

“共享单车新政”正式上路 首次明确共享单车属“城市绿色交通”

12岁以下禁骑，鼓励免押金租赁

共享单车是共享经济催生的新业态。交通运输部等10部门3日联合发布《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见》，在引导有序投放车辆、推进城市自行车道建设、单车停放维护管理、押金安全等方面提出了方向性要求，以服务公众便利出行。



8月3日，两名骑着共享单车的女士行进在北京长安街上(手机拍摄)。 新华社 图

企业回应

积极配合主管部门 推动政策措施落地

交通运输部等10部委联合发《指导意见》后，共享单车行业的两大巨头——ofo小黄车和摩拜单车，都在第一时间对发布的新政作出了回应。

“在行业发展的关键时期，《指导意见》紧贴国家战略、以服务为本、以市场为导向，为行业指明了方向，体现了主管部门的担当、开放和包容，ofo小黄车深受鼓舞，将以《指导意见》为蓝本，积极配合各级主管部门，推动各项政策和措施的落地。”ofo小黄车相关负责人表示。

“《指导意见》充分体现了政府管理部门开放、包容和鼓励的态度，对共享单车行业的健康有序成长将发挥积极引导作用，摩拜单车对此表示欢迎和支持。”摩拜单车相关负责人回应。

实际上，作为共享单车行业的两家领军企业，ofo小黄车和摩拜单车都非常注重科技与商业创新，在新政出台之前，它们的很多做法就已经符合了相关要求，发挥了行业的示范引领作用。

比如，《指导意见》提出，要充分利用车辆卫星定位、大数据等信息技术加强对所属车辆的经营管理，提高服务水平。“每一辆摩拜单车都配备了智能锁，内置卫星定位芯片及新一代移动互联网芯片，单车实时联网，时刻掌握车辆位置和运营状态。借助物联网、大数据和人工智能技术，我们在行业内率先实现精细管理、智能调度、全民运维。”摩拜单车相关负责人介绍。

《指导意见》提出要加强用户资金安全监管，鼓励运营企业采用免押金，已收取押金或者预付资金的，要设立专用账户，专款专用，完善退还制度，接受交通、金融等主管部门监管。“对用户押金，我们采取的是银行托管而非监管模式，最大限度确保了用户押金安全，并且在多个城市开通了信用免押金服务。”ofo小黄车相关负责人表示。

而在《指导意见》要求的加快信用记录建设、建立企业和用户信用基础数据库以及规范用户停车行为等方面，ofo小黄车和摩拜单车实际上都建立了信用体系，ofo小黄车已经在试点“正面清单+负面清单”的电子围栏管理模式，摩拜单车则是研发和落地了“智能停车点”。

■记者 潘显璇

谁来管？

政府是共享单车管理责任主体

共享单车给公众出行带来了很大便利，同时也带来了乱停放等城市管理问题。这些问题谁来管？

指导意见首次明确，共享单车是城市绿色交通系统的组成部分。坚持属地管理，城市人民政府是共享单车管理的责任主体，充分发挥自主权和创造性，因地制宜、因材施教，探索符合本地实际的发展模式。

交通运输部新闻发言人吴春耕介绍，在规范运营服务方面，指导意见提出对用户注册实行实名制管理并签订服务协议，建立投诉处理机制，为用户购买人身意外伤害险，禁止向未满12岁的儿童提供服务，共享单车企业要落实车辆停放管理的责任。各地要加强对其

共享单车停放的监督，明确相关主管部门的执法职责；对乱停乱放问题严重、线下运营服务不力、经提醒仍不采取有效措施的运营企业，应公开通报相关问题，限制其投放。

“共享单车骑一次就收一元钱，除非资本继续烧钱，否则很多企业缺乏维护的动力。”北京骑骑享智科技有限公司的CEO曹健说，企业要进行科技创新，用科技规范用户的行为，最终实现用户的自主管理。

摩拜单车政府事务总监邢林说，以摩拜为例，500万辆单车一辆辆进行人工搬运是不可能的，必须用人工智能平台进行调度。用电子围栏等科技手段，培育用户停车的良好习惯，守规矩的用

户可能获得优惠券奖励，违规停放的则扣除信用分。

公众交付的押金安全谁来管？

一些运营企业目前正在探索采取信用积分等免押金方式提供服务，为约束用户行为提供了新的路径。指导意见提出，鼓励采取免押金方式提供租赁服务。

吴春耕表示，这有助于从源头解决用户资金安全问题。鉴于当前通过收取押金来约束用户行为具有一定的现实需要，指导意见对用户押金、预付资金专用账户设立及专款专用、接受监管等内容作出了原则性要求。未来，要加快实现“即租即押、即退即还”等模式，尽可能减少押金资金规模，防止形成资金池。

投多少？

根据城市特点 建车辆投放机制

“赤橙黄绿青蓝紫”，有人开玩笑说，共享单车的颜色基本全了，现在想入局共享单车，恐怕颜色不太够用了。共享单车市场多久会进入饱和期？

据交通运输部不完全统计，截至今年7月，全国共有共享单车运营企业近70家，累计投放车辆超过1600万辆，注册人数超过1.3亿人次，累计服务超过15亿人次。

指导意见明确，引导有序投放车辆。根据城市特点、发展实际等因素研究建立车辆投放机制。

上海自行车行业协会郭建荣说，根据调查测试，用公共自行车满足市民上下班的需求，比例大约是50个人一辆车，过多了就可能泛滥。按照这个比例，以上海2500万人口估算，50万辆自行车基本能满足，而目前上海的共享单车已经突破100万台，有11家单车企业在运营。

ofo联合创始人张巳丁则认为，城市投放车辆并不是达到100万辆或1000万辆就算饱和了，数量永远随着人们的日常代步需求而变化。

“从数据来看，北上广深等一线城市体量相对一致，成都、天津、昆明、厦门等二线城市也较相似。”张巳丁说，目前平台把城市划分为一个个网格进行管理，按网格内车辆流动效率、报修频率、使用频率等多项指标进行调整、调度，以此逐步动态平衡。

褚大建说，共享单车投放与资本的跑马圈地有关。平台企业早晚潮汐式投放车辆，在地铁站、商务楼前造成占地拥堵，这是企业在运营中出现的问题。平台企业要将投放数据与政府部门进行信息沟通，政府要出面引导市场，对投放数量的控制要因城而异。

■据新华社

怎么骑？

建设完善自行车交通网络

“车道不够宽，经常被夹在缝隙里，有时骑着骑着就没有自行车道了，要么跟行人挤，要么跟机动车抢道走。”字恒可持续交通研究中心主任王江燕经常用单车搭配地铁上下班，体会到了骑车的痛点，城市自行车道的规划建设方面有欠缺。

北京城市规划设计研究院高级工程师盖春英说，城市的道路都应该规划自行车道，但是真正成网的自行车道太

少了，断头的地方太多了。

交通运输部科学研究院城市交通中心战略规划师尹志芳说，自行车受机动车干扰的现象越来越严重，自行车道被挤占的现象普遍，骑车人的安全得不到保障。

指导意见提出，要完善自行车交通网络，合理布局慢行交通网络和自行车停车设施，积极推进自行车道建设。同济大学教授褚大建说，指导意见明确了共享单

车的定位，提出建设完善自行车交通网络，这是政府履行管理职责的一大亮点。

“遇到公交车停靠站，要让自行车从公交站外侧绕行，而不是和公交车停靠站发生冲突。”王江燕说，目前很多街道都是为机动车设计的，现在要为自行车道改进。把城市自行车需要的主要骑行点连起来，让自行车无论在大马路还是背街小巷，都能畅行。