

99元买1个月座椅加热合理吗？

一些汽车品牌基础功能也要花钱买套餐引质疑

付费会员服务已广泛存在于各类互联网产品中，近年来，有向汽车领域蔓延之势。

记者了解到，目前有多家车企推出了付费会员服务。不过，一些汽车品牌将付费项目向基础功能延伸，并且有套娃式付费的苗头，引起不少消费者的质疑。业内人士认为，要确保消费者的知情权，汽车的付费会员服务亟待进一步规范和优化。

基础功能收费引质疑

近日，刚购新车不久的胡先生在汽车订阅服务上遇到了烦恼。他告诉记者，这款车参数配置表里明确标明远程启动功能是标配。但使用不久后却收到提醒说，远程启动服务套餐将于今年7月到期，续费1年需花299元。

“花了几十万元买的车，每年还需要花钱才能使用本来的功能，有种被‘割韭菜’的感觉。”胡先生质疑道。

随着汽车智能化的普及，汽车的付费项目越来越多，尤其是新能源汽车。其中，自动驾驶选装包、车联网功能等多种软件订阅服务已经在越来越多的车型上有所体现。而部分

服务项目的收费也不断上涨。如某新能源汽车的全自动驾驶系统，其国内的选配价格已经从此前的5.6万元上涨到6.4万元。

令消费者更为不满的是，不少车企把订阅模式扩大到基本功能上。记者了解到，不少汽车品牌开始在方向盘加热、座椅加热、座椅通风、后轮转向等功能上采取付费会员模式。

北京消费者赵昌欣告诉记者，他于今年初购买了一款豪华汽车，交车后才发现后轮转向还需付费才能持续解锁。“车上的配件随整车购买时就已经买下了它的使用权，我觉得不应该与时常需要更新的软件一样采取付费模式。”赵昌欣表示。

车企力推原因何在？

越来越多的消费者对订阅服务表示质疑，但为何仍有越来越多的车企不遗余力推出这一服务呢？

一家汽车4S店销售杨经理告诉记者，付费会员服务主要是考虑不同区域和不同消费者的个性化需求，现在车辆销售已从传统的一次性交款向付费订阅的方式转变。“对于用户来讲，付费会员服务可以根据自己的实际用车需求选择。至于消费者有所质疑，很大程度上在于还没有习惯这种服务模式。”

杨经理举例称，广东的车主可能一年都不需要使用“座椅加热”和“方向盘加热”功能，但如果冬季自驾去东北旅游，便可以花上99元买1个月的前排座椅加热功能，使得体验更舒适。“每个消费者的用车方式和用车

频率不同，车辆使用场景也存在差异。如果车企一次性将项目费用收取上来可能会造成一定程度的浪费。”

汽车行业分析师朱星表示，车企相继力推付费会员服务的根本原因在于车企在维保收入下降后，需要开辟新的盈利空间。“现在后期保养和维修方面难以达到以前的盈利水平。特别是相较于燃油车，新能源汽车的保养项目更少，因此厂商就需要挖掘新的收入项目，而付费会员服务就成为众多车企新的收费来源。”

分析人士认为，多元化的付费会员服务将是智能汽车行业发展的趋势，在未来车企营收中的占比可能会越来越高。

套娃式付费是否合理？

近年来，视频网站会员的套娃式收费引起很多消费者不满。而业内人士认为，汽车付费会员服务已经有了这种趋势。

北京京师律师事务所律师熊超表示，付费的定位应该是增值服务和差异化服务，应用于基础性服务显然不合理。“车辆销售时必须满足基本驾驶需求，不能制造二次收费陷阱。”

汽车行业观察人士刘湘庆认为，应该肯定付费会员服务增强了车主的消费体验，一定程度满足了个性化需求。付费服务本身是一种商业行为，无可厚非。“但重要的是在搭售这项服务时，是否事先明确告知消费者需要收费、收费多少。如果没有事先告知，则涉嫌侵犯消费者合法权益。”

“现在不少消费者对汽车付费服务不满的原因在于，一些车企销售人员未履行如实告知义务，不少消费者都是在使用后收到提醒，才知道使用车辆配置的功能需要额外付费。另一方面，付费的范围不断扩大，消费者担心会延伸到越来越多的基础配置上，增加他们的支出。”刘湘庆说。

朱星表示，车企应该多倾听消费者呼声，要充分保障消费者的知情权，在合理合法合规的基础上力求服务多样化，让付费会员服务给消费者带来便利而不是负担。

“对于汽车越来越多的订阅服务，行业内应根据消费者的体验做出一定的规范，特别是确定增值服务的边界。”专家提醒消费者，在购车时需要在此方面多留意，详细咨询有关服务的功能及收费情况。（工人日报）

首艘国产大型邮轮“爱达·魔都号”出坞 可容纳6500多人 如同一座“移动的海上城市”

6日，由中国船舶外高桥造船有限公司建造的首艘国产大型邮轮“爱达·魔都号”出坞，全面转入码头系泊调试阶段。

自2019年10月18日首艘国产大型邮轮正式开工点火起，三年多来，项目工程稳步推进，截至目前，总体进度达到93%以上，内装进度达到85%以上，预计将于今年底完工交付。

它有多大？

相当于5架C919、13辆复兴号的工程物量

白色涂装、流线型船体、身系“敦煌飞天彩带”的首艘国产大型邮轮，取名为“爱达·魔都号”，寓意“从上海出发，爱达世界”。

长323.6米，宽37.2米，总吨13.55万吨，首艘国产大型邮轮给人的第一印象就是“大”。除了体量大，它区别于其他大型船舶的突出特点还有功能“全”。24层楼高，拥有2826间舱室，可容纳

6500多人，船上豪华酒店、影院剧场、水上乐园一应俱全，如同一座“移动的海上城市”。

这艘大型邮轮拥有136个系统，2万多套设备。零部件数量高达2500万个，相当于5架C919国产大飞机、13辆复兴号高铁列车的工程物量。电缆布置长度达到4300公里，相当于上海至拉萨的铁路距离。

将在哪航行？

交付后，将从上海出发，执航日本及东南亚航线

“庞大的物量和复杂的工程界面需要不断细分，厘清系统之间的逻辑关系，制订出详细的工程计划，计划条目就超过10万条。”中国船舶外高桥造船有限公司总经理、大型邮轮项目总设计师陈刚说。

大型邮轮建造难度不仅在于工程浩大，更在于精益管理。中国船舶外高桥造船有限公司通过三维模型构建的大数据库，实现了大型邮轮建造的全流程数字化管理，并研发出新一代造船企业工程管理系统SWS-

TIME平台，应用于其他大型船舶建造。

首艘国产大型邮轮既是我国船舶工业攀登的又一座高峰，也是带动我国邮轮产业发展的新引擎。运营方中船嘉年华邮轮首席执行官陈然峰介绍，首艘国产大型邮轮交付后，将从上海出发，执航日本及东南亚航线。

此外，2022年8月8日，第二艘国产大型邮轮开工建造，标志着中国大型邮轮实现“双轮同造”，迈向批量化、系列化建造阶段。

（据新华社）

