

共享单车“退潮”，不仅影响到居民，也影响到上游生产。风口过去——

# “共享单车小镇”什么样了

本报记者 孔德晨

共享单车不好找了、好不容易找到了还常常是坏的——最近，不少居民有这样的感受。在经历过一轮轮融资后，共享单车进入“退潮”期。

受影响的不止是居民，更延伸到上游生产环节。有“中国自行车第一镇”之称的天津市武清区王庆坨镇，也早早感受到了这一变化。近日，记者前往王庆坨镇实地探访。

## 订单萎缩，单车制造生机不再

走进王庆坨镇，只见“中国自行车生产基地”的巨大标语赫然在目。镇上最繁华的街道两侧，几乎都是各种各样的自行车、电动车店。为了吸引客源，每家店门口都码放着整整齐齐的最新款式的车辆，供客人选购。如果不是亲眼目睹，一般人可能想象不到自行车的品种有那么多。

自行车产业，是王庆坨镇的传统优势产业。当地政府发布的数据显示，在2016年，自行车产业占据王庆坨全镇GDP的75%，自行车、电动车年产量约1300万辆，占全国年产量的1/7。

前两年，共享单车这一新模式的火爆，让当地本已有些不景气的自行车产业重新热了起来。“共享单车火的时候，工厂的单车订单像雪花一样。”镇上一家自行车厂老板王先生说。他介绍，当时镇上约有500家自行车商铺，每天都有数千辆共享单车运往全国各地。

这种红火的情况从2017年底开始悄然改变。

首要的原因是订单忽然少了。

当地人介绍，一开始是看新闻说各地共享单车大量积压，就觉得形势不太好。然后，多家共享单车运营企业倒闭或者被收购，订单一下子萎缩了。

“原来这一条街上就有百来家店，个个都在门口贴共享单车的标语，现在你去看看，哪儿还有了。”王先生说。

记者走遍整条街，只看到一家店在门口贴了“共享单车”的字样，再走近仔细一看，发现店门的玻璃上贴着“厂房出租”的通知单，店内已空无一人。

边上人介绍说，在王庆坨镇，许多工厂因为共享单车企业倒闭而不得不缩减生产规模，特别是那些本身规模小、加工能力差的小厂，只好纷纷出租厂房店铺。

另一个原因则是环保要求提高了。

这条街上的上海凤凰自行车分店老板告诉记者：“现如今大家对共享单车的单子已经不予考虑了，但影响生产加工的不止共享单车模式，还有环保指标不过关。现在是有一点污染都不行，环保不过关的厂子已经被整改了。”

据介绍，自行车制造环节的喷漆、烤漆过程中会释放漆雾和有机废气，对环境的污染十分严重。同时，不达标的污水排放到农田里，也会使土壤固水能力变差，土地沙化严重。去年5月，当地包括富士达、爱玛等大型自行车生产工厂的部分车间因为环保不达标而停止生产。当地政府对环保高度重视，镇政府责成各职能部门对“散乱污”企业巡查，目前一些因此停工的厂房正在整改中。

据王庆坨镇自行车行业管理中心主任张桂生主任估计，今年因缺少订单或受环保督查整改暂时停工的至少有几十家。

## 回收成产业，电动车山地车变主流

共享单车生意不好做了，小镇的自行车产能往何处去？

王庆坨大街旁的一辆卡车上，装满了废弃的自行车和电动车，一位穿着朴素的中年妇女正整理着这些车辆。中年妇女介绍道，这些车都是从一些厂子里收来的卖不出去的，也有些是路边放了好久一看就没人要的废车，现在好多老板都低价回收这些，再转卖出去。“我是帮着送货



天津市武清区王庆坨镇曾以生产共享单车闻名，如今镇上店面内已难见共享单车的踪影。上图为路边贴着共享单车标语的自行车店，店内空无一人，橱窗玻璃上贴着“厂房出租”的字样。本报记者 孔德晨摄

各大城市共享单车投放过多影响了城市交通。右图为杭州的一片空地上，由于长时间的存放，大批共享单车与垃圾堆放在一起，加大了处理这些单车的难度。

龙巍摄（人民视觉）



的，具体中间差价多少我也不知道，大家挣一点饭钱罢了。”大妈略显窘迫地笑着，她说跟她这样出来帮着收车的工人还有很多。

走进王庆坨镇的生产厂区，一家规模不小的厂房里只有零星几位工人在忙碌，其中一位正将卡车上的自行车放下，拆卸其整车的零件。工厂前办公室里的负责人张先生说，他就是专门做回收的生意的，很多共享单车都卖不出去，成本价至少在1000多元人民币的车，他以200多元的价格作为二手车再卖出去，不带锁的就100多元。“共享单车的成本本身就比普通自行车高，一个锁就好几百，可现在企业逃单的多了去了，像我这样做回收二手车转卖的有很多。”张先生介绍。

天津市捷安特自行车厂分店的老板赵先生说，现在山地车、电动车卖得最好。“我这厂子里，你要说自行车也就山地车还卖得好点。有些原来被共享单车‘坑’了的厂子就直接改做电动车了，算是回到几年前的老路了。”

记者在小镇上发现，随着共享单车生产量的下降，其替代品电动车、山地车、童车的销量则有所回升。街边的车店大部分都摆放着整整齐齐的电动车，厂房橱窗里也全是山地车、死飞车的踪影。多位经营者表示，做山地车等品种，不像前两年共享单车那么火爆，但胜在市场比较稳定，不会大起大落。

## 共享单车需求仍存在，冷一冷有好处

在小镇上，现在即使有共享单车的订单，不少加工企业也不敢接，担心收不到货款。但是，他们多数人仍期盼着这一共享模式能持续下去。

共享单车走向何处？会不会就此沉寂？

据了解，2017年下半年起，随着市场的饱和，许多曾想以差异化经营来完成对摩拜和ofo突围的“跟风者”企业在这场拥挤的浪潮中纷纷掉队。悟空单车创始人雷

厚义赔进去数百万元；卡拉单车创始人林斌以借朋友29万元偿还原用户押金收场；町町单车更是资金链断裂……这些一度出现在大众视野里的共享单车企业悄无声息地消失，今年4月，摩拜也被美团收购，ofo的去留成为大众的焦点。

专家指出，共享单车的风口过去，其背后折射出的实际上是共享经济经营模式存在的深层次矛盾。共享经济真正的核心是“搭建平台”，平台扮演规则制定者和执行者的角色。但是共享单车模式更类似于互联网背景下的租赁经济，共享单车公司作为直接的服务提供者参与到与用户的交易当中。共享单车公司在这个过程中，需要大量的资金维护单车硬件成本，只有巨额的融资才能撑起巨大的花费，撬动市场份额，这也致使许多共享单车公司不顾大城市的单车投放已经饱和而不断投入新的单车。鉴于共享单车的投放已经饱和，北京、上海、广州、深圳等十多个城市相继宣布禁投令。而共享单车公司盈利困境也使其渐渐难以吸引资本持续投入。这就出现了城市里共享单车少、维护也跟不上的情形，并传导到生产这一上游环节。

如何看待“共享单车退潮”？国家发改委高技术司巡视员伍浩认为，共享单车解决了城市交通出行中的“最后一公里”问题，使用很方便，有市场需求才有了它的快速发展。同时，共享单车的发展也出现一些无序增长、恶性竞争、管理滞后等问题。“任何行业都有起伏波动，特别是新兴产业、新生事物都存在不确定性，要以审慎包容的态度对待。新业态发展很重要的一点是，不能跟风炒作。企业还是要静心专注，扎实创新。”他介绍，有关部门近期制定出台了《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见》，将对相关行业的发展起到引导作用。多位专家指出，共享单车暂时冷一冷未必是坏事，经历大浪淘沙，一些真正有竞争力的企业可能会有新的创新之举，解决原有不足，并推动形成相对有序竞争的态势，而这对上下游都是有好处的。

## 搭乘中国—东盟博览会“快车”

# 大唐加强与东盟国家能源合作

本报记者 庞革平 邱海峰

9月11日，第15届中国—东盟商务与投资峰会框架下的柬埔寨王国首相洪森亲王与中国企业CEO圆桌对话会在广西南宁举办，对话会的主题为“中柬经贸合作实现共同发展”。应邀参加对话会的中国大唐集团公司总经理陈飞虎在会上介绍，中国大唐已在柬埔寨投资、建设、运营了斯登沃代水电站和金边—马德望230kV输变电项目。“2014年3月27日，洪森首相在菩萨变电站亲自为电站和电网投产剪彩，赞扬中国大唐‘为柬埔寨既修了路又造了车’，成为中资企业和政府友好合作的典范。”

陈飞虎表示，作为柬埔寨第一个国家主干电网项目，金边—马德望项目输电量逐年增长，现在占全国用电量的1/3。斯

登沃代水电站建设，最大限度地保护了植被和生态环境，受到了环保部的书面表扬。两个项目的投产运营，为当地经济社会发展提供了清洁、可靠的能源保障。

据了解，作为最早一批进入东盟基础设施建设的企业，中国大唐集团公司以电力基础设施建设为突破口，推动中国大唐与东盟各国在能源装备、技术、标准及服务等深化合作。除了在柬埔寨的两个项目外，在缅甸八莫地区，中国大唐投资建设运营的太平江水电站，自投产发电以来，机组连续运行安全稳定，解决了该地区长期缺电、停电的顽疾，赢得了当地人的一致好评。

同时，中国大唐积极投入到海外电

力市场开发及清洁可再生能源项目的建设中。在泰国，NPP5A和NPP9生物质电站工程项目均已顺利并网发电。其中，NPP5A（1×100MW）汽轮发电机组工程总承包项目是大唐环境公司承接的海外第一个总承包项目；NPP9（1×135MW）生物质电厂是亚洲单台机组装机容量最大的生物质电厂，燃料取自业主纸浆厂加工所剩废弃木屑。电厂的投产运营解决了困扰泰国当地造纸行业废弃物排放的难题，日均消耗废弃木屑等废料逾千吨，减少了固体废料对当地环境的破坏。

“在电站电网工程建设和运营期间，中国大唐还高度重视本地化运营特别是本地人才的培养，先后培养了132名柬埔寨

当地的骨干电力技术和管理人才，同时，累计为当地创造了1万多人次的就业机会。”陈飞虎说。

此外，在柬埔寨菩萨省甘殿县西亚乡，中国大唐出资建设了学校主教学楼，将洛帝西塔小学援建成为中学。中国大唐项目公司每年还都向柬埔寨红十字会捐款，向洛帝西塔中学和列文县欧桑乡小学捐献校服、文体用具和图书。

“近年来，搭乘中国—东盟博览会的‘快车’，中国大唐加快了‘走出去’的步伐，与东盟国家的合作进一步深入。”中国大唐有关负责人表示，接下来将以第十五届中国—东盟博览会为契机，重点推进“一带一路”沿线项目合作，持续加强与东盟国家交流合作。

前不久，生态环境部与国家市场监督管理总局联合发布《关于发布国家污染物排放标准〈重型柴油车污染物排放限值及测量方法（中国第六阶段）〉的公告》，规定标准自2019年7月1日起实施。面对这一被称为史上最严、最具特色的排放法规，制造业正联手合作，共谋转型升级助蓝天。

## 大气污染防治中难啃的“硬骨头”

近年来，在打赢蓝天保卫战的号召下，我国机动车污染防治工作逐步深入。

车用油品质量快速提升。去年1月1日，全国全面供应了国五标准的车用汽油（柴）油；明年的1月1日起，全国将全面供应国六标准的汽（柴）油；同时实现车用柴油、普通柴油和部分船用燃油“三油”并轨。

与此同时，机动车排放标准加快升级。去年7月1日起，全国实施了重型柴油车国五的排放标准，机动车国六排放标准目前已经正式颁布。

“在机动车保有量快速增长的情况下，全国机动车方面的各项污染物排放总量保持高位，总体上稳中有降。”生态环境部副部长赵英民表示，但是随着燃煤和工业污染排放量的快速削减，机动车特别是柴油货车的污染问题日益凸显，成为大中城市的首要大气污染源，也成为大气污染防治工作中最难啃的硬骨头。

中国内燃机工业协会秘书长邢敏则指出，我国是内燃机产销大国，内燃机是我国石油消耗的最大主体产业，二氧化碳排放量占全国总量的10%，氮氧化物排放量占30%，颗粒物排放超过60万吨，是目前节能减排最具潜力、效果最为明显的产品之一。

## 倒逼技术升级，全行业合作完成调整

在历次排放法规中，中国道路国六和非道路国四阶段的标准，被认为是历史上最严、最具特色的排放法规。

“新规的实施将倒逼技术升级，为推动我国迈向制造强国带来巨大利好。”邢敏说，同时也是一次对全行业、全产业链的重大考验，要从技术突破、产品准备、监督监管以及油品品质、升级转换成本等众多方面统筹考虑。

这需要企业共同应变。9月4日，中国装备制造企业潍柴集团和全球最大的汽车零部件供应商德国博世集团，共同向全球所有合作伙伴、产业链集群发起“坚决打赢蓝天保卫战”的倡议。倡议内容包括深化产业链协同创新，加速关键零部件、发动机、整车整机等先进技术突破和高端工艺开发，全力推进国产化落地；坚决不制造、不销售、不购买、不使用未达到排放标准的产品；加快更加严格的中国排放标准的升级，对有条件的地方，政府和企业共同努力，率先实施最高阶段的排放标准要求等。

“过去几十年来，我们见证了中国经济的飞速发展，近年来，我们也很欣喜地经历了中国经济在可持续发展道路上的转型升级。‘坚决打赢蓝天保卫战’显示了中国政府和我们整个行业在保护环境方面的决心。”德国博世集团董事会主席沃尔克马尔·邓纳尔表示，今年将在中国投产用于混动车的48V电池，同时积极支持战略合作伙伴潍柴动力开发利用于卡车的燃料电池，帮助中国完成向清洁能源的转换。

潍柴集团董事长谭旭光则表示，经过多年发展，中国企业有技术、有能力、有条件，满足国家对排放标准的要求。



去年以来，石家庄市加大对机动车尾气超标排放的治理力度，依靠科技手段治理机动车尾气污染。图为石家庄平山县机动车环保检测站，检测人员正在用烟度计检测平台对机动车进行环保检测。

张秀科摄（人民视觉）