

驾培模拟器应用报道之八：

## 推广模拟器，卖设备更要卖服务

——中国道路运输协会驾工委副主任范立谈模拟器推广

2012年12月颁布的新驾驶员考试大纲中，小型汽车第二阶段实际驾驶操作项目基础驾驶教学中增加了3学时的模拟训练，在第三阶段实际驾驶操作项目训练中增加了4学时的模拟训练，要求学员必须通过驾驶模拟器进行基础驾驶操作和模拟高速公路驾驶、模拟雨（雾）天驾驶、模拟连续急弯山区路驾驶等；2013年2月，在交通运输部首次召开的驾培工作大会中，部领导明确表示要进一步推广模拟器应用，推动驾驶员培训效果大幅提升。与这些积极推动模拟器应用的努力形成鲜明对比的是，模拟器的实际推广情况并不好。什么原因导致模拟器难以推广？有哪些改善的途径？本报记者对话中国道路运输协会驾工委副主任范立，详解这些问题。

### 推广难：模拟器质量差是主因

记者：我国在驾培领域推广模拟器已有十几年的时间了，您能否结合自己的实际调研介绍一下，目前全国驾校使用模拟器的现状是怎样的？

范立：模拟器在欧美等西方国家的驾培领域早已推广应用，其在实际应用中的节能环保等优势也十分明显。我国的驾培模拟器研发及应用经历了十余年的时间，然而模拟器在驾培领域中的推广情况并不好。通过我们的调研发现，全国绝大多数驾校都没有在驾培中有效使用模拟器，一些驾校购置模拟器只是为了应付行业管理部门的检查；一些驾校应用了模拟器，可是他们对模拟器的真正功用以及如何使用模拟器缺乏清晰的认识。结果是，目前模拟器在驾培领域中几乎成为一种摆设。

记者：既然模拟器在驾培领域中的优势十分明显，那为什么它在驾培领域推广不开呢？

范立：模拟器推广不开的首要问题是模拟器质量差，缺失售后服务。调研中，多数驾校负责人反映，目前模拟器市场鱼目混珠，模拟器生产厂家只图利润，并没有把设备的质量和性能放在首位，一方面，大量价低质次的产品充斥市场，部分驾校购置模拟器使用不了多久就坏掉；另一方面，很多模拟器华而不实，性能远不能满足驾校实际驾培应用中的需要。最关键的一点是，一些模拟器厂家无法为驾校及时提供售后服务，坏了无法维修，驾校的模拟器也就成了一堆废铁。

其次是模拟器国家标准缺位。此前，模拟器也出台了一个标准，但是这个标准的框架太粗，实际的可操作性太差，加之在技术要求上较低，无法满足驾校实际应用中对模拟器的技术要求。所以这个标准无法执行。旧标准不实用，新标准虽在行业内部被讨论但并未真正提上日程，没有标准，模拟器的质量自然无法得到保证。

第三是行业管理部门监管不到位。在对驾校应用模拟器的监管上，行业管理部门的方式是注重驾校有没有模拟器，而忽视驾校用没用模拟器。这样的监管方式导致的后果就是，多数驾校只是按要求购置模拟器，并没有把模拟器真正应用到驾培中。更有甚者有些驾校为了应付检查，自己不购置模拟器，而是借用其他驾校的模拟器，接受检查之后，再把模拟器借给其他驾校应付检查。

### **生产厂家：质量和售后都不能少**

记者：在您看来，模拟器推广不开的首要问题是模拟器质量和售后问题，那么什么样的模拟器才是驾校需要的呢？

范立：对于模拟器生产厂家而言，它们要生产符合驾校实际应用需要的模拟器。生产厂家要真正从驾校应用的角度出发，把模拟

器的仿真程度做得更高一些，让模拟训练的感觉更加接近实车。我们在日韩等国家考察发现，他们用的模拟器，仿真程度做得很好，学员坐在上面体验很好，几乎可以和实车的体验媲美。而在国内驾校调研的时候，一些驾校的学员反映，坐上模拟器座舱，看着屏幕有头晕眼花的感觉，打方向盘、踩油门等感觉跟实车更是相差甚远。

还有一个核心的问题就是，模拟器生产厂家要做好售后服务。据我了解，目前全国生产模拟器的厂家大小上百家，能把模拟器做好的厂家没有几家，基本都是生产出来模拟器，卖完了就改行做别的。这就使驾校十分苦恼，在使用模拟器的过程中，一旦出现问题，要么就是厂家无法提供令驾校满意的售后服务，要么干脆就联系不上原来的厂家。所以，模拟器生产厂家不能只注重卖设备，而是要把优质的售后服务卖给驾校。调研发现，目前驾培市场上比较认可的模拟器，包括北京宣爱等几个品牌，都是将售后服务摆在第一位的。其实，把产品做好，把优质的服务卖给驾校，这也是模拟器生产厂家立足之本，目前的模拟器设备市场比较混乱，只有做好售后服务，它们才能获得好的发展。

记者：除了把好模拟器质量关，推广模拟器，还需要做哪些方面的努力？

范立：新标准要尽早从讨论变为现实。旧标准脱离实际被弃之不用，新标准迟迟未被提上议程，这就无法给模拟器生产厂家一个标准，无法给行业管理部门提供监管依据，也让驾校缺乏选择模拟器的依据。尽管模拟器的新标准暂时无法明确，但是未来这个标准应该以实用性为原则，这就要求制定标准不能只是从技术的角度着眼，而是要更加注重模拟器在驾校应用中的各项性能指标。

对于行业管理部门而言，单纯检查驾校有没有模拟器的监管方式

需要进一步完善。行业管理部门的职责是依据新的驾驶员考试大纲的要求，监督驾校把大纲落实到位，这种监督不仅包括驾校是否购置了模拟器，还包括驾校如何在驾培中使用模拟器，让模拟器发挥应有的作用。还应注意的是，行业管理部门在监督模拟器推广的过程中要秉承中立的态度，不能借监管的名义去专推某一家模拟器从中谋取利益，监管部门所推荐的模拟器只能坚持一个原则，那就是适合驾校教学需要的模拟器。

### **趋势：模拟训练引领驾培理念变革**

记者：依您所言，模拟器会逐渐应用到驾培中来，您能否为我们展望一下，未来模拟器在驾培领域中的应用将呈现怎样的趋势？

范立：一方面，模拟器在驾培模拟中的应用已然成为一种发展方向，模拟器应该越来越受到驾校的欢迎和重视，将来的驾培是离不开模拟器的。从驾驶员考试大纲的变化就可以对此作一个明确的判断，2004年的考试大纲只是建议在驾培中使用模拟器，2012年的新大纲规定在科目二的训练中必须使用模拟训练，这就说明在驾培中应用模拟训练使一种大势所趋。

另一方面，模拟会逐渐被引入考试。安全驾驶意识越来越受到重视，模拟训练被认为是提高驾驶员安全驾驶意识的有效手段。新驾驶员考试大纲中突出了安全文明意识的培养，路考阶段增加了“安全文明驾驶常识”部分，单独列出进行考试，考试主要包括安全文明驾驶操作要求、恶劣气象和复杂道路条件下的安全驾驶知识、爆胎等紧急情况下的临危处置方法以及发生交通事故后的处置知识等内容，题目以案例、图片、动画等形式为主。过去，我们缺少模拟这种技术手段，安全驾驶意识更多的是通过言传身教来完成，无法通过实车驾驶考试实现。随着模拟器的推广应用，很多实车无法实现的场景比如

撞车、爆胎等都可以通过模拟完成，将来对驾驶员安全驾驶意识的考评一定是通过模拟来完成的。

记者：这两方面的趋势将为驾培领域带来怎样的改变？

范立：模拟训练的推广带来的将是一场驾培理念的变革，实现驾培应试教育向素质教育的转变。我们在调研中发现，驾校判断模拟器有用没用，更多的还是从学员考试及格率的角度出发，简而言之，就是以传统的应试观念使用模拟训练这种新的培训手段。

此外，在应试教育的培训机制中，教练员的好坏往往决定新训驾驶员的素质，而这些教练员的教法并非规范一致，某些操作动作甚至千变万化，他们在教会学员驾驶技能的同时，也不可避免的把一些非规范的驾驶技能传授给了学员，为学员日后的驾驶安全埋下隐患。

事实上，国内已经有一些模拟器生产厂家如北京宣爱在不断创新，为驾校量身定制模拟器，这些模拟器除了具有节能减排的功效以外，更重要的是能够通过模拟训练使驾驶技能达到标准化，驾驶技能标准化避免了一百个教练一百个教法，从而保证所用驾驶员都具备高水平的安全驾驶技能。