

近年来,分水派出所“南堡精神”指引下,克服重重困难,侦办了一批有影响力的重大案件,整治了一批治安突出问题,探索出一套小城镇的“枫桥经验”社会治理模式。截至2019年11月20日,辖区总警情同比下降12.01%,刑事和治安警情同比分别下降25.87%、30.33%。

“交房即交证”
应成“硬规定”

胡建兵

浙江杭州市规划和自然资源局不动产登记中心依托“互联网+”,把登记窗口前移至楼盘交付现场,全省率先推出商品房“交房即交证”服务,打通服务“最后一公里”。

对于百姓来说,买房是大事。辛辛苦苦买了房,盼星星盼月亮,终于等到开发商交房。不过有的购房者在交房现场领完钥匙后,却发现想要拿到“红本本”还需等上一段时间,这种情况无疑给购房者在落户、子女入学、银行贷款等方面造成了一定困扰。比如,有的购房者买的是热门学区房,在房子到手之后,因为迟迟无法拿到不动产权证书,无法给孩子上户口,耽误了孩子上学。还有的开发商为了周转资金,将项目的产权抵押给银行,一旦开发商资不抵债或未按时还款,别说购房者拿不到不动产权证,就连房子也有可能被银行拍卖,用来抵开发商的欠款,从而出现“一房两卖”的情况。在这种情况下,由于购房者没有拿到不动产权证,维权之路将会非常艰难。

事实上,早在今年3月,国务院办公厅就印发了《关于压缩不动产登记办理时间的通知》,提出在2019年底前,流程精简优化到位,全国所有市县一般登记、抵押登记业务办理时间力争分别压缩至10个工作日、5个工作日内;2020年底前,力争全部压缩至5个工作日内。而杭州市“交房即交证”政策,无疑在此基础上更进了一步。不同于以往的流程,有关部门对不动产登记审核进行前置,对于购房者来说,无论按揭购房,还是全款付清,仅需结清税款、备齐资料,就可收房拿钥匙后同时可以拿到不动产权证书。

此外,“交房即交证”要求开发企业严格落实在新建商品房不动产登记办证中的主体责任,这给房屋开发企业增加了不小的压力。也就是说,房屋建设各项手续必须齐全,房屋质量必须过硬,这样才能在房屋销售之前通过验收,合格后才能销售。如果哪一关通不过,也就不能销售。“交房即交证”的实施,是对开发企业和项目建设各个环节的检验,有助于进一步规范开发企业,促使开发企业更加重视楼盘质量、项目监管和服务质量,最终以品质、口碑、业绩来赢得购房者。同时,通过“交房即交证”的实施,以及通过市场手段,让“优胜劣汰”成为常态,有助于房地产市场秩序的健康有序发展。

不动产权证是房子合法存在的“身份证”。“交房即交证”使购房者在收房拿钥匙的同时,马上可领取不动产权证书,有利于解决小孩落户、积分入学等民生问题,大大保障了购房人的合法权益,为购房者长期以来的“心病”注射强有力的“强心针”。“交房即交证”的实施,是从保护购房者权益的角度出发,通过政府的行政手段,引导开发企业诚信经营、依法建设,让开发企业主动承担起办理不动产登记主体责任,让购房群众住得踏实、睡得安稳,解决群众的烦心事、堵心事。因此,希望全国其他地方也能实行“交房即交证”,使之成为一种“硬规定”。

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

“贵过公交时代”来临 共享单车还能骑多久

《中国互联网发展报告2019》显示,2017年我国共享单车行业用户增长率达632.1%;2018年增长率减缓至14.6%。专家表示,经历行业洗牌后,运营企业与其再三涨价,不如辅助数据分析,对单车进行精细化经营和科学管理

张超 许茹 董建国

几乎是在很多人不知不觉间,青桔单车、摩拜单车以及哈啰出行等共享单车的起步价在2019年悄然提高到1.5元,一次骑行往往要花费2元~3元,经常贵过公交。

在北京、成都、福州等地,从今年3月~11月,共享单车“不约而同”再三调整计价规则。资本“退烧”后,拥有数亿用户的共享单车能走出一条什么样的路?

共享单车迎来“贵过
公交时代”

“从孩子学校到家大约4公里,以前骑共享单车0.5元,最多1元,现在1.5元起步,有时要2元甚至2.5元。”成都市民龚先生说,明显觉得共享单车涨价了。

北京市民李先生上班通勤路程约5公里,“公交1元,地铁3元,骑单车单次花费在3元以上。”李先生说,不过,如果买了月卡,按每天骑两次算,每次不到0.5元;像他这种使用频率较高的用户,月卡比较划算。

不难发现,这两年共享单车市场行情发生较大变化,从烧钱补贴到取消优惠,再到今年多次涨价。

今年3月,滴滴公司运营的小蓝单车在北京引领第一轮涨价,起步价由每30分钟1元更改为每15分钟1元;4月,摩拜单车“跟上”同样起步价。7月,摩拜在上海、成都、深圳等地将起步价从1元涨至1.5元。10月,摩拜在北京起步价调整为1.5元,起步时长为30分钟;滴滴运营的青桔很快也“跟上”这个价格。

至此,摩拜、青桔及哈啰等主流共享单车的起步价在全国大部分地区完成了涨价。

“共享单车的涨价是这个行业发展趋于理性的一种表现。对于大多数用户,特别是经常使用共享单车的用户,价格调整的影响并不大,常用户占到青桔订单量的一半以

上。”滴滴出行两轮车事业部总经理张治东说。

美团披露的三季度财报数据显示,与今年二季度相比,三季度共享单车的经营亏损大幅收窄。10月美团摩拜再次调价时,给出的理由是“为了让平台更好运营下去,形成良好的循环”。

资本退潮后靠涨价提升
运营收入

共享单车骑行价格一涨再涨,背后的原因是什么?

“作为共享经济的标杆,共享单车发展初期一度受到资本青睐;但在运营过程中各种问题逐渐暴露出来,资本热度消退之后,通过涨价提升运营收入弥补亏损也是一个现实选择。”中央财经大学副教授陈端说。

“2018年我国共享单车投融资总额的增幅明显低于2017年。随着部分共享单车企业退出市场,资本对行业持谨慎态度,投融资金额增速放缓。”易观智库分析师孙乃悦说,2019年,美团公司为减少摩拜亏损开始撤出大部分海外市场,行业已经不再“烧钱”扩张。

“涨价是必然选择,共享单车从商业模式上讲是融资推动型,目前还未能通过精细化运营达到现金流平衡。”北京交通大学经济管理学院教授李红昌说。

北京市交通委数据显示,今年上半年北京日均骑行量为160.4万次,平均日周转率仅为每辆1.1次,日均活跃车辆仅占备车车辆总量的16%。

“一辆单车的成本及维护费用按照平均每辆1500元算,每天周转1.1次,每次收入1元算,需要1360多天才能收回成本。”李红昌说,回本回收前,车辆大都已经破损。

多位专家表示,高损耗、高运维成本和重资产扩张模式使得共享单车企业运营成本高企,资本回报遥遥无期。运营企业难以再有新投入,只能通过上调价格或挖掘附加值来增强变现能力。



仅仅两年,共享单车经历了从“颜色不够用”到多家品牌“倒在路上”,如今只剩几家头部企业“瓜分市场”。专家认为,经历行业洗牌后,运营企业到了通过比拼服务来抢夺存量用户的阶段。与其再三涨价,不如辅助数据分析,对单车进行精细化经营和科学管理。图为上海浦东罗山路附近,大批废旧共享单车正在被工人拆解转运。

张亨伟 摄

李红昌认为,预收押金使用原则

确定,企业难以“挪用”巨额押金也是企业上调价格的重要原因。交通运输部、央行等6部委联合印发的《交通运输新业态用户资金管理办法(试行)》从今年6月正式实施,办法规定运营企业原则上不收取用户押金。

目前摩拜、青桔、哈啰等品牌已经不再收取押金。对于已经收取押金的,用户可以申请退回。深陷“资金泥潭”的ofo则表示在努力处理押金问题。

据了解,运营调度成本增加等因素也是共享单车企业选择涨价的原因之一。一些城市加强了对共享单车停放的管理,部分共享单车企业共同出资委托第三方企业对主城区的道路及重要区域、重要商圈、交通堵点区域的共享单车进行摆放、清洁、

维护,增加了企业运营成本。

以精细化经营和科学化
管理促良性发展

中国互联网协会公布的《中国互联网发展报告2019》显示,2017年是中国共享单车行业用户增长最为迅猛的一年,增长率达到了632.1%;2018年增长率急剧减缓至14.6%,用户规模达2.35亿人。

仅仅两年,共享单车经历了从“颜色不够用”到多家品牌“倒在路上”,如今只剩几家头部企业“瓜分市场”。多位专家表示,经历行业洗牌后,运营企业到了通过比拼服务来抢夺存量用户的阶段。与其再三涨价,不如辅助数据分析,对单车进行精细化经营和科学管理。

陈端建议,运营企业调整投放策

略,把有限的单车投放

在人口密度较大的地区,提升单车周转率;同时,在生产环节使用新型材料及模组化设计,进一步降低车辆运营成本。哈啰出行、青桔单车等公司研发智能调度数据、智能视觉交互系统,可实时识别、智能判断和管理共享单车,实现投放数量、骑行需求与停放管理之间的动态平衡和效率最大化。“共享单车本身很难盈利,但是把单车放到更大的商业生态系统里,也许能带来流量协同价值,促进行业良性发展。”李红昌说,目前份额比较大的共享单车均有集团支撑,单车出行的综合服务成本会大大降低。

“在滴滴旗下,共享单车使用频次更高,单车也能与滴滴出行业务实现资源互补,强化滴滴在出行上的竞争力。”张治东说。

突破时空边界
体现“科技+旅游联动”

据了解,2020年上海浦江游览接待游客数预计将达600万人次,初步建成世界级旅游精品项目。

据上海浦江游览集团有限公司市场部杨明伟介绍,目前浦江班轮3处码头分布在杨浦区、黄浦区、浦东新区,未来分布在上海其他城区的

可以是旅游休闲资源。”上海财经大学教授何建民分析,“人们能够360度游览目的地;目的地吸引着游客的全身心体验。”

新朋即“旧友”
“老上海”有新乐趣

在人们的印象中,浦江游览往往是外国人、各省市游客到上海的必选项目。有意思的是,其中还有许多土生土长的上海人家。

63岁的王纪浩“守”在黄浦江畔数十年。“以前跑到浦东看浦西建筑,后来在外滩看浦东金融城拔地而起。如今船上看不够还要下船走走。”王纪浩带着老伴和孙子参加浦江游览后再三感叹。他说,世博会和进博会的举办,让上海市民生活变得更好,他们家也爱上了“在城市美景中漫步”。

今年以来,上海多个文旅活动参与人数创下新高:1300余万人次游

船模式。其中多程和全天模式下,游客可以在其中一处码头下船游览后,按班轮时刻表乘上后续游船前往另一处码头,就像乘公交车一样便利。

为何乘游船还随上随下?“看到如画风景,当然想置身其中。在班轮模式下,在上海各区深度游的行程安排就有了新选择。”23岁的游客符敏说。

在浦西的金陵东路码头下船,步行便可到达外滩建筑群,用手机扫码能听读百年建筑的“前世今生”。在秦皇岛路码头下船漫步滨江,近代工业旧址与绿树碧水相映,人们能了解过去的“工业锈带”如何变身“生活秀带”。在东方明珠码头下船,置身陆家嘴空中步行连廊,高耸入云的金融城建筑群体现城市发展新高度。

“如今文旅资源观已明显不同:过去旅游活动‘靠天’‘靠老祖宗’吃饭;在全域旅游目的地,任何资源都

推进供给侧改革 践行全域旅游发展“新三观”

上海全新推出班轮航线一程、二程、全程、全天四种乘船模式。
在新模式下,游客深度游行程安排有了新选择

陈爱平

乘着游轮游览黄浦江,观赏百年外滩建筑群、浦东摩天大楼,并可以在浦江两岸的“生活秀带”上岸漫步,这是一种怎样的体验?在浦江游览迎来年内500万人次游客并创下历史新高之际,上海近日推出全新的“班轮航线”,为中外游客呈上更丰富的文旅体验。

中外游客数量突破历史新高,江上船从交通工具变为游览体验,如今再兼顾交通和旅游功能,这是上海发展全域旅游的缩影。人们对美好生活的追求,呼唤着旅游目的地以全新的资源观、客源观、发展观,推进文旅供给侧改革。

无处不可漫步
动腿更能“走心”

上海近日全新推出的班轮航线分为一程、二程、全程、全天4种乘