

2023年12月 1日 星期五 癸卯年十月十九

第 627 期

镇江周刊

ZHENJIANGDAILY
镇江报业传媒集团出版



Tel:0511-85010056
本报网址: http://www.jszw.com.cn



备受关注的旅游新方式

随着城市化进程的加速,人们置身快节奏的城市中,却希望找到一种放松和休闲的方式,同时也能深度体验城市文化。于是,城市漫步(City walk)作为一种旅游方式,就在这样一种需求下应运而生。

今年以来,小红书平台上 City Walk 相关搜索量同比增长超 30 倍,与此相关的笔记已经超过 70 万篇。从参与人群来看,24-28 岁是参与 City Walk 最集中的年龄段,占比达到 28%。总体来看,“95 后”比“00 后”更为热衷。而在性别分布上,女性参与的比例明显高于男性,占比超过八成。

根据对相关用户的调研,周末是这一人群最易轻松参与 City Walk 的时段,其次是在晚上、假期。每次的行走距离平均在 2-3 公里。而从参与 City Walk 的动因来看,逃离快节奏感受城市美学;体验环保、“划算”轻出游;与社区建立连接;上班族解压舒缓心情等都是大家选择参与的主要原因。

城市漫步是一种以步行方式游览

城市街区、景点、文化场所等,人们可以在慢节奏的环境中,感受城市的氛围,与自然和人文环境互动,体验城市文化的独特性,进而深入了解城市的历史、文化、风土人情等。

市民张女士认为, City Walk 可以让人慢下来,“生活和旅游可以是慢节奏的,慢下来之后,我们的目光可以更多投向寻常巷陌,市井烟火,看着那些极为日常、生活化的老街区、旧巷弄、小院落,那种感受是和一走而过的知名景区、人头攒动的网红打卡点,是完全不一样的……”

以 City Walk 方式,到访过广州永庆坊、福州三坊七巷、重庆磁器口、苏州平江路的老先生表示,现在很多城市都积极发挥老街区、古建筑、老宅子的魅力,“改造后的老街不仅突出了历史文化底蕴,还引入了很多时尚的商业消费形态,也符合年轻人个性化消费的需求。”他认为, City walk 不仅是外地人打开新城市的探索方式,也让更多本地人重新发现了城市的惊喜。

重新发现城市深度魅力



“我觉得镇江这个城市就非常适合 City walk,有很多值得慢慢品味的路线和地方……”市民张女士认为,这种新

的休闲方式能够很好地缓解平时工作、生活中的焦虑,时间上没有要求,距离上随心所欲,花费上更是丰俭随人,“对我来说是一场精神放松,沿途所见皆是风景。”

记者发现,有同样感受的市民很多。有 City walk 爱好者以“镇江是真的适合 City Walk 的一城市”为题,分享了三条有意思的镇江 City Walk 路线,“人文、小资、时髦、风景……你期待的一切美好都在路上。”

第一条是“老城区 人文怀旧路线”:京畿路—伯先公园—博物馆—西津渡—大西路—任何一条小巷子里!路线长度约 5 公里。

路线说明:“这是一条浓缩了镇江历史的路线。梧桐的绿荫浓荫,路边的旧址遗迹,甚至你脚下所站的这条道路……从京畿路出发,一路向东,沿路目之所及,都可以讲出一二百年历史。在路面起伏伏上坡下坡的时候,你会很轻易地体会到“城市山林”的意思。并且尤其推荐夏天走这条路线,梧桐的绿荫浓荫隔绝烈日……走累了,在大西路随便找家苍蝇馆子。四扇门、川味人家,得月楼、大华面馆……随意一家其貌不扬,但可能年纪都比你大,是镇江人秘

约上两三好友,漫步城市街头,看看老建筑,逛逛特色小店,点一杯咖啡,或是品尝地道的当地小吃……这段时间, City walk 成为年轻人的新宠。

“City walk”意为“城市漫步”,是一种以徒步探索城市的休闲出行模式,通过慢节奏、沉浸式的城市漫步,体验城市文化的独特方式,也是近来受到年轻人推崇的新型文化消费方式。

漫步城市街头 感受沉浸体验

City walk 你参与了吗?

本报记者 谢勇

而不传的宝藏小店。”

路线建议:“这条路线全部走完对体力要求很高,尤其在西津渡和伯先公园里,有很多台阶,可以根据体力选择感兴趣的区域。此条路线任意区域都可以增减,逛自己喜欢的地方,怎么开心怎么来。”

第二条是“大市口 时髦市井路线”:苏宁广场—水陆寺巷—永安路—南大街”,路线长度约 2 公里。

路线说明:“这是一天适合 City Walk 新手的路线,强度不算高,沿路被各种有情调的小店塞得满满当当,走累了就原地解散,随意进一家小店吹吹空调。这一片区在拥挤中自有秩序:遮天蔽日的梧桐树,路边挤挤挨挨的小电驴,沿街的小店、楼上的住宅……真不可思议,狭窄的小路居然能同时容纳下这么多事物……继续前进,抵达永安路菜市场,这里有着一个城市最市井最生动的一面。你会看到今年大热的杨梅冰汤圆,也会看到古早的酒酿饼;你会看到一家店 365 天卖同一种烤鸡,也会在小摊子上看到四季风物流转。”

路线建议:“穿好看点!路程不算长,而且沿途有非常多有意思的小店值得打卡。周边打车/公交/自行车很多,沿途咖啡馆、小



吃也很丰富,感觉累了可以随时停下来。”

第三条是“长江路 江风落日路线”:西津渡—长江路—春江潮广场—滨江公园,路线长度约 3 公里。

路线说明:“从工人电影院旧址出发,梧桐树下的绿荫豁然开朗。这条路线,推荐在夏天的开始或夏天的小尾巴来……那时候,天蓝蓝,水蓝蓝,印在眼底满眼都是清凉。极目远眺,远处的瓜洲清晰得仿佛触手可及。更妙的是江风,好像也是清凉的蓝色,吹走了夏天的燥热。”

路线建议:推荐下午晚点去,这条路线没有树荫,会比较热,但晴天的傍晚可以看落日晚霞。

City Walk 带来更多机会

城市漫步最显著的特征是无明确的目的性,以及慢节奏的状态。

与前段时间爆火的“特种兵式”旅行正好相反,旅行者会更注重内心感受。因此,一些城市的老街巷,就成了人们的最佳选择。

业内人士认为,“City Walk”对于城市发展来说,主要体现在文化消费,引领了消费新动向。这不仅有利于餐饮、购物、住宿等旅游产业,更让路线上的博物馆、艺术馆、文创小店等店铺焕发了新生机。

首先, City Walk 可以促进城市小店商家繁荣,通过推出符合年轻人喜好的饮品、文创产品等个性化、定制化的商品,可以促进城市内涵与潮流的融合,带动新的经济增长点。

其次, City Walk 能够带动小众的生态景区规划建设。打造城市里的独特旅游路线,为旅游消费提供新选择,在市井小巷穿



梭中感受人间烟火。

同时, City Walk 也会促进城市建设完善,增加城市归属感,打造带有不同城市风格的特色街区、生活业态,可以更好地体现城市的人文温度。



分享还是独占

□ 华翔

这几日,两个关于专利的汽车界新闻挺热的。还真巧了,一个是讲技术分享的,一个是说技术独占的。

11 月中旬,特斯拉 CEO 马斯克在官方社交媒体发文称,所有初代特斯拉 Roadster(超级跑车)的原始设计和工程现在完全开源。目前特斯拉官网已对所有初代 Roadster 的原始设计和工程进行完全开源,并发布了所有人都可以访问的研发文件。这样的技术分享,也正是马斯克的惯有脾性。早在 2014 年,马斯克就在特斯拉官网宣布开源特斯拉所有的专利技术,包括纯电核心的三电系统。这意味着任何公司都可以免费使用特斯拉的专利技术。那篇文章的题目即是:“我们所有的专利都属于你”。而就在前几日,特斯拉中国官方宣布,全场景充电网络开放升级,其覆盖中国内地地区所有省份和直辖市的 350 多座超级充电站和 250 多座目的地充电站,支持非特斯拉车辆充电。

另一方面,网传,丰田章男近期表达了对氢能汽车研发投入巨资却无法获得预期回报的失望。这不是因为氢能汽车技术选择的错误,而是因为日本在这一领域的独行(意图以技术专利独占市场、引领全球)使得其他国家不愿合作。不仅是在氢能汽车领域孤立无援,难以推广至全球市场;而且因为缺乏国际合作与配套设施,氢能汽车在日本国内的发展也面临挑战。

事实上,业界始终有一个说法,最科学的新能源汽车发展路线,并不是纯电动汽车,而应该是以混动汽车过渡,然后直接上氢能汽车。然而,恰恰是技术分享与技术独占的原因,现实中却演绎出了不同的故事。

如同氢能汽车的技术专利大部分掌握在丰田公司一样,混合动力的专利也大部分在丰田手里。1997 年,世界上第一辆混合动力车丰田普锐斯问世,被誉为先进之光。据不完全统计,从初代普锐斯到第四代普锐斯,丰田的混动技术拿下了数百个专利,也建立起了强大的专利壁垒。这导致其他车企想研发混动技术受到了阻碍,要么另辟蹊径,要么低头合作。事实上,中国汽车厂家也曾在混合动力路线上努力过。数据显示,2012 年、2013 年,中国自主品牌,比如吉利、华晨、东风、长安等,一直有混合动力汽车生产,但最终还是换道转型,退出了混合动力市场。技术独占的结果就是,丰田足足用了 20 年,也没能让市场完全接受混动汽车。混动车不仅没有搅动燃油车的市场,甚至等来了纯电动车的“弯道超车”,被迫提早退出舞台。

相反的故事恰在纯电动汽车。马斯克曾经说过:“特斯拉真正的竞争对手不是如涓涓细流般存在的其他品牌电动汽车,而是每天如滔滔洪水般出厂的燃烧汽油的汽车。”也所以,特斯拉一贯的发展逻辑是:推进可持续能源的发展,需要的是形成行业共识,拥有聚合力量,不能仅仅依靠少数几家企业来完成。

业界有评论:特斯拉开放专利的初衷是希望通过合作和共享技术,推动整个电动车行业的进步,而不是阻碍竞争或者独占市场。马斯克对此的另两句话也颇值得我们玩味:“开放专利只会增强而不会削弱特斯拉的地位,技术领导地位不取决于专利,而取决于公司吸引和调动人才的能力。”“我认为技术方面的真正优势,更重要的是创新速度。如果你的创新率很高,就不用担心保护知识产权了。”尽管业界对特斯拉技术分享与中国电动汽车产业蓬勃发展之间的关系如何,有着截然相反的意见。但特斯拉开创新的商业模式和技术思路,让更多人看到电动汽车的希望,加速风口的到来,吸引更多有识之士和资本进入这一领域,也是不争的事实。数据则是,2014 年,全球汽车产量约为 2350 万辆,其中电动汽车产量只有 30 万辆,但接下来的三年里,全球电动汽车产量逐年翻倍,到 2022 年,电动汽车产量已经超过 700 万辆。

于是,我们看到了媒体对丰田与特斯拉的对比评价——“丰田预测未来,马斯克创造未来”。面对未来的不确定性,丰田抢占了更多跑道;马斯克则把专利开放,让大家一起来玩,把电动汽车市场做起来。

另一种评价则是,丰田是生产时代的企业典范,他的核心竞争优势在于建构起了紧密合作的生产生态系统。这样的生态,于内,是共同身份与亲密无间,于外,却是封闭的。而马斯克与特斯拉则来自硅谷,一个“技术开源”“专利开放”深入人心的地方。IT 产业的商业模式,恰恰是通过技术开源的方式实现技术扩散,整体提高行业技术水平,吸引更多资源,从而跨越企业、技术与主流消费者的鸿沟。于是,关于技术的分享与独占的探讨,又演变成了社会关系在新时代的重新建构。这又是一个新的话题了。



辛亥革命 镇江光复记

→ 10 版

以不老的心态 面对生活

→ 11 版

丝路孤影锁阳城

→ 12 版



责编 谢勇 美编 谢勇 校对 骆美霞