



“摩拜”单车骑行体验难“膜拜” “永久”租赁运营模式不“永久”

上海公共自行车租赁路在何方?



本报记者
方翔

G20峰会即将召开,杭州成为了全球关注的焦点。从8月28日开始,西湖景区周边沿线100个服务点将正式推出“扫码租车”功能,不管市民还是游客,都可以直接使用APP或微信租借杭州公共自行车(俗称“小红车”)。上海公共自行车租赁的需求量更大,现状却差强人意。“摩拜单车”火爆白领圈,租还便捷,骑行体验却难以“膜拜”,各区建设永久自行车租赁点,舒适出行,运营模式却不能“永久”。

前天发布的上海2040年规划草案中提出,将围绕轨道交通站点,做好“最后一公里”慢行接驳通道的建设,提供更多可供租赁的自行车,建设更多的“B+R”(自行车加停车)设施,缩短居民出行时间。

那么,上海的公共自行车租赁究竟路在何方?

杭州模式

自负盈亏利用率不俗

2008年5月1日,杭州在国内城市中率先推出公共自行车出行系统,旨在解决公交出行的“最后一公里”问题。有关资料显示,从试运行初的61个服务点、2800辆公共自行车,发展到2016年6月底的3574个服务点、8.41万辆公共自行车,日最高租用量44.86万人次,累计租用达到6.75亿人次,公共自行车成为中外游客和杭州市民出行必不可少的城市交通工具。

从2015年的情况来看,杭州公共自行车的累计租用量达到1.5亿次,平均日利用率是每辆车3.75次。一辆公共自行车一天的使用量,最高能达到37次。在前期设备建设上,杭州公交集团依靠政府补贴;后期运营中,依靠广告资源和模式输出,基本能做到自负盈亏。

密集布点标准化运营

从8月28日开始的“扫码租车”服务,对于游客来说,只需要先下载APP注册用户,并在支付宝里扣除保证金500元,扫描“二维码”租车,租车成功时,手机上会显示免费倒计时一小时,超过一小时之后,则按照阶梯式收费。车锁上也会有语音提示租车成功。如果不需要租车,保证金在退还后,将于1至7个工作日返回原账户。

分析“杭州模式”的成功,布点是非常重要的环节,有关资料显示,目前杭州主城区已经基本实现300米范围内有服务点。为了让公共自行车与地铁等交通工具更好地交互,主城区公共自行车的租车时间已经从22时延长至24时,公共自行车租还服务时间统一为每天6时至24时。至于其他一些人性化措施,也是根据用户日常运用中出现的问题而不断加以改进的。同时,杭州的公共自行车租赁已经进入了标准化时代,服务点调运、维修,甚至轮胎的胎压等都有标准。



除了租赁点,似乎很难看到永久城市租赁自行车的踪影

本版摄影 本报记者 陈梦泽



“摩拜单车”租还便捷受欢迎

“摩拜”探索

扫码开锁商业化运作

几乎是一夜之间,“摩拜单车”就让许多人“膜拜”:想用就用、想停就停。打开手机APP,你就能看到周围单车的分布,扫一扫车身上的二维码,自动开锁,骑行完成关锁后自动结账,车费只需要1元/半小时,押金299元,可以通过微信、支付宝以及其他网络支付手段支付。

“摩拜单车”还有“预约”功能,你可以预约一辆附近的单车,预约完成后,这辆车就会锁定15分钟。这期间,你可以把这辆车骑走,超过15分钟,则会再次对外开放。

定制用心破坏难杜绝

“摩拜单车”的自行车也是特别定制的,实心胎替代了充气胎,车辆采用轴传动技术,用户骑行时就不用担心车胎没气、掉链子、或链条绞住裤腿等情况,而且车架都是采用一次压成型,降低车辆成本。

但是用户叫好的同时,“摩拜单车”也遇到了“成长的烦恼”,少数用户的恶意破坏、随意停放等,不仅大大增加了运营的成本,也影响了城市的景观。因而,从今年7月底,“摩

记者手记

低碳、环保让自行车出行成为海外许多大城市优先发展的公共交通之一:巴黎市内每隔200多米就有一个联网租赁站,租赁后在任何一个租赁站归还;哥本哈根市中心约有150处自行车停车点,任何人将20克朗硬币放进车链上的孔眼内,便可使用,用完再锁在任何一个存车处,取出硬币即可;伦敦现有近300英里的自行车道,其中一半是2000年后修建

的,想租赁自行车的市民用手机给服务中心发条短信,就会收到一个开锁密码,通过这个密码,用户可在市内任何一个租车停放处自行取车;台北的公共自行车租赁也是非常有点,虽然数量不到1万辆,但是由于都在捷运周边,所以一辆车的日均使用次数最大达到了9.7次,接近杭州两倍,也达到了收支平衡。

对于城市管理者来说,公共租赁自行车的意义不仅在于提供一个交通工具,更可以为城市管理提供大数据的支持。以“摩拜单车”为例,用户骑行的全程都有GPS定位,每次骑

行完成之后,都会生成一个骑行路线、距离、消耗能量的报表,这个资料对于城市公共设施的布局有着非常大的参考价值,无论是解决“最后一公里”的问题,还是为游客提供更好的服务,这些数据都是一笔“财富”。

曾经有人说过,在中国,一个想做城市公共自行车的政府,远比一个想做同样事情的企业作用来得更大。只要充分发挥每一辆租赁自行车的作用,公共自行车租赁绝对是一笔“只赚不赔”的生意。对于地方政府、经营者以及用户来说,肯定会形成一个多赢的局面。

同时,杭州的自行车运营,特别是在为游客服务上相对比较简单,只要在环西湖设点就可以基本上满足人们的需要,因而在此次推出的“扫码租车”,基本上都是西湖景区周边沿线推出。而从上海的景观来看,基本上比较分散,在设置归还点的方面,难度肯定会远远超过杭州。

但如果仅仅依靠“摩拜单车”的商业模式,也很难满足不同的需求。对于许多使用过“摩拜单车”来说,只要骑行时间一长,屁股和膝盖肯定会感到非常酸痛,而且遇到上坡以及崎岖里面的时候,只能手推通过,用户体验肯定不如专业的自行车。加上归还的随意性,也会造成自行车在不同城区的不平衡,并对于城市管理产生一定的影响,在“摩拜单车”的官微上就曾出现过某企业因不满过多自行车停放在门口,而将自行车随意堆积的照片。

“只赚不赔”的生意

对于城市管理者来说,公共租赁自行车的意义不仅在于提供一个交通工具,更可以为城市管理提供大数据的支持。以“摩拜单车”为例,用户骑行的全程都有GPS定位,每次骑行完成之后,都会生成一个骑行路线、距离、消耗能量的报表,这个资料对于城市公共设施的布局有着非常大的参考价值,无论是解决“最后一公里”的问题,还是为游客提供更好的服务,这些数据都是一笔“财富”。

曾经有人说过,在中国,一个想做城市公共自行车的政府,远比一个想做同样事情的企业作用来得更大。只要充分发挥每一辆租赁自行车的作用,公共自行车租赁绝对是一笔“只赚不赔”的生意。对于地方政府、经营者以及用户来说,肯定会形成一个多赢的局面。

同时,杭州的自行车运营,特别是在为游客服务上相对比较简单,只要在环西湖设点就可以基本上满足人们的需要,因而在此次推出的“扫码租车”,基本上都是西湖景区周边沿线推出。而从上海的景观来看,基本上比较分散,在设置归还点的方面,难度肯定会远远超过杭州。

但如果仅仅依靠“摩拜单车”的商业模式,也很难满足不同的需求。对于许多使用过“摩拜单车”来说,只要骑行时间一长,屁股和膝盖肯定会感到非常酸痛,而且遇到上坡以及崎岖里面的时候,只能手推通过,用户体验肯定不如专业的自行车。加上归还的随意性,也会造成自行车在不同城区的不平衡,并对于城市管理产生一定的影响,在“摩拜单车”的官微上就曾出现过某企业因不满过多自行车停放在门口,而将自行车随意堆积的照片。

对于上海的有关部门来说,不妨发挥“摩拜单车”的市场配置功能,同时参考“杭州模式”的管理手段,在上海的公共自行车租赁发展中,充分发挥“看得见的手”的作用,来解决目前各大模式中存在的问题,让公共租赁自行车成为上海城市交通的重要组成部分。

首先,从城市规模来看,上海远远大于杭州,因而上海对于自行车的需求肯定会超过杭州,这也意味着投入会大大增加。公共租赁自行车建设是一个很漫长的过程,耗费大量人力物力财力。因而在运营中

照搬模式多处不适用

首先,从城市规模来看,上海远远大于杭州,因而上海对于自行车的需求肯定会超过杭州,这也意味着投入会大大增加。公共租赁自行车建设是一个很漫长的过程,耗费大量人力物力财力。因而在运营中

上海之路

粗放运营欠缺人性化

其实,在“摩拜单车”之外,上海的公共自行车租赁已经有了“永久模式”。永久城市租赁自行车在闵行区、浦东新区、宝山区、闸北区、杨浦区、松江区、奉贤区、徐汇区等已设有多个租赁点。只是合作方各不相同,因而在押金的支付和归还上,都有不同方式。

以徐汇区为例,虽然自行车停放点包括了襄阳北路东淮海中路、北汾阳路西淮海中路等十多个停放点,但是自行车办卡点是在武康路旅游咨询中心(武康路393号甲),退卡也要在这个点,这也是许多用户诟病之处。此外,车辆受损情况也很严重。徐汇区不少永久城市租赁自行车已经出现了生锈的情况,还有的自行车的座椅都没有了踪影。

在今年的上海两会上,上海市政协委员安翎青提交了《关于在全市范围内协同推进公共自行车租赁项目建设等措施,共建生态环保城