

“智慧大脑”赋能之下 网约车式公交、无人巴士成探索城市公交新路径

本报记者 陈燕南 珠海报道

近日,在珠海横琴,《中国经营报》记者在手机上下单不到5分钟,一辆公交车准时停在了站点,途中有两名乘客陆续上了车。“这样的公交车就像网约车一样方便快捷,而且票价还低。”一位乘客对记者表示。

事实上,这样类似网约车的公交车被称为“动态公交”,目前已成为珠海便民出行的新“名片”。事实上,除了网约车,珠海还上线了音乐美食巴士、无人驾驶巴士也准备开启运营。

“常规公交在横琴发展面临瓶颈问题,即资源分布不均,集中在东部区域,中西部线网覆盖不足;平峰期公交资源浪费;新开线路成本高;城市公交运营面临转型期”

“现在出行方式多种多样,乘坐公交车的人越来越少了,目前公交企业大部分面临入不敷出的现状,如何实现创新运营也成为重中之重。”近日,多位公交企业人士告诉记者。

值得关注的是,目前地面公交客运量正在逐步大幅下降,常规公交停运现象频发,企业财务面临可持续挑战。

12月1日,我国城市公共交通领域首部行政法规《城市公共交通条例》(以下简称《条例》)正式实施。

在《条例》中,国家实施城市公共交通优先发展战略,综合采取规划、土地、财政、金融等方面措施,保障城市公共交通发展,增强城市公共交通竞争力和吸引力。国家鼓励、引导公众优先选择公共交通作为机动化出行方式。

程世东指出,公交优先与保持公交主体地位是两回事,公交在城市交通出行中的比例、是否为主体地位,取决于出行需求特点、道路资源、其他出行方式的竞争力等,每个城市都需要认真研究公交在城市交通出行中的定位角色。

交通运输部运输服务司城市交通管理处相关负责人表示,优质的城市公共交通运营服务水平,是增强城市公共交通竞争力和吸引力的关键所在。

相关负责人提出,要坚持城市公共交通“一张网”,结合城市轨道交通线网布局,优化调整城市公共汽车线路。科学设置公交专用道,实现公交专用道连续成网。加强城市公共汽车运营调度,提高运行速度和准点率,因地制宜丰富多元化公交服务产品。

针对当前的城市公交痛点,珠海正在尝试不一样的商业探索。目前,横琴动态公交采用“网约车”模式运营,不仅提升了公共交通出行效率、提高居民出行体验,更实现了公交资源的高效利用,降本增效,为破解当下公交企业经营难题、促进公共交通可持续发展提供“横琴经验”。

珠海公交集团运营部副部长段鹏对记者表示:“珠海横琴动态公交采用‘网约车’模式运营,不仅提升了公共交通出行效率、提高居民出行体验,更实现了公交资源的高效利用,降本增效,为破解当下公交企业经营难题、促进公共交通可持续发展提供‘横琴经验’。”

记者了解到,虚拟站点是指通过增设临时站点的方式,解决活动期间公共交通出行需求。活动结束后,这些临时站点将被适时撤销,实现公共交通资源的优化配置和按需供给。

据介绍,目前,横琴动态公交服务面积覆盖横琴岛全域87.1平方公里,设有159个站点(含155个公交站点、4个虚拟站点),运营

时间7:00—23:00,采用单一票制5元,现行优惠价单人3元,还没有多人拼车折扣。

截至目前,已投入运营车辆30辆,日最高服务超过2000人次,累计服务超过33万人次,平台注册用户超过4万人,拼单率超90%,平均接驾时间5—10分钟,送驾时间10—15分钟。

横琴粤澳深度合作区城市规划建设局交通运输局公共交通组组长郭威对记者表示,横琴粤澳深度合作区区域范围大,现阶段城市发展整体呈“东强西弱”特征,公共交通资源多集中在东部区域,中西部线网覆盖不足,常规公交可以解决大客流廊道上的出行需求,但对于零散的出行需求,常规公交“定站定线定时”的模式并不适合,一方面是新开线路成本高,另一方面是多次换乘使得公交出行体验感不佳。

在问及成本方面的问题时,横琴动态公交服务商明智慧行(北京)科技有限公司业务负责人靳凯介绍说,我们在运营过程中,结合横琴的路况、用户反馈等情况,不断优化动态公交的拼

单算法。在系统中,我们通过限定乘客的忍耐值,来确保乘客的候车时间、车程时间都在一个合适的范围内,通过限定绕路比,限制车辆拼单过程中的行驶路径,让乘客在拼单过程中,也有比较好的乘车体验。经我们测算,在解决零散出行应用场景中,相较于常规公交,至少能为公交企业降低30%成本。

除了网约车巴士之外,一辆辆可观光可享受早茶的音乐美食观光巴士也成为珠海亮丽的风景线。

记者在音乐美食观光巴士上看到,一楼为工作区,设有多功能展示柜、饮品酒水售卖柜、备餐操作吧台、食材加热及保温功能区

等。二楼用餐区拥有6张4人座,1张2人座,可同时容纳26人用餐。并在车辆后部增加OLED显示屏,立体声环绕音响搭配无线手持麦克风,打造“嗨唱区”。

珠海公交巴士有限公司观光旅游分公司营销推广部部长赵熠在接受记者采访时表示,音乐美食巴士为线上预约制,其套餐分为68元/人、98元/人和138元/人三种。以环线形式运营,全程约35公里,行驶时间约100分钟,首末站为珠海地标日月贝。

“目前我们的观光巴士非常火爆,日均三千人,过年时可能日均会超过一万人,所以我们整体是盈利的状态。”赵熠透露。

配送物流场景在横琴落地。随着横琴的深入发展,两地之间的交通将更加便捷和高效,为无人驾驶技术的跨境应用提供有利条件。”有相关负责人对记者透露,“未来拟开通横琴连接澳门的Robobus跨境接驳线路,但这将取决于技术的成熟度、法规的完善以及两地之间的合作情况。”

网约车升级服务 美食巴士运营火爆

针对当前的城市公交痛点,珠海正在尝试不一样的商业探索。

目前,横琴动态公交采用“网约车”模式运营,不仅提升了公共交通出行效率、提高居民出行体验,更实现了公交资源的高效利用,降本增效,为破解当下公交企业经营难题、促进公共交通可持续发展提供“横琴经验”。

记者了解到,虚拟站点是指通过增设临时站点的方式,解决活动期间公共交通出行需求。活动结束后,这些临时站点将被适时撤销,实现公共交通资源的优化配置和按需供给。

据介绍,目前,横琴动态公交服务面积覆盖横琴岛全域87.1平方公里,设有159个站点(含155个公交站点、4个虚拟站点),运营

时间7:00—23:00,采用单一票制5元,现行优惠价单人3元,还没有多人拼车折扣。

截至目前,已投入运营车辆30辆,日最高服务超过2000人次,累计服务超过33万人次,平台注册用户超过4万人,拼单率超90%,平均接驾时间5—10分钟,送驾时间10—15分钟。

横琴粤澳深度合作区城市规划建设局交通运输局公共交通组组长郭威对记者表示,横琴粤澳深度合作区区域范围大,现阶段城市发展整体呈“东强西弱”特征,公共交通资源多集中在东部区域,中西部线网覆盖不足,常规公交可以解决大客流廊道上的出行需求,但对于零散的出行需求,常规公交“定站定线定时”的模式并不适合,一方面是新开线路成本高,另一方面是多次换乘使得公交出行体验感不佳。

在问及成本方面的问题时,横琴动态公交服务商明智慧行(北京)科技有限公司业务负责人靳凯介绍说,我们在运营过程中,结合横琴的路况、用户反馈等情况,不断优化动态公交的拼

单算法。在系统中,我们通过限定乘客的忍耐值,来确保乘客的候车时间、车程时间都在一个合适的范围内,通过限定绕路比,限制车辆拼单过程中的行驶路径,让乘客在拼单过程中,也有比较好的乘车体验。经我们测算,在解决零散出行应用场景中,相较于常规公交,至少能为公交企业降低30%成本。

除了网约车巴士之外,一辆辆可观光可享受早茶的音乐美食观光巴士也成为珠海亮丽的风景线。

记者在音乐美食观光巴士上看到,一楼为工作区,设有多功能展示柜、饮品酒水售卖柜、备餐操作吧台、食材加热及保温功能区

等。二楼用餐区拥有6张4人座,1张2人座,可同时容纳26人用餐。并在车辆后部增加OLED显示屏,立体声环绕音响搭配无线手持麦克风,打造“嗨唱区”。

珠海公交巴士有限公司观光旅游分公司营销推广部部长赵熠在接受记者采访时表示,音乐美食巴士为线上预约制,其套餐分为68元/人、98元/人和138元/人三种。以环线形式运营,全程约35公里,行驶时间约100分钟,首末站为珠海地标日月贝。

“目前我们的观光巴士非常火爆,日均三千人,过年时可能日均会超过一万人,所以我们整体是盈利的状态。”赵熠透露。

配送物流场景在横琴落地。随着横琴的深入发展,两地之间的交通将更加便捷和高效,为无人驾驶技术的跨境应用提供有利条件。”有相关负责人对记者透露,“未来拟开通横琴连接澳门的Robobus跨境接驳线路,但这将取决于技术的成熟度、法规的完善以及两地之间的合作情况。”

配送物流场景在横琴落地。随着横琴的深入发展,两地之间的交通将更加便捷和高效,为无人驾驶技术的跨境应用提供有利条件。”有相关负责人对记者透露,“未来拟开通横琴连接澳门的Robobus跨境接驳线路,但这将取决于技术的成熟度、法规的完善以及两地之间的合作情况。”

配送物流场景在横琴落地。随着横琴的深入发展,两地之间的交通将更加便捷和高效,为无人驾驶技术的跨境应用提供有利条件。”有相关负责人对记者透露,“未来拟开通横琴连接澳门的Robobus跨境接驳线路,但这将取决于技术的成熟度、法规的完善以及两地之间的合作情况。”



在珠海音乐美食观光巴士上体验早茶。

陈燕南/摄影

单算法。在系统中,我们通过限定乘客的忍耐值,来确保乘客的候车时间、车程时间都在一个合适的范围内,通过限定绕路比,限制车辆拼单过程中的行驶路径,让乘客在拼单过程中,也有比较好的乘车体验。经我们测算,在解决零散出行应用场景中,相较于常规公交,至少能为公交企业降低30%成本。

除了网约车巴士之外,一辆辆可观光可享受早茶的音乐美食观光巴士也成为珠海亮丽的风景线。

记者在音乐美食观光巴士上看到,一楼为工作区,设有多功能展示柜、饮品酒水售卖柜、备餐操作吧台、食材加热及保温功能区

等。二楼用餐区拥有6张4人座,1张2人座,可同时容纳26人用餐。并在车辆后部增加OLED显示屏,立体声环绕音响搭配无线手持麦克风,打造“嗨唱区”。

珠海公交巴士有限公司观光旅游分公司营销推广部部长赵熠在接受记者采访时表示,音乐美食巴士为线上预约制,其套餐分为68元/人、98元/人和138元/人三种。以环线形式运营,全程约35公里,行驶时间约100分钟,首末站为珠海地标日月贝。

“目前我们的观光巴士非常火爆,日均三千人,过年时可能日均会超过一万人,所以我们整体是盈利的状态。”赵熠透露。

配送物流场景在横琴落地。随着横琴的深入发展,两地之间的交通将更加便捷和高效,为无人驾驶技术的跨境应用提供有利条件。”有相关负责人对记者透露,“未来拟开通横琴连接澳门的Robobus跨境接驳线路,但这将取决于技术的成熟度、法规的完善以及两地之间的合作情况。”

日产汽车重组高管层 力求扭转公司经营困境

本报记者 尹丽梅 张硕 北京报道

为改善当前恶化的经营业绩,提高效率 and 应变能力,12月11日,日产汽车公司宣布对高层管理人员进行重组,以重新调整公司运营架构。

日产汽车现任首席财务官(CFO)马智欣(Stephen Ma)将出任日产中国管理委员会主席,专注于中国市场未来的战略落地和运营。

高管团队迎来全面调整 CFO马智欣将重返中国

继首席绩效官(CPO)Guillaume Cartier于今年12月1日上任之后,日产汽车高管团队变动陆续进行。

此番管理层调整涉及日产汽车日本-东盟区、中国区、美洲区三大市场。

为加紧在销售低迷的中国和北美市场重整旗鼓,日产汽车将这两大地区的高管进行了调整。在中国市场,马智欣将接替山崎庄平出任日产中国管理委员会主席一职,马智欣将直接向首席执行官(CEO)内田诚汇报工作。

马智欣是一位熟悉中国市场的老将。2012年,马智欣曾出任东风有限副总裁,随后在2018年调回日产总部并于次年升任首席财务官。

“马智欣不仅拥有全球化企业管理的丰富经验,同时也拥有对中

力求扭转经营局面

日产汽车重组高管团队,是为了扭转公司的经营局面。

日产汽车当前的处境并不乐观。日产汽车披露的财务报告显示,日产汽车2024财年上半(今年4月—9月)营业利润下降90.2%至329亿日元(约合人民币15.68亿元),营业利润率从去年同期的5.6%降至仅0.5%。净利润192亿日元(约合人民币9.15亿元),同比下降93.5%,是受新冠疫情影响而出现亏损的2020年以来的最低水平。2024财年第二财季(2024年7月至9月),日产汽车净亏损93.4亿日元(约合人民币4.44亿元)。

现任日产北美管理委员会主席Jeremie Papin将接替马智欣,担任首席财务官一职。二者均直接向日产汽车总裁兼首席执行官(CEO)内田诚(Makoto Uchida)汇报工作。

《中国经营报》记者从日产汽车方面了解到,日产汽车还将于2025年4月进一步调整管理层,实现精益化、扁平化的管理架构,从而灵活、快速地应对市场形势的变化。

“新的人事任命将带来必要的经验,并以提升应对措施的执行效率,帮助日产汽车重回发展轨道。”对于此次高级管理层人事任命,内田诚表示,在全新管理团队的支持下,日产汽车将继续深入开展扭转亏损计划,实现可持续的盈利,实现企业的长期稳定发展。

管理委员会主席星野朝子(Asako Hoshino),将不再兼任日本-东盟区域管理委员会主席一职。未来,星野朝子将继续担任首席品牌和用户官(CBCO),专注于提升品牌和客户体验,在加强客户沟通、提升客户满意度、扩大品牌影响力方面发挥作用。

目前,坐镇中国市场的山崎庄平将接替星野朝子,出任日本-东盟区域管理委员会主席一职。

日产汽车方面表示,山崎庄平在竞争激烈的中国市场积累的丰富经验,将成为其在日本及东盟区域市场开展工作的重要参考,有助于进一步加强日产汽车在该地区的影响力。未来,他将直接向首席绩效官(CPO)Guillaume Cartier汇报。

同期,日产汽车全球新车销售量同比下降1.6%至159.6万辆。日产汽车还将2024财年(2024年4月1日至2025年3月31日)的全球销量预期进行了调整,将全球销量预期下调1%至340万辆,较此前预期下调25万辆。

在“汽车新四化”产业研究者、北京知行策略管理咨询公司合伙人杨刚看来,未来日产汽车应以聆风(Leaf)技术为基石,加快推出续航更高、更具智能化、竞争力更强的产品线。与此同时,应重塑内部决策与执行的流程与机制,激发内部活力,提升效率,快速响应市场。

“新的人事

任命将带来必要的经验,并以提升应对措施的执行效率,帮助日产汽车重回发展轨道。”对于此次高级管理层人事任命,内田诚表示,在全新管理团队的支持下,日产汽车将继续深入开展扭转亏损计划,实现可持续的盈利,实现企业的长期稳定发展。

管理委员会主席星野朝子(Asako Hoshino),将不再兼任日本-东盟区域管理委员会主席一职。未来,星野朝子将继续担任首席品牌和用户官(CBCO),专注于提升品牌和客户体验,在加强客户沟通、提升客户满意度、扩大品牌影响力方面发挥作用。

目前,坐镇中国市场的山崎庄平将接替星野朝子,出任日本-东盟区域管理委员会主席一职。

日产汽车方面表示,山崎庄平在竞争激烈的中国市场积累的丰富经验,将成为其在日本及东盟区域市场开展工作的重要参考,有助于进一步加强日产汽车在该地区的影响力。未来,他将直接向首席绩效官(CPO)Guillaume Cartier汇报。

同期,日产汽车全球新车销售量同比下降1.6%至159.6万辆。日产汽车还将2024财年(2024年4月1日至2025年3月31日)的全球销量预期进行了调整,将全球销量预期下调1%至340万辆,较此前预期下调25万辆。

在“汽车新四化”产业研究者、北京知行策略管理咨询公司合伙人杨刚看来,未来日产汽车应以聆风(Leaf)技术为基石,加快推出续航更高、更具智能化、竞争力更强的产品线。与此同时,应重塑内部决策与执行的流程与机制,激发内部活力,提升效率,快速响应市场。

普华基础软件张晓先: 开源打破原有商业模式 变零和博弈为协作共赢

本报记者 陈燕南 北京报道

“随着电子电气架构与智能网联技术的演进,软件和操作系统在智能汽车中的作用越发关键,共同构成了汽车智能计算基础平台安全、实时和高效运行的重要基础和核心支撑。”普华基础软件股份有限公司副总经理兼战略研究院院长张晓先在零观汽车“2024中国汽车软件大会”特别节目上表示。

据了解,本次节目由中国汽车工业协会汽车纵横全媒体平台、《中国经营报》、中经传媒智库联合主办。

汽车工业从机械时代、电子时代到智能时代,汽车电子系统的发展催生了车用软件和车用操作系统的出现和发展。在新一轮技术变革浪潮中,安全可控的车用操作系统已跃升为汽车技术生态的核心要素。国内外汽车厂商都将车用操作系统的研发与应用置于战略高度,视其为推动汽车智能化的关键动力。

在张晓先看来,车用操作系统正在面临着三大主要挑战:创新速度与技术迭代、安全性和可靠性、兼容性和标准化。

“整车企业往往面临着多个产品线、多个技术方案、多种芯片的复杂排列组合,芯片的适配、软件的集成和测试、操作系统的配置、多平台之间的迁移等不仅带来工作量的增加,也带来



珠海的无人驾驶小巴

陈燕南/摄影

技术风险的增加。在行业竞争激烈的大环境下,整车企业需要有充分兼容性和标准化的基础软件产品,以提高开发效率、降低研发成本。”张晓先表示。

在开源这一开创性的战略思路下,车用操作系统自主的新生态迎来了希望的曙光。

那么,开源对于汽车行业有何助力呢?对此,张晓先认为,从本质上来说它有三个方面的

好处:第一,能够降低成本,可以最大化地利用研发资源,避免重复开发。第二,开源打破了组织的边界,无论你是开发者、使用者,还是生态合作伙伴,都可以进行开发,所以开发效率、开发速度都会极大地提高。第三,因为它从一家公司的产品变成了一个公共的产品,所以它能够最大限度地保证供应链安全。

事实上,开源是人类在信息技术时代的智慧结晶,是开放、共建、共享、共治的新型生产方式。从代码贡献量、提交次数、协作开发者人数以及文件数量来看,开源软件都远超闭源软件。

据张晓先介绍,开源是优化软件开发要素配置的创新模式。它打破了传统封闭式软件开发的壁垒,让全球的开发者都能够参与到软件的创造和改进中来。一方面,开源改变了传统商业模式的独占排他特点,变零和博弈为协作共赢;另一方面,开源突破了组织边界,大幅提升了研发的规模效应。

“实际上,开源产品使用的人越多,参与的人就越多,开源产品的价值也会越大。在开源生态持续发展的基础上,所有的公司都可以从这个产品中获得它的商业利益。”他表示。

最后,张晓先表示,未来,普华基础软件将与行业伙伴一起构建完整的车用操作系统开源体系,为客户提供与闭源商业软件并存的,新的开源车用操作系统选择。

“希望更多企业和开发者秉承开源共建精神,积极加入‘小满’(EasyXMen)开源共建,群策群力,共同构建开源、开放的新一代车用操作系统创新生态,推动全球智能网联汽车技术发展。”他表示。