

新闻热线:010-58884102

E-mail:jj0105@126.com

■主编 矫阳 责编 王月菊

新生! 当公共交通遭遇“互联网+”

□何文

■数字车市

10亿美元

12月10日, Faraday Future(法拉第未来,简称法法)正式宣布将在位于美国内华达州的北拉斯维加斯建设其北美最先进的制造工厂,总投资额为10亿美元。法拉第未来是一家纯电动汽车生产商,致力于打造无缝连接的智能交通解决方案。此外,公司还将探索汽车和技术行业的其他领域,包括打造特约车型,研发车载内容及无人驾驶技术。

50亿元人民币

近日,北汽福田汽车股份有限公司与承德市政府签订了《关于承德福田汽车新能源智能化产业基地项目》战略合作协议,该项目建设内容涉及新能源、车联网、高精尖汽车零部件三大板块,总投资50亿元。

4.51亿元人民币

美国道路交通安全管理局(NHTSA)近日给菲克集团开出了一张7000万美元(约合人民币4.51亿元)的罚单,因菲克集团提交了不恰当的车辆伤亡数据。NHTSA设有预警报告系统,用来发现潜在的汽车安全缺陷,方便及早召回减少伤亡。车企倘若未及时发现报告或者是瞒报数据,被NHTSA发现后将被处以重罚。

3090万辆

全球知名会计师事务所普华永道汽车分析团队Autofacts,近日发布《全球与中国汽车市场的动态和趋势》报告预测,明年中国轻型汽车产量将达到2500万辆,较今年增长8.2%左右;轻型汽车产量将于2021年达到3090万辆,2015—2021年复合年增长率将达到5%。

100万辆

长安汽车官方表示,今年长安中国品牌乘用车累计销量也即将突破100万辆。5年前,长安汽车还在中国品牌第一阵营外徘徊,凭借逸动、悦翔、CS35、CS75等一大批热销产品,长安以黑马之姿顺利登上中国品牌乘用车销量冠军宝座。

7.23万辆

工信部14日发布的数据显示,根据机动车出厂合格证统计,11月我国新能源汽车生产7.23万辆,同比增长6倍。其中,纯电动乘用车生产3万辆,同比增长7倍;插电式混合动力乘用车生产7509辆,同比增长2倍;纯电动商用车生产3.09万辆,同比增长18倍;插电式混合动力商用车生产3893辆,同比增长97%。免征车辆购置税是新能源汽车产量剧增的一个重要原因。数据显示,列入《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》前六批的国产新能源汽车生产6.87万辆,占11月产量的95%。

20038辆

日前,东风汽车有限公司根据《缺陷汽车产品召回管理条例》的要求,向国家质检总局备案了召回计划,决定自2015年12月31日起,召回2014年6月6日至2015年9月19日期间生产的2014款启辰R30汽车,共计20038辆。

4694辆

截至12月初,青岛市共推广各类新能源汽车4694辆,其中公交车1390辆、乘用车3282辆,其他车辆22辆;建成和在建充电桩终端7000余个,全市正逐步构建以公交充电站、公共停车场、政府机关、科技园区及高校、企业和具备条件的居民小区为主体的公共充电服务网络。

18辆

日前,法拉利汽车国际贸易(上海)有限公司向国家质检总局备案了召回计划,决定自2015年12月11日起,召回涉及的2015及2016年款进口488 GTB、California T、汽车,生产日期自2015年9月8日至2015年11月12日,共计18辆。

如今,“互联网+”正席卷各个行业,并在一定程度上促使了传统行业的转型加速。当“互联网+”各个行业的提法已层出不穷。

作为与人民群众生产生活息息相关的重要基础设施产业,关系国计民生的社会公益事业,城市公共交通行业这次也是跟上了“互联网+”的“潮流”。那么,“互联网+”公共交通之后会是怎样一番景象?

何谓“互联网+”?

“互联网+”是创新2.0下的互联网发展的新业态,是知识社会创新2.0推动下的互联网形态演进及其催生的经济社会发展新形态。“互联网+”是互联网思维的进一步实践成果,它代表一种先进的生产力,推动经济形态不断的发生演变。从而带动社会经济实体的生命力,为改革、创新、发展提供广阔的网络平台。

通俗来说,“互联网+”就是“互联网+各个传统行业”,但这并不是简单的两者相加,而是利用信息通信技术以及互联网平台,让互联网与传统行业进行深度融合,创造新的发展生态。

2015年7月4日经李克强总理签批,国务院日前印发《关于积极推进“互联网+”行动的指导意见》,就是推动互联网由消费领域向生产领域拓展,加速提升产业发展水平,增强各行业创新能力,构筑经济社会发展新优势和新动能的重要举措。

公共交通为什么需要“互联网+”

伴随着城市的不断发展扩大,城市交通拥堵、公共交通供给能力和交通量激增

■相关链接

滴滴巴士:是滴滴快的旗下继快车、顺风之后最新推出的巴士业务,于今年7月16日上线运营,现业务只开通了北京、深圳两个地区,据其官方微信内容显示,在北京覆盖区域包括:中关村、上地、亦庄、CBD、通州、天通苑、北七家等;深圳覆盖区域包括:科技园、会展中心、车公庙、宝安、布吉、白石洲、上下沙等地区。主要是针对有着不同出行需求的20—40岁的城市上班族一族,弥补城市公交的不足,用户可定制路线。此前滴滴快的公司宣布已完成了20亿美元的融资,新的投资方包括资本国际私募基金、平安创新投资基金等多家全球知名投资者,阿里巴巴、腾讯、淡



马锡、高资本等现有股东也都追加了投资。**嘀嗒巴士:**隶属于深圳市六尺科技有限公司,创始人兼CEO是周瑞金。该产品主要是提供上下班、周边游定制巴士等服务,解决城市白领人群上下班出行难问题。用户可以通过其移动APP或者微信公号定制路线、完成购票,目前在深圳已开通200条上下班线路,覆盖人群上百万。嘀嗒巴士作为第三方平台,主要是和本地一些大型运输企业合作,为其提供车源。5月18日,嘀嗒巴士宣布获500万人民币天使轮和3700万人民币的A轮融资。**嘟嘟巴士:**由深圳市乐途宝网络科技有限公司推出,成立于2015年1月,3月在深圳

上线运营。嘟嘟巴士已有200多条路线,相关统计其在线用户达到4.5万,满座率83%以上,目前产品形式只是微信公号,没有APP。目前的服务主要是向深圳地区提供上下班接送班车、周末周边游以及摆渡车等,通过微信完成预订、制定线路,并且可以选择在线支付。6月26日,获得梅花、险峰机构1200万元的Pre-A轮融资。**易到巴士:**隶属于北京东方车云信息技术有限公司,易到车旗下巴士业务,于今年1月29日上线。易到巴士与高端租车公司合作,推出的高档大巴提供从社区到商园的上下班接送服务。用户选择乘坐

互联网加上公共交通之后

“互联网+”的风吹进公共交通领域之后会产生怎样的火花?目前已有巴哥驾到、嘀嗒巴士、小猪巴士以及滴滴巴士纷纷推出“定制巴士”,且服务范围大多集中在北上广深等一线城市,连接密集办公区和偏远居住区。共享巴士的市场已被打开,正是百家争鸣的大势所趋。

当前“互联网+公交”之翘楚

易到巴士期间,会自动给每位乘客绑定最低每人30万元的承运人责任险,让用户安心出行。易到巴士也提供多种个性化需求的服务和产品,如早餐、水、wifi、音乐、游戏、城市物流等多项增值服务内容。此前易到用车共融资3轮:天使轮融资徐小平真格基金投资;A轮融资,2011年8月获得晨兴创投、美国高通风险投资公司千万美金级投资;B轮融资,2013年4月获得晨兴创投、美国高通、宽带资本2000万美元投资。C轮融资,2013年12月19日完成总金额近6000万美元,由携程和DCM领投,华兴资本担任财务顾问。

包容政策推动上海新能源汽车大发展

建桩1.6万个 销量突破4万辆

科技日报讯(记者何晓亮)上海市新能源汽车推进办近日披露,2015年11月份上海新能源汽车上牌运行量达到3621辆。至此,2015年1—11月,新能源汽车累计推广29532辆。据了解,2013年以来,上海新能源汽车推广应用已达40691辆。纵观全国,上海已成为最大的新能源汽车市场。

根据工信部最新发布的数据,今年1—11月,我国新能源汽车累计生产27.92万辆,同比增长4倍。其中,纯电动乘用车生产11.72万辆,同比增长3.5倍;插电式混合动力乘用车生产5.30万辆,同比增长3倍;纯电

动商用车生产9.01万辆,同比增长11倍;插电式混合动力商用车生产1.89万辆,同比增长90%。在国内的新能源车热潮中,上海表现尤为出色。据了解,今年1—11月份上海上牌运行的新能源汽车为29532辆,自2013年以来,累计已达到40691辆。目前,在上海市场上销售的新能源车企达到33家,车型达64种。

在充电桩建设方面,上海目前已有25家国有和民营企业累计建成各类充电桩16055个(其中公用和专用充电设施5168个),同时在全市建立起完善的售后服务网

络,共建成网点131个。国家电网上海电力公司已累计受理私人充电设施用电报装申请11207户。逾29200辆新能源汽车实现了实时运行情况大数据分析监控。与此同时,建成全国首个新能源汽车智能光伏充电站,中心城区启动智慧路灯充电设施产品示范。

对于新能源车来说,宽松的市场环境有利于大展拳脚。从今年开始,车企纷纷跑到上海争地成为一种趋势,他们看中的是政策之外,上海新能源汽车市场宽松的环境。截至目前,本市推广的新能源汽车中,

外省市品牌占71.6%。这不仅使得国内众多车企选择上海作为新能源汽车产品的首发地,也促进了本地汽车和相关配套企业提升技术水平,构建产业体系。

目前,在上海街头行驶的新能源汽车,不仅有纯电动汽车,也有插电式混合动力汽车。不仅有国产新能源汽车,进口的宝马i3纯电动和增程式电动汽车也可以免费得到牌照。此外,上海在新能源车的商业模式创新方面也走在国内前列,分时租赁、分时共享、“微公交”、公务车与物流车租赁、公交车电池租赁等新业态纷纷落地。

□薛兆丰

■谈车论道

交通拥堵费到底该不该收? ——

免费的是最贵的

北京市交委12月3日表示,2016年北京将研究试点征收拥堵费。消息一经发布,引发社会广泛关注。

12月5日,“人民日报评论”微信公众号发文指出,收取拥堵费,是交通需求管理的必然选择,还是缓解交通压力的加码之一?收了钱就能畅通,还是会陷入“越收越堵”的恶性循环?

拥堵费,并不是一个新鲜话题。近年来,北京、上海、深圳等城市都曾传出酝酿征收拥堵费的消息。而在国外,征收拥堵费则已成为事实,新加坡、伦敦、纽约、东京等城市都在市中心不同区域收取拥堵费。

“到底该不该征收?征收后能否有效治堵?如果收,那么在哪些区域征收?又该征收多少……”关于征收拥堵费和城市交通拥堵的治理,事关每个人的切身利益,无论质疑或赞同,公共舆论充分的讨论,都对一项

公共政策出台最好的支持。

关于拥堵费,北京大学经济学教授薛兆丰以《免费的是最贵的》一文,鲜明地亮出了自己的观点。以下节选自其《免费的是最贵的》一文,并有删节。

100多年前,一位大经济学家叫庇古。他写了一本名著。假设A点到B点有两条路,一条是高速公路,宽敞,速度快;一条是很差的,路坎坷,速度慢。从A点到B点,你们要去的话,会选择高速公路,还是低速公路?自然选择高速公路。走高速公路的人就越来越多,路就开始拥堵了。

到最后,走高速路跟低速路的速度一样慢了,等于没有这条高速公路。

上路的人要付费,是不是亏了?没有亏。为什么?他觉得值得付费,因为相比走低速路节省的时间,创造的价值比走高速路付的路费要高,他才会选择走高速。

把这个道理一般化,就是一旦一个东西免费,或者说没有主人,谁都可以进去拿,它的价值就会大大降低,或论为没有价值。

城市的拥堵问题,我的建议是收拥堵费。公共道路,如果要收费的话,穷人连上路的机会也没有了。这是最常见的反映。很多人放弃一个基本的事实,从A点到B点,要到达这个服务,你需要原材料,包括车、司机、汽油等。很多人认为这就够了,忘了最重要的,还有什么?时间。除此之外,还要有路。他们认为路是不要钱的。但实际上,路是排他性的,为什么汽油要收钱,路就不应该收钱呢?现在是路不够,众人在争这个路的使用权。剩下的问题是问,怎么分这个使用权,是认钱还是认人。计划经济和今天市场经济本质区别,大而言之,就是从一个人的社会变成一个认钱的社会。

很多人说道路是公共品,这里要区分私用品跟公共品的概念。经济学对公共品和私用品有严格的区分。私用品是一个人用,别人不能用。公共品是你用了,不影响别人的使用,最好的例子是音乐、故事的情节。灯塔、路灯、电视、语言等也是。

道路其实是私用品,是一个人用,别人不能用,不然它就会拥堵。私用品由政府提供,却仍然要收费,有什么作用?第一筛选需求,谁需要谁付费。它的目的是防止这条路变成不是资源,价值消失。第二个功能是核算成本,要计算这条路是否合算,会不会成本太高。

道路是政府提供的私用品,应该收费,这跟大家原来的意见认为道路是公共品,要完全免费是不同的。实际上,私人也可以提供公共品,比如说电视转播,但他们是用别的方式收费,比如用广告来捆绑对冲。

(本文有删节)

■政策播报

“十三五”

充电设施奖励政策征求意见稿标准明确

财政部、科技部、工信部、发改委、能源局日前发布《关于“十三五”新能源汽车充电设施奖励政策及加强新能源汽车推广应用的通知(征求意见稿)》(以下简称《通知》)。《通知》显示,为加快推动充电基础设施建设,培育良好的新能源汽车市场服务和应用环境,2016—2020年中央财政将继续安排资金对充电基础设施建设给予奖励。

《通知》设定新能源充电设施奖励标准,对于大气污染防治重点省市奖励最高,2016年大气污染防治重点省市推广量3万辆,奖励标准9000万元,超出门槛部分奖励最高封顶1.2亿元。2020年大气污染防治重点省市奖励门槛7万辆,奖励标准1.26亿元。

《通知》规定奖励对象,充电基础设施奖励政策面向全国所有省(区、市)。中央财政对充电基础设施配套较为完善、新能源汽车推广应用规模较大的省(区、市)安排奖励资金。

《通知》确定奖励资金使用范围,奖励资金应当专门用于支持充电基础设施建设运营,改造升级、充换电服务网络运营监控系统建设等相关领域。地方政府应充分利用财政资金杠杆作用,调动包括政府机关、街道办事处和居委会、充电设施建设和运营企业、物业服务等在内的相关各方积极性,对率先开展充电基础设施建设运营、改造升级、解决充电难题的单位给予适当奖励。

《通知》强调,奖励标准主要根据各省(区、市)新能源汽车推广数量确定,推广量越大,奖励资金获得的越多。

京津冀

统一机动车排放标准

日前,国家发改委和交通运输部发布《京津冀协同发展交通一体化规划》。京津冀地区将统一机动车注册登记、通行政策、机动车排放标准、油品标准及监管、老旧车辆提前报废及黄标车限行等政策。

规划提出,重点建设京津冀区域城际铁路网;加快推进首都地区环线等区域内国家高速公路建设,全面消除跨省区域国省干线“瓶颈路段”。

京津冀交通一体化是指以北京为中心,50—70公里半径范围内将形成1小时交通圈。京津冀交通一体化的核心是打造“轨道上的京津冀”。未来,国家干线铁路、城际铁路、市郊铁路、城市地铁,将构成京津冀之间的四层轨道交通网络。

规划指出,要建成北京、天津、石家庄、唐山、秦皇岛5个全国性综合交通枢纽,加强干线铁路、城际铁路、干线公路、机场与城市轨道交通、地面公交、市郊铁路等设施的有机衔接,实现“零距离换乘”,不同运输方式之间换乘时间不超过10分钟。要形成京津冀中心城区与新城、卫星城之间的“1小时通勤圈”,京津保唐“1小时交通圈”,相邻城市间基本实现1.5小时通达。农村客运班车实现定线定点、全线定时。

为了推动不同运输方式之间客运联运,2017年京津冀主要城市之间实现交通“一卡通”。据了解,三地交通“一卡通”目前正在终端测试及系统开发,互联互通处于联调联试的试运行阶段。三地交通运输主管部门正在加紧组织开展区域内部分公交线路的升级改造。

同时,《规划》还提出,到2030年,京津冀地区将形成“安全、便捷、高效、绿色、经济”的一体化综合交通运输体系。统一京津冀地区机动车注册登记、通行政策、排放标准、油品标准及监管、老旧车辆提前报废及黄标车限行等政策。目前三地以空气污染应急预案为基础明确的机动车管理措施,已经初步形成统一的限行方式。