



南京高校里的共享单车 见习记者 邱骅悦 摄

“小黄车”“小红车”，与南京公共自行车一起发力

在两股道上共享单车

8月,第一辆橙色的摩拜单车出现在北京街头,共享单车的话题开始引爆并持续火热。随着ofo、bluegogo、优拜单车、小鸣单车的纷纷出现,共享单车在不少大城市登陆,并俨然有席卷全国的风头。

在南京,“ofo共享单车”目前已经与9所高校进行接触并展开了前期试运营活动,而另一些高校也在使用其他类似的单车。共享单车已在高校中开始普及。下一步,ofo即将扩大到南京全市,而在北京、上海等城市投入运营的摩拜单车也视南京为下一个目标。

外形靓丽时尚的共享单车,给城市居民带来便利的同时也倡导了绿色环保的理念,进入南京是否会改变人们的出行方式?东南大学的城市交通专家认为,虽然共享单车现在很火,但在南京,同样具有“共享”概念的公共自行车近年来发展迅速,目前站点超过1600个,投放了5万多辆公共自行车,而且公共自行车和共享单车在模式和服务人群上都存在差异,因此共享单车替代不了公共自行车,未来两者是一种共生互补的关系。

现代快报/ZAKER南京记者 曾浩 见习记者 邱骅悦

调查

1小时租金0.5元
“小黄车”大规模驶入南京高校

“我应该是南京比较早用上共享单车的人之一了吧。”中国传媒大学南广学院的小胡同学以前每天从宿舍走到教室需要10分钟,“现在不到5分钟,去学校门口拿快递也方便了。”她指了指身下那辆黄色的ofo共享单车。

下载一个ofo的客户端,用学生证或校园卡注册后就可以使用——在北京、上海等城市兴起的“ofo共享单车”,近日悄然在南京的部分高校出现,由于车身被统一刷成黄色,被学生们亲切地称为“小黄车”。在中国传媒大学南广学院里,记者发现从校门口到食堂、宿舍、教学楼门口的自行车停靠点几乎都可以看到摆放整齐的“小黄车”,部分停靠点旁还有ofo的员工在对车辆进行整理和检查。

几位使用“小黄车”的同学告诉记者,有了共享单车后他们在校园内的出行变得更加快捷便利,平常上课、自习、去物流集散点取快递都方便了许多,有的同学课余时间还会和朋友一起在校园内结伴骑行、锻炼身体。

创立于2014年的ofo共享单车,创始团队是5名来自北大的自

行车爱好者,他们创办ofo的初衷就是“让同学们随时随地有车骑”。如今这种采用无桩共享单车出行模式,致力于解决大学校园中出行问题的“ofo共享单车”已进驻全国20多个城市,在200余所高校中开展业务。

“ofo共享单车”江苏地区负责人朱列告诉记者,ofo共享单车已于今年6月开始进入南京,目前已经与南京仙林大学城、江宁大学城和浦口区的9所高校进行了接触,并展开了前期的试运营活动。

“公共自行车可以循环利用,原先学校里可能800人需要买800辆车,而使用公共自行车的话也许100辆就能解决800人的需求。”朱列介绍说,很多学生买了自行车并非每天都在完全利用,而等到他们毕业离开后一些遗留在学校未得到良好处理的自行车又会成为令各大高校头疼的“僵尸车”,而每天都被充分利用的公共自行车则完全可以依靠使用率来解决这些问题,也就是“靠使用率来弥补数量”。

“ofo共享单车并不只是单纯地做共享单车,我们致力于创建一个共享平台,除了投放的公共自行



有了共享单车,校园出行方便多了 见习记者 邱骅悦 摄

车以外,我们希望让学生的自行车也能加入进来,假如公共自行车出现数量也会进行相应的增减。朱列介绍说,目前ofo的每辆共享单车日使用率可以达到8次左右。ofo会根据投放车辆的数量分配运维人员,以便对自行车进行看管、调度和维修等。“我们的运维团队会专门针对校园内自行车停靠点车辆摆放混乱、不美观等问题进行相应的调整,从而能够在一定程度上减轻学校对自行车的管理负担。”朱列告诉记者,假如公共自行车出现丢失、被盗等情况,都由公司自担责任,无需学校操心,学校保卫处只需劝阻学生别把车辆骑出校园,并在遇到盗窃时进行协助管控即可。

目前ofo在一所大学校园内投



超过1600个站点,南京公共自行车使用越来越方便 CFP供图

不仅有小黄车,还有小红车,连校园里的僵尸车都复活了

“小黄车”在南京高校里也并非“一统天下”。

在南京财经大学,今年新学期开始时实施的,是被学生称为“小红车”的乐行校园公共自行车项目。南京财经大学保卫处唐处长介绍,南财的公共自行车项目从今年5月份就开始进行前期准备工作,南财是南京市各大高校中最早考虑公共自行车方

案的学校之一,经过4个月的准备后成功实施,投入了首批1000辆公共自行车。同时第二批500辆公共自行车也正在准备中,预计在寒假中布置完毕,并于下个学期投入使用。

“我们最开始考虑到了三点,第一是自行车被盗的问题,第二是乱停乱放的现象,第三则是旧自行车大量遗留在校内,占用了学校有限的停车资源。”唐处长说,基于对上述三点的考虑,学校最终选定了苏州东大金点物联科技有限公司作为合作单位,并请这家公司按照校方的要求设计了现在“小红车”的运营程序。

“小红车”所使用的乐行校园APP采用与高校合作的方式,由校方提供师生名单数据,用户只需要输入自己的姓名和身份证号,待系统确认信息无误后即可使用。目前南财“小红车”收费标准为前30分钟免费,后续每30分钟收费0.35元,骑行费每天10元封顶,同时还有18元月卡、80元半年卡、100元年卡等供学生选择。

不同于随处可停的“小黄车”,南财“小红车”采用了手机APP、GPS、蓝牙相结合的定位技术,使用者在用完后需要把车辆停放在相应的停车区域才算“归还车辆”,不然会视作仍在继续使用,会被持续扣费。唐处长告诉记者,校方在宿舍、食堂、教学楼、图书馆等校园内热门地区都划定了相应的停车区域供学生停放,这样一来使得公共自行车的使用率大大提高,同时也使校方和运营公司对公共自行车的管理和检修更加及时、更加便捷。

而在中国药科大学,这里的共享单车则显得更加纯粹——一个名叫“爱之光”的学生公益团队发起并主持了完全由大学生自己动手回收、修理、运营的公共自行车项目。“爱之光”的现任负责人黄同学告诉记者,“复活”僵尸自行车的念头源自她在大一时的经历。当时,刚刚入校

的她看到学生宿舍里堆积了很多无人使用的自行车,不仅影响出行,还非常有碍观瞻,于是她把这件事记在心里,并作为公益点在“爱之光”活动中提出,在前任“爱之光”负责人柳祖辉的推动下项目正式启动。药科大学的保卫处、生命科学与技术学院、学工处都纷纷前来给予支持与帮助,同时“爱之光”也依靠团队成立以来长达8年的支教经历申请到了中国扶贫基金会旗下“益路同行”公益平台的基金支持,并获得了活动的启动资金。

2015年暑假期间,“爱之光”团队全体约30名学生一起留在学校,收集了散落在教学楼、宿舍楼里的僵尸自行车共计240余辆,聘请一位校外修车师傅来进行指导,通过相互拆卸、组装和维修成功“复活”了80辆自行车。“我们当时是以修得好、投入少为目的进行的,毕竟资金有限不能浪费。有的自行车实在不能修复我们就把它还能用的轮胎啊、螺丝啊拆卸下来,尽最大化利用一辆车的价值。”黄同学告诉记者,首批80辆公共自行车于2015年12月正式投入使用,到了2016年暑假,他们再次全体出击,成功“复活”了约120辆公共自行车。而这一次,很多即将毕业的学生也自发找上门来,把他们用过的自行车捐给了“爱之光”团队,为学校公益事业出一份力的同时,也为他们自己的青春留念。

如今,这些公共自行车分散在“爱之光”设立在药科大学的十个公共自行车停放点内,不上锁、不收费,每一个老师或学生都可以前来使用这些车辆。而每个停车点也都张贴了告示,告知前来用车的同学这些车辆的使用时间、停靠范围和他们团队的联络方式,方便热心的同学及时反馈情况。“ofo也曾来找过我们谈合作,但我们还是想远离商业元素,主要还是想培养大家一个理念:公益是随手做的,是每个人都可以做的。”黄同学说。

公共自行车和共享单车的另一个差别是模式。公共自行车用户办卡后在固定的站点租借,是一种存在约束力的、有序的系统,共享单车则随租随停,对用户来说更方便,但也相对无序,因此车辆在城市里的布局存在更多的不确定性。

看起来,两种模式虽然都是“共享”,但各有利弊。不过胡晓健认为,这些问题都可以解决。公共自行车虽然目前有着“冷热不均”的现象,但政府有能力根据各地实际情况来求时调剂,某地公共自行车需求大了,就从需求小的地区调配或者重新规

前景

方便出行,城市需要“共享”自行车

高校内的共享单车只是整个城市对于自行车这种短途交通资源需求的一个缩影。在高校之外,城市人群对于共享单车的需求更大。

在东南大学交通学院副教授胡晓健看来,随着城市规模扩大,以及公交、地铁等公共交通的发展,自行车逐渐式微。但连接公共交通站点和居民生活场所的“最后一公里”,是大型公共交通工具无法解决的,因此近年来政府大力投入,打造公共自行车这一惠民工程。“从某种意义上说,公共自行车也是一种共享单车。”

南京市公共自行车公司提供给本报的一组数据显示,到11月末,南京市近年来在主城区已经建设了1015个公共自行车站点,投放了35715辆公共自行车,发出了41万张自行车“畅行卡”,日均租用量最高的时候达到21万人次,累计使用量达3000余万人次。这还不包括江宁、高淳、溧水的公共自行车,预计2017年全市将实现网点2000个,车辆达7万辆以上。

12月2日傍晚6点左右,正值下班高峰,记者在天隆寺地铁站旁公共自行车站点看到,站点上的约20辆自行车全部被借走,有10多名在附近园区工作的市民排起了队,等待有人来还车。一位市民表示,有了公共自行车,他们下班回家方便多了。但有的站点则截然相反,10月27日就有媒体报道,南京栖霞区柳塘社区附近,有四百辆公共自行车长期闲置在路边,

以致部分自行车都生了锈。

与其他城市同步铺开不同,南京公共自行车发展走的是“郊区包围核心区”路线,从最初的仙林、江宁、河西到浦口等地区,最后进入南京主城区核心区。因此,主城区的公共自行车站点发展速度相对郊区步伐较慢。

不久前,南京公共自行车刚完成一次“升级”,为了方便主城与江宁、溧水、高淳等地居民借车,南京市10月份完成了江宁区“一卡通”工作。11月份溧水一卡通改造工作也顺利完成开始调试,高淳区也正在推进系统改造升级,确保年底前实现全市公共自行车“一卡通”。而下一步,公共自行车系统还要更“高大上”,南京市交通运输局客运服务处处长陈兆宏表示,以后用手机扫一扫二维码,就能在网上借借还还。

也正是看到市民对公共自行车的需求空间,以摩拜单车和ofo为代表的共享单车也将在南京有下一步的计划。目前已经登陆上海、北京、成都等城市的摩拜单车,已经开通了官方认证的蓝V微博账号“摩拜单车南京”“摩拜单车苏州”,预示着这两座城市是摩拜单车下一步在江苏的目标。而ofo虽然目前主要面向高校,“但这并不表示我们与世隔绝”,ofo江苏地区负责人朱列告诉记者,等未来ofo在各大高校里做出成果之后,肯定要把共享单车推广到整个城市,向全社会普及共享单车的概念。

共享单车和公共自行车将共生互补

“共享单车进入南京,和目前南京的公共自行车不会产生什么冲突。”

胡晓健认为,虽然公共自行车某种意义上也是一种共享,但它和现在火热的“共享单车”概念还是不一样的。公共自行车的定位是政府为解决城市居民“最后一公里”的城市末梢短途通勤需求的惠民工程,而获得资本追捧的共享单车是商业性的,虽然它也间接地解决了部分居民的短途交通需求。两者的服务对象有差别。

在胡晓健看来,公共自行车的服务对象是上下班时有短途交通需求的市民,这些用户多集中在某个时间段使用,而共享单车的服务对象更多的是随性自由的年轻人以及游客,他们随时会使用自行车,也会在自行车造型设计是否时尚美观。前者群体大众化,在使用的前两个小时免费,选择车辆的思维偏向“实用”,后者愿意花钱获得更好的使用体验,群体小众化,选择车辆的思维更偏向“生活”。“两个群体重合度不高,因此共享单车和公共自行车系统将会共生并形成互补。”胡晓健说。

公共自行车和共享单车的另一个差别是模式。公共自行车用户办卡后在固定的站点租借,是一种存在约束力的、有序的系统,共享单车则随租随停,对用户来说更方便,但也相对无序,因此车辆在城市里的布局存在更多的不确定性。

看起来,两种模式虽然都是“共享”,但各有利弊。不过胡晓健认为,这些问题都可以解决。公共自行车虽然目前有着“冷热不均”的现象,但政府有能力根据各地实际情况来求时调剂,某地公共自行车需求大了,就从需求小的地区调配或者重新规划站点。而随着电子地图和GPS精度的提升,共享单车找车也会更方便。但有一个问题,是共享单车和公共自行车都同时面对的挑战——用户素质。根据南京公共自行车有限公司统计,主城区每个月都有1000多辆自行车损坏,还有很多车辆“丢失”。据测算,一辆公共自行车生命周期为5-6年,自行车本身造价为900多元,加上系统、车桩,以及后期维护和维修,一辆车需投入7000元左右的成本。为了能够保证车辆及时维修,南京正在考虑在每个区域建立一个公共自行车的综合服务中心,承担区域内的车辆仓储、调度、调度车辆的停放、车辆现场维修、零配件的存放等功能。而从摩拜单车等共享单车在北京、上海等地的运营情况来看,人为损坏现象也时有发生。即使是被认为素质比较高的高校内,ofo公共自行车出于“随时随地有车骑”的理念并未设置固定停车点,使用相对自由,同时费用低廉且无需押金,使得有学生在用车时并不是非常爱惜,有的甚至会做出诸如随意停放、公车私用、私自上锁等不文明行为。

共享单车也带来了新的城市管理问题,上月底,成都市华阳街道城管就表示共享单车非法占道,扣押了辖区内百余辆违规停放的共享单车。对此,有的共享单车已经展开了应对,例如ofo就采取了处罚机制。

尽管共享单车和公共自行车还不完美,但胡晓健觉得,共享单车和公共自行车是新生事物,发展中存在问题需要探索解决。“有一点是肯定的,它们有能力根据各地实际情况来求时调剂,某地公共自行车需求大了,就从需求小的地区调配或者重新规