

株洲日报·掌上株洲记者/吴楚

本月中旬,第七次人口普查数据发布后,掀起一股关于人口老龄化的讨论热潮。

而多年以来,房产的热度从未减弱。

两者若相碰撞,并非只是话题叠加。在经济观察家眼里,这是两个万亿级市场融合之机遇——一边是方兴未艾的养老产业,一边是与人口高度相关、处于艰难转型期的房地产业。

资本市场总是异常敏锐。5月11日“七普”数据发布当天,养老概念板块收盘时涨幅为2.7%,其成分股中出现多支地产股身影。养老地产,株洲已有“吃螃蟹者”。

5月25日上午9点,云龙示范区,一场由房地产开发商主办的“养生节”活动在此上演。前来参加活动的,几乎是清一色的“50后”。

他们大多开着私家车而来,很多人还带着单反相机。舞台上每演一个“夕阳红”节目,小伙伴们都会在台下手举手机争相拍摄。一旁的康养住宅售楼区更是挤满了“银发族”。

“这样的用户粘性与个体传播效果,真不是一般年轻消费群体能比得了的。”一位带着父母参加活动的年轻人说。



康养住宅样板间内“银发族”络绎不绝。

株洲日报·掌上株洲记者/吴楚 摄



“年轻老人”有话说 个性需求已打开

虽然各界都在探讨老龄化,但巴斯大学社会与死亡研究中心的主任约翰·特罗耶曾提出一个颇具哲学意味的问题:“究竟什么样子才算老人?”

在李沈华看来,此言直指养老需求的两个大方向:被动养老及主动养老。失能、失独等群体被动养老多年来一直是我国养老市场主流需求。但随着医疗、生活水平不断提高,老龄人口的个性化养老需求正在释放。

中国老龄协会2019年发布的《需求侧视角下老年人消费及需求意愿研究报告》显示,随着老年人收入提高,消费理念更新,特别是对生活、生命的认知重塑,越来越多的老年人在消费行为上日趋年轻化,对晚年生活的品质性、享受性要求不断提高,在娱乐文化、健康养老等方面支出持续增长。

5月25日,在凤凰谷活动现场,57岁的刘月卿带着爱人一同前来看房。她的孙子已经三岁了,儿子早已搬走,平日只有夫妻二人在家。

“还用不着小孩帮我们,不出意外的话,离靠小孩养老还需要很多年。”刘月卿说,现在还有精力,需要提前规划养老生活,总之不能闲下来。

董炳辉来说,类似刘月卿这样的客户,正是他们所期待的精准客户。“过去都是被动养老,老年人实在需要养老的时候才会去养老,好像养老是一件很烦闷的事情。”董炳辉说,但这些趋势已经变化了,主动养老已经成为趋势。

整体来看,退休待遇较好或者有一定经济实力的“50后”“60后”“70后”主动养老意愿强烈。凤凰谷一期开盘一年半时间内已售出468套房子,其中50岁—60岁客户占比达56%。

李俐华就是其中之一。这位凤凰谷的业主在买完房子,参加了几次活动之后,还带着亲家也来买了一套。“我们要开始规划人生下半场了,上半场努力奋斗是一种生活状态,下半场享受人生。”李俐华说。

而另一位购房者吴女士则表示,自己有一定经济能力,也有兴趣爱好,不愿打扰小孩的家庭生活,“找到同道中人,自己活出精彩。”

当然其中也并非只有价值考量。一位长沙的购房者在活动现场算了笔账:租个床位用20年,每月最少3000元开销,还不如买套康养住宅,至少房子是自己的。



“银发经济”需求在升级

根据联合国的统计标准,65岁以上人口占比高于7%,为轻度老龄化,占比高于14%为中度老龄化。“七普”数据显示,我国这一占比数据为13.5%,已然逼近中度老龄化的警戒线。

株洲却已经超过警戒线。根据湖南省第七次全国人口普查公报,株洲65岁及以上人口占比达到14.53%,与“六普”相比,“银发族”10年内增长了5.1%。

日益严峻的人口结构形势,早已引起国家有关部门关注。据《第一财经》报道,2013年至2019年的六年间,仅中央级的养老文件就有130余个,包括产业政策、土地政策、金融政策等多个方面,填补了过去许多空白。

这些年,株洲也在完善养老服务政策体系。《株洲市老龄事业发展与养老体系建设规划(2018—2020年)》《株洲市人民政府关于全面放开养老服务市场提升养老服务质量的实施意见》《株洲市居家和社区养老

服务改革试点方案》等多个文件也先后出台。

人口老龄化既对经济社会发展带来影响也带来机遇,在政策加持下,让“银发经济”助推高质量发展,成为新发展阶段中之义。

“养老产业不是新概念,上个世纪90年代末在中国就已经引起关注,只不过如今随着收入提高、消费观改变,养老产业内涵更丰富了。”长期关注养老产业湖南观察人士李沈华表示。

医疗、健康、文娱等传统养老产业细分领域,被“数字化”“社群化”“智能化”赋能,需求再次扩大,其中,房产又是火热的领域。

越秀康寿战略投资中心提供的数据显示,据测算,“十四五”末中国康养市场容量将超10万亿,其中,养老公寓(含康养小镇及旅居)市场容量为44万亿、养老服务1.9万亿、养老机构5千亿。

“养老市场长期将是一片蓝海,对转型中的传统行业来说,是一次机遇。”李沈华说。

株洲养老地产破冰

两个万亿产业相融,能否激起一池春水?



大企业抢滩 盈利仍成疑

“短期看金融,中期看土地,长期看人口。”这句俗语,在房地产行业内外流行多年。

有人才会有需求,人口结构和预期人口增长是决定房地产长期价值走向最为关键的因素。

在多年来老龄化社会进程加快过程中,依托政策红利期,不少老牌房企纷纷跨界,抢滩布局养老地产。

万科是国内首批抢滩养老市场的房企之一。早在2009年,万科就在北京香山推出“万科幸福汇”,两年后又在余杭落地养老社区随园嘉树。到2020年3月,万科的养老业务布局覆盖北上广深等13个大型城市。

2012年,保利入局。除了推出养老机构外,还大力发展适老化商品,如卫浴产品、家具、居家康复用具等。

去年底,融创中国出手,宣布布局养老病房、为融创社区提供养老服务,提供候鸟式健康养老服务。彼时,绿城的乌镇国际健康生态产业园开盘已久。

据《证券时报》报道,有统计数据表示,2015年初,介入养老产业的上市公司仅8-9家,而另据

《2021中国养老与康养产业发展报告》披露,在主板上市的公司中,目前涉及养老产业有82家,其中主营业务为房地产的公司32家,占比高达39%。

这不是一门容易的买卖。尽管千亿级大型房企动作频频,但业内仍在苦盼成熟的盈利模式。《2021中国养老与康养产业发展报告》指出,在其样本调查中,有61%的企业表示尚未形成有效盈利机制。

“养老地产属于长期投入、持有运营的全新产品模式,回报周期长,不可控因素多,稍有不慎就可能造成投资风险。”李沈华说。

而株洲本土一位房企负责人则坦言,当前对养老地产的定位仍不明确,不卖房无法盈利,卖房又被外界议论初衷,如果使用租赁式则回报周期太长,面对这一蓝海,很多人心动但不敢贸然行动。

而在市房地产业协会秘书长刘凯看来,养老地产的核心在于切中养老需求,从地产思维中跳出来,以服务心态去运营养老地产。“稳定的、有品质的、多层次的养老服务,真正实现住户‘老有所养’,才是破解困局的关键。”刘凯表示。

时事聚焦

全国多地宣布停运,公共自行车就此谢幕?

公共自行车退市留下的治理思考

王丛虎

近段时间,一些城市的公共自行车相继退出市场运行,存车点、锁车桩等设施也被陆续拆除,这些空间随即被互联网企业的共享单车“占领”。一退一进,也为城市治理留下了思考。

公共自行车的发展历程大体有三个阶段。第一阶段为2007年到2010年左右,由政府主导推出了大批有桩自行车。随着城市生活节奏加快,政府部门在完善城市公共交通的同时,开始思考解决市民出行“最后一公里”的问题。于是,尝试在汽车站、地铁站附近设置了有固定停车装置的自行车。然而,由于取车手续较为复杂、停放地方又过于固定,加之管理和服务效率不高等多方面原因,大部分有桩自行车并没有得到市民的追捧。

这一现实倒逼政府部门转换思路。2010年到2014年,一些地方政府开始鼓励市场主体运营城市公共自行车。不少企业参与其中,风险投资也对此看好,不过由于这一时期仍以有桩单车为主,使用便捷度不高,市民的消费欲望仍不够强烈,虽有不足,但由企业来经营公共自行车的优势已经初显,更强的服务意识、运营能力,对接上互联网技术的快速发展,催生了摩拜、ofo等一批共享单车品牌。网络推广和无桩化运营,一下子激活了用户,共享单车市场随之进入激烈竞争甚至恶性竞争阶段。

共享单车无序发展带来的负面影响有目共睹,各大城市纷纷在保有量、市场准入、规范运营、企业责任等方面打“补丁”。眼下,共享单车虽然仍存在乱停放、收费不合理等问题,但总体上看,车型相对固定下来,数量已经较为适度,政府部门的治理规则渐清晰。相比之下,作为历史产物的公共自行车则已经没有竞争力,“退市”实属必然。可以说,一路走来,初衷良好的公共自行车始终不温不火。究其原因,关键在于用户思维、服务意识、推广能力的不足。

如今,由企业主导的共享单车承担了服务市民出行“最后一公里”之责。但前些年的“彩虹大战”证明,企业虽然技术能力和服务意识更强,但责任感不足,单纯依赖企业并不能运营好这一公共产品。从城市治理的角度来说,还是需要政府部门与运营企业发挥各自优势,进而形成合力。

首先,城市的行政执法部门应该更多负起责任,针对共享单车乱停乱放等现象,加大巡查和执法力度,对违反相关规定的企业予以处罚。其次,共享单车运营企业要时刻监控自己的产品状况,既关注单车质量,也关注投放位置和密度,尤其是完善网络服务,确保界面友好、使用便捷、收费透明。再次,广大市民应遵守法律法规,规范用车停车,维护好交通秩序。出行便利关系市民的获得感。共享单车回应现实痛点,也利于环境保护。城市中公共自行车的变迁证明,在技术与服务方面,企业确实有其长处,但必须辅以政府部门的精细化管理,才能激发出最大红利。历经时间的淘洗,共享单车渐入正轨,但仍需各方共同努力,让其行稳致远。

据《北京日报》

近期,公共自行车在北京中心城区、内蒙古呼和浩特等地停运,此前武汉、广州等地也宣布车辆停运。从二车难求到低调离场,公共自行车怎么了?留给我们怎样的启示?



停运背后有“内因外扰”

近年来,公共自行车在缓解城市拥堵、满足群众短距离出行方面发挥重要作用。从曾经一车难求,到如今“低调离场”,公共自行车怎么了?

综合北京多区城管委公示信息,此次北京公共自行车退市,与2020年12月31日后北京财政取消对公共自行车运维补贴有关;呼和浩特市城环出租车服务有限公司称,经认真研究决定“退役”该市公共自行车交通系统项目,是为充分发挥市场在资源配置中的决定性作用。

多位专家和企业人士分析认为,多地公共自行车“挥手作别”已有前兆,其可持续发展长期面临“内因外扰”。

网点车桩少、投放车辆少、注册流程复杂,便利性打折扣。北京市城市规划设计研究院交通规划所副所长盖春英介绍,公共自行车多由政府投资建设,出发点是引导公众绿色出行,在便于管理前提下满足部分使用需求。因此,公共自行车大多有桩存取,要求用户凭证件现场注册,规模也没有发展太大。车辆、车桩运维保养不足,运营和管理能力待提升。北京某公共自行车企业相关负责人表示,经常有用户反映车和桩坏了、车取不出或还不上等问题,企业运维人力严重不足,车辆退出也缺少依据。“我们的车刚推出时很受欢迎,车辆损耗快,到5年设计使用年限后,发现其作为政府资产没有专项报废依据。后来车型停产,就找不到修理配件了。”他说。

北京工业大学城市交通学院副教授边扬表示,从多地情况看,虽然公共自行车服务能力持续提升,但自身问题未得到很好解决。随着共享单车参与竞争,公共自行车市场竞争力削弱。

黄斌等研究发现,2017年和2018年,北京中心城区共享单车投放量是公共自行车10倍以上,局部替代效应显现。

记者了解到,在“内因外扰”作用下,多地公共自行车用户开始退车,管理部门减少新车投放。为应对颓势,不少城市尝试公共自行车市场化运作,但由于长期依赖财政补贴,自身“造血”能力弱,最终,有城市决定“顺应潮流”,让公共自行车退出“历史舞台”。

骑行第一个小时免费、车辆有桩存取规范、出行安全有保障……公共自行车也有明显优势。未来何去何从,留给我们怎样的启示?

边扬认为,对于选择关停公共自行车服务的城市,应认真做好退费、资产处置、百姓出行需求衔接等问题。对仍在运维的城市,要结合当地实际需求,科学、及时制定车辆继续发展或有序退出路径。

中国城市公共交通协会慢行交通分会秘书长屈晔认为,多地车辆退市现象提醒政府部门和企业,要加强精细化管理,走创新发展道路。通过建立奖惩和动态配额运营机制等,逐渐打破原有行政化管理的单一发展模式。

一些专家表示,在部分地区发展公共自行车仍有必要性。盖春英表示,如北京郊区新城公共自行车受共享单车冲击相对较小,仍有发展空间。政府也应审慎研判,是否将居民“最后一公里”出行需求全部交给共享单车企业来满足。

“共享单车完全市场化投资运营,其目的



“最后一公里”出行需求谁满足?

是追求经济效益最大化。共享单车业务运营成本高,很难长期维持低收费政策,目前骑行费用已有所涨价,不排除未来继续涨价可能。而公共自行车作为公益性交通设施,具有长期提供优质、经济、均等化服务的优势。”她说。

记者了解到,经过持续探索,目前南京、杭州等地公共自行车运行整体平稳,企业推出“免押金租车”“扫码骑行”等服务,推动公共自行车和共享单车的融合发展。南京公共自行车公司人士表示,2020年该市车辆使用量日均达到8万人次,2021年前几个月同比略有提升。

屈晔表示,多地公共自行车停运,也提醒政府部门要加强公共更多类项目的顶层设计。“在市场机制能发挥更多作用的领域,政府可以鼓励社会资本提供优质的公共服务产品,把精力放在日常监管中,而当市场‘失灵’时,政府也要有‘补位’意识,同时注重应用新技术,完善用户体验,赋予公共产品持续的活力和生命力。”

新华社北京5月26日电



多地公共自行车停运

车身红白色相间、凭证件办卡骑行、通过固定车桩存取取用……发展近10年,全市保有量近12万辆,网点数量近4000个,用户超100万人的北京公共自行车正淡出公众视野。

今年3月起,北京东城、朝阳、海淀等中心城区密集宣布公共自行车停运。部分城郊新城也宣布车辆停运,探索市场化运行。记者探访发现,目前大量北京公共自行车已被回收,停车桩正在拆除,用户抓紧办理退押金手续。

一些北京用户对车辆突然停运感到不舍。也有用户表示疑惑,去年底,北京密云区还在新增车辆网点,为何今年3月,属地政府就开始对停运征

求意见?

今年4月,呼和浩特市也宣布车辆停运。目前该市火车站、大型商场等人流集中处,公共自行车停车桩全部空置。

北京市城市规划设计研究院高级工程师黄斌介绍,据专业网站统计,截至目前,全球有约470个城市运维公共自行车。中国在网点数、车桩量、车辆使用量方面排名世界第一,发展规模和水平走在世界前列。

但今年以来,山西晋城、四川宜宾屏屏等地也宣布车辆停运;早在几年前,武汉、广州已经停运,武汉还是全国首个在全市范围投放车辆的城市。

漫画:低调离场 新华社发

