

快报  
调查

热线:96060



扫码看视频

4月15日0点起,无锡公共自行车将停止运营。半年内,这已是江苏第二个城市公共自行车宣布停运——2022年年底,扬州市公共自行车就已宣布停止运营。此前,在武汉、广州等地,作为城市名片的公共自行车陆续退出历史舞台。

在大多数城市,公共自行车由政府自营或购买服务,免费供市民使用。可几年下来,公共自行车经营不理想,各种共享单车却在不停涨价,还活得风生水起。为何免费的干不过收费的?

对此,业内多位专家表示,城市公共自行车依赖政府“输血”并非长久之策,建议加快与共享出行方式的融合发展,加强自身“造血”能力,保障城市慢行系统良性发展,让市民骑好“最后一公里”。

现代快报+记者 李娜 尤力庭 葛小林 顾清文/摄



扬州已经停运的公共自行车上积着灰尘和落叶

# 多地公共自行车陆续停运 免费的为何干不过收费的?

## 无锡 4月15日起公共自行车将停止运营

无锡市公共自行车发展有限公司发布的公告称,计划于4月15日0点起停止公共自行车运营服务。原因是无锡市场短途出行服务趋于饱和,各类单车亦能满足市民出行需求。

现代快报记者了解到,这不是无锡公共自行车第一次停运。该市的公共自行车2009年起由两家民营企业运营,因技术上无法实现借还,发展受阻而停运。此次停运的“小红车”2017年5月亮相,由无锡市公共自行车发展有限公司运营。

“目前无锡公共自行车保有量约为1万辆,今年一季度骑行量约为12万次。”该公司相关负责人介绍,2017年投运后,公

共自行车骑行量曾持续上涨,2019年达到使用峰值,年骑行量332万次,日均周转率达1.3次/辆,随后开始走下坡路。

“公共自行车项目立项时还没有共享单车,无法预见自行车饱和的情况,后期根据市场情况我们及时调整了投放量。”该负责人表示,公共自行车虽然1小时内可免费骑行,但因受到停车桩限制,不及共享单车停放灵活,市场竞争优势较小。目前,公共自行车已面临五年的更新维护期,而这需要不少资金投入。因此,“结合社会效益和成本等因素,多方面考虑后我们选择停运。现有的约6万辆共享单车可以满足市民需求。”

## 扬州 公共自行车已停运4个多月

在公共自行车宣布停运4个多月里,扬州人的“最后一公里”已经被共享单车取代。3月31日,现代快报记者在扬州城区探访发现,虽然已经停运4个多月,但多个公共自行车站点车桩上仍有大量的自行车停靠,车上落满了灰尘和树叶。车桩上还贴着一张《关于扬州市公共自行车停运的通告》,显示从2022年11月20日24时起,扬州市公共自行车停止运营。

2014年3月,公共自行车正式亮相扬州街头,最红火时站点发展到407个,投

放公共自行车1.25万辆,日均骑行人次3万多。随着共享单车和共享单车市场快速发展,公共自行车使用率明显下降,日均骑行人次下降到2000,甚至还有站点的日借用量为0,但运营成本没有减少。

2022年底正式告别后,市民对此表示理解。“公共自行车必须去固定地点取还,站点覆盖面又不广。”家住扬州西区的刘先生表示,跟共享单车和共享单车相比,公共自行车存在很多局限性,退市是市场发展的必然选择。

## 南京 2022年仍有约2100万人次使用

“前两个小时免费,这个时长想去哪里都可以了。只要有桩就能还。”4月3日,记者探访南京主城多处公共自行车站点发现,在地铁站、小区周边、商业区附近的站点,公共自行车仍有较大的使用量。在常府街地铁站,1号和4号出口两个站点共有百余根车桩,记者11点多探访时,桩上仅剩10多辆车。

业内人士告诉记者,南京公共自行车

自2013年起陆续投放,于2017年实现了全市公共自行车服务全覆盖。不过,受共享单车的冲击,2017年起,公共自行车的站点数量及车辆总量没有增加。2021年5月,南京主城实际投入运营的车辆已不足5万辆,站点增增减减一直维持在1500个左右。目前,南京共有40多万办卡和手机注册用户,其中绝大多数是中老年人,2022年共有约2100万骑行人次。

## 常州 公共自行车“花样”多,约九成需付费使用

带助力的“小绿车”、无助力的“小蓝车”、氢能自行车、有桩车、无桩车,现代快报记者在常州探访发现,除几千辆最早投放的公共自行车外,常州绝大多数公共自行车都要扫码付费使用,每半小时2元。

常州2018年才开始大规模发展公共自行车,采用的是“特许经营”方式,即通过招投标明确了常州永安行科技股份有限公司实施市区有桩公共自行车项目建设,运营由该企业自主投资,自负盈亏。

常州市交通局城市客运管理处副处长方敏介绍,常州有桩公共自行车模式汲取了公共自行车和共享单车的优点,通过固定桩位,规范车辆停放秩序;通过加密优化站点布局,以有桩实现无桩的便利。

据统计,目前常州市区已累计建成站点2638个,建设停车架6.7万余只,累计投放车辆4.5万辆。日骑行量平时6.5万人次,高峰时8.5万人次,2023年一季度骑行量460万人次。



无锡公共自行车即将停运



南京公共自行车仍在用



常州公共自行车约九成需要付费使用

## 多地出现 公共自行车运营困难

公共自行车由于其公益属性,多由政府购买服务或者由政府批准组建的国企进行管理运营,政府进行监管、提供一定的政策扶持或补贴。市民在骑行时,也大多可免费使用一定的时段。这也造成了公共自行车公司多依赖“输血”、自身“造血”功能不强的现状。

此前受共享单车投放、居民通勤距离延长等因素影响,公共自行车使用率下降,多地出现经营困难而退市。

国内一家主要负责公共自行车运营的企业外宣负责人认为,公共自行车在城市慢行交通中仍发挥着重要作用。企业应当进一步创新运营模式,完善有桩无桩协调兼容发展,提升市民租还车便利性。在政府财政资金对公用事业支持下降的情况下,运营企业要从对人员、车辆、调度等各方面进行运营管理优化提升,降低运营成本,提高政府投资能效比。同时,提升车辆的舒适度,进行运营管理方式创新,通过优化运营、创新管理、更新车辆等方式可以进一步发挥公共自行车的市政公用职能。

## 加快公共自行车 与共享出行的融合发展

南京市城市与交通规划设计研究院有限责任公司董事长杨涛表示,无论是从缓解城市交通拥堵,还是从减碳的层面来考虑,都应该支持公共自行车、共享单车等慢行交通的发展。“从政府角度,应该考虑如何下好公共事业这盘棋,保证公益性的服务能够维持下去;从企业角度来讲,也要做好开源节流,增强自身的造血能力。”

在中发改智慧交通可持续研究所所长屈晔看来,商业化的共享单车出现以来,公共自行车在便捷度和使用率上都明显处于劣势。屈晔认为,政府不妨采用更加积极的应对方式,将共享出行作为公共交通的补充来融合发展,若能两者有机结合,则既能保证公共服务的优先权和优先属性,也能更好地服务人民大众。

东南大学交通法治与发展研究中心执行主任顾大松认为,公共自行车和共享单车可以融合发展。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或者通过技术手段确保有序停车的共享单车,通过特许经营的方式进行招标,确定一两家有意愿的共享单车公司来进行合作。”