方便出行却问题不断 上海即将发文规范

共享单车不可再“任性”

焦点

本报记者 方翔

橙色的是摩拜、黄色是的ofo、蓝色是的小鸣和小蓝、绿色的是快兔和优拜、银色的是骑呗……共享单车这一火热的创新项目，已然成为“分享经济”和“互联网+”便利市民生活、服务城市交通“痛点”的鲜活案例。然而，其“任性生长”的态势也引发了不少社会问题。

记者日前从上海市自行车行业协会获悉，上海即将出台《上海市公共自行车发展指导意见》规范公共自行车的管理。

不贪快
发展切忌“见钱眼开”

4月22日在上海上线至今，摩拜单车的全国布点图上，北京、广州、深圳、成都相继被点亮，海外也推广到了新加坡。“如果这是一个好的方式，有机会我们会把这个服务带到世界范围内的更多大城市。”摩拜单车CEO王晓峰表示，他们希望制造一种生活方式，使人们骑着自行车不会觉得是没面子或者省钱的选择，相反是一种生活方式。对于一拥而上的各类参与者，王晓峰有些无奈，“中国有很多克隆者，见到你的生意不错，完全不去创新就直接抄袭。”

其实，摩拜最初出现在市场的时候，并没有太多的人看好他，但是随着竞争者的加入，以及资本争相进入，整个市场的竞争日趋白热化。据不完全统计，今年已有至少5亿美金流入共享单车市场。作为小鸣单车的投资方之一，富强资本合作人黄治国表示，当一个用户急于用车的时候，首先想到的就是能够在身边看到可以使用的车，如果一下子可以看到多家平台的车辆时，用户会选择容易开锁并且骑车体验较好的车，虽然在我们之前已经有了摩拜和ofo，但是我们依然觉得这个市场是有机会的，只要做好差异化竞争。

在业内人士看来，在资本大量进入共享单车市场之后，各方的初衷也发生着明显变化，首要的目标是“做大做快”，而非“做大做强”。对于许多资本来说，其实并没有看到共享单车未来的盈利模式，即使是格局和版图也是不清晰的，但是大家坚信只要能够生存下去，它的未来前景一定是美好的。资本砸多了，也许就真的梦想成真了。

一位投行人士表示，在目前这种格局下，要生存下去就要不断增加融资能力，获得更多资本支持，从而获得更多流动资金。同时，管理运营水平和扩张速度都是决定成功与否的关键。就共享单车领域而言，现在的各家的收费标准大同小异，所以共享单车不可能靠价格战来留存用户。若想长久地留住已有用户，还得看平台的运营能力，也就是看用户体验——是否能及时找到车，找到车之后是否能顺利开锁，开锁之后骑车的体验如何，用户的人身保险是否能得到保障等。

■ 南京路步行街，骑着共享单车违规穿行的人时常出现，如遇上执法部门扣车处罚立即弃车溜之大吉 肖健 摄

■ 江西中路，一位母亲骑着共享单车接孩子，孩子只能站在车前架上，方便却危险 李铭珅 摄

■ 政化路，一排车轮朝天的“小黄车”横在人行道的盲道上，影响了路人的正常通行 杨建正 摄

记者手记

共享单车是公共产品

共享单车说到底还是公共产品的提供者，一旦超量提供，必然造成公用资源的浪费，需要政府这双“有形的手”进行管理。当年杭州市的公共自行车停车桩都是建设在宽度超过3.5米的人行道上，据说这个是杭州有关市领导牵头协调确定的。

在业内人士看来，共享单车进驻一地，既是城市素质的一张试纸，也给城市管理者带来了挑战。如果政府有关管理部门以及单车经营企业三方能实现信息共享、建立联动机制，在企业加强自身监控巡查的同时，城管和公安交通管理部门在发现乱停乱放行为后，能及时予以批评或处罚，并通知企业进行处理，或许是消除共享单车乱停乱放的一个途径。 方翔

别添堵
系列问题有待规范

记者从上海市自行车行业协会获悉，上海即将出台《上海市公共自行车发展指导意见》来规范公共自行车的管理。近日，上海市自行车行业协会召开研讨会，政府有关部门、公共自行车运营企业和生产企业共同参加。会上，上海市自行车行业协会秘书长郭建荣介绍，截至2015年底，上海共有9个区推行了公共自行车租赁项目，已建立公共自行车网点1021个，投放自行车27812辆。但随着以摩拜为代表的互联网租车企业的介入，短短几个月，仅摩拜和ofo这两家公司投入的自行车就已接近15万辆。年底前还有多家公共自行车公司投入运营，车辆投入量在25万辆左右。明年上半年估计可达到50万辆水平，基本形成全市的公共自行车网络化运行。

随着越来越多共享单车进入市场，一系列的问题逐步显现。

争议最多的就是乱停乱放问题。现在不少申城街头，各式共享单车随处可见，地铁口、人行道边、绿化带，几乎到了无孔不入的地步。这样的停放，方便了自己，却麻烦了别人，甚至给城市“添堵”。同济大学交通运输工程学院教授陈小鸿表示，从目前单车增长的数量来看，其对于城市交通并不会产生太大的影响。但是乱停放，特别是在人行道上的负面作用却在逐步显现出来，这也需要有关部门尽快出台管理细则。

除此以外，骑行门槛是个问题。马路上，已经可以看到小学生下课之后就骑着单车回家的，事实上，极少有共享单车供应商会限制骑行者的年龄，可根据《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》规定，驾驶自行车必须年满12周岁，如果骑行者低于这个年龄，共享单车提供商是否应该限制和管理？如果不限制，他们使用共享单车时发生意外受伤了，责任由谁来承担？

安全性更是个问题。毕竟骑自行车也是一件带有个性化的事情，有人骑得快，有人骑得慢；有的谨慎，有的大胆。因此，在骑行过程中发生事故的概率还是有的，随着使用共享单车的人数增加，产生的事故也可能随之增多。而且由于自行车在交通中的弱者地位，一旦发生人身伤亡事故，受伤的多是骑行者。因而提高安全性是促进自行车骑行的关键。

郭建荣特别提到，通过互联网租赁的公共自行车一般只有使用租借方法的提示，却没有使用者的注意事项，这就为使用者的安全和企业经营带来很多风险。按照自行车分类，轮径可以从10英寸到28英寸范围。但27英寸和28英寸的自行车车型高大，对很多身材矮小者存在骑行安全隐患。16英寸以下车辆由于轮径小，操纵稳定性和过障碍能力差，骑行技术如果达不到要求就很难适应。同时，车架太高骑行者停车时两脚不能落地，车架太低骑行的舒适性大打折扣。随着更多企业进入市场，类似的问题会越来越多地暴露出来。

郭建荣特别提到了目前亟待解决的17大共享单车问题，其中就包括提供公共自行车服务的企业资质、对公共自行车的使用年限作出强制规定、对公共自行车服务的适用人群作出规定、对用户的有限责任作出规定、赔偿和赔偿标准的制定、保险要求等等。对此，不少共享单车企业都表示希望建立一个准入门槛，让共享单车有标准可循。

重分配
管理需要“有形的手”

一座城市究竟需要多少辆公共自行车？这需要综合城市人口、公交系统、道路等各项数据测算。对绝大多数的共享单车提供商来说，没有能力也没动力计算，因而在现有策略中，最重要的就是快速增长，至于市场是否饱和，可能是下一步才会关注的。

同济大学可持续发展与新型城镇化智库主任诸大建对上海的共享单车理想总量进行过估算。他分析，按照上海2500万人口中，每3–5人有用车需求，意味着用车人数在500万人–800万人；如果每辆车每天被使用10次（这一数据与目前共享单车品牌设计的周转频率一致），预计上海需要50万辆–80万辆共享单车。

诸大建指出，不同单车品牌的竞争会导致车辆投放分布不均。例如，在大型社区、地铁车站、商务区等地，单车数量非常集中，违规停放等问题严重，直接影响城市道路秩序和市容市貌。同时，共享单车的发展原则是共享经济，其特征应当是避免不必要的增量，充分盘活存量，但大部分单车品牌在竞争过程中，还是以投放新车为主，对存量的消化情况并不理想。原有的闲置车辆仍旧存在，又新增大量单车，势必占用更多的道路资源。再次，大量共享单车投放市场，也对后续维护提出了挑战。如果相关企业加大投放速度却缺乏维护能力，那些故障车辆又将成为闲置车辆，侵占城市资源并影响城市形象。

解决目前大量共享单车涌入一个城市的关键在于如何更合理地分配公共资源。这恐怕不是行业内的企业所能解决的，需要跟政府部门沟通，做好总体规划。在业内看来，公共自行车，本身是个政府项目，属于公共基础服务的共享，但政府在提供服务的时候，往往有心无力；单车共享，本身是个市场项目，参与到了公共基础服务领域。企业在提供服务的时候，最终必然会遇到政策的壁垒和体制的阻碍。