

智能系统泊车能否破解停车难题

“咪表”在国内推行不顺畅，既有违市场规律的直接原因，也有城市管理滞后的因素

□本报记者 杨明清
通讯员 匡润金

随着城市化水平的不断提升,汽车保有量的不断增加,城市的交通压力和停车压力与日俱增,停车难成了让人头疼的大问题:停车花费越来越贵不说,关键是常常花钱都找不到停车的地方。在青岛,相关部门曾陆续出台增划临时停车位以及限时停车等办法,但是停车位依旧“一位难求”。乱停车现象不仅阻碍交通影响市容,也会带来许多隐患。伴随智慧化城市概念的提出,为了解决停车难,青岛近日引进了一种叫做“咪表”的高科技设备。

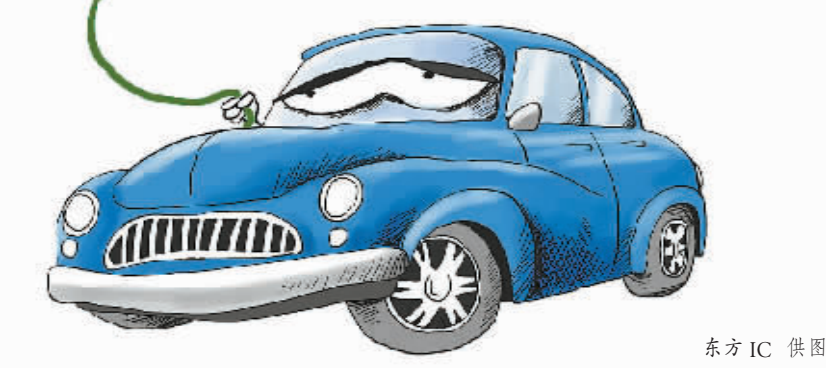
其实,“咪表”就是电子计时表,这个洋气的称呼源于香港。“咪表”泊车管理采用国际通行的计时刷卡收费方式,提示车主在占用道路停放车辆时,应有时间观念和缴费意识,以减少机动车对道路的占用时间,提高道路通行功能。

智能泊车检测器来了

近日,在青岛市南区营县路上安装了数个形状似棒球棒的设备。该设备为圆柱形,上粗下细。高度大约80厘米,直径大约10厘米。在设备上还安装有摄像头和变色光圈。这个设备便是类似“咪表”的自动停车缴

费装置。青岛市南区营县路上安装的设备名叫“智能泊车检测器”,这种设备可以自动感应汽车车体,记录车辆驶入车位、驶出车位的时间,并记录车牌号信息,将信息和相关资料照片通过网络上传到远程服务器——泊车管理云中心,由云中心进行计费。

那么,这种设备真的就能够解决令驾驶员头疼的停车难题吗?为此,记者找到了负责该设备生产安装的青岛比特信息技术有限公司。负责人邵经理告诉记者,目前,该项目在青岛还处于试点阶段,已在营县路安装了38个测试设备。这是一种全视频智能停车场管理系统,抛弃了传统停车管理的“取卡—入场—刷卡—收费—出场”的管理模式,可以实现无障碍不停车入场,车辆智能管理和出口自动计费等功能,操作简单,使用方便,可有效增加车位利用率从而提高收益和用户体验。用户可以在自己手机上下载相应的APP软件,APP软件会将周边的停车数据进行整理,为用户提供服务,帮助用户能够掌握某一区域停车点泊位的相应数量,找到空闲停车位。在停泊车辆后,用户可以通过手机软件进行缴费,避免了由于停车收费标准不透明给车主带来的损失。同时,在管理方面也能起到节省人力物力的作用,泊车管理员在手机上安装相应的APP软件,管理员就可以通过软件检测到辖区的车辆停



东方 IC 供图

泊情况,来规范用户的停车行为。通过一整套的云平台系统,对于停车场车辆缴费情况,停车泊位的周转情况,个别用户是否存在违规操作的情况,设备的运作状态等都能够一目了然。

高科技设备能否成破题“神器”

“不知道怎么收费”、“直接给停车收费员交钱更方便”、“无人看管,出现逃费现象怎么办?”、“不知道能否长久运行,如果价格合适,还是会考虑用的”、“就怕操作起来太繁琐……”大多数接受采访的市民感觉这种设备听上去很不错,可是却不怎么领情。

据相关资料显示,北京曾巨资引入“咪

表”泊车终成摆设,被人工收费模式取代;广州“咪表”收费超首都,普通市民每月多支出或超200元;武汉全市“咪表”使用率不足10%,沦为街头摆设;海口10年间4次更换“咪表”设备,民众无所适从,“咪表”项目名声扫地;在济南由于服务不到位、管理无创新,“咪表”失去市场;全国还有很多地方在“咪表”启用之后都因为纠纷不断而被叫停。

这种“咪表”在国内推行不顺畅,既有违市场规律的直接原因,也有城市管理滞后的因素,还有“咪表”应该如何来解决停车难的问题。理性地说,“咪表”的推出并非一无是处,更多的是城市的运作系统没有做好充分准备,导致“咪表”不能很好地融入到我们的



“指尖上”的停车场

车主只需要通过微信公众号就可预约停车,找到最近的停车场



□本报记者 王伟伟 摄影报道

当“停车难”成为城市发展过程中亟待解决的“城市病”,一些互联网企业也看到了其中蕴藏的商机,推出互联网停车解决方案。

一些互联网企业利用“电子标签+地磁感应器+GPS”组合技术,结合后台智能计

费系统,实现ETC式不停车缴费。

车主只要注册个人信息和车牌号并绑定信用卡或者预存停车费,然后通过微信公众号或者手机客户端就可以预约停车,找到附近的停车场,仅通过指尖操作就可轻松完成。

与此同时,类似的停车软件可以通过大数据,根据车主的需求直接将车导航到停车场。在车主停车后可以通过软件,实时查看

数据动态,免去了传统人工收费中的一些收费漏洞。此外,该类停车软件,可以通过停车场已有的设备识别车辆信息,出场时无需停车就能实现电子支付。据停车场的一位工作人员介绍,这种软件不仅提高了停车场的使用率,同时车主可以通过客户端的实时数据选择有空位的停车场,减少了排队拥挤的情况。

商务部等8部门印发

《关于促进汽车平行进口试点的若干意见》

据新华社电 据商务部网站4日发布的消息,近日,商务部、工业和信息化部、公安部、环境保护部、交通运输部、海关总署、质检总局、国家认监委印发《关于促进汽车平行进口试点的若干意见》,加快推动汽车平行进口试点政策措施落地,促进试点工作取得实效。

《意见》明确,简化汽车自动进口许可证申领管理制度。试点企业进口汽车和建立分销网络无需获得汽车供应商授权,可以按照经营活动实际需求,申领汽车产品自动进口许可证。

《意见》提出,深化平行进口汽车强制性产品认证改革。对已建立了完善的家用汽车“三包”和召回体系的试点企业,可放宽强制性产品认证(CCC认证)申请需提供原厂授权文件的相关要求;对已有效保证车辆一致性的试点企业,可取消非量产车认证模式的数量要求;对符合产业政策、海关和检验检疫相关规定、已有效保证车辆一致性且在自贸试验区内仅进行标准符合性整改的试点企业,可视情况仅对其在自贸试验区内的整改场所进行CCC认证工厂检查。

长安汽车公司

在京销售“排放不达标”机动车被处罚



近日,有消息称,重庆长安汽车股份有限公司因在京销售“排放不达标”机动车,被责令停止违法行为,没收违法所得,并处罚款378万元。

中新社 供图

四川成立首个汽车行业工会联合会

本报讯(记者 李娜)3月4日,四川省首个汽车行业工会联合会——成都经济技术开发区汽车行业工会联合会在成都龙泉驿成立,首批会员单位分属43家单位,涵盖了成都经济技术开发区汽车行业从零部件、整车生产到研发、培训学校、物流、销售全产业链企业及地方工会。

据介绍,近年来,成都经济技术开发区已跻身全国汽车产业集群第二方阵,聚集了10个整车企业和290余家关键零部件企业,全区汽车产业主营业务收入达到千亿,预计2016年汽车工业增加值将突破千亿。作为新形势下工会工作创新的一次有益探索,工会联合会的成立将为产业工人提供更高效、更便捷的职工权益保障平台。

C-ECAP 新一批评价结果发布

生态汽车评价重点关注产品的生态性能

本报讯(记者 王群)近年来,汽车绿色消费理念开始逐步被大众认可,越来越多的消费者在选择汽车产品时,除了看重产品的舒适性、可靠性、安全性、价格之外,开始更多关注汽车的车内空气质量、车内噪声、油耗等生态性能,选择更加健康、节能、环保的汽车产品。

3月7日,中国汽车技术研究中心对外发布了中国生态汽车评价(C-ECAP)新一批车型评价结果,包括广州汽车集团乘用车有限公司传祺(GS4)2015款200T G-DCT舒适版;一汽-大众汽车有限公司高尔夫2016款1.2TSI自动舒适版;观致汽车有限公司观致3轿跑2016款1.6L 6速自动致能型;东风本田汽车有限公司哥瑞(GREIZ)2016款1.5L CVT舒适版等获得生态汽车的认证。以广汽传祺GS4为例,其搭载200T高效能涡轮增压发动机,百公里综合油耗低至6.3L。其应用GCCS燃烧控制专利技术,燃烧速度提升22%,燃油消耗降低15%。

据了解,除汽车“安全”之外,C-ECAP重点关注汽车产品的“健康、节能、环保”的生态性能,促进汽车产业“绿色制造”,引导“绿色消费”,契合了国家政策层面的引导。与此同时,开展生态汽车评价,可以引导汽车企业从全生命周期对汽车进行系统性生态化设计,进一步引领汽车产业链相关企业实现绿色低碳发展,推动中国汽车工业技术进步和产业转型升级。

撤销一些已经丧失生产、经营能力的汽车企业生产资质,剔除无效产能,已经成为整个行业技术改造与转型升级的必然选择

被撤销生产资质仅仅是开始

□孙喜保

日前,工信部取消了13家汽车企业的生产资格,这些所谓的“僵尸车企”最终寿终正寝。这一举措赢得不少外界“点赞”,希望相关部门的步子能够更大一些,让更多的“僵尸车企”尽快出清。

从整体上看,世界上没有哪个国家像中国的汽车市场这样,同时拥有这么多家汽车企业,许多企业仅仅占据着生产资格的名额,却长期亏损,依靠银行贷款和地方输血生存,这已对资源造成巨大浪费。

汽车行业作为技术密集型 and 资金密集型行业,对生产企业资质要求较高,不仅需要雄厚的资金支持,还要有技术保障,其中,后者尤其重要。反观我国的汽车企业,多起于草莽时代,有的企业还在草创之初,产品定位低端,“四个轮子加一个沙发”即完成产品设计。

长时间以来,国家对于汽车行业的支持和鼓励力度较大,地方政府则有很大的冲动,去培育本地的汽车品牌,一方面可以响应国家号召,一方面贡献地方政绩和GDP,何乐而不为,在这种情况下,中国的汽车企业便如雨后春笋般生长出来。从工信部公布的数据来看,目前中国的汽车生产企业多达184家,这在全世界都是很少见的。工信部部长苗圩也称,中国汽车行业散乱小的情况比较严重。

如果说这些汽车企业是自负盈亏的企业法人,其存在与否、盈利与否与普通消费者没有多大关系。但现实情况是,国内许多汽车企业背后都有地方政府的支持,都有银行信贷的输血,这也意味着,背后都有纳税人的税收背书,总之,花了纳税人的钱,却不产生效益,找不到他们继续存在的理由。

据了解,这次被取消资格的13家企业多为“僵尸车企”,大多是那种长期无法维持

正常生产或长期亏损的企业。

其实,从发达国家的汽车工业之路来看,竞争和淘汰是主流的方式。以美国为例,当年汽车产业在美国兴起的时候,也有许多良莠不齐的汽车企业存在,但是在美国市场不断发展完善的过程中,许多经营不善的企业被不断兼并重组或者淘汰出局,最后美国市场中只剩下少数几家王牌车企。

德国、日本、韩国等也同样走过这样的历程。

更是加剧了中国汽车市场良莠不齐的现象。一些汽车企业的产量早已不足以支撑其继续生存,但仍然苟延残喘,大大浪费了能源和资源。

一个乐观的现象是,我国汽车企业虽然依然很多,但是集中度也在加强,国内的五大汽车集团的竞争力逐步提高。与此同时,像吉利、奇瑞这类企业也在努力通过国际并购实现技术上的突破,从而争取占有一席之地。

从欧美汽车发达市场走过的道路来看,汽车领域就是寡头领域,最后能够生存下来的不多,中国的汽车市场会是例外么?不可否认的是,撤销一些已经丧失生产、经营能力的汽车企业生产资质,剔除无效产能,已经成为整个行业的技术改造与转型升级的必然选择。

也许清理多余的汽车企业才仅仅是个开始。

数读车市

30.2% 调查显示“节能环保性”为购买新能源汽车的首因

根据北京市统计局、国家统计局北京调查总队发布的调查结果显示,新一轮新能源汽车推广开始由公共服务领域转向扩大私人消费市场,有2.8%的被调查者已购买了新能源汽车,且有意购车的被调查者已达到30.2%。

调查显示,目前虽然新能源汽车购车人群比例不大,但有过新能源汽车体验并愿意尝试汽车租赁的人数较多,占到被调查者的76%。

在调查中,消费者对于新能源汽车的节能减排、降低成本功能持积极态度。此外,从调查结果来看,对于犹豫观望或者不准备购买以及放弃购买的人群,“充电不方便”、“续航里程短”,以及“技术不成熟,质量和安全担忧”成为影响购买新能源汽车的三大主要因素。

13% 大众美国销量陷连跌

大众汽车近日发布市场销量数据显示,到今年2月份,大众乘用车品牌在美销量连跌4个月,上月同比跌幅达到13%。

截至2016年2月份,大众乘用车品牌在美国市场销量为22321辆,较之2015年2月的25710辆,同比下滑13.18%。大众去年一度在美国实现销量回暖,到11月开始因“尾气门”作弊丑闻大跌24%,到上个月为止连续同比滑坡4个月。

整个大众汽车集团方面,2月销量从40647辆同比下降7.1%至37748辆,前两个月从79809辆同比下跌7.0%至74198辆。

(李丹阳根据媒体公开报道编辑整理)