

共享单车火了,公共自行车该咋办

长沙公共自行车将“互联网”化,实现有桩无桩相结合

宛如一夜之间,共享单车火了,公共出行再次引起大家的讨论。

早在共享单车之前,有政府背景的公共自行车被视为解决出行“最后一公里”的利器,湖南是公共自行车体系建设的先进地区,曾创造“株洲模式”,并向全国推广,长沙从2014年开始建设公共自行车系统。

共享单车的风行,其随取随骑的便捷性优于公共自行车,不仅影响了市民的出行方式,也给公共自行车带来冲击。

长沙市公共自行车起步较晚,普及面也很有限,而共享单车几乎在短短一个月内在大街小巷遍地开花了。面对如此冲击,公共自行车该如何抉择?是迎难而上还是另谋出路?日前,长沙市公共自行车服务有限公司办公室主任向正友表示,公共自行车将在保持自有优势的基础上顺应趋势,引入互联网模式,设计相应APP软件,推出网约卡等。

■记者 张洋银 肖祖华 实习生 段懿丹



2月23日,长沙市开福区湘春路,一名女士正在使用网约单车。 ■记者 唐俊 摄

长沙有5000余辆公共自行车

目前,长沙市共享单车市场主要由摩拜、ofo、永安行和酷骑四家公司占据,约投放2.5万辆自行车,而且这一数量还在不断增加,数据显示,到今年年底,共享单车数量将达到15万辆。

相比之下,长沙市公共自行车的投放量与布点则显得“小众化”。2014年,长沙市住建委牵头,经报市政府同意,委托长沙市建设综合开发公司为主体,通过引入社会投资,开始建设运营长沙公共自行车智能租赁系统。

向正友介绍,长沙市公共自行车在2015年4月份最早在岳麓区咸嘉新村试点运营100多辆,当时附近的居民对此是叫好又叫座,截至今日,长沙共投放5000台公共自行车,主要集中在岳麓区、天心区和高新区。

市场占有率不足两成

2月23日下午,在岳麓区八方小区附近,市民刘春正准备租借公共自行车去附近的菜市场。“每天基本都会骑这个单车,蛮方便的。附近的菜市场走路过去要15分钟,骑车只要几分钟就到了,还是免费的。”刘春说,政府主导运营的公共自行车虽然要在固定桩点取还车,但是每次到了点后总不会扑空,而且车辆维护要比共享单车好,小区大部分居民都在用。

“这个车子毕竟是市政工程,车的质量和信誉应该没问题,就是桩点和车子少了点,如果从河东骑到河西,还车是个麻烦事。”市民陈先生说,共享单车和公共自行车两类车他都尝试过,共享单车的损坏率高,骑车缺乏安全保障,但快捷方便。若公共自行车布点更广、桩点更多的话,他会选择后者。陈先生的观点也成为大

多数市民的观点。从数量上看,相较于不断增长的共享单车,公共自行车的数量占比不足20%,尤其共享单车的数量还在迅速增长。从使用频率上看,公共自行车也是落后的,数据显示,目前长沙已开通用户IC卡21000余张,骑行总量逾103万人次,日平均骑行量达1486人次,单日最高骑行量2958人次,每车平均骑行频率不足1次。有研究数据显示,正常服务的共享单车使用频率每车达5次以上。

将引入互联网模式

相对于共享单车的扫码骑车,公共自行车的租借方式相对繁琐。它必须在固定地点办卡、交付押金后再到固定桩点取车才能上路。

正在租借公共自行车的刘春说,“公共自行车的IC卡携带不太方便,一般只骑车的时候才放在身上,如果改进下可能会更好。”对此,向正友介绍,公司正在对卡片研究升级,届时会推出小巧的异形卡(类似于门禁卡)。

“公共自行车是项市政公益工程,市民在1小时内租借可全面免费,公共自行车的桩点选点也尽可能选在贴近市民需求的位置,保证市民有车可骑。同时,它由政府管理,资金车辆质量等都有信誉保证,附带了保险,这些都是我们的优势。”向正友说,公共自行车的押金若需退款,只需提前一天预约即可办理退卡。

共享单车的大批进驻长沙,对共享单车无疑造成了一定冲击。向正友坦言,公共自行车公司暂时不会对市场盲目扩张,而会在维护现有市场的基础上,一方面在服务上做功夫,运营更人性化,主动走进企业,设计相应APP软件,推出网约卡等措施。另一方面推行有桩、无桩相结合的停车模式,引导市民有序、文明骑行。

全国连线

交通部: 应鼓励支持共享单车

交通运输部部长李小鹏27日表示,共享单车为人民群众出行“最后一公里”提供了很大的便利,应该积极鼓励和支持。

27日,国新办就交通运输部推进供给侧结构性改革有关情况举行发布会,交通运输部部长李小鹏介绍交通运输部推进供给侧结构性改革有关情况,并答记者问。

在谈到共享单车目前存在的一些问题时,李小鹏表示,共享单车是城市慢行系统的一种模式创新,也是“互联网+交通运输”的一种实现方式。解决好共享单车发展当中的问题,需要多方面共同努力。首先在政府方面,政府部门要主动作为、超前谋划、创造条件、加强监管,推动新的事物能够更好地发展。二是运营企业要遵守城市的有关规定,遵循市场规则,承担管理责任,特别是做好线下服务,守诚信,提升服务水平。三是使用者也要增强文明意识、遵守交通法规、遵守社会公德,维护共享单车的运行秩序。 ■据新华社

成都市近期将出台 鼓励共享单车发展政策

2月27日,成都市交委表示,为鼓励和规范共享单车行业健康有序发展,已经按照市委市政府的要求,牵头起草了《成都市关于鼓励共享单车发展的试行意见》,并已完成了社会公开征求意见等工作,近期将正式出台。同时也鼓励共享单车企业通过制订安全骑行规范停放守则、文明用车奖惩制度及个人信用评价体系等手段,加大对使用者的监督管理力度。 ■本报综合

株洲连线

公共自行车 正在与共享单车谋求合作

共享单车来了,公共自行车何去何从?省内首创公共自行车租赁系统的株洲对此十分淡定。株洲市公交健宁有限责任公司(以下简称株洲公交健宁)副总经理沈许金认为,共享单车、公共自行车虽都定位为“共”,但实际运营却存在区别,两者融合或可大有作为。

多数株洲人仍选公共单车

目前,株洲市已投放2万余辆公共自行车,共建26000个锁桩、1059个站点,覆盖株洲主城区、株洲县等地。“现在每天骑公共自行车的人数为每天5万多人次。”株洲公交健宁副总经理沈许金介绍,尽管与运行之初相比,骑行人数有所下降,但公共自行车依然是株洲人出行的主要交通工具。

公共单车维修管理更完备

沈许金说,共享单车属于商业化的网络分时租赁单车,必然寻求经济效应,目前已进驻长沙的共享单车每次使用至少需要0.5元。

然而,公共自行车则不同,其属公益性质,是政府通过财政补贴的形式给市民提供的一种福利。“公共自行车规定3小时免费,提高公共自行车的使用率。”

共享单车与公共自行车两者间各有优劣。共享单车采用GPS定位,尽管科学技术让定位已很准确,但依然会导致市民找不到车,而固定了租赁站点的公共自行车则不会出现这

一状况。

共享单车与公共自行车共同面临的难题是,管理维护。沈许金说,他曾到外地考察共享单车,发现其存在维修管理难题,“尤其是上下班,地铁口全是乱堆乱放的共享单车。平时也因疏于维修,影响骑行效果。”在这一方面,公共自行车感同身受。株洲公共自行车的使用寿命为5年,目前多数车辆已“超期服役”,加上部分市民操作不当、不文明骑行等影响,车辆受损较为严重。

株洲公共自行车建立了一套完备的管理维修制度。“有专门的维修车间,每天返修近300辆,维修费用占到运行费用的四成,近400万元一年。”沈许金说。

两种单车将融合发展

“共享单车与公共自行车并不存在冲突。”沈许金说,两者之间可以互为补充。

公共自行车的租赁站点按规划进行,使用人群集中在36至55岁之间,因布点受限,会留下一些空白区域。而共享单车随取随还,受学生群体、年轻白领喜爱,使用人群更为年轻化。

他认为,共享单车可以作为补充,覆盖公共自行车未能涉足的地方,让市民有了更多的选择。株洲公交健宁公司已就此与一些运营共享单车的公司对接,希望就此进行合作,为株洲市民提供更优质的绿色出行服务。 ■见习记者 杨洁规

记者 李永亮 通讯员 殷滋 林国庆