例分配议席。此次日本全国共设289个小选区和11个比例代表选区。

受“政治黑金”丑闻影响，自民党支持率持续低迷。新任首相、该党总裁石破茂说，自民党本次选举最大目标是努力恢复民众信赖。联合执政的公明党打出口号，希望立即废除政治活动经费，实施改革。最大在野党立宪民主党党首、前首相野田佳彦表示，将努力实现政权更迭并使立宪民主党成为众议院第一大党。

日本国会众议院选举每4年举行一次，本届众议院议员的任期原本应于2025年10月届满。本月1日，石破茂当选日本新首相，9日宣布解散众议院，创下战后首相当选后解散众议院的最快纪录。随后日本政府决定，本月15日发布新一届众议院选举公示，27日举行众议院选举投票。

朝鲜炸毁韩朝边境部分道路



这是10月15日在韩国首尔拍摄的韩国媒体播报朝鲜炸毁韩朝边境部分道路的新闻画面。

据韩联社15日报道，朝鲜炸毁韩朝边境部分道路。

新华社/美联

印度和加拿大相互驱逐外交官

新华社新德里/渥太华10月14日电 印度外交部14日发表声明，要求6名加拿大外交官限期离境，并决定从加拿大撤回6名外交官。同日，加拿大外交部宣布以涉嫌暴力犯罪活动为由驱逐6名印度外交官。

印度外交部14日晚发表声明说，印度政府要求加拿大包括驻印度临时代办在内的6名外交官于19日23时59分前离开印度。

当天下午，印度外交部在另一份声明中说，印方已决定从加拿大撤回高级专员等6名外交官。声明说：“印度对加拿大政府确保印度外交官安全的承诺没有信心。因此，印度政府决定撤回高级专员和其他被针对的外交官。”

当天早些时候，印度外交部在新闻公报中说，印外交部13日收到加拿大方面通报称，印度驻加拿大高级专员和其他外交官是2023年一名印度裔锡克教分离主义者遇刺案调查的“嫌疑人员”。印度外交部14日召见加拿大驻印度临时代办进行严厉反驳，并否认有关印度外交人员参与该谋杀案的指控，称其为“荒谬的诬陷”。

加拿大外交部14日发表声明，宣布以涉嫌暴力犯罪活动为由驱逐印度驻加高级专员和其他5名外交官。声明说，加警方收集了确凿证据，为进一步调查并允许警方约谈相关人员，加方要求印度方面放弃外交和领事豁免并配合调查。但由于印度方面予以拒绝，并考虑到加拿大人的公共安全，加拿大向上述6人发出了驱逐通知。

加拿大外交部长乔利当天表示，驱逐印度外交官的决定经过慎重考虑，是在加警方收集了充分、明确和具体的证据，确定6人是加拿大锡克教领袖哈迪普·辛格·尼贾尔遇刺案涉案人员之后作出的。

去年6月，拥有加拿大国籍的尼贾尔在加拿大不列颠哥伦比亚省遭枪杀。尼贾尔上世纪90年代从印度移民至加拿大，他主张印度部分地区独立，2020年7月被印度政府列为恐怖分子。加方指认印度政府卷入谋杀，遭印方否认。两国互相指责，并驱逐对方外交官，印度还对加拿大公民实施签证禁令。

非洲移动支付何以迅猛崛起

新华社记者 许嘉桐 杨骏

在肯尼亚，无论是繁华都市的高档酒店，还是偏远街巷的路边小摊，移动支付系统M-Pesa的绿色标志随处可见。在度假胜地和旅游景区，移动支付更是成为主流。

在非洲，移动支付的快速发展和普及程度令人刮目相看，人们出门只需携带一部手机，钱包已不再是必需品。

移动支付在非洲大陆逐渐成为一种潮流。德国Statista数据平台的数据显示，2023年，有17%的非洲消费者每天都会使用移动支付服务，而每周至少使用一次的消费者占比更是接近一半。数据表明，移动支付受到非洲消费者的欢迎和喜爱。

更便捷：移动支付迅速崛起

作为互联网经济的重要组成部分，移动支付潜力不可估量。国际支付平台dLocal的数据显示，截至2023年底，全球注册的移动支付账户数已超过17.5亿，撒哈拉以南非洲有超过156家移动支付公司。

非洲移动支付快速发展，得益于多重因素的共同作用。智能手机的普

及为移动支付提供了坚实的基础，而非洲相对薄弱的银行基础设施则令移动支付成为更实用和高效的支付方式。此外，移动互联网的普及率不断提高，为移动支付用户的增长提供了有力支撑。

对许多非洲人而言，拥有一部手机比拥有一个银行账户更容易。因此，移动支付迅速在非洲市场走俏。用户只需将资金存入与手机号关联的账户，即可轻松进行转账和收款。这种支付方式不仅方便快捷，而且成本低廉，特别是在跨境汇款方面，使用移动支付汇款200美元的平均费率仅为2.77%，远低于传统支付方式的6.09%。

更普及：移动支付比例亮眼

全球移动通信系统协会信息组织发布的2024年相关行业报告显示，2023年非洲的电子货币用户注册账户数达8.56亿，占全球注册账户的49%，新增账户更是占到全球总增长的70%以上。

肯尼亚的M-Pesa无疑是非洲电子支付领域的佼佼者。作为非洲最大

的移动支付平台之一，M-Pesa在肯尼亚的成功不仅使该国成为非洲大陆电子支付领域的领导者，更为非洲的数字化转型树立典范。据肯尼亚通信局数据，截至2024年3月，M-Pesa在肯尼亚的市场份额已达94.9%，用户数突破3870万，占肯尼亚总人口的75%。

M-Pesa在斯瓦希里语中意为“移动货币”，是肯尼亚电信运营商萨法利通信公司2007年正式推出的移动支付系统，被称为肯尼亚“支付宝”。自2012年开始，中国华为技术有限公司与M-Pesa展开合作，为其提供技术解决方案，帮助系统升级换代，将更多新产品、新服务带给非洲，助其成为非洲电子支付领域的领头羊。

尼日利亚作为非洲人口最多的国家，其移动支付市场同样繁荣。据当地媒体报道，2020年尼日利亚近八成的实时支付交易通过移动支付完成。而在南非，SnapScan和Zapper等移动支付平台的标志几乎随处可见。

更广阔：中非合作未来可期

中非合作在非洲电子支付领域取得丰硕成果。中国企业在非洲移动支付市

场上发挥了重要作用，推动非洲电子支付的普及与发展。

由中国资本投资的初创移动支付公司PalmPay在尼日利亚和加纳等非洲国家取得了显著成果。过去一年里，PalmPay的活跃用户数增长五倍，达到2500万。公司计划将业务拓展至肯尼亚、乌干达和坦桑尼亚等非洲国家。

PalmPay总经理希卡·恩沃苏告诉媒体，公司“正在创建一个超级应用”，通过这个超级应用，尼日利亚人可以管理他们大约80%的财务生活。随着新功能的推出，这一比例有望进一步提升。

PalmPay不仅提供了便捷的支付方式，还打造了一个集多种服务于一体的平台。用户可以通过该应用支付电费、充值手机话费、购买各种产品和服务、进行银行转账、借款和收款等。

业内人士认为，中非在非洲电子支付领域的成功合作不仅得益于双方优势的互补性和互利性，更在于他们对非洲数字化发展的共同愿景和坚定信念。非洲的电子支付市场前景广阔，具有巨大增长潜力，在全球处于领先地位。未来，非洲电子支付将继续呈现快速扩张态势，为非洲大陆经济发展注入新的活力。

「筷子」成功回收助推器 美「星舰」第五次试飞

10月13日，“星舰”从位于美国得克萨斯州博卡奇卡的基地发射升空。美国太空探索技术公司新一代重型运载火箭“星舰”13日实施第五次试飞。火箭助推器在降落时由发射塔上被称作“筷子”的机械臂“夹住”，首次实现在半空中捕获回收；飞船溅落在印度洋。

新华社/法新

