

电动自行车必须“一车一池一充一码”

多项强制性产品认证规则11月1日起实施

华西都市报讯(记者 戴云)10月23日,国家市场监管总局召开加强认证检验检测公信力建设专题新闻发布会。会上,国家市场监管总局认证监管司副司长杨冬在回答记者问时说,今年对一系列风险问题较为突出的重点产品认证实施规则进行了换版升级,系统加严认证委托、型式试验、工厂检查、认证评价、获证后监督等各环节要求,保证认证质量。

有记者提问:国家市场监管总局今年修订发布了一系列强制性产品认证实施规则,其中电动自行车、玩具、童车类产品规则将于11月1日起实施。请介绍一下新版规则的主要内容,国家市场监管总局为推动新规落地实施采取了哪些措施?

“一是增强产品界定和认证模式要

求的针对性。”杨冬说,比如,对玩具采取单列附件、“文字+图片”等方式,清晰界定实施CCC认证的产品范围,明确仅对具备完整玩耍功能的玩具发证,玩具不得违反社会公序良俗,飞行玩具不能突破功能性限制。

同时,改进认证模式,调整旧版实施规则仅凭型式试验发证的作法,增加初始工厂检查环节,及时有效地核查产品一致性。强化风险警示,要求认证产品的使用说明和包装上应当明示适用年龄和警示说明,标注使用玩具可能存在的潜在危害及伤害风险,提醒家长注意购买事项、履行儿童监护责任。

二是增强现场检查、样品检验等工作的严格性。比如,对童车类产品明确规定每个工厂检查员参与现场检查和现场审核时间的总和不应超过180天/年,防止检查流于形式,要求中介人员不得参与工厂检查,认证检测费用由企

业直接支付等硬约束,防止中介机构违规逐利影响认证质量。要求指定认证机构和实验室对童车产品的儿童跌落、脚蹬冲击、防撞间距等测试实施全程视频监控,型式试验报告、生产现场抽样检测报告及相关原始记录保存期限不低于10年。

三是增强产品一致性和认证结果的可追溯性。比如,对电动自行车严格要求实施“一车一池一充一码”,明确生产企业出厂电动自行车必须配齐全部必需部件,重点规范车架与电池的整车配套出厂要求。严格车辆一致性管理,将一致性证书作为每辆电动自行车出厂时应当随车附带的要件,保证一致性证书内容与车辆登记要求完全匹配。规定型式试验完成后应当保留整车样品,保留时间至证书有效期结束后不少于12个月,实施证后跟踪检查、生产现场或口岸现场抽样检测、市场抽样,切

实加严电动自行车证后监管。

杨冬介绍,为保障新规于今年11月1日落地实施,目前正组织认证机构对相关生产企业开展全面检查,指导督促企业切实提升质量保证能力,加强产品一致性管控,确保符合新规要求。比如,检查发现部分电动自行车生产企业存在随意更换关键零部件、生产过程管控不严、例行检验流于形式、预留解除限速篡改空间等问题。对此,有关认证机构根据情节轻重,采取了撤销或暂停相关CCC认证证书的措施,坚决防止不合格产品流入市场。

杨冬特别提醒,有关生产企业要认真对照新版认证实施规则开展排查,发现不符合要求的,抓紧进行整改。有关认证机构要严格落实新规要求,加强审核把关和证后跟踪检查,切实履行好“守门人”职责,筑牢产品质量安全防线。

交通 进行时



10月24日在渝昆高铁筠连隧道口拍摄的施工现场。
京昆高铁西昆公司供图

渝昆高铁全线 完成铺轨

预计明年上半年具备通车条件

华西都市报讯(记者 曹菲)10月24日记者从京昆高铁西昆公司获悉,当日下午1点30分,随着最后一对500米长钢轨在渝昆高铁筠连隧道口铺设就位,渝昆高铁全线铺轨完成,实现轨道贯通。渝昆高铁全线预计2027年上半年具备通车条件,届时成都至昆明的行车时间将压缩至3小时以内。

渝昆高铁是我国“八纵八横”高铁网京昆通道的重要组成部分,线路起自重庆西站,途经重庆市、四川省、贵州省和云南省,接入昆明南站,全长约700公里,设计时速350公里。全线分段建设,其中,重庆至宜宾段已于2024年9月29日开通运营,宜宾至昆明段正有序推进建设。

渝昆高铁从四川盆地挺进云贵高原,纵贯地质复杂的乌蒙山区腹地,线路桥隧比高达87.4%,超10公里的长大隧道多达10座,沿途地形切割强烈,地势起伏巨大,施工难度大、安全风险高。

“针对渝昆高铁集复杂地质、长

大隧道群、30%连续长大坡道于一体的建设难题,我们研发应用了长大坡道铺轨、制动与精调成套技术,并配备先进工装设备与智能监测系统,确保铺轨安全和精度,轨道几何尺寸、平顺度等关键指标一次达标。”中铁十六局渝昆高铁铺轨施工技术负责人张延说。

随着全线铺轨贯通,渝昆高铁线下主体工程、新建站房装修已全部完工,路外环境整治、市政配套工程建设加速推进,下一步将依次进入静态验收和联调联试阶段。预计2027年上半年具备通车条件。

渝昆高铁全线建成通车后,昆明至重庆的行车时间将压缩至2.5小时左右,昆明至成都的行车时间也将压缩至3小时以内,可大幅拉近西南腹地时空距离,打通成渝地区双城经济圈与滇中城市群的快速联系通道,促进区域客流、物流高效流动,满足沿线人民群众高铁出行需求,为沿线经济社会高质量发展注入强大动能。

10月24日,建设者在渝昆高铁筠连隧道口进行铺轨作业。
京昆高铁西昆公司供图

岷江东风岩船闸 开启施工期通航

千吨级航道加速奔向成都平原

10月24日,岷江东风岩航电枢纽工程船闸开启施工期通航,装载核电设备、砂石等货物的7艘货船顺利过闸。作为岷江天府水运主通道建设的重要组成部分,此次东风岩船闸通航,标志着岷江向千吨级航道建设目标又近一步。

东风岩航电枢纽位于乐山市五通桥区金粟镇,是岷江乐山至宜宾162公里河段航电梯级开发的第二个梯级,以航运为主、航电结合、兼顾供水,渠化Ⅲ级航道14.7公里。Ⅲ级航道,即可通航1000吨级内河船舶的高等级航道,如同一条水上“高速公路”。

四川素有“千河之省”之称,但水运长期是综合交通运输的短板。全省水路货运量仅占全社会货运总量的3.56%,较重庆低14.7个百分点,较湖北低23.8个百分点;高等级航道呈“藕节”“插花”式分布,通而不畅。岷江正是瓶颈河段之一。

东风岩航电枢纽的建设,跑出了岷江梯级开发的“加速度”。项目船闸自2025年8月首仓混凝土浇筑,到建成通航仅历时14个月,创下国内同类型航电枢纽船闸建设新纪录。建设期间,项目团队依托智慧工地、智能通水温控等数字化手段,对关键工序闭环管控,高效攻克工程难题。

东风岩船闸通航后,岷江老木孔、东风岩、犍为、龙溪口4个梯级航电枢纽中,老木孔仍在建设。目前老木孔枢纽船闸主体土建工程已完工,预计2026年底船闸建成并具备通航条件,2027年5月实现通航。按照目前进度,预计到2028年,岷江下游乐山至宜宾162公里航道可实现常年通行1000吨级船舶。

去年,四川启动“畅通一条江”航运振兴发展集中攻坚三年行动,水运建设不断提速。未来,岷江高等级航道建设还将进一步向眉山延伸。预计到2030年,眉山至宜宾可实现千吨级货船常态化通行。届时,长江黄金水道将沿岷江向上延伸至成都平原经济区腹地。

四川日报全媒体记者 寇敏芳