

共享单车“降温” 公共自行车“复活”了吗？

共享单车“降温”

公共自行车“回暖”

在太原工作的王女士每天乘公交车上班，下了公交车到公司还有不到两公里路程，她通常选择骑公共自行车。“前一阵共享单车很火的时候，我也骑过一段时间，现在基本不用了，还是公共自行车便宜，使用也挺方便。”王女士说。

像王女士一样的人不在少数。根据太原公交公共自行车服务有限公司提供的数据，2019年7月，太原公共自行车租骑量达到928万次，超过去年同期的909万次。运营部部长王红权告诉记者，太原公共自行车从2012年投用以来租骑量基本逐年递增，到2017年受共享单车影响出现明显下降，但从2018年10月起数据开始回暖。

“共享单车热潮过后，据我们了解，各地公共自行车项目的数据都有了好转的趋势。”中国道路运输协会城市客运分会城市公共自行车工作部副秘书长李武强说。

记者采访了解到，公共自行车的“回暖”与共享单车的“降温”直接相关。一方面，在资本撤离和加强管理的双重影响下，共享单车投放数量减少，停放地点受限，使过去备受用户青睐的便利性降低。

另一方面，今年以来，单车企业为维持运营相继涨价，在上海、广州、深圳等城市，各品牌共享单车租骑费用普遍上涨了50%，与推行首小时免

费的公共自行车相比优势不再。第三方研究机构比达发布的《2019年第一季度中国共享单车市场研究报告》显示，今年第一季度共享单车用户规模仅4050万人，环比下降24.4%，其中费用成为影响用户体验的最大因素。

从“剑拔弩张”

到“握手言和”

一冷一热背后，难道是共享单车这个新事物比不上公共自行车这个“老家伙”吗？事实上，关于公共自行车与共享单车孰优孰劣的争论，从共享单车诞生之日起就从未停歇——政府主导还是市场主导、有桩还是无桩、刷卡还是手机扫码……记者采访了解到，其实两者并非完全对立，甚至已经在实践中互相借鉴，取长补短，两者在技术和服务上的界限正不断被打破。

“共享单车的出现推动了公共自行车的发展完善。”李武强举例说，“比如公共自行车过去在杭州只能刷卡租车，现在加快了发展手机线上租车的步伐，目前80%以上的公共自行车已经实现手机扫码租还车；过去很多城市的公共自行车会在深夜停运，而现在基本都已经改成24小时运营。”

记者了解到，在一些公共自行车发展较为成熟的城市，入驻的共享单车企业也在向当地公共自行车运营企业积极“取经”，借鉴有效做法，甚至探讨向其购买运维服务。

更具代表性的是，无论共享

眼下，随着资本撤离，曾经火爆一时的共享单车逐渐“降温”，而一度被冷落的公共自行车重回人们视野。公共自行车为何出现租骑量“回暖”？共享单车与公共自行车究竟孰优孰劣？解决“最后一公里”问题，未来靠谁？记者就此展开了调查。



(资料图)

单车还是公共自行车，都在探索应用无桩电子围栏技术。目前，北京多个城区已开始对共享单车试行电子围栏技术，租骑共享单车需“入栏结算”；共享单车停放在指定区域内的，按普通价格计费结算；在指定区域外随意停放的，将被增收“调度费”。有业内人士称此举有望破解共享单车乱停乱放困局。

两“车”形成合力

还需政府定好规矩

受访专家认为，共享单车与公共自行车各自存在的问题，都会在不断发展中得到解决，未来两者将形成共存、互补、融合的发展态势。更重要的是，政府应当在其中起关键作用，制定规

则，统筹安排，使其合力构成城市公共交通的一环，真正破解“最后一公里”难题。

“虽然目前共享单车热潮退去，但并不代表它失去了生命力。”长期关注共享单车的互联网专栏作家孟永辉认为，过去共享单车过于依赖资本力量，并没有完成上下游产业链闭环，没有形成好的商业模式，现在进入行业调整期也是必然，未来随着科技的应用和市场不断发育完善，困扰共享单车的问题将会得到一定解决。

王红权认为，作为政府主导建设的公交项目，公共自行车有着显著的公益性、民生性。在公共自行车租骑量全国居首的太原市，租用免费率平均

达到98.86%，使用群体以对手机操作不熟悉的中老年人为主。“公共自行车在技术和服务上可以向共享单车借鉴，但公共自行车让利于民、普惠民生的特性是共享单车难以替代的。”

“现在互联网技术非常成熟，公共自行车和共享单车完全可以放到一个平台上进行管理，只要政府制定好规则，管理的主体不拘于谁，可以是企业、政府、第三方公司，重要的是按照政府的规则将所有公共自行车和共享单车统筹安排调度，真正让它们在城市中达到互补、平衡，合力构成城市公共交通的一环。”中国城市规划院城市交通研究分院院长赵一新说。

(据新华网)