

多地出租车改革尝试引入专车公司 信息服务平台成共建主体

■ 本报记者 宋笛

全国的出租车改革方案仍然在酝酿之中,而在这之前,各地的出租车改革已经闹得风生水起,在杭州、深圳等多个城市,出租车改革已经正式启动或正在准备中,而值得注意的是,在一些城市的出租车改革过程中,专车公司也成为重要的一方,参与到出租车信息平台的建设之中。

市场抱团 信息平台建设成切入口

尽管正式的改革方案还在酝酿之中,各地出租车行业在冲击之下已然开始自觉进入调试状态,试图迎接来自专车公司的竞争压力。

8月末,由杭州公共交通集团有限公司投资成立了杭州汽车租赁有限公司,整合了公交集团旗下的八家出租车公司。

此次成立的杭州出租车有限公司注册资金为1亿元,旗下拥有2000余辆出租车,占据杭州城区出租车总量的五分之一。

改革面临的是前所未有的行业压力。从今年春节后,杭州出租车的客运总量出现了持续数月的负增长,在5月时,甚至出现了超过20%的下滑。同时出现下滑的还有出租车的数量,在6月末甚至出现了一小波“退车潮”。

整合后的杭州出租车有限公司将上线一款名为“大众打车”的打车软件,同时建立一个运营监管的数据平台。

尽管杭州并不是第一个尝试建立一套出租车信息平台的城市——实际上,从7月交通运输部颁布《关于促进手机软件召车等出租汽车电召服务有序发展的通知》后,上海、珠海都已经建立或筹备建立自有的出租车信息平台,但是这依然是第一个由行业自发形成,并自营打车软件的出租公司。



本报记者 林瑞泉/摄

专车参与 提供数据、技术方面支持

值得注意的是,在这些自发形成、政府主导形成的“出租车信息服务平台”中,打车软件的身影屡屡出现。

9月1日,珠海市交管部门公布了与滴滴共同建立“出租车信息服务平台”的消息,表示将要就驾驶员身份识别、预约合乘等领域展开合作。在此前已经正式上线运营的上海市出租汽车信息服务平台也是由上海交委、上海四大出租汽车企业和滴滴快的三方合作建设。

“我们能够提供的包括技术支持、数据支持在内的一些方面,双方是一种合作的形式。”对于在“出租车信息服务平台”中扮演的角色,滴滴方面这样解释道。

对于目前已经转战专车市场的打车软件而言,打车市场依然占据了很重要的份额,以滴滴为例,目前滴滴日单量在900万左右,而打车业务

的日单量在300万左右,占据了三分之一的份额。

在这一情况下,积极地参与到各地出租车行业的调整和改革,无疑是明智的选择,而经过整合的“出租车信息服务平台”也将扮演着打车软件与出租车公司间的桥梁角色。

“合作的内容主要是共同提供信息服务,从最初的司机身份核实,到订单推送,到硬件如顶灯的技术改造,到服务投诉反馈信息同步与处理,都会通过这一平台进行。”滴滴方面如此向记者表示。

层面仍浅 深度“减负”改革可期

对于出租车司机而言,信息平台的搭建尽管能带来经营的一些便利,但仍然未触及到行业面临的根本困境。

“现在和以前不一样了,不是有个软件方便叫车就好使,现在是整个出租车收入都下滑了,连夜班司机都不好找,都去跑专车了。”济南一位

出租车司机告诉记者。

这位司机去年是和别人共同开一辆出租车,白班夜班轮流驾驶,而专车兴起后,很多司机选择了跑专车,夜班找不到人跑,因此只能跑一个白天,晚上就把车停回去。

而这位司机所面临的问题也正是目前出租车行业面临的问题——收入在新的出行方式的冲击下出现了下滑,而要负担的各项成本却依然没有减少。

“目前出租车最大的压力在于成本压力,收益未下滑时,成本还可以负担,但随着收益的下滑,份子钱、牌照费等各项成本会越来越难以承担。”出租车行业的相关人士表示。

而目前正在制定之中的出租车改革指导意见则有助于目前的出租车行业实现“减负”,这部由交通部起草并将在不久后颁布的指导意见将着力解决目前出租车经营有偿使用、份子钱过高等方面的问题,以保证出租车行业能够减少目前的成本压力,实现更为市场化的竞争态势。

中方斩获泰国铁路项目 轨交出海东南亚成为重点区域

■ 本报记者 宋笛

一波三折的泰国铁路终于有了“好消息”,在8月中铁建方面宣布中泰双方至今已经举行了六轮会谈,拟于9月上旬签订中泰铁路合作的框架协议,并于10月初正式举行开工典礼。

尽管从设计时速的角度考虑,这条铁路并不能称之为真正的高速铁路,但这毕竟成为墨西哥高铁失利后中国铁路出海“新业绩”,“万事开头难,大家多少都在对中国制造的品质存在担忧的时候,我们急需一场胜利来奠定自己的形象,为以后的长远发展铺路。”此次竞标的相关参与人士表示。

一波三折的泰国铁路项目

在形容中国铁路出海的过程中“一波三折”总是一个时常被提起的词汇,而在此次泰国铁路中这个词依然适用。

如果从2013年末的“大米换高铁”算起,中国已经在泰国铁路项目上进行了为期两年的努力。

实际上,记者从参与高铁项目的相关人士处了解到,当时《中泰政府关于泰国铁路基础设施发展与泰国农产品交换的政府间合作项目的谅解备忘录》签订后,中国铁路出海的

团队就一直在为泰国的铁路项目进行持续跟踪,在整个过程中准备了时速180公里、250公里、350公里等多套方案。

在今年5月底时,曾传出过一起“日本抢得泰国高铁”的乌龙事件,在当时的一些报道中,日本成功从中国手中抢得泰国高铁项目。

而随后的事实则显示出另一幅样子:日本并非确定获得项目,这是日泰双方签订的一份备忘录;中国目前确定的中泰铁路项目并非日泰签订备忘录的项目,两者之间并无关系。

这次“乌龙事件”让参与中泰项目的相关人员记忆深刻,“这次中泰铁路的舆论关注度给我们留下了比较深刻的印象。当时报道谈到中国在泰国高铁上的挫败时,给我们很大压力,领导也很重视,其实那时候结果还没出来,然后大家都希望做好这笔买卖吧,最终取得成功,现在看来也是顺理成章的事。”

中方曾筹备多套方案争取

尽管曾经闹出过乌龙事件,但在目前的泰国铁路项目中,竞争压力依然伴随着项目的始终。

“在项目进行的一段时间中,因为时局因素和其他一系列问题,泰国接触了日本方面,让他们进行了相关

项目的前期工作,对我们来说,还是一段比较艰难的岁月。”项目参与人士表示。

而为了应对竞争的压力,中方进行了较为健全的准备,在目前的泰国项目中,中方准备了时速为180公里、250公里、350公里等多套方案,而最终达成合作的正是时速180公里的项目。

如果按照目前的时速设计,这条项目并不如此前报道的是第一单“高铁出海”项目——一般而言,高速铁路的时速要高于200公里,而此次铁路项目在技术、工程意义以外更重要的意义在于作为泛亚铁路的重要一环,中泰铁路的建成有助于中国与东南亚地区形成互联互通的情形。

根据目前公布的信息而言,中泰铁路全长867公里,设计时速180公里,跑完全程只需要不到5个小时。同时该条铁路的建成也将极大地减少从中国到泰国的出行和货运成本,按照设计的情况,从昆明到曼谷往返铁路票价为700元,货运成本为航空成本的一半或三分之一。

东南亚成中国轨交出海重点区域

在此次泰国铁路的项目中,来自企业和资本方的力量也若隐若现的出现在其中。

在6月底7月初泰国项目出现重大转机之时,参与人士曾向记者表示,中国参与方正与中国银团、正大集团共同努力争取泰国铁路项目。

而在5月19日,泰国铁路项目的关键时期,原中铁建总裁,现中铁总裁张宗言曾亲自率团赴泰国考察,在考察过程中会见了正大集团董事长谢国民,而双方讨论的一个重要议题就是在“一带一路”特别是中国在泰国的铁路项目中,能否达成合作。

同时,在参与人士看来,此次的泰国高铁中,中方“不含其他附加条件的融资方案”也成为成功获得泰国项目的重要原因。实际上,提供转机的第五次会谈中重要成果之一就是双方就“融资框架方案”达成共识。

从整个中国轨交的出海版图中,东南亚地区已经占据了越来越重要的地位。曾经的南车、北车都在印尼斩获过相关的轨交项目,并且在东南亚地区建立了完善的“售后、维护”后续链条。目前,中国方面也参与了新加坡高铁、印尼高铁项目的竞标。

“目前可以短暂休息,但你也看到了印尼高铁的事情,所以,暂时还是需要顶上去,不过后期项目竞标我们将更加注意项目的盈利性。”对于目前的状况和未来的计划,参与人员如此表示。

不惧股市震荡 多家企业发力机器人“蓝海”

■ 本报记者 张龙

机器人,让地处北京南端的亦庄也跟着“热闹”起来。8月底的一天,“中国智造”机器人创投大赛启动仪式在亦庄开幕。更值得关注的是,与开幕同时启动的还有“2025智能制造产业联盟”、“2025智能制造机器人创投基金”。

在会议组织者看来,机器人产业将使亦庄成为首都战略性新兴产业引导区、高技术制造业核心区。放在“京津冀一体化”背景下,在一些参会者看来,更深层次的原因是地方政府努力实现转型的现实而又迫切的需要。

这极大地刺激了众多企业向机器人领域“进军”的欲望。目前A股关于机器人概念的上市公司有70至80家。进入2015年机器人发展关键年以来,仅半年时间,已有华昌达、华丽家族、株洲南车、智慧松德等A股上市公司纷纷大手笔并购加快角逐机器人战场的步伐。

“扎堆”的默契

故事到此并没有结束。就连万科董事会主席王石都至少在3个不同场合下表达了对机器人的充分好感,时间都是在今年。王石说,未来万科的员工40%是机器人。

新松机器人自动化股份有限公司总裁曲道奎也称,中国将成为全球最大的机器人市场。

就在这几天,上市公司新时达公告宣布,公司与国投创新投资管理有限公司于2015年9月1日签署了《国投创新投资管理有限公司与上海新时达电气股份有限公司之关于共同投资拓展运动控制与机器人及新能源汽车动力系统产业领域之框架性协议》,进一步实现“成为我国运动控制与工业机器人产业及其相关领域的龙头企业以及新能源汽车动力控制系统业务领域的领先企业”的愿景。

万讯自控也称,公司机器人项目合资公司正在设立过程中,前期市场调研和技术引进消化等已经开展。

华中数控9月2日晚间发布资产收购预案,合计作价2.8亿元收购江苏黎明工业机器人自动化有限公司100%股权。华中数控表示,此次收购是公司通过外延式发展实施“一核两体”机器人业务产业发展战略,打造工业机器人领域“全产业链供应商”的重要举措。

上市公司的“疯狂”带动了那些拟上市企业。证监会官方网站显示,目前包括雷赛智能、常州快克焊锡、拓斯达、杭叉集团、上海沪工焊接、合肥泰禾光电、上海维宏7家机器人及相关企业正处于IPO预披露阶段。此外,华恒焊接、长沙长泰则已经进入证监会IPO终止审查名单。

这些企业扎堆机器人领域源自于机器人行业爆发式的增长。国际机器人协会统计,2014年,世界工业机器人销量增长27%,中国市场工业机器人销量5.6万台,猛增54%,市场销量连续第二年位居全球第一。

一家机器人企业高管此前向记者表示,还有一些地方政府给机器人企业以补贴,靠补贴很多企业就能活得很好,不排除有企业因为这个原因而进入。

不要跑偏:智能制造对创新的渴求

以机器人为代表的智能制造是《中国制造2025》的主攻方向。这也是机器人为何如此受到政府青睐的原因之一,在更大程度上,它将改变中国制造业的架构。

工信部副部长毛伟明日前也表示,机器人产业“十三五”规划将于今年10月底完成。

工信部规划司副司长李北光告诉记者,国家要制定(机器人)规划,出台相关政策,把各方面资源凝聚过来。出台时还要看政策制定的成熟程度。

李北光说,创新能力不足已经成为制约中国制造业由大变强的瓶颈。一方面,技术创新能力整体薄弱,具有自主知识产权的产品少,核心技术对外依存度较高,产业发展需要的高端设备、关键零部件和元器件、关键材料等大多依赖进口。另一方面,中国在国际分工中尚处于技术含量和附加值较低的“制造—加工—组装”环节,在附加值较高的研发、设计、工程承包、营销、售后服务等环节缺乏竞争力。

上述提到的“智造2025机器人创投基金”已经筹集到3000万元人民币,将投资北京能态思特科技有限公司700万元及智造2025产业联盟的新成员北京能态卓科流体技术有限公司100万元,共同为智造2025产业服务。深圳奥来特微沃科技有限公司投资100万元人民币入股参赛企业北京卡雷尔机器人技术有限公司发展E管家机器人项目。

这些投资无一不是看中企业的研发能力。赛迪顾问股份有限公司总裁李树刚认为,在政策推动下,中国机器人产业正逐步建立起研发体系,相关行业配套支撑能力也在不断加强。

对于创新的认识,早在9年前就有了开端,2006年两会之前,一封由原国家经贸委下属10个局所辖的242家转制行业科研院所的院士们联名写给国务院领导的信,就曾提议建立国家工业技术研究院,用来专门研究行业发展中的重大、关键的共性技术。

“涉及科技体制改革和创新建设中央部门至少有26个,直接发布企业科技创新和自主创新政策部门单位也有15个以上。”李北光说。