

陕西省安康市属秦巴生物多样性生态功能区、南水北调中线工程重要水源涵养区,限制和禁止开发面积高达91.9%;这里又是国家秦巴山集中连片特困地区和川陕革命老区,发展需求迫切。近年来,他们创新思路,通过发展“飞地经济”,实现了生态保护与经济发展的双赢。

近年来,湖南省衡东县认真贯彻落实习近平总书记有关供销改革服务“三农”的重要指示精神,把供销合作社改革纳入全县全面深化改革的重要议事日程,牢固树立重视供销合作社就是重视农村农业、扶持供销合作社就是扶持农民的理念,探索创新供销改革新模式,焕发出新的生机和活力。

李雪

这段时间,全国不少地方频频探索共享停车的妙招、妙招,随着共享停车市场扩大,一些深层次矛盾开始凸显:部分地区的鼓励政策尚未完全落地,业主和物业对使用安全仍有较大忧虑,缺乏规模甚至让一些地区的共享停车市场开始萎缩。

借助互联网的崛起以及共享理念的深入人心,共享停车不单是很新潮的字眼,更可以成为纾解停车难的有力渠道,进一步而言也是盘活现有的停车位资源的有效举措。可以说,将共享停车做实做好是惠利各方的好事。

近年来,许多地方对发展共享停车予以积极支持。2018年,北京市立法鼓励单位和个人开展停车位有偿错时共享。2017年~2018年,由上海市交通委牵头的“创建停车位资源共享利用项目”已累计建设333个项目、落实约1.35万个共享泊位。从技术层面看,ETCP、有位停车、车位分享等数十款与共享停车有关的APP已经上线。

不过,共享停车在前行中并非一帆风顺,共享停车要实现向好发展,还亟待破坎前行。

政策上的给力是首要的。由于历史遗留问题,一些城市的停车情况非常复杂,鼓励共享停车的原则性政策迟迟难以细化落地。所以,从这一层面来讲,城市管理者当认识到共享停车所带来的综合效应,应科学规划、统筹安排、尊重民意与市场规律,为共享停车的发展提供可靠而宽松的外部环境,以适应民之所需。

比如,河南省公安厅表示将积极助推发展“共享停车”经济,鼓励互联网企业通过互联网、手机APP等方式,实现企事业单位、居民小区及个人车位信息共享,推动企事业单位、学校、小区的停车位对外开放,通过时空置换,挖掘有限停车资源。可以说,有了官方的支持以及社会力量的介入,共享停车才能实现长足发展。

另外,应筑牢使用安全之基。共享停车的核心是建立有效的公共信息管理服务系统,整合城市的停车资源。使用安全是共享停车发展的基础,而要实现使用安全,除去平台企业有必要将提升使用安全作为研发重点,也需要从城市治理角度入手,合力而为,毕竟,共享经济离不开共同治理与共同维护。

现代城市编辑部
主任:雷茂盛
执行主编:明慧
新闻热线:(010)56805152
监督电话:(010)56805167
电邮:cityweekly2001@126.com

破解“最后一公里”还需“两车”形成合力

随着资本撤离,曾经火爆一时的共享单车逐渐“降温”,而一度被冷落的公共自行车重回人们视野。二者从根本上说都是为了倡导人们绿色出行,都应当提倡,未来将形成共存、互补、融合发展态势

马晓媛 刘扬涛

废弃单车堆成“坟场”,退还租金大排长队,骑车费用集体涨价……眼下,随着资本撤离,曾经火爆一时的共享单车逐渐“降温”,而一度被冷落的公共自行车重回人们视野。公共自行车为何出现租量“回暖”?共享单车与公共自行车孰优孰劣?解决“最后一公里”痛点,未来靠谁?

这边“降温”那边“回暖”

在山西太原工作的王女士每天乘公交车上班,下了公交车到公司还有不到两公里路程,她通常选择骑公共自行车。“前一阵共享单车很火的时候也骑过一段时间,现在基本不用了,还是公共自行车便宜,使用也挺方便。”王女士说。

像王女士一样的人不在少数。根据太原公共交通自行车服务有限公司提供的数据,2019年7月,太原

公共自行车租量达到928万次,超过去年同期的909万次。运营部部长王红权介绍说,太原公共自行车从2012年投用以来租量基本逐年递增,到2017年受共享单车影响出现明显下降,但从2018年10月起数据开始回暖。

“共享单车热潮过后,据我们了解,各地公共自行车项目的数据都有了好转的趋向。”中国道路运输协会城市客运分会城市公共自行车工作部副秘书长李武强说。

据了解,公共自行车的“回暖”与共享单车的“降温”直接相关。一方面,在资本撤离和加强管理的双重影响下,共享单车投放数量减少,停放地点受限,使过去备受用户青睐的便利性降低。

另一方面,今年以来,单车企业为维持运营相继涨价,在上海、广州、深圳等城市,各品牌共享单车租费普遍上涨了50%,与推行首小时免费的公共自行车相比优势不再。第

三方研究机构比达发布的《2019年第一季度中国共享单车市场研究报告》显示,今年第一季度共享单车用户规模仅4050万人,环比下降24.4%,其中费用成为影响用户体验的最大因素。

从“剑拔弩张”到“握手言和”

一冷一热背后,难道是共享单车这个新事物比不上公共自行车这个“老家伙”吗?事实上,关于公共自行车与共享单车孰优孰劣的争论,从共享单车诞生之日起就从未停歇——政府主导还是市场主导,有桩还是无桩、刷卡还是手机扫码……据了解,其实二者并非完全对立,甚至已经在实践中互相借鉴,取长补短,二者在技术和服务上的界限正在不断被打破。

“共享单车的出现推动了公共自行车的发展完善。”李武强举例说,“比如,公共自行车过去在杭州只能刷卡租车,现在加快了发展手机线上

租车的步伐,目前80%以上的公共自行车已经实现手机扫码租车;过去很多城市的公共自行车会在深夜停运,而现在基本都已经改成24小时运营。”

据了解,在一些公共自行车发展较为成熟的城市,入驻的共享单车企业也在向当地公共自行车运营企业积极“取经”,借鉴有效做法,甚至探讨向其购买运维服务。

更具代表性的是,无论共享单车还是公共自行车,都在探索应用无桩电子围栏技术。目前,北京多个城区已开始对共享单车试行电子围栏技术,租骑共享单车需“入栏结算”:共享单车停放在指定区域内的,按普通价格计费结算;在指定区域外随意停放的,将被增收“调度费”。有业内人士称此举有望破解共享单车乱停乱放困局。

江西南昌在去年年底建成并投用了600多个无桩电子围栏公共自行车站点,可与原“有桩”公共自行车

站点实现“通借通还”,一定程度上缓解了高峰期还车难问题。据悉,目前已有共享单车品牌成功接入这些电子围栏。

形成合力还需定好规矩

受访专家认为,共享单车与公共自行车各自存在的问题,都会在不断发展中得到解决,未来二者将形成共存、互补、融合的发展态势。更重要的是,政府应当在其中起关键作用,制定规则,统筹安排,使其合力构成城市公共交通的一环,真正破解“最后一公里”难题。

“虽然目前共享单车热潮退去,但并不代表它失去了生命力。”长期关注共享单车的互联网专栏作家孟永辉认为,过去共享单车过于依赖资本力量,并没有完成上下游产业链闭环,没有形成好的商业模式,现在进入行业调整期也是必然,未来随着科技的应用和市场不断发育完善,困扰共享单车的问题将会得到一定解决。

王红权认为,作为政府主导建设的公交项目,公共自行车有着显著的公益性、民生性。在公共自行车租量全国居首的太原市,租用免费率平均达到98.86%,使用群体以对手机操作不熟悉的中老年人为主。“公共自行车在技术和服务上可以向共享单车借鉴,但公共自行车让利于民、普惠民生的特性是共享单车难以替代的。”

中国城市规划设计研究院城市交通研究分院院长赵一新认为,无论公共自行车还是共享单车,从根本上说都是为了倡导人们绿色出行,都应当提倡,未来将形成公共自行车与共享单车共存、并行、互补、融合的状态。

“现在互联网技术非常成熟,公共自行车和共享单车完全可以放到一个平台上进行管理,只要政府制定好规则,管理的主体不拘于谁,重要的是按照政府的规则将所有公共自行车和共享单车统筹安排调度,真正让它们在城市中达到互补、平衡,合力构成城市公共交通的一环。”赵一新说。

智能立体 自行车库受关注

此前举行的2019厦门国际投资贸易洽谈会上,可以解决单车乱停放问题的多功能智能立体自行车库模型受到广泛关注。

张斌摄



延伸阅读

从“交通大国”走向“交通强国”

日前出台的《交通强国建设纲要》提出,要加强智能网联汽车研发,形成自主可控完整的产业链,业界认为,中国智能网联汽车产业发展迎来重大契机和利好

王庆凯 徐晨

中共中央、国务院日前印发了《交通强国建设纲要》(以下简称《纲要》)。目标是到2035年基本建成交通强国,基本形成“全国123出行交通圈”(都市区1小时通勤、城市群2小时通达、全国主要城市3小时覆盖)和“全国123出行快货物流圈”(国内1天送达、周边国家2天送达、全球主要城市3天送达)。

新中国成立之初,全国铁路总里程仅2.2万公里,公路仅8.1万公里,没有高速公路。但到2018年末,全国高铁营业总里程和高速公路总里程均跃居了世界首位。

新中国成立70周年,中国从“交通弱国”发展成“交通大国”,如今正在迈向“交通强国”。

值得注意的是,《纲要》中特别提到,要加强智能网联汽车(智能汽车、自动驾驶、车路协同)研发,形成自主可控完整的产业链。多位业内人士表示,《纲要》为中国智能网联汽车产业的发展带来了重大契机和利好。

交通运输部公路科学研究院公路交通发展研究中心主任虞明远表示,《纲要》中明确提出加强“智能汽车、自动驾驶、车路协同”研发,为未来智能网联汽车发展指明了方向。

目前智能汽车是重大投资热点,但智能网联汽车除了需要智能汽车,还需要智慧的公路网和强大的通讯网络。虞明远认为,《纲要》对智能汽车、自动驾驶、车路协同进行了同时强调,为未来智能网联汽车明确了技术发展路径。

赛迪顾问提供的报告认为,《纲要》提出的措施将推动智能网联汽车产业快速发展,加快统一各方标准,推动智能网联汽车的开发和产业化进程。同时,巨大的智能网联汽车运营服务市场也将快速崛起。

但赛迪顾问同时也指出,中国智能网联汽车产业还处于发展初期。目前,由于传感器、处理器等自动驾

驶必需的核心硬件对外依存度较大,国内智能网联汽车仅在部分场景具备实现自动驾驶功能的可能性,智能网联汽车部分技术还需突破。

虞明远指出,当前中国智能网联汽车对于采用怎样的技术路径还存在争论。加之,5G尚未大规模商用,自动驾驶想要实现安全、高效还缺少有力支撑。“中国仍处于智能网联汽车研发初期。”

虞明远认为,中国智能网联汽车产业应抓住《纲要》带来的历史机遇,实现跨越式发展。当前首先应统筹技术路径,做好智能网联汽车的相关测试,各个城市可以建设自动驾驶测试路段。