

亮着“空车”疾驶而去大有人在,市交通委表示—— “高峰车”空车不停将受重罚

本报讯(记者 张欣平)昨天,本市 6000 辆贴有“高峰车”标识的出租车启动了早晚高峰时段的运营模式,只承接乘客路面扬招、企业电话预约调度和营业站接客业务,禁止承接打车软件召车业务。据记者现场了解,当天的执行情况并不十分理想,不少驾驶员仍亮着“空车”顶灯不停,而查处难度较大是影响执行效果的主要因素。

由于是新政推出首日,加上各大出租车企业均派出稽查人员上街抽查执行情况,昨天上午的早高峰时段,大多数“高峰车”驾驶员都能自觉地执行新政,乘客路面扬招的成功率的确较之以往有所提高,强生出租的电调派单率也上升了约二成。但到了晚高峰时段,不少驾驶员“故态复萌”,亮着“空车”的顶灯疾驶而去,让在路面扬招的乘客奈何不得。

记者昨晚在武宁路长寿路路口扬招出租车,不足 10 分钟的时间,就有两辆前挡风玻璃右下角贴有明显“周一高峰车”标识的出租车亮着“空车”顶灯从面前驶过,一旁同样在扬招等候的乘客感叹道:“不当回事,可能去接打车软件的单子。”

记者随后电话采访了本市几大出租车经营企业的相关人士,他们对“高峰车”首日执行效果并不十分

理想也感到无奈。一位企业营运服务部的经理告诉记者,目前对“高峰车”上街执勤的情况,一般只能靠乘客的现场监督,而企业的随机抽查难度比较大,滴滴、快的软件公司的相关信息,目前出租车企业也无法掌握,信息不对称,给企业查处驾驶员违规行为带来困难。

昨天上午,市交通委主任孙建平在做客“2015,我们如何出行”特

别访谈节目时曾明确表示,我们相信大多数的经营企业和驾驶员有社会责任感,“但对于那些敢于挑战底线的驾驶员,管理部门将重拳严肃处理”。他透露,一旦执勤的“高峰车”空车拒载行为被查实的,将面临停驾 15 天、罚款 200 元的处罚。孙建平同时表示,如果执行下来效果确实不好,管理部门将会进一步出台后续举措,缓解高峰时段“打车难”。

公务机既可“个人独有”也能“产权共享” 买不了飞机,可买“飞行小时卡”

为期三天的 2015 年亚洲公务航空大会及展览会(简称“亚洲公务航展”),今起在上海虹桥机场区域内

公务机市场增长模式转变

上海霍克太平洋公务航空地面服务有限公司副总经理陆迅告诉记者,2014 年中国公务机销售数量较 2013 年有所下滑,但需求依然旺盛,今年一季度上海两大机场公务机起降架次同比就增长了 6%。业内人士认为,销售数量下滑的原因有多方面,既与全球经济大气候有关,也与中国政府倡导勤俭、廉政等有关。

其实,中国公务航空此前的高速发展,主要依靠投资带动产业发展,即无论是公务机运营企业,还是

私人,初期对于飞机总要“买买买”,但随着从起步阶段逐步过渡到发展阶段,中国公务机市场正由投资、购机驱动的增长向消费增长转变。一位业内人士指出:“接下来,二手公务机接受度会显著提高,不买飞机只买飞行小时卡的做法也会增多,总之应进一步促进市场资源的优化配置,提高已有机队利用效率。”

运营商力推“飞行小时卡”

在本届展会上,越来越多的运营商将着力点放在了飞行小时卡上。金鹿公务航空推出的小时卡分为 10 小时卡、25 小时卡和 50 小时卡。以 10 小时卡为例,售价为 78888 元,也就是说,飞一个小时的

费用为 7 万多。金鹿公务航空总裁张鹏解释道,这一单价比以前的 9 万多已有下降,对于客户来说,所有收费项目都打包在小时数中,飞多少减多少,而且不区分国内与国际飞行,不设置有效期,可转让他人使用,没用完还可以申请退费。

另一家由股神巴菲特名下的公司在华成立的合资公司——利捷公务航空,在本届亚洲公务航展也推出了一款新的飞行小时卡。利捷公务航空副董事长黄伟麟认为,公务机不应被视为奢侈品,而应作为提高效率的交通工具。飞行时间少的,买飞行卡更合算;飞行时间稍多的,也可以“产权共享”,即“几个人合买一架飞机、谁需要飞就谁飞”;飞行时间更多的,可考虑个人买飞机,但大小应适中,不必一味追求飞机大而豪华。

本报记者 金志刚



“女新手”你犯规了

闸北区柳营路上,一辆红色车的后挡风玻璃上,贴着“女新手”警示字样,显示车主对自己驾驶技术的不自信。但这位车主在贴上“安全警示”时,也给自己的行车安全蒙上了阴影。按照《道路交

通安全法》规定,严禁在后挡风玻璃上张贴广告,私家车车身张贴广告面积不能超过车体的 2/3,不能危害行车安全,遮挡驾驶员视线。如果遇上上述行为,交警将会制止。本报记者 孙中钦 摄影报道

京沪粤公务机数量占内地七成多

新闻链接

昨天,通航资源网正式发布了《2015 中国内地公务机报告》。根据此报告,目前中国内地共有公务机 252 架,其中北京、广东、上海占据前三位,数量为 186 架,占中国内地总量的 73.8%。

截至 2015 年 3 月底,中国内地拥有的公务机数量共计 252 架,同比增长 11%,北京有 101 架公务机,广东和上海分别有 45 架和 40 架。中国内地公务机运营企业共计 47 个,其中北京的公务机运营企业达到 14 个之多。

广东和上海分别位列第二位(7 个)和第三位(5 个)。此外,中国近一半省市目前还没有公务机运营企业。公务机中有一类是“企业自有非运营飞机”,指出于非运营盈利目的、企业自有的通航飞机。 本报记者 金志刚

智能驾驶车、燃料电池车亮相上海车展 上汽转动未来汽车“金钥匙”

在时速 60-120 公里的工况下,方向盘自动转向,轻松安全地超车,换道行驶;吃氢气,排放水,喂饱它只要几分钟,然后一次能开 400 多公里……未来的汽车长啥样? 对上汽

集团来说,智能驾驶、燃料电池等前瞻技术,不再只是空中楼阁。本届上海车展,两款自主研发的概念车全新亮相,“上海制造”正悄悄转动未来汽车的“金钥匙”。

智能驾驶 “机脑”指挥转“四肢”

一辆白色名爵潇洒自如地行驶、转弯、加速、停靠,仔细一看,驾驶座上竟没人影。这不是科幻大片的场景,而是在某试车场上真实上演的一幕。在昨天的媒体沟通会上,上汽提前曝光了将在车展上亮相的智能驾驶概念车。它不需要司机,而是自己用“眼睛”(摄像头和雷达)观察周围环境,靠“大脑”(控制软件)指挥,用“四肢”(油门、刹车、排挡、转向等等)来实现移动。

想象一下,未来人类出行的场景是:轻轻一按手机,车辆自动驶出停车位,开到身边。在路上,车子能自动规划路线,能根据道路情况自行加速减速,能规避障碍物,能自动换道、超车、保持车距。到达目的地后,再轻轻一按手机,车辆自动寻找附近车位并完成停车。

上汽自主研发的第二代智能驾驶汽车 MGIGS 正在这条发展路径上奋力前行。在此次车展上展示的 IGS 车辆,经过路试,在时速 60-120 公里的工况下,它已经初步实现远程遥控泊车、自动巡航、自动跟车、车道保持、换道行驶、自主超车等智

能行车功能。

“我们把智能驾驶技术分成 5 级,现在大多开始采用的电动助力转向系统约等于 1 级,IGS 是 3 级,我们希望十年内能到 5 级,也就是全环境下的自动驾驶功能。”上汽前瞻技术研究部智能驾驶项目总工程师刘奋说。

燃料电池 喂“饱”只需几分钟

氢燃料电池车技术说起来很复杂,但原理很简单,其实就是氢气氧气发生化学反应,产生电能,带动电

机,电机最终驱动车辆。氢气是一种可再生的清洁能源,使用过程中不产生二氧化碳排放,加氢时间很短,续驶里程和传统燃油汽车差不多,是新能源车的终极目标。

此次车展上展示的荣威 950 插电式燃料电池车是上汽集团自主研发的第四代燃料电池轿车。它吃氢气,排放水;喂饱它只要几分钟;一次能开 400 多公里;最快时速能到 160 公里/小时。荣威 950 插电式燃料电池车还拥有外置电源发电功能,就如同一个“移动发电站”,只需要一个插电转换器,就能实现对其他电器包括电动轿车的充电功能。在户外郊游时,你可一边享受大自然的美景,一边用这辆车给电饭煲、咖啡机、音响、甚至小型冰箱供电。

燃料电池车的最大难题是技术门槛高,前期投资大,研发成本高。上汽荣威国产燃料电池汽车已经取得了关键技术突破,续航里程、加速时间等主要性能指标与国际相当,关键部件可靠性验证以及整车成本控制等有待于进一步提高。上汽集团加大投入,用于燃料电池和燃料电池汽车关键技术研发,未来三五年内,国产燃料电池汽车有望量产。

本报记者 叶薇

硅谷风投 创新投入“不封顶”

如果说核心技术是开启未来汽车的“金钥匙”,那么上汽是抱着开源合作的精神去寻找这把钥匙。去年 6 月,上汽在美国硅谷设立风投公司,形成“技术与资本”相结合的“差异化”前瞻技术研究模式,围绕新能源、新材料、智能互联等技术方向,挖掘汽车行业未来发展所需。

上汽前瞻技术研究部总监黄文华介绍,上汽积极与国外实验室、高校、技术公司接触、沟通,与斯坦福大学化学实验室合作研究电池技术,布局十年后的电池产品。“初步接触了上百个项目,目前有 12 个项目进入评估阶段。不能保证所有的项目最后都能成功,但我们建立了容错机制,宽容失败,对创新的投入‘上不封顶’。”他透露,上汽还打算在硅谷成立创新中心,使技术对接更快、投资效率更高。

在集团内部,上汽成立种子基金,激发员工的创新激情,资助有经验或有创新思想的人才和有价值的新点,目前评估项目已达 21 项,提报人员平均年龄只有 30 岁。