

武汉公共自行车驶向何方

本报记者 郑明桥



2009年,武汉市政府将免费租用自行车列为政府“十件实事”之一。当年4月,武汉开始在全市密集建设公共自行车服务系统。市民可在所有站点免费租用自行车,“满街都是自行车”成为武汉市区一道亮丽风景线。然而,4年后的今天,武汉公共自行车项目却陷入窘境,现有的自行车租车点中,三分之一无法还车、三分之一无车可租。

政府投钱了 工程烂尾了

“这车怎么还?”4月14日,在湖北武汉市汉口新华路公共自行车站点,记者遇上了前来还车的赵女士。“我从百步亭过来,车却还不了,只好骑回去。真麻烦!”赵女士说。

像赵女士这样使用公共自行车却找不到还车点的武汉市民不在少数。在武汉市永清街公共自行车停车点,两辆已坏损的免费自行车被一条锈迹斑斑的铁链锁着。从早上9点到12点多,停车点一直没有管理员,也没有市民租车还车。下午1点左右,市民李女士来还车,却不知道该怎么还。

记者在武汉市江岸区城管中队专门开设的“退卡办公室”看到,狭小的办公室被退卡市民挤得满满当当,填写的退卡原因大多是“使用不便、借不到车”。办理退卡的殷先生说,近两年公共自行车越来越难用,市民们“以前争着租车,现在争着退卡”。

据了解,目前武汉公共自行车项目,除上海龙骑天际公司负责该市青山区外,其他城区均由武汉鑫飞达集团运营。可以说,鑫飞达集团几乎垄断了武汉市场。

面对公共自行车的运营困境,鑫飞达集团回应表示,管理维护成本高、广告收益不理想,导致企业每年亏损近2000万元,如今的局面实属无奈。

事实真的如此吗?

和以往政府包揽不同,武汉公共自行车项目采取“政府主导+企业投资运营+免费服务”模式,即政府出让户外广告位资源,企业市场化运作、百姓免费享受公益服务。随着城市面貌和地位提升,城区户外广告位炙手可热。仅鑫飞达一家的站点广告覆盖率达到80%,还不包括政府额外奖励的一批大型户外广告位。同时,有些自行车站点经营着小商亭,也有一笔稳定的收入。一位业内人士算了笔经济账,仅鑫飞达一家的项目,武汉市投入就超过3亿元。

广告位到手了、押金收了、商亭开了,自行车管理却出了问题。一些市民

直指运营商“重经济效益,轻管理服务”。对此,鑫飞达不愿意透露收入情况,只透露年运行费用达5000万元。

武汉市城市管理委员会是鑫飞达公共自行车项目的主管部门。城管委表示,政府投入的广告资源和各项补贴,足以确保项目正常运行。但记者调查发现,鑫飞达运营公共自行车项目的具体财务情况,连主管部门都说不清。

一位不愿透露姓名的内部人士说,鑫飞达在取得自行车项目后,心思就不在自行车经营服务上了,转而投向房地产、广告传媒等领域,实际上并无大幅亏损,反而利润可观,还在市内中心地段购买了整层写字楼,结局谁也没料到:“政府投钱了,企业赚钱了,民生工程却烂尾了”。

“武汉模式”问题出在哪儿

目前,国内公共自行车运营大体采取两种模式。一种是“政府投入+国企运营”,以杭州、太原等地为代表,是全国公共自行车项目的主流。另一种是以“政府引导+民企运营”为代表的“武汉模式”,虽能有效减轻项目建设前期的财政投入压力,但也对企业运营能力提出了更高的要求。

武汉城市交通管理研究所所长胡润州认为,公益项目交给民营企业运营是不合适的。因为,企业本身就具有逐利的特点,民营企业更是如此。要求民营企业像政府部门或者国企那样不计投入地运营公益项目,并不现实。所以,“武汉模式”出现了“以投入不足为由向政府索要更多投入,拿不到就‘拍屁股走人’”的怪象。

中南财经政法大学廉政研究院院长乔新生也认为,公共产品具有生产阶段的非竞争性和消费阶段的非排他性特征,一旦将其引入市场化道路,运营的公益性就会受到损伤。

乔新生表示,公共产品市场化需要政府严格监管,制定准入退出机制。而自行车运营企业须精细管理,按公开透明的原则公布账目,接受公众的监督,赢得市民信任。

北京大学政法与公共管理学院社会

学教授、博导张继涛认为,公共自行车是公益性项目,政府有形的手不能缺失。如武汉公共自行车大量站点被用于外包经营,但政府主管部门却不掌握公司经营状况,这是不行的。另外,主管部门缺乏制约措施。两年前,就有媒体曝光自行车站点“坏车太多”、“无车可租”,主管部门却没有采取措施督促企业整改,或者中止合同停止投入。因此,必须加强监管,只有良性运行且发挥效益的公益项目才能真正惠民。

拟提前终止与鑫飞达合作

武汉公共自行车项目引起武汉市政府高度关注,已召开紧急会议商讨改进措施。记者了解到,武汉市将提前终止与鑫飞达的合同,调整公共自行车管理模式,暂定由公交集团接手运营。

据武汉市政府相关负责人介绍,根据武汉市与鑫飞达集团此前达成的协

点评

莫让惠民工程事与愿违

3亿元投入、上千个站点、10万辆自行车、近100万人办卡……,一度广受关注的湖北武汉公共自行车项目,4年后却陷入“车辆少、租车难”,部分站点瘫痪荒废的窘境,成了一个“烂尾工程”。实际上,北京、江苏常州等地近年来也都发生过公共自行车租赁运营不久即瘫痪的囧事。这样的事情接连发生,无疑为其他地方再办此类工程提供了可资汲取的教训。

首先,民生工程要办就要办彻底,使之真正惠及民生,不能让投入打了水漂。运营初期,武汉满大街都是自行车,人见人夸,从当初争着租车到如今急着退卡,原因何在?主要是“使用不便、借不到车”,即使有几辆自行车停在站点,也多是“缺胳膊少腿”的。

其次,采取“政府主导扶持,企业投资运营”模式,政府不能放弃后期监管,

议,双方在公共自行车上的合作将持续至2017年。但去年10月起,相关部门就关注到鑫飞达的服务、管理达不到要求,便提出提前结束合同。另一方面,鑫飞达也一直对外称“亏损”,表示难以经营下去。经多次协商,鑫飞达愿意退出武汉市场,但双方在赔付金额上始终未达成协议。目前,武汉市政府已要求相关部门尽快请审计公司对鑫飞达的资产,包括公共自行车站点、自行车数量等全面审计,同时全面清算财政资金对该公司的软硬件投入。

针对终止合作一事,武汉鑫飞达集团董事长刘纯启表示,目前尚未收到武汉市政府方面的任何通知,也未接到终止合作的相关协议,但对武汉市政府作出的决定,鑫飞达将积极配合。

刘纯启表示,鑫飞达将承担企业该承担的责任。在没有与武汉市政府终止合作协议之前,鑫飞达仍将履行公共自行车运营责任,解决市民出行最后一公里难题。刘纯启同时坦言,让一家民营企业运行公共自行车项目确实有难度。

武汉市政府参事、中南财经政法大学教授叶青认为,武汉公共自行车项目陷入窘境并非偶然。“武汉模式”在启动初期就存在车辆少、站点设置不合理等问题。运营过程中企业比较注重广告效益,却忽视了公共自行车的管理,而政府在监管上也存在缺陷。

叶青建议,今后,政府发展公益事业应转变思路,多听取群众建议,综合利用市场和政府的两只手,既不能让运营方“赔本赚吆喝”,也不能让其“过分自由”。同时,还应合理设置站点和调配自行车数量,尽快让这项惠民工程更好地运转起来。

上图 湖北武汉市汉口友谊路轻轨站下停满公共自行车,并成为居民的临时晒场。 本报记者 郑明桥摄

□ 雷钟哲

不能完全指望企业自律。逐利是企业本性,容易导致企业在社会责任与利己行为之间选择后者。武汉许多用于管理公共自行车的站点岗亭,现已变身卖报售烟的商摊,停车棚改为汽车停靠点,智能租车系统无法使用,一边是市民花钱都租不到好车,一边是企业仅靠出租岗亭每年收入就高达数百万元,用户押金带来的2亿多元存量资金也成了企业手中一笔不菲的资本。而企业没把心思用在自行车公共服务上,则显示出政府后期监管缺位。

最后,不是有了好心、有了投入就一定能办成好事。要取得惠民效果,还须有配套措施和精细管理,政府绝不能当“甩手掌柜”。武汉出现的这些状况,值得政府部门认真反思。

为杜绝此类事情再度发生,其他地方当以此为戒,切莫把惠民工程办得事与愿违。

老工业区搬迁改造巡礼

西安纺织城:“老兵”转身换新颜

近年来,为了走出纺织城老工业区发展困境,改善纺织企业困难职工生活条件,当地提出了“全面振兴纺织城地区”的战略部署,按照“一业变多业、老城变新城、实现再就业”的发展思路,西安市2007年出台了《纺织城地区振兴发展规划》,成立了纺织城地区综合发展领导小组。2009年1月,纺织城地区综合发展办公室正式挂牌成立,企业破产改制和搬迁改造、产业转型升级、生态环境改良、基础设施建设、旧城改造等综合发展工作全面启动。经过5年的发展,纺织城已呈现出新的面貌。

在地方政府部门看来,纺织企业的搬迁不是简单的“腾挪”,而是按照国际、国内领先的标准,重新定位新企业、配置新设备、研发新产品、覆盖新市场,做精做强纺织产业。

“与老厂相比,集团公司的生产总规模将压缩到20万锭纱,但产能却提高不少,效率能翻一番。从国外购置的设备安装后,国际上流行的所有品种都能在这里加工。”西纺集团新厂区项目设备安装和电气工程负责人何向龙,指着2号厂房内等待安装的数百台纺织机向记者介绍说,

艺术摄影负责人杨妍介绍说,经过大家的创意改造,老机器就可能变得颇具设计感。除了各种当代艺术展览,如今,许多在时尚最前沿的企业也看中了艺术区特有的氛围,时常在这里举行商业发布会等活动。

目前,还有2.8万平方米的老厂房正在紧锣密鼓的改造,周边原留存建筑物也将根据规划方案,有针对性地加以改造或新建。

另外,与艺术区紧挨的堡子村转盘正在加速建设西安东城最大的商圈,新建成的艺术区将与半坡博物馆、堡子村商圈连通,成为一个全开放式的艺术园区,从而进一步拓展纺织城老工业区及周边发展潜力。灞桥区、灞河新区依据不同区块的现状和禀赋,分别规划了核心商务区、水岸经济带、美丽小镇等板块,着力转变发展方式,培育壮大商贸服务、总部经济、文化创意、金融会展等新型业态。

全面深化改革进行时

观点声音

国家发展改革委主任徐绍史:

力推五项改革促新型城镇化

本报上海4月19日电 记者裴珍珍报道:由国家发展改革委城市和小城镇改革发展中心和世界银行共同主办的“2014中国城镇化高层国际论坛”,今天在上海开幕。国家发展改革委主任徐绍史在会上表示,发改委将从人口管理制度、土地管理制度、创新城镇化资金保障机制、健全城镇住房制度、强化生态环境保护制度等5方面改革入手,推进中国特色新型城镇化道路建设。

推进人口管理制度改革。在加快改革户籍制度的同时,全面推行流动人口居住证制度,建立健全与居住年限等条件相挂钩的基本公共服务提供机制。

深化土地管理制度改革。完善现有城镇建设征用土地制度,严格执行城市用地分类与规划建设用地标准,提高土地集约化利用水平。探索实行城镇建设用地增加与吸纳农业转移人口落户数量挂钩、与城镇低效用地再开发挂钩的激励约束机制。

创新城镇化资金保障机制。通过财税体制改革,建立财政转移支付同农业转移人口市民化挂钩机制,使城市政府的财力与公共服务事权相匹配。加快建设规范透明的城市建设投融资机制,建立健全地方债券发行管理制度。

健全城镇住房制度。加快建设以政府为主提供基本保障、以市场为主满足多层次需求的住房供应体系,更好满足城镇居民不同层次的住房需求。

强化生态环境保护制度。完善推动城镇化绿色循环低碳发展的体制机制,建立健全生态文明考核评价机制、国土空间开发保护制度、资源有偿使用和生态补偿制度、资源环境产权交易制度,实行最严格的环境监管制度。

新近发布的产业发展报告显示:

高端餐饮将向团餐休闲餐转型

本报北京4月19日讯 记者李子阳报道:中国烹饪协会在今天召开的2014年(第八届)中国餐饮产业发展大会上发布了《中国餐饮产业发展报告(2014)》。报告显示,2013年,餐饮增速继续下滑,2013年全国餐饮收入25569亿元,同比增长9.0%,增速创下20多年以来的最低值,与社会消费品零售总额增速的差距进一步扩大。高端餐饮更是受挫严重,是10年来首次出现负增长。但大众化餐饮发展势头良好。

报告显示,受市场环境和政策环境影响,快餐正餐发展速度减缓,而火锅西餐团膳发展强劲。私人社交需求已成为餐饮消费最大诉求。

根据报告,在当前高端餐饮市场受困、行业面临营业成本、人工费用、房租费用、水电燃料居高不下,竞争加剧等内外部困难的环境下,餐饮企业正实施多品牌发展的经营策略来提高市场占有率,增强整体竞争力,扩大消费范围,规避经济不景气的影响。

报告指出,随着高端餐饮的下滑和服务经营的全面转型,团餐、休闲餐及简餐将是未来餐饮产业发展重心转移的方向。2014年餐饮业的投资机会将聚焦在团餐、休闲餐及简餐市场,餐饮特色品牌也将成为资本市场关注的焦点。

澳“蓝鳍金枪鱼”七探深海

马航失联客机水下搜寻工作或再调整

据新华社北京4月19日电 澳大利亚搜寻马航MH370航班联合协调中心19日宣布,“蓝鳍金枪鱼”自主水下航行器已开始执行第七次水下搜寻任务,有望在5至7天内完成水下核心区域搜索。马来西亚方面当天表示,搜寻工作或将面临再调整。

澳大利亚联合协调中心19日上午发布声明确认,“蓝鳍金枪鱼”18日晚结束第六次水下搜寻任务,并已经开始执行第七次搜寻任务。目前,第六次搜索任务的数据仍在分析中,截至目前并无任何发现。

19日,多国参与的马航失联客机海上和空中搜寻仍继续进行。搜索海域由澳大利亚海事安全局划定,分为三片区域,总面积约5.02万平方公里。任务海域天气状况尚可。共有11架军机和12艘船只投入当天搜寻。中国空军一架伊尔-76运输机于珀斯时间5时50分从珀斯国际机场起飞,为当日参与搜索任务首飞飞机。

马来西亚国防部长兼代理交通部长希沙姆丁当天在吉隆坡举行的新闻发布会上表示,搜寻范围已经缩小,19日和20日两天搜寻工作将非常关键。“蓝鳍金枪鱼”将在下周完成对南印度洋海床关键区域的扫描。如果无法发现残骸,将采取其他方式或部署其他设备继续进行搜寻。随着时间流逝,搜寻越来越难,但是一定会继续。

“岁月”号客轮确认遇难人数增至33人

据新华社首尔4月19日电 (记者张青 杜白羽)“岁月”号客轮搜救工作19日进入第4天。据韩国YTN电视台报道,截至19日20时,已打捞并得到确认的遇难者遗体增至33具,另有174人获救,但仍有269人下落不明。失踪人员中包括至少4名中国公民。

负责协调失事船只应急救援事务的韩国中央灾难安全对策本部当天举行记者会说,潜水员19日下午又打捞出3具遇难者遗体,但承认,这3名遇难者并非潜水员当天早晨5时50分许在客舱搜索时发现的那3名遇难者。那3名遇难者的遗体还未能打捞出来。

另据韩国海警介绍,当天共出动了192艘舰船、31架飞机实施海上搜救。但由于事发海域水流偏急、气象条件不佳等因素,水下搜救受到很大限制。搜救工作将彻夜进行,并将发射照明弹协助夜间搜救,9艘夜间捕鱼船也正开往事发海域提供水上照明。

本版编辑 闫 静