

共享电单车为什么没有进入快车道?

危险系数高 监管难度大

◆新华社记者毛思倩

从2016年到2017年,共享电单车持续走红,小蓝车、小黄车的火爆催生了另一种交通工具——电动自行车的共享化。然而,近日投放在深圳的400辆“7号电单车”尚未铺开,就因违反当地法规

被要求全部收回。记者调查发现,多家公司已瞄准这一市场,加速研发投放步伐,又一波共享通勤工具来袭,是否能被城市容纳?

按照深圳经济特区交通安全处罚条例,骑行在限行道路上的市民将受到扣留车辆并处罚2000元罚款的处罚。“即使投放在不限行区域,运营公司也无法保证使用者不骑行到限行道路,或者不发生违规载人载物等交通违法行为。”深圳市交警局禁摩限电办民警陈

企业各展身手,抢滩共享电单车市场

2017年伊始,在深圳科技园北区上班的杨可发现公司附近多了一批白色的共享单车。仔细一看,这些车与已有的小蓝车、小黄车还不太一样,是多了电瓶的共享电动自行车。“公司离我家大概5公里,骑车太远,开车太近,共享电单车没准儿是个好选择。”然而,没等杨可下载客户端,这款“7号电单车”由于部分投放在规定的电单车限行区域遭市民举报,被深圳交警紧急叫停。

深圳对电单车实施限制通行的管理措施,目前绝大部分区域的大多数主次干道都已经限行。

记者调查发现,“7号电单车”只是众多试水共享电单车企业中的一个,目前还有多家企业在抢滩共享电单车市场。

2016年11月,云马智能电单车入驻杭州梦想小镇互联网村,“小鹿单车”同月亮相,宣布将用无桩电单车瞄准10公里出行市场;来自武汉的团队“八点到”采取打造租赁平台的方式,用车按天租赁,目前已在武汉和北京投放;1月11日,一直在上海南部进行区域性试验的“享骑”宣布,计划年内再在沪投放20万辆电单车。

与共享单车快速覆盖不同的是,电单车并没有快速在各大城市铺开,有业内人士表示,电单车本身造价不菲,危险系数较高,不方便监管,7号电单车的“前车之鉴”更可能让各家企业放缓投放的脚步。

优势多隐患多,缓解城市病还是添堵?

与杨可一样,对共享电单车抱有期待的往往是有较远出行需求的通勤人员。“相比依靠人力前行的单车,电单车更加省时省力。”白领王民住在北京东南三环路,每天通勤的距离大约4公里,骑单车的话总免不了身出一身大汗,所以主要选择开车或打车上班。“如果家门口和公司楼下都有停放点,共享电单车不会被堵住,还可以节省不少时间。”

随着电动自行车的飞速发展,中国已经由自行车大国向电单车大国发展,无论是基本通勤还是城市末端的物流运输,电单

车都承担着重要作用。然而,电单车在非机动车和机动车之间摇摆不定的定位,动辄超过30公里/小时的速度,驾驶人乱闯红灯的先例等“劣迹”,让管理者和市民头痛不已。共享电单车出现后,如果按照共享单车的模式,仅仅依靠不成熟的企业来管理,其中的风险不言而喻。

“一旦放开,大量电单车占用机动车道和人行道,肇事逃逸,借共享电单车拉客等状况都可能发生。”深圳市民韦湖表示担忧。

中国国际经济交流中心高级经济师张影强表示,共享电单车

刚刚起步,除了深圳,许多城市对电动自行车也有不同程度的限制,企业在准备业务创新时,比较理性的做法是与政府提前沟通,不挑战政策底线。

据悉,深圳未来可能会在非限行区域试点共享电单车,但是有着比较严格的条件,比如用户需要同时在深圳交警处登记注册“星级用户”,通过交警局设置的考试后才有资格使用电单车。

“对电单车辐射区域也有限制,将具体到路段和小区。”陈赞说,此外,备案车辆还需要购买足够的保险。

盘活存量资源,避免资源再浪费

共享单车的出现满足了国内大城市随取随用的慢行需求。然而记者在采访中却发现,由于大量投放,不少共享单车因为出现故障没有及时维护,被闲置在路边。而造价更高、对充电条件有严格要求的电动自行车,一旦进入共享领域,运行和维护的成本也将成倍增加。

业内人士表示,目前电单车能源主要使用铅酸电池和锂电池,前者在环保上对生产和回收

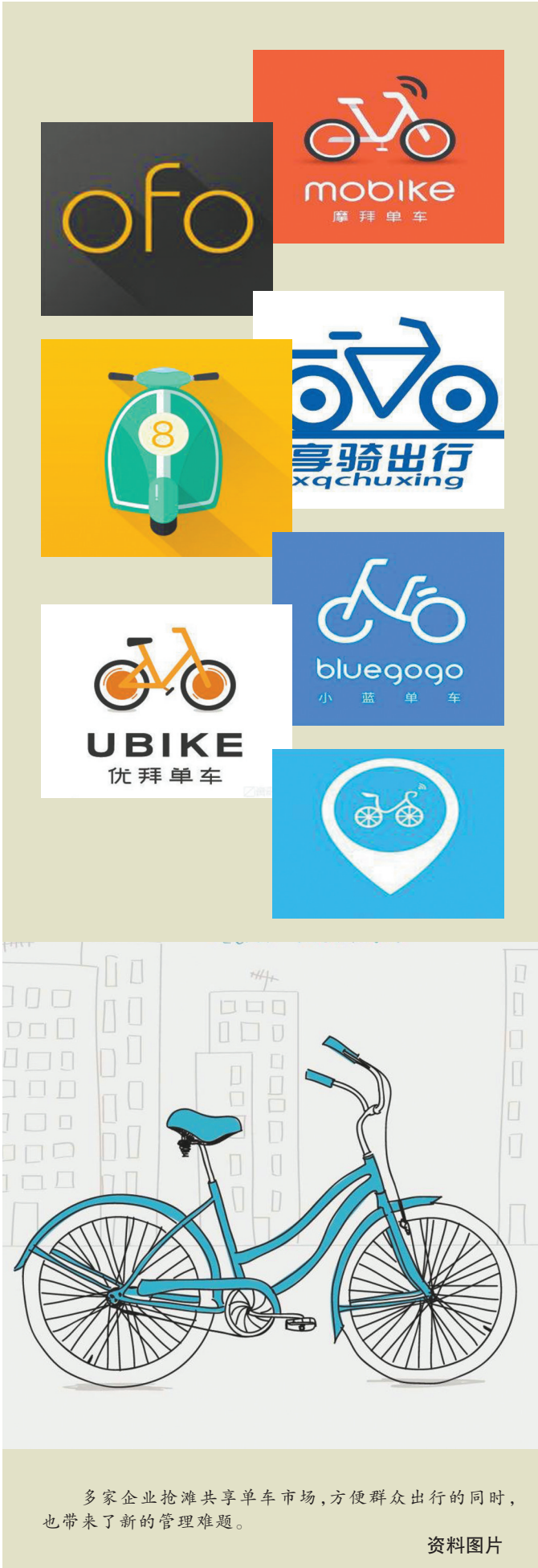
要求较高,后者则有爆炸的安全风险,这对共享电单车的运行维护都提出较高的要求。

张影强表示,企业在推出共享单车业务时,应考虑区域总需求,避免同质化竞争,大量投放可能再次造成资源浪费,在商业上也不可持续。

他建议,无论发展何种业务,“共享经济”的本质应该是盘活存量资源,推动供需精准配对,提高供给质量,发挥商品和服务最大价值。当市场出现无序竞争时,

政府应该出台相应的指导意见,维持市场良性竞争,鼓励业态创新发展。

在对“7号电单车”的处理意见中,深圳交警提出,可在未限行的大鹏新区试点共享电单车。大鹏新区属于深圳东部滨海区域,拥有大量的旅游景点,节假日期间大量私家车的涌入常常造成大面积拥堵。交警希望在此试点推广共享电单车,在缓解当地旅游旺季交通压力的同时,引导企业发展。



多家企业抢滩共享电单车市场,方便群众出行的同时,也带来了新的管理难题。

资料图片

◆吕俊

“到2020年,全省开工建设地下综合管廊1000公里,投资1000亿元,探索城市地下综合管廊可持续发展的管理体制和运营机制,初步建立干线管廊、支线管廊和线缆沟协调发展的格局。”这是吉林省为城市地下综合管廊建设确定的时间表。

2015年4月,吉林成为全国城市地下综合管廊建设试点省,省委省政府一直将城市地下综合管廊建设作为全省的“一号工程”来实施。

结合本地实际,吉林省明确了“政府推动、企业为主,市场运作、社会参与”的工作思路,还建立了绩效考核机制,将各市县实施地下综合管廊建设情况纳入政府年度绩效考核,确保任务目标的实现。

截至目前,吉林省共开工建设城市地下综合管廊264.57公里,累计形成廊体118.92公里,完成投资100.72亿元;其中,2016年度新增廊体94.17公里,完成投资67.25亿元。

着重研究入廊,强调有偿使用

吉林省在出台《关于加快推进城市地下综合管廊建设的实施意见》的过程中,着重研究了管线入廊问题。意见明确提出,建成地下综合管廊的区域,区域内规划入廊的管线必须入廊;已建成综合管廊的区域,凡已在管廊中预留管线位置的,应统一实行有偿使用,不得再另行安排管廊以外的管线位置。各行业主管部门、驻地中央和省属企业,应积极配合城市人民政府做好各自管线入廊和缴纳入廊费用工作。

这些政策的提出,也与国家随后出台的指导意见内容不谋而合。在工程推进过程中,吉林省政府多次召开会议,要求各地在管廊设计初期,就要与各单位充分沟通,签订入廊协议。目前,《吉林省城市地下综合管廊管理条例》已完成征求意见,计划2017年9月报送省人大审议。

鼓励先行先试,推广成熟经验

四平是全国第二批地下综合管廊试点城市,吉林省政府在工程推进、PPP模式、贷款融资、入廊收费等方面给予了重点指导。按照试点要求,四平市进一步完善了工程规划和近期建设规划,实现了污水、燃气管线入廊,预留了新能源汽车充电桩专用电缆,建立了“存量转让+投资、建设、养护一体化+入廊单位缴费+可行性缺口补贴”的项目PPP推进模式。

目前,四平管廊入廊和收费示范工作取得初步成果,基本形成了管线入廊的收费标准和实施细则,也为其他城市工作的开展提供了借鉴。

据悉,四平采取了BIM(建筑信息模型)、无人机、三维激光扫描仪等技术进行设计、施工,提高了工程质量和工作效率。此外,四平还率先出台了《地下综合管廊收费标准》,并在PPP模式和融资贷款上走在全省前列。

打通融资渠道,建立PPP模式

目前,长春、四平、松原、通化、白山、公主岭、珲春、龙井等8

筑牢城市运转的「生命线」

吉林城市地下管廊建设初显成效

个城市,已完成管廊公司组建工作;吉林、辽源、敦化、梅河口、临江、和龙等6个城市,均完成合作方招标,正就合作细节进行协商。长春、四平、松原、公主岭等4个城市共获得国开行正式授信167.34亿元,其中长春的14.26亿元和四平的10亿元贷款已经发放,全省地下综合管廊PPP模式的融资渠道已经打通。

借鉴长春和四平的的经验,其他城市正在陆续开展社会资本招标、特许经营协议签订、政府与社会资本合作谈判、贷款申报等工作。

据悉,吉林省21个有管廊建设任务的城市中,除白城市和长白山管委外,全部采取了PPP模式。各地按照财政部门对PPP模式五大类19个节点的程序要求,开展了物有所值评价、财政承受能力评估等相关工作。

这些城市采取的主要融资方式是:政府出资10%、社会资本出资10%~15%,其余75%~80%借助融资贷款的渠道。另据了解,吉林省还将加大财政资金补助力度,统筹安排13.5亿元专项资金,用于城市地下综合管廊建设;另有4个城市争取到国家建设资金4.8亿元。

■相关报道

电力通信、给排水、热力燃气入舱管理

合阳地下管廊试点竣工

本报通讯员雷军红陕西合阳报道 陕西省合阳县首个城市地下综合管廊,日前在城区黄河街建成。这一项目有助于解决以往城市建设重地上、轻地下的问题,为未来合阳城市地下综合管廊建设、全面提升城市精细化管理提供经验。

据悉,黄河街地下综合管廊试点工程全长约700米,管道使用NPC预制混凝土方涵拼装安装,特殊位置采取混凝土现浇方式建设。目前,管廊建设已经全部吊装工作,密闭试水工作完成后,即可进行舱内玻璃钢管架安装。待道路建设完成后,即可投入使用。

运行后,可将此路段的电力、通信、广播电视、给水、排水、热力燃气等管道进行入舱铺设和统一管理,是合阳城市地下综合管廊的示范样板。

“聚焦城乡一体,推进新型城镇化,建设海绵城市,加快地下

管网改造,是当前和今后一个时期城市建设的重点工程。”负责施工的合阳县住建局负责人介绍说,地下综合管廊是城市建设的标配工程,此项目开启了合阳地下基础设施建设的新时代。

管廊投用后,这一路段的地上架空线缆和地下分散管道,将实现统一铺设管理,解决城市地上干线网状现象,有助于优化城市空间、节约城市建设用地和基础设施建设成本。

中联重科 www.zoomlion.com

集环境装备制造、投资、运营为一体的全环境产业集团。

免费热线: 400-887-0178

会被扣信用分。信用分低到一定程度,就得用100元的高价租车。而上海市未来五年的《市民个人诚信档案》创建工作中,也将重点推进实施交通出行、居住领域的信用管理制度。

一管就死?

对新事物监管应宽容与规范并举

对于新生事物,政府该如何加以引导,防止出现“一放就乱,一管就死”的怪圈?

中国国际经济交流中心高级经济师张影强认为,政府对新生事物的管理,应在底线思维下营造一个良好的发展环境,在发展中进行规范。“一棍子打死对新业态是一种扼杀,对经济和产业转型升级都是不利的。”

“运用共享单车提供的交通大数据,可以分析一个区域的骑行需求、骑行偏好路段等,从而更好地改造街道,指导慢行交通系统建设。”一些代表委员认为,

在日前闭幕的北京市两会上,人大代表杜立群建议,在北京中心城区每年建成不少于10个示范区、100条示范路,形成具有独立路权的、连续成网的自行车道。同时,设立自行车与步行交通改善专项资金,加强制度保障。

■新闻分析

局部过剩? 乱停乱放? 一管就死?

三问井喷式发展的共享单车

◆新华社记者何欣荣 周琳 仇逸 毛思倩 孙飞

下载一个APP,缴纳99元~299元不等的押金,就能以每小时0.5元~1元的价格解锁自行车任意骑行……共享单车在大中城市迅速走红,为市民出行“最后一公里”难题提供了解决方案。

但随着共享单车的井喷式发展,包括乱停乱放等一系列困扰城市管理的问题也开始出现。如何让共享单车成为绿色出行的重要组成部分?对新生事物的监管如何实现宽容与规范并举?

局部过剩?

存在地区间“旱涝不均”现象,需适度加大人工搬运力度

1月16日上午9时左右,上海地铁漕宝路的一个出口处,摆放着不下20辆共享单车:橙色的摩拜、黄色的小黄车、蓝色的小蓝车、

绿色的优拜……从2015年4月率先运营至今,仅摩拜单车一家在上海的投放量就达到10万辆。

摩拜单车的成功,吸引了后来者的加入。统计显示,目前有逾20家创业公司杀入共享单车市场,超过40亿元资本涌入这一领域。“公司2017年以来接到的自行车订单,已经接近往年全年的量。”上海市政协委员、永久自行车股份公司董事长陈闪表示。

按照上海自行车行业协会的预测,2017年上半年上海的共享单车总量可达50万辆,而这距离摩拜“试水”才仅仅一年多的时间。

“共享单车确实解决了城市出行‘最后一公里’的难题。但在资本的助推下,部分企业不考虑盈利情况大量投放车辆,将原来几个人用一辆车的概念,变成了一人选几辆车的现状。”陈闪说。

才一年的功夫,共享单车就过剩了?部分共享单车公司并不这样认为。一家共享单车公司人士表示,按照他们的估算,

以城区面积和人口规模来看,上海共享单车数量要达到100万辆才接近饱和状态。

虽然总量是否饱和不好判断,但在部分区域,共享单车的分布密度确实超过了实际需求。特别是一些中心城区的地铁口附近,共享单车更是如潮涌般出现。而在一些近郊区域,共享单车却难觅踪影,降低了市民定期使用的预期。

“和原来政府推的‘有桩单车’比,共享单车的优点是随骑随放。这容易造成单车在某一区域大量集中,出现‘旱的旱死’‘涝的涝死’现象,需要适度加大人工搬运力度。”上海市人大代表厉明认为。

乱停乱放?

需政府、企业和个人合力维护秩序

与保有量急剧增长相对应的,是共享单车越来越突出的乱停乱放问题。盲道、路口、地铁