



全国多个城市公共自行车
退市,快报记者调查发现

南京公共自行车 目前运行平稳 但使用量下降

早前,武汉、广州等地的公共自行车就已相继退出运营,就在前几天,北京市几个城区以及内蒙古呼和浩特市的公共自行车也宣布“退市”。作为发展较早、规模较大的城市,南京的公共自行车现在运营得如何?近日,现代快报记者进行了调查。

现代快报+/ZAKER南京记者
李娜 徐梦云 文/摄

现状

南京平稳运行 今年将在紫东新建站点

国内部分城市的公共自行车相继退出市场,不少南京人也开始担心,我们还能好好用车吗?

“南京公共自行车目前运营情况很平稳。”南京公共自行车相关人士告诉现代快报记者,2020年,南京公共自行车的使用量日均达到8万人次,2021年的前几个月较去年略微有所提升。以最近几天为例,日高峰的使用量接近10万人次。

采访中记者了解到,公共自行车要想良好地运营,首先要有完善的网点基础,其次要有一定的人口流动量,这样才能持续地运营下去。此前,南京制定了公共自行车三年发展方案,至2017年,基本实现了全市公共自行车的全覆盖。站点多了,布局合理了,市民借还车方便了,这样才能使用户流转起来,具备了良好运营的基础条件。

不过,相关人士表示,2017年以后,南京公共自行车的站点数量及车辆总量没有再大幅增加,仅在部分保障房片区或者新建小区周围增加了站点。目前,南京主城区共有公共自行车站点1515个,除了一些正在集中维修保养的车辆,实际投入使用的车辆不到5万辆。粗略来算,在桩的车辆周转率每天大概有两三次,一些备用的不在桩车辆则没有统计。

现代快报记者了解到,今年南京将新建约20处公共自行车站点,主要分布在紫东核心片区,旨在解决偏远地区居民的最后一公里出行难题。

值得注意的是,当前南京公共自行车的用户主要偏向于中老年人,40岁以上的用户占比约在2/3。



当前,南京公共自行车的用户主要偏向于中老年人

探访

停车不方便 年轻人更偏爱共享单车

5月11日,现代快报记者探访了南京3个公共自行车站点。上午10点,邓府巷的路口,这一站点的41辆自行车只剩1/4,其中有1辆的手闸坏了,没有锁进桩点。记者试着打开一辆公共自行车,发现车辆完好,打开和归还都可以正常操作。

记者观察了20分钟,这段时间内仅两个人过来取车。王大妈今年60多岁,她打开一辆车准备骑去三元巷。骑公共自行车已经5年的她,对停放站点很熟悉,每次骑之前都要想想目的地附近有没有还车的地方。“最近这段时间骑,发现有些桩子车没法还,孔插不进去。有时候插上去没有提醒声,我就有两次没插上去,也不知道被扣钱了。”王大妈建议加强对公共自行车的管理,比如检查车辆和桩点的好坏,上下班高峰期可以在地铁口适当增加车辆。

下午5点左右,记者来到安德门地铁站附近站点,此时正值下班高峰期,站点的自行车仅剩两辆,不一会儿就被刚出地铁口的市民骑走了。市民刘女士说:“公共自行车还是比较方便的,摆放在地铁口,正好方便大家出行。”

探访中,记者注意到一个现象,在中老年人用户群体和地铁口是香饽饽的公共自行车,到了年轻人那里却遇冷了。

在秦淮区梅家廊路一处站点,这里共有40个桩点,上午9点还有28辆车可以使用。现代快报记者注意到,公共自行车中停了几辆共享单车。不一会儿,住在附近的李先生过来扫码打开了一辆共享单车。“我不怎么使用公共自行车,主要是停车不方便,不知道目的地附近有没有站点。相比之下,共享单车方便了很多。”李先生说。

李先生的观点代表了很多年轻人的心声。小郭一直有骑自行车锻炼身体的习惯,但家附近没有站点还车,所以只能选择共享单车出行。

观察

日均使用量下降 车龄偏老暂无更新计划

现代快报记者注意到,自面市以来,南京公共自行车公司一直在探索中发展。比如,启用24小时实时调度监控系统,缓解借还车辆的“潮汐现象”;开发App,方便用户在线借车;与支付宝等合作,试水免押骑行,解决用户体验问题。同时,也注重开源节流,优化对一线人员的管理,采用灵活的用工方式提高工作效率,减少一线运维成本;在拓宽收入渠道方面,还努力开拓站点广告、有偿代共享单车公司运营等。不过,这些探索对于增加公共自行车公司的收益,并没有实质性的帮助。

目前,南京公共自行车基本是前两个小时免费骑行。也就是说,公共自行车的运营是公益性质的,骑行方面的收益几乎可以忽略不计。建设、设备维护的成本、人员开支等都得依赖政府托底,站点广告或者代共享单车公司运营的收入虽然固定,但不能成为一种长期维持企业运转的方式。

此外,公共自行车的日活数量这些年也略有下降。自2015年开始建设后,最高峰的日骑行人次达到20多万。然而,自从2017年共享单车大规模在南京投放后,大部分年轻用户被分流,2017年的日均使用量为10万人次;2020年,由于部分车辆老化维修,由高峰期的6万多减少至不足5万,虽然站点总数没少,但日均使用量仍有较为明显的下降。

虽然公共自行车在采购时对车辆做了升级,对易损的部件做了强化,在平常的保养和维修方面也比共享单车更加用心,但比起三年就会大规模更新一次的共享单车,即便是“最新”投入的公共自行车,车龄也是偏老的。上述相关人士坦言,目前南京主城区最早的车辆大概是2012年投放的,最近的是2017年投放的,车龄也有将近4年了。“目前没有更新计划。”

建言

加快研究评估 和共享单车融合发展

目前仍能维持日高峰近10万人次的使用量,继续发展要依靠政府“输血”,但考虑到此前大规模的财政投入,放弃更加可惜。已经逐渐“老龄化”的南京公共自行车,该何去何从?

东南大学交通法治与发展研究中心执行主任顾大松表示,此前,南京曾经制定《南京公共自行车管理办法》,明确提出公共自行车发展由财政补贴支持。“《南京公共自行车管理办法》是个规章,如果规章不调整,那这个业态还是要保留的。”

顾大松建议,对于公共自行车发展的现状,核心还是要加快研究评估,以确定公共自行车发展到底是要继续还是有一个慢慢退出的机制。“国家提倡融合发展,公共自行车和共享单车也要融合发展。在融合发展中,公共自行车目前已有的硬件设施就可以用起来。比如利用现有的桩位,发展有桩的共享单车,通过特许经营的方式进行招标,确定一两家有意向的共享单车公司进行合作。”



站点信息



热线:96060

扫码看视频

