

# 数百城投放超千万辆 共享电单车如何更好满足出行需求?

□新华社“新华视点”记者

扫码即骑、电动助力、节能环保……五颜六色的共享电单车在国内一些城市“遍地开花”。

“新华视点”记者日前走访北京、安徽、广西等地发现,共享电单车有效拓展了公共交通服务半径,满足了部分市民中短距离出行需求,有望成为城市公共交通的重要补充。但与此同时,在一些地方也出现了违规投放、乱停乱放等乱象。

## 数百城总投放超千万辆

记者在采访中发现,共享电单车重在解决3至10公里中短途出行痛点,在一些路况复杂、多山路的城市,成为仅次于公交的公共出行方式。

自5月30日起,北京市在经济技术开发区部分区域内开展共享电单车试点。记者在万源街地铁站附近看到,共享电单车整齐排放,不时有市民扫码用车。

“公司离地铁站不远,骑共享电单车通勤正合适,中午骑着去吃饭也方便。”市民王女士说,骑行不需要押金,15分钟以内收费2.5元,超过15分钟后每5分钟再收1元,价格比较合理。

北京市有关部门负责人表示,试点区域内既有共享单车按一定比例置换为共享电单车,分阶段投放6000辆。从首月试点运营情况看,共享电单车骑行量、周转率持续上升,车辆停放入栏率较高,未发生重大骑行安全事故。维修仓库、充电换电等未发现消防安全隐患,运营成效总体较好。

中国城市公共交通协会初步统计数据显示,截至目前,全国投放运营共享电单车城市300多个,投放数量超1500万辆。业内人士分析指出,共享电单车正进入规范发展阶段,有望成为城市公共交通的重要补充。

云南昆明是较早投放共享电单车的省会城市之一。昆明市城市管理局有关负责人表示,所有入市车辆必须严格上牌,对共享电单车停放实行无差别管理。

自2019年投放以来,广西南宁已运营共享电单车约13.49万辆。南宁市交通运输局出租交通管理科副科长谢志平说,南宁市出台考核办法,要求由交通、城管、市政园林、交警等四部门联动对企业每月进行一次日常考核。

记者走访允许投放共享电单车的部分城市发现,共享电单车管控机制不断优化,引导企业有序开展竞争。

入夏后,共享电单车长时间在室外暴晒,坐垫会发烫。“我们已在全国近150个城市投放超过60万个清凉坐垫。相比原来的黑色坐垫,新坐垫能更好反射阳光和散热。”哈啰出行有关负责人说。

据介绍,在集中充电方面,哈啰出行在相对安全的地方建立换电柜,并运用智能管理网络实时监控电单车电流、电压、功率等状态信息,标准化配置消防设备,



7月1日,广西南宁市共享电单车公司运维人员在街头调度车辆投放。 新华社记者 杨驰 摄

实现充换电安全闭环管理。

“公司近500名运维人员对全市2.5万余个停放点进行网格化巡护,每半小时干预调度一次,确保车辆不淤积、用车有保障。”南宁滴滴青桔电单车负责人石清中说。

“相比个人电动车,共享电单车在车辆合规、充电安全、秩序维护等方面具有明显优势,可以更好满足公众的绿色出行需求。”国家发展改革委综合运输研究所城市交通中心主任程世东说。

## 存私自投放、随意停放等乱象

记者发现,部分城市也出现了一些共享电单车的运营乱象。

——未上牌私自投放。

近段时间以来,广州市中心外围区域出现不少共享电单车。记者在位于白云区的浔峰岗地铁站看到,有40多辆未上牌的共享电单车和其他电动车混放在一起,其中多数没有配备头盔,有的车身上还贴着广告。

广州市有关部门负责人表示,广州市暂不鼓励发展共享电单车,路面上投放的共享电单车基本都没有登记上牌。很多共享电单车通过微信小程序进行开锁和费用结算,往往没有客服电话等联系方式,并普遍存在头盔缺失或不干净等问题。广州市已成立工作专班,严厉打击相关违法违规行为。

“在个别城市,共享电单车企业跑马圈地、过度投放,停放秩序维护不到位、影响市容,亟需进一步提升管理水平。”程世东说。

——乱停乱放问题仍存。

记者在山东泰安开元盛世硕园小区附近看到,部分共享电单车随意停放在人行道上,给来往行人、非机动车行驶带来不便。“尤其在早晚高峰,一些共享电单车横七竖八停在非机动车道上,安全隐患很大。”当地

市民陈先生说。

今年以来,江苏扬州、四川成都、湖南株洲等多地均出现共享电单车乱停乱放挤占人行道、盲道等乱象,遭到市民投诉和举报。

——乱收费、不予退款等投诉不断。

“事先不说明需要充值,不予退款”“在服务区还车还扣调度费”“定位不准,强制收取调度费”……记者粗略统计发现,7月1日至15日,仅在黑猫投诉平台上就有数十条针对共享电单车企业的投诉,其中不合理扣费、乱收调度费等问题是投诉重点。

业内人士指出,和共享单车一样,共享电单车需规范管理,避免野蛮生长。部分城市还需提升精细化管理水平,进一步细化政策措施,更好引导行业发展。

## 推动多方协同科学治理

受访专家表示,当前市民电动车出行需求较为旺盛,且从允许投放的城市实践看,行业管理日渐规范。

“应认可包括共享电单车在内的电动自行车在我国城市绿色出行体系中的重要地位,给予其明确、清晰的政策定位。”程世东建议。

科学确定投放规模,是管理共享电单车的关键。“要兼顾市民出行便利性,以及城市空间资源和城市管理能力上限,充分论证、精准评估投放规模。”中国城市公共交通协会慢行交通分会秘书长史未名说,既要注意共享电单车与共享单车的配比,也要充分考虑公平竞争机制,避免企业间配额差距过大。

“共享电单车停放秩序问题,本质上是共享电单车停放场地需求得不到有效满足。”中国城市和小城镇改革发展中心工程师王健南建议,地方在规划城市用地时,可视情在轨道交通站点出入口安排一定规模的共享电单车停车用地。

在规范骑行行为方面,程世东建议,可视情建立市级跨平台用户信用管理机制,将违规使用共享电单车的用户列入行业黑名单,督促用户安全规范使用。

史未名建议,共享电单车管理可运用“多方共治”模式,即由地方政府主管部门、行业组织和运营企业共同商议制定车辆投放、运营管理、退出标准等方面的管理制度和行业自律公约,建立健全行政执法和行业仲裁机制,为共享电单车治理提供政策依据和保障。

北京市有关部门负责人说,下一步将持续加强共享电单车试点期间监督管理,有序推进第二阶段符合国家标准的共享电单车试点。同步启动监测评估工作,评估共享电单车在通勤、地铁公交接驳等各类场景下发挥的作用。

“从老百姓需求出发,实事求是、因地制宜,政府完善管理制度,企业强化行业自律,共享电单车行业才能持续健康发展。”程世东说。(记者魏玉坤 武思宇 杨驰 张骁 田建川 丁怡全) 新华社北京7月25日电



这是北京市经济技术开发区万源街地铁站附近的共享电单车投放点。

新华社记者 张骁 7月17日 摄