

充電寶登機新規定滿5天

●上海虹橋機場設置的充電寶暫存點，缺點是距離值機櫃台太遠。
香港文匯報記者夏微 攝



各地機場落實存差異

本報記者走訪發現上海機場涵蓋境內外航班 廣州機場按民航局規定執行

神州熱點

香港文匯報訊（記者 夏微、敖敏輝 上海、廣州報道）內地充電寶登機新規定實施5天後，不同機場在具體查驗的落實上仍存在差異。香港文匯報記者近日分別實地走訪了上海虹橋機場及廣州白雲機場。從虹橋機場問詢處獲悉，凡是在上海機場接受安檢的旅客，無論搭乘的是境內航班還是境外航班，均會被查驗充電寶是否有3C標識；而廣州白雲機場僅針對境內航班。隨着學生暑假的到來，在內地跨省旅遊，或是香港市民赴內地遊玩，出發前須關注自己帶的充電寶有無3C標識。



●上海虹橋機場進入候機大廳的安檢處不僅設立了告示牌，工作人員還會口頭提示旅客檢查所攜帶的充電寶是否合規。
香港文匯報記者夏微 攝

民航局這次出手，事出有因。據央視新聞報道，今年以來，已經發生15宗旅客攜帶的充電寶在空中起火冒煙事件，比去年同期增長近一倍。面對不合規充電寶這個潛在「空中炸彈」，民航局一紙禁令：自6月28日起禁止旅客攜帶沒有3C標識、3C標識不清晰、被召回型號或批次的充電寶乘坐境內航班。

在滬轉機也須檢查是否合規

香港文匯報記者近日在上海虹橋機場留意到，進入候機大廳的安檢處設立了充電寶相關告示牌，機場工作人員也不厭其煩提示旅客檢查所攜帶的充電寶要符合相關規定。雖然民航局的新規僅提及「境內航班」，但上海虹橋機場候機大廳問詢處相關人員說，無論是境內航班還是國際及港澳台地區航班，只要旅客在上海機場進行安檢，都會被查驗充電寶是否符合新規定，必須有清晰的3C標識。香港文匯報記者再三確認，即使有香港旅客從香港機場飛上海時未被查驗，但只要從上海乘機返港就會被檢查充電寶是否合規。同樣的情況，適用於搭乘國際航班的外國旅客，甚至是中轉旅客。簡言之，只要從上海乘機，且在上海機場進行安檢，便必須保證所攜帶的充電寶無論產地何處都要有清晰的3C標識。

其它產品電池無需3C標識

另外，對於很多人關心的相機、GoPro、手提電腦等備用電池無3C標識，能否上飛機？虹橋機場的安檢人員表示，備用的相機電池需要檢查，但不檢查3C標識。有民眾希望民航局方面盡快完善細則，比如考慮將CE、FCC等歐美標準納入規則允許範圍，「畢竟隨着來華旅遊熱度暴增，只認可3C標識對外國遊客可能不合理。」而香港文匯報記者來到廣州白雲機場T1航站樓看到，在設於安檢通道前的自棄筐提示牌上，列出了40多個禁止攜帶的充電寶品牌，包括了此前被關注的羅馬仕和安克及多個常見品牌。廣州白雲機場相關人士表示，目前充電寶登機規定只針對境內航班，國際航班不參照新

●廣州一家7-11便利店內的數碼產品區充電寶均被下架，僅剩標籤和空殼樣品。
香港文匯報記者帥誠 攝

廣州便利店全面下架非3C充電寶

香港文匯報訊（記者 帥誠 廣州報道）香港文匯報記者近日隨機走訪了廣州多家7-11連鎖便利店，發現在電子產品一欄的貨架上，充電線、耳機等數碼產品均在正常銷售，而充電寶的欄位雖仍有價格型號標籤，卻已無產品在售。香港文匯報記者根據店內展示標籤搜索品牌為斯泰克的充電寶發現，該品牌在網店鏈接中的產品介紹均無明確有3C認證。

非3C嚴禁在華強北市場銷售

7-11便利店店員向香港文匯報記者透露，6月30日店內已接到通知要求全部下架在售的充電寶，至於為何下架以及何時恢復上架，店員表示不知情。隨後，香港文匯報記者又走訪了兩家個體經營的小賣鋪，店內均無充電寶在售，其中一家店鋪老闆表示，近幾年共享充電寶普及後，零售充電寶鮮有人問津，因此不再進貨。

另據藍鯨新聞報道，7月2日，記者走訪深圳最大電子交易市場華強北時，被多位華強北商家告知，日前深圳市市場監督管理局已向華強北市場部下發通知，不帶3C認證的充電寶嚴禁在華強北市場銷售。香港文匯報記者還發現，在直播電商平台上，充電寶銷售火爆，多個頭部品牌和數碼產品直播間在介紹充電寶產品時均在鏡頭前強調了產品的3C認證標識。有主播在帶貨過程中頻頻提起民航局發布的新規定，並承諾直播間售賣的所有充電寶產品均可帶上飛機。在商品頁面上，一款售價僅69元人民幣的3C認證充電寶，近期銷量已超過一萬台。不過，是否擁有3C認證標識並非充電寶品質和定價的唯一標準。有商家表示，充電寶的外部材料、電池材料以及電池額定容量佔電池容量的比例均會影響充電寶的價格。



香港文匯報訊（記者 夏微、敖敏輝 上海、廣州報道）對於充電寶必須要有清晰的3C標識才可以登機一事，1日記者隨機採訪了幾位在上海虹橋機場及廣州白雲機場候機的旅客。有旅客對相關規定表示理解，未來購買充電寶將查看其是否符合乘機要求。不過也有旅客提及，希望能在保障安全的前提下，也為旅客的財產多作考量。

來自蘇州的侯小姐準備在上海搭機前往廣州，她來到虹橋機場才得知充電寶登機的新規定，發現自己的充電寶並沒有3C標識。對於新規定，侯小姐認為有的一面，也有不好的一面，「好的一面肯定是盡可能保證了乘客和飛機的安全，不好的一面就是對乘客的個人財產來說會造成一定的損失。」對侯小姐這樣的旅客來說，7天的暫存服務並不適用，目前上海機場快遞也不接受無3C標識充電寶寄回服務，丟棄成了唯一的選擇。

海外有售3C充電寶

李先生是前不久才從墨爾本回國旅遊的，當時帶了兩個充電寶，一個有3C標識，一個沒有。未曾想，離開上海返回墨爾本前，民航局出台了新規定，「看到消息的時候，直接就把沒有3C標識的那個扔到垃圾桶了。」李先生表示，新規定毫無疑問是好的，「飛機在天上飛，安全是第一位的，我們配合。」李先生稱，海外也可以購買到有3C標識的充電寶。「我前幾天就看到新聞了，今天出門前特意在家裏找了一個有清晰3C標識的充電寶。我覺得這個規定沒有問題，安全無小事，為自己也为別人。」在廣州白雲機場候機的旅客呂女士說。

新規定需統一全國管理機制

中央財經大學博士後研究員胡鴻雁接受香港文匯報記者採訪時表示，當前政策落地呈現「兩極化」矛盾：多位旅客反映部分機場存在層層加碼現象，將管控範圍擴展至非充電寶及合規境外產品，旅客安檢時間也大幅延長；同時，安檢人員的工作量不僅有所增加，且即使經培訓也很難避免誤攔符合規定的充電寶。這種失衡本質是監管能力與技術迭代的脫節——人工檢查效率較低且誤差率大，倒逼部分機場採取「一刀切」。

安檢應用AI 降低人工誤差

胡鴻雁指出，避免「政策善意」異化為擾民負擔的破局關鍵，在於構建「技術+制度」的雙重防線。她提出，應盡快構建跨部門數據平台，建立國內外質量認證兼容機制，整合市場監管的3C認證庫、民航安檢的問題產品庫、海外產品的合規庫。在實現「一處違規、全域預警」的同時，避免「國產合規、進口攔截」的雙標現象。並逐步建立全國統一的「白名單」管理機制，讓旅客在購買機票時就可通過航空公司購票App等平台提前對充電寶型號進行認證，在安檢時實現「一碼通關」。同時，可在安檢時通過應用AI識別等技術，降低人工檢查誤差率。

倡把充電寶納入綠色消費補貼

「市場監管總局要求，自去年8月1日起，未獲得3C認證的充電寶不得出廠、銷售。然而，消費者在購買充電寶時通常並不會檢查3C認證，大批未獲認證舊充電寶也尚在使用。」北京工信國際副總經理魏志國告訴香港文匯報記者，此次民航局新規定觸發的充電寶更換潮，本質是「安全閾值」與「經濟慣性」的碰撞。從規模看，數千萬台存量設備的合規替換，不僅在短期內會使消費者需承擔一定的經濟成本，大批被淘汰的充電寶也可能再次流入二手市場。他建議，將充電寶納入國家綠色消費補貼，鼓勵企業建立「舊寶回收抵扣」機制，緩解民眾置換壓力。

●香港文匯報記者 郭瀚林 北京報道

充電寶市場洗牌 小企業面臨壓力

民航局充電寶登機新規定，令過往被忽視的充電寶關注度迅速升溫。現在一個3C認證至少花費兩三萬元（人民幣，下同），且認證週期被拉長至3個月。據業內人士預估，此次充電寶召回風波，有100萬台至200萬台充電寶的空缺需要填補，預計令市場競爭逐漸向品牌化、集中化方向發展，小型企業將面臨生存壓力。安全事故背後，是中國充電寶市場正逐步壯大。中研普華產業研究院報告顯示，中國移動電源市場規模已從2015年的約100億元增長至2020年的約300億元，年均複合增

長率達到約30%。預計到2025年，中國移動電源市場規模有望突破500億元，並有望以年均複合增長率約15%的速度持續增長。3C認證越趨嚴格 當前，充電寶市場競爭激烈，中研普華報告提到，小米、安克、羅馬仕、華為、公牛等知名品牌通過技術創新、品牌合作與價格策略等手段爭奪市場份額。同時，隨着消費者對產品質量和性能要求的提高，市場競爭也逐漸向品牌化、集中化方向發展。知名品牌和大型企業將佔據更大市場份額，而小型企業和雜牌產

品則面臨生存壓力。業內人士指出，短時間內這麼多的型號被召回，關鍵在於哪一家企業一直嚴格遵守規定，按部就班地運作，「目前來看，小米、華為等手機廠家的充電寶，綠聯、倍思還有一些新興品牌都有機會承接這部分市場份額。」此外，由於3C認證實驗室的諮詢量激增，認證週期也被拉長。據業內人士介紹，3C認證有多家機構，業內普遍選擇在中國質量認證中心（CQC）完成認證，而且3C認證也越趨嚴格，「之前主要是樣品送檢，現在則加強了現場抽檢。」 ●《新京報》