



在济南街头众多共享单车中, ofo小黄车显得有点“形单影只”。

近日,济南街头ofo共享单车数量不断减少,甚至某些地区难觅踪影。同时记者获悉,滴滴旗下单车品牌青桔单车现身济南高校。

先现身高校再进驻城市,是共享单车惯用的套路,ofo小黄车之前就是这么干的。虽然目前济南共享单车依然是摩拜、哈罗、ofo“三足鼎立”,但一退一进之间,济南共享单车市场或迎来新一轮变局。

# 小黄车去哪了,为何街头难觅

## ofo用户“找车难”,济南共享单车大战将迎下半场

文/片 本报记者 任磊磊

### 缺乏运维人员 街头小黄车减少

最近济南市民刘先生发现,街头的ofo小黄车越来越少了。“我这两天在泉城路上看到哈罗单车和摩拜单车都比较多,小黄车看上去比较难找。”记者连日探访泉城路发现,确实如刘先生所说,以前三家在这一区域内投放的单车数量差不多,但如今小黄车不多了。24日,记者从该处经过发现,大量的蓝、橘色车子中,稀稀拉拉“藏”着几辆小黄车。

而这与今年年初小黄车初入济南时候的景象反差极大。当时摩拜在济南一家独大,哈罗还未来济,济南街头忽然多了大量小黄车,在热点商圈的铺车量几乎可以与摩拜抗衡。为吸引市民,当时ofo还特地引进了“大眼睛”的小黄车,引得不少市民拍照。

在资本推动下,小黄车一夜之间遍布济南大街小巷,也会在不知不觉中悄然消退,时间也就短短半年。

在泉城路附近上班的周女士也直言:“恒隆广场附近按理说是商家必争之地,应该优先投放此处,摩拜和哈罗在泉城路保持着较高的投放量,可是不知道小黄车出了啥问题,那么少。”

对于这种情况,记者向ofo方面求证,相关人员表示,ofo在济南运营正常,没有困难。不过有业内人士指出,目前ofo的运维人员相对较少,不少车子散布在郊区或者人口密度较少的地区,调度又跟不上,所以市民感觉车子子少了很多。

### ofo运营主体换法人 公司称正常人事调整

近日,共享单车品牌ofo更换法人一事持续引发关注。ofo背后运营主体公司的法人代表,已由创始人戴威变更为陈正江。对此,ofo在公告中声明,法人代表变更是正常的人事变动,公司实际控制人仍为戴威,不存在“让位”一说;同时称不影响公司正常经营。

ofo小黄车在济南街头数量的变化,表面上是济南公司运维人员减少,投放区域不均衡造成的,但在深层次上也显露出ofo发展的疲软。ofo更换法人之所以备受外界关注,主要源于其近期被收购的说法一直不绝于耳。24日,记者在其官方网站看到,其“新闻动态”停留在2018年3月13日上,是一则与融资有关的信息。

除了公司法人的变更,ofo还在9月底收缩了办公场所。这引起了外界对ofo经营现状的更大猜想。今年4月,美团收购摩拜单车,涉足单车出行。与此同时,ofo“求被收购”的传言也不

断传出。不过至今没有动静。与其他共享单车相比,“大而不强”一直是困扰ofo的难题。

### 有单车退去 但竞争从未结束

据业内人士介绍,ofo预计在济南的单车有15000辆左右,此前ofo多次试图进入济南市场而被监管,所以被核准进入后,也比较低调。

街头共享单车市场看似有潮水退去,但竞争从未结束。记者了解到,省会济南对共享单车一向比较谨慎,从此前的一家独大到“橙黄蓝”三家并立,用了一年多的时间,据悉,近期主管部门将通报共享单车管理情况。

2017年1月,摩拜单车正式进驻泉城,济南迎来“共享单车时代”。2018年初,ofo小黄车和哈罗相继进驻济南,而之前,小黄车多次在街头玩“快闪”,不断刷存在感。小黄车和哈罗被正式准入后“遍地开花”,数量骤增,成为出行时尚。

对于济南共享单车的现有格局,业内人士分析称,各家拼的就是长久,谁最终活下来,谁就能真正获得盈利。

现在,“大出行战略”成为各大互联网巨头争相拼抢的下半场。美团、滴滴皆是如此。滴滴直接另起炉灶,搭建起了自有单车品牌,从网约车到最后一公里,试图占据市民出行的流量口。

### 延伸阅读

## 青桔单车来了 布局济南俩高校

“感觉青桔还挺好骑的。”近日,青桔单车进入了济南高校,部分骑过的学生表示了好感。记者了解到,青桔单车通过与校方合作的形式已经进入了两所高校,分别是山东交通学院和山东省劳技学院。

青桔单车方面表示,青桔单车目前并不是正式进入济南,而只是有一个高校试点的合作,这个是封闭化的运营,不出校园,主要是为了方便长清大学城的学生在校的骑行生活。

记者了解到,目前某平台单车一直打算在济南推出电瓶车,但是因为政府管制较为严格,一直没有正式推出市场。

在全国,北京、合肥等城市已经出现了共享电瓶车。北京的一位媒体记者表示,她现在骑电瓶车的频次还挺高的,“有时候下了地铁,我会骑个电瓶车去单位,两块钱骑一次,既省力也比较快捷。”

本报记者 任磊磊

### 专家建言

## 好的品牌进来 不好的品牌退出

今年5月份,济南交警部门发布了《济南市关于鼓励和规范互联网租赁自行车健康发展的意见(试行)》。据称,共享单车在济南一直是主动的、开放的、包容的、健康发展的,为此交警方面建立了以政府为主导的互联网租赁自行车经营服务评价指标体系。不过,具体的操作和实施情况,济南尚未披露。

对于共享单车的管理难题,济南市社科院经济研究所所长王征认为,共享单车有其存在的市场,能够满足市民出行需求,但是也存在管理的盲区。“对于新生事物,我们应该保持开放的心态,而不能形成垄断,更不能因为牌照审批滋生出新的问题,经济要繁荣,就要百花齐放,政府应该建立好的准入退出机制,让好的品牌进来,不好的品牌退出。”

王征还建议,政府一方面需要解决单车停放问题,目前呼声较高的是建立电子围栏,这样还能监控车辆的投放数量。另一方面,政府可以建立比较完善的打分体系,规范共享单车的运营,真正让共享单车成为便民利民的好事。

本报记者 任磊磊

