



## 咪表败走济南

咪表还在,运营方也在,围绕咪表的官司尚未开庭,但随着济南停车集团被政府认定为唯一合法收费主体,咪表已经被彻底断了生路。

热闹一时的省城咪表,在经历长时间落寞之后,很可能陷入永久的沉寂。

本报记者 崔岩  
 本报见习记者 王小蒙



4日,冻源大街西段的一台咪表被严重破坏失修。这种情况目前比较常见。 本报见习记者 王小蒙 摄

# 省城咪表夭折记

## 服务不到位、管理无创新,失去市场不足为奇

他山之石

## 澳门25人管着1万咪表

澳门和香港是我国较早引入咪表并运行成功的城市。

据相关人士介绍,1980年,澳门在市中心繁华地区安装了1500台咪表,虽然在当时发挥了一定作用,但并没有引起大多数澳门人的注意。

2005年,澳门的咪表增加到5000台,平时停车很多的道路上,因为有咪表,车辆全部跑光了。达到7000台时,咪表停车位上的车辆开始增多,但不付费的车辆也很多,警察执法效果不明显。当咪表安装接近1万台时,情况发生了质的转变,咪表使用率明显提高,不付费的现象减少,在报纸上还出现了很多呼吁政府安装咪表的声音。

澳门咪表推行至今,背后是政府完善的制度保障。澳门出台专门的行政法规,对咪表违法停车行为进行罚款、锁车、拖车等处罚。超时一小时,警察将第二次开出红色罚单,同时通知咪表公司派巡视员到现场锁车;三个小时后,车辆仍没有离开的,警察则通知咪表公司把车辆拖走。被拖车辆无人认领的,咪表公司登报声明,90天后上交政府。

令人惊讶的是,澳门咪表管理方香港科协技术有限公司仅有25名工作人员,却管理着澳门一万多台咪表。“公司的工作很简单,咪表坏了去维修,出现了违章情况由交通署的警察负责,我们在整个过程中扮演的是一个咪表管理者的角色,是政府交给我们来管理,我们收了钱后交给政府。”

咪表的出现,让澳门公共道路停车管理的人工成本大大下降,也使得澳门地区的交通状况走上了正轨。“一方面市民能够接受咪表,另一方面道路也不会因为随意停车而造成堵塞。”相关人士说。

本报见习记者 王小蒙  
 本报记者 崔岩

## 咪表催生的科溢公司

“咪表进入济南之初是被奉为‘上宾’的。”一位不愿透露姓名的知情人士告诉记者,咪表项目是济南招商范围内的,相关部门都在职权范围内为咪表项目的运作做了不少准备工作。

济南科溢交通服务有限公司提供的一份材料详细介绍了咪表及其运营公司的由来。

1999年,应济南政府部门邀请,香港新世界集团和山东百富佳投资顾问有限公司实地考察了济南市道路停车情况。

2003年4月20日,山东百富佳投资顾问有限公司与富城停车管理(中国)有限公司共同向济南市政府提交了《关于济南市道路停车咪表收费管理项目建议书》并得到肯定,当时市政府指示交由济南交警支队跟进落实。随后,关联公司溢峰企业与济南交警支队签订了《济南市停车诱导管理系统合作协议书》。

为了专门运作济南市的道路停车诱导系统,2009年10月15日,济南科溢交通服务有限公司应运而生。

## 傍权经营的风险

济南交警支队出具的《关于停车诱导管理系统原建设合同续签合同的说明》中提到,待全部投资到位后,将与济南科溢交通服务有限公司签订正式协议。

“2011年11月12日资金全部出资到位,咪表也是按照交警要求生产设计的,但是交警负责人变更,正式的合同也就一直没签。”科溢公司负责人臧先生认为,之前签订的两份协议书同样有效,里面对其投资回收都有明确约定。

知情人士说,咪表公司与相关部门开始没有建立规范的合作关系,造成了双方关系存在不稳定因素。“一旦有些环节出岔子,吃亏的就是咪表公司。”该知情人士说。

咪表败走济南,省城一交通专家认为,直接原因在于其

过分依赖傍权经营。咪表运行之初,相关部门曾表示对长期占用咪表车位的车主不排除处罚,而咪表运营公司本身没有强制权,锁车、拖车都需由政府部门实施。一旦两者合作基础受损,就会导致这种经营模式终结。

“咪表公司没有真正按照市场规律办事是其失败的诱因。”该专家指出。

## 生不逢时的尴尬

如果咪表能够实现其初衷,推动济南的智能交通体系发展,也不至于没有活路。但可惜的是,咪表一入济南,便遭遇了水土不服。

安装在冻源大街的245块咪表,运行之初,以移动手机和一卡通两种支付方式付费。但实际上,咪表入驻济南的2010年,手机支付不普及,一卡通在车主中更不普及,很多人不愿意单纯为停车而专门储值。

为了收费,科溢公司只能为管理员配置一卡通,车主将停车费交给管理员后,再由管理员代为刷卡。后期,咪表收费干脆彻底被人工取代。

人工收费则不可避免地遭遇逃费问题。64岁的老王是济南市中停车公司经七路房管大厦段的收费员。他负责17个车位的收费工作。“干这活得眼尖、腿快才行,不然一些车主趁你不注意不交钱就走了。”老王为这十几个车位每天要来回跑近80多里,因为车主逃费等问题,他最少的一天只收了3元停车费。

而在省立医院附近的一名收费员,则为了十块钱的停车费,骑着电动车追着汽车跑过了三个红绿灯,才把停车费讨到手。

有关单位虽然明白咪表只有无人管理才能真正节约成本,资源配置最优化,但对现状却无计可施。

“2010年时,支付手段比较单一,换作今天,完全可以学习滴滴、快的等打车软件的支付手段,大部分车主也就接受了。”一些交通领域的专家对咪表这一智能停车系统在济南的遭遇感到可惜,有人认为,从消

费观念上看,咪表运行有些生不逢时。

## 服务缺失难服众

按照香港澳门等地的成功经验,作为一种政府转移的停车诱导服务,咪表要承接并实现这种社会效用,并将费用上交政府。但在济南的实践中,这一效用并未发挥好。

相反,咪表运行期间,管理员和车主经常发生纠纷。“车停在车位上,刮蹭了,是不是看车的有责任?我花了钱,就得享受服务。”4日,在冻源大街金龙大厦上班的许允丽,回想当初跟咪表管理员之间的吵架,至今还有些激动。

在收费上的功利、在服务上的“无为”,导致公众对咪表的认知出现了偏差。

“更多的时候,大家把咪表当成了另一种收费形式,对强制性地占用公共资源收费产生反感。”专家说,在公共服务方面,咪表未能发挥其智能诱导停车的功能,而沦为取代人工收费(甚至也未能取代成功)的工具,是咪表败走济南的重要内因。

此外,按照济南市交警部门的说法,咪表运营方收取的停车费“去向是个问题”。这种不透明再一次深化了民众的不信任心理。

## 管理漏洞终送命

国外先进的停车模式,为何到了济南失去了应有的光彩?从各方反馈来看,没有相应的配套,未跟上智能化步伐的管理模式,可以说是罪魁祸首。

“收费员就按手写时间收费,不要发票一般不给。”常停车的王先生说。

“鼓励车主主动索要发票。”采访中,交警部门表示,停车公司一般按照发票数额与收费员进行对账,如果不要发票,停车费很有可能被收费员中饱私囊。

除了不给发票,收费员的违规操作也不时有发生。此前孙女士停车时,被收费员引导到了非划线车位。“收费员说给看着不会贴罚单,讲讲价,仨小时只要两元钱。”

类似情况也发生在非咪表管理区域。比如,历下区停车建设运营管理有限公司成立至今,因为违规收费,已开除了11名收费员。

不仅如此,大街上的咪表一旦没有人员看护,很容易成为被破坏的对象。咪表顶盖被揭,内部线路板被掏空,像这样的咪表在冻源大街上有十几个。

在这样的城市环境下,以这样的管理方式运作,咪表最终失去市场,败走济南也就不足为奇了。



在科溢公司的仓库里,尚未安装的756台咪表成为公司的沉重负担。 本报见习记者 王小蒙 摄