在共享单车的冲击下，一些城市公共自行车停止运营

公共自行车，是走还是留

经济日报·中国经济网记者　曹红艳

经纬

如今，随取随还、停放自由的共享单车成为不少市民出行的选择，而建设成本高、规划协调难、还车不方便等因素让更早出现的公共自行车的运营效果打了不少折扣，甚至一些城市开始停止公共自行车运营。专家认为，为妥善解决市民出行“最后一公里”问题，应该让共享单车和公共自行车互为补充、取长补短，这才是避免投资浪费和资源闲置的现实选择

北京西城区一处有桩公共自行车站点。　曹红艳摄

在共享单车大行其道的当下，有些城市停止了公共自行车的运营，而有些城市的公共自行车不仅没有“萎缩”，反而稳步扩张。

10月15日，营运了8年的广州公共自行车停止运营。而11月初，杭州市临安区城区公共自行车采购项目公布中标结果，该项目包括700辆自行车，总成交金额超过690万元。不久之前，一家公司以711万元中标了北京延庆区的公共自行车建设项目，项目包括500辆自行车、1000个停车桩和一年的运营。

公共自行车到底要向何处去？

公共自行车的“起起伏伏”

作为“绿色交通”与“低碳出行”的重要选择之一，城市公共自行车一出现即受到国内城市的热捧。北京、杭州、太原、株洲等城市相继推出了“公共自行车”租赁服务。

2012年起，公共自行车开始走入北京市民的生活。从只针对北京户籍居民办理租车业务，到面向非京籍居民开放；从首批在东城、朝阳两区试点2000辆，到如今分布各区的8万余辆，公共自行车给居民绿色出行带来了不少便利。

然而，伴随2016年以来共享单车在资本大潮裹挟下的“攻城略地”，城市公共自行车受到了前所未有的冲击。根据北京市城市规划设计研究院的调查数据，共享单车出现后，中心城区有桩公共自行车的使用次数明显减少，由2015年的平均66040次/日，下降到2017年的22614次/日，降幅超过65%。

记者梳理发现，自去年11月以来，武汉、苏州市区、福州、滨州均已停止或暂停公共自行车运营。

对此，北京市城市规划设计研究院交通规划所主任工程师盖春英认为，每个城市的情况不一样，不能一概而论。无论是由企业运作的共享单车还是政府运行的城市公共自行车，都是城市公共交通的组成部分。两者的使用量与车辆投放量、运维水平、调度管理、使用者习惯和接受度等因素密切相关。

盖春英率领的自行车交通规划与研究团队发现，随着共享单车数量的增加，有桩公共自行车在新城地区呈现出与中心城区不同的发展态势，比如在大兴、通州这两个桩点数量较多的新城区，共享单车出现后，有桩公共自行车的使用量不降反增。其他新城区有桩公共自行车的使用虽然受到一定的影响，但与中心城区相比并未有大幅下降。

究其原因，主要与共享单车投放规模以及有桩公共自行车网点密集程度有关。在中心城区，一方面共享单车投放规模大，网络效应相对较好，因而吸引了大量用户；另一方面，中心城区有桩公共自行车网点相对稀疏，存取不方便，而共享单车正好弥补这一不足，因而共享单车占据优势地位。在新城，共享单车投放数量少得多，有桩公共自行车网点却很密集，存取也很方便，因而有桩公共自行车没有受到太大影响，在有的新城区有桩公共自行车甚至根本没有受到共享单车的影响。除了上述原因，地方政府的交通管理政策也是重要影响因素。

可见，不论共享单车还是有桩公共自行车，只要网点密集、存取方便，均会受到使用者的青睐。

在盖春英看来，公共自行车与共享单车两者各有优势、各存不足，如何发展需要科学分析，管理上不能搞“一刀切”。

从有桩到无桩的“进化”

记者在北京房山区调查时发现，与中心城区住宅小区普遍不欢迎共享单车进入的情形相反，提香草堂、汇豪小区的住户主动要求在小区内增建公共自行车站点。在房山运行的无桩公共自行车恰好能够满足他们的需求。

目前，北京市房山区共有公共自行车6000辆。2015年至2016年，房山区累计投放有桩公共自行车3000辆。同时，自2016年以来，房山区还陆续投放了3000辆无桩公共自行车。

“经过这两年的运营，‘新三千’与‘旧三千”的使用效果有很大不同。”北京市房山区交通局副局长高峰告诉记者，房山区无桩公共自行车采用基于卫星定位的虚拟电子围栏技术，实现了高精度站点内才能取还车和结算的功能，有效地结合了传统有桩公共自行车管理有序和共享单车使用方便的优点，又规避了公共自行车还车不便以及共享单车乱停乱放的问题。

“我们通过自主研发的基于北斗、GPS的虚拟电子围栏技术，精度在大部分地方可以达到2至5米。”北京途自在物联科技有限公司董事长熊开宏介绍，通过积极宣传和引导，房山区无桩公共自行车取还车秩序良好，入栏率接近100%，从技术上较好地解决了单车乱停乱放的问题。

在记者实地调查的十几个站点里，良好的自行车停车秩序已成为房山区交通环境的常态。采访沿途几十公里的道路附近没看到随意停放的公共自行车。

公共自行车建设运营投入无疑是影响其发展的重要因素。“无桩公共自行车通过技术创新，建设成本和运营成本大幅下降，经济效益也非常明显，节省了财政支出。”高峰说。据初步估算，无桩较有桩公共自行车建设成本降低一半，运营成本降低三分之一。

通过无桩公共自行车APP，市民即可了解站点实时的车辆数。此外，运维人员也可以通过APP在后台实时掌握站点车辆数，以便及时管理。在优化站点布局方面，市民的需求经交通部门与企业共同调研及数据分析后，可以“零成本”建设和更新，比有桩公共自行车更便于实施。

公共骑行期待更好答案

几年来，建设成本高、规划协调难、还车不方便等因素让公共自行车的运营效果打了不少折扣。随取随还、停放自由的共享单车虽然受到广大市民的喜爱，但却因过度投放、乱停乱放等问题饱受诟病。

公共自行车和共享单车都面临着各自的发展困境，如何破局关系着能否解决好城市出行“最后一公里”这个老百姓关心的大问题。

熊开宏认为，对于因公共自行车投放规模较小、站点数量少而不能形成良性借还循环，从而导致使用率不高的城市，通过无桩化改造，利用新系统“零成本”建设站点的特点，可实现市民“身边”借车，“随时”有序还车的要求，从而改变公共自行车大量闲置和运营困难的局面。

北京市交通委的数据显示，目前北京市共享单车运营车辆总数已较去年9月最高峰时下降了近两成。去年9月，北京市对共享单车实施了总量调控政策，但共享单车使用便利与停车有序之间的矛盾仍未得到解决。

“共享单车乱停乱放问题难以解决的一个重要原因就是缺少有效的监管手段。”熊开宏认为，依托电子围栏建立监管平台，可以实时获取车辆的运行数据，全面满足政府对共享单车监管所关心的总量控制、有序停放、科学调度、低成本建设等需求。

但业内也有人提出，共享单车企业应用电子围栏技术的动力不足。共享单车的停泊站点并不是企业单方面就能决定的。解决共享单车的乱停乱放问题，政府不能一限了之，还应出台更精细化的管理措施，诸如规划建设明确的可停泊站点等。

“对于共享单车，单纯实施总量限制未必能够很好地解决单车乱停乱放问题，反而可能抑制骑行需求，尤其是在一些有骑行需求但投放量严重不足的地区。”盖春英说。

在盖春英看来，政府一方面应该监督单车企业加强车辆运维调度、不断提高车辆周转率，另一方面应在共享单车需求量大的地方尽量规划建设更多停车设施，尽量满足市民的骑行需求，而不是通过限制投放或限制停放来解决问题。如果这样，市民的骑行需求会被抑制。对于有桩公共自行车，“应对公共自行车的实际使用情况跟踪分析，对长期闲置、没有得到有效利用的桩点及时撤除或进行无桩化改造，需要增设桩点的也要跟上。比如在共享单车投放量少、公共交通薄弱的地方，提供有桩公共自行车服务也是方便市民出行的办法”。盖春英认为，及时调整优化有桩公共自行车的桩点布局系统，让公共自行车和共享单车互为补充，是避免投资浪费和资源闲置的现实选择。

城之道

从举办大型展会看城市服务更新

□　张　敏

随着首届中国国际进口博览会的圆满结束，上海城市服务实现了一次品质飞跃。实践证明，大型活动引领城市更新具有高效性、精准性和全局性的作用。目前虹桥商务区范围内道路交通、桥隧涂装、河道水系、公共绿地、景观灯光、建筑外立面、城市精细化等9类300项整治提升任务全面完成。进博会核心区8条道路、50多公里电力架空线全部入地，城市“颜值”与电网“阈值”双双升级。周边30多条河道达到4至5类水质标准，呈现“水清、岸绿、景美”的生态景观。

城市更新说到底是服务更新。所谓服务，即满足需求的有偿劳务，比如交通、通信、商贸、旅游、教育、科技、医疗、健康、设计、研发、会展、物流等，通过专业知识、专业设施、专业化劳务与专业流程，在资源配置和供需互动中实现价值效用。现代服务业具有高技术、高就业、高附加值和低能耗、低物耗、低污染的特点，发挥着创新驱动、要素优化、结构调整、效率提升的经济社会发展功能。服务业的现代化、专业化、体系化、规模化，决定了城市发展程度、社会文明水平和公众生活满意度。

2017年，我国服务业产值占比51.6%。其中上海服务业产值占比达69%，意味着城市服务能级的显著提升。服务社会以城市服务为依托。所谓服务社会，指的是以服务经济为基础，渗透社会生活各领域的一种生产与生活方式。其特点是借助现代通信、高速交通等高新技术，在融入世界形成特色优势的过程中，进一步降低协调成本、深化劳动分工、发挥规模优势、提高综合要素生产率。

在一定意义上，城市就是服务。作为人类社会和生活资源在特定地域的规模化配置，城市以相对完整的服务业体系为基础，通过系统化的可持续服务，实现生活资源的流转配置，从而支撑经济与社会发展，提高生产效率与生活水平。

城市服务从属地到全球，有一个质的飞跃，即从提供属地服务，到扮演地区角色，再到满足国家需要，直到担当全球分工，形成了城市地位、规模体量、服务能级的差异化分布。开放程度越高，服务能力越强，服务范围越大。

未来的城市服务，需在持续更新中不断提升能级，从属地走向全球。

（作者系上海会展研究院执行院长）

成长坐标

胡同博物馆传承老北京记忆

本报记者　赵　晶摄影报道

金柱门、如意门、倒挂楣子、门当、雀替、影壁、滴水……老北京胡同民居的特色，在这里一一呈现。经过3年修缮改造，北京东四胡同博物馆日前建成并开馆迎客。该博物馆是“东四三条至八条历史文化街区环境综合治理项目”的重要组成部分。居民们听说博物馆征集展品的消息后，纷纷捐出自家珍藏，有民国时期的鱼缸、鲁班凳等。

博物馆是典型的三进四合院，整体建筑为砖木结构，共分为东四印象展区、印象瓦舍展区、文化探访展区、文化交流客厅、历史文化实物展区五个展区，以“文化会客厅”的形式呈现给社会大众。

在历史文化展区，几十幅东四老照片吸引了观众的目光，社区居民武先生说：“我在东四住了快60年了，照片中的不少场景我都见过，看到这些充满美好回忆的照片真是一种享受。”

东四街道办事处主任张志勇介绍，该馆全方位、多角度展示了老北京胡同深厚的历史底蕴，不仅是传承文化的窗口，还可以找到老北京胡同的记忆与乡愁。

独具特色的胡同博物馆印象瓦舍展区。

市民在胡同博物馆一边观看展品，一边热烈讨论。

胡同博物馆重现了老北京“四九城”浓郁的历史风貌与人文特色。

大数据助沈阳建智慧城市

市民享受智慧服务越来越多

本报记者　孙潜彤

沈阳市以国家大数据综合试验区建设为契机，探索出一条以“智慧城市新体系、大数据产业链”为主线的创新之路。通过大力推进信息网络基础设施建设、打造智慧城市建设新体系、完善大数据产业链条等举措，探索智慧城市建设新模式。

目前，沈阳市已建成东网科技云计算中心，具有1170万亿次/秒的计算能力和30PB云存储能力；政务云建设成效初显，已承载38个部门的68项政务应用；已完成5G网络基站的覆盖设计；政务外网和智慧沈阳统一平台上线运行，汇聚了425个单位共6.8亿条数据。

智慧服务在市民生活中的应用逐步加快。沈阳市5000台公交车实现了车辆免费WiFi覆盖；网上预约、智能导诊、自助查询打印等信息化服务手段在各级医院普及应用；中小学“数字校园”全面建成，教育资源公共服务平台基本建成；“蓝卡医疗”“东软熙康”“就业通”等多项服务进入社区。

在大数据产业链条建设方面，目前沈阳市拥有大数据及相关产业企业超过180家。组建了沈阳东大智慧城市研究院和沈阳（中兴）大数据研究院，组织发起了汇聚国内外180多家优秀企业和专家资源的东北大数据产业联盟；医疗大数据、能源大数据、交通大数据等重点应用项目纷纷落地。预计2020年沈阳市大数据企业将达到300家以上，引领带动相关产业实现产值1000亿元。

执行主编　王薇薇　责任编辑　秦文竹
联系邮箱　jjrbcs@163.com