

运行七年多济南共享单车江湖再起波澜

青桔退场，“三足鼎立”变“二分天下”

近日，不少济南市民发现“小青年”在市区内已难觅踪迹。随着5月20日“滴滴青桔”共享单车正式宣布在济南停止运营，共享单车在进入济南市场第八个年头后，暂时进入“二分天下”的格局。



济南市单车停运通知

亲爱的用户，2024年5月20日起济南市滴滴青桔单车将暂停运营，如需退卡请在“我的骑行卡”点击“申请退卡”，给您带来的不便深表歉意，若有其他疑问可联系在线客服。



滴滴青桔5月20日起在济南暂停运营。



济南街头目前仅有美团与哈啰单车。



文/片 石晟绮 济南报道

“骑行”未满五年 青桔单车退出济南

5月中旬，“滴滴青桔”小程序发布“济南市单车停运通知”。通知显示，自2024年5月20日起济南市滴滴青桔单车将暂停运营，用户如需退卡可在小程序“我的骑行卡”点击“申请退卡”进行操作，其他疑问可联系在线客服。

6月4日，记者在济南市各青桔单车停放点发现，此前随处可见的青色共享单车基本已被全部收车清运。根据“滴滴青桔”小程序提供的寻车页面，目前市区仅零星分布着十几辆单车。记者在黑虎泉北路尝试对一辆青桔单车进行扫码发

现，页面已显示“城市未开通服务”。在民生大街附近的一处共享单车存放点，数十辆青桔单车被统一暂存在此处。存放点相关工作人员表示，目前青桔单车在济南已经停止运营，但对于停运原因及今后是否会“回归”等问题，该工作人员表示“不清楚”。

2016年，共享单车快速火了起来，一时间全国涌现出大量共享单车运营企业。随着不少资本入局，2018年伊始，滴滴出行也推出了共享单车平台以及自有品牌“青桔单车”。同年，青桔单车通过与校方合作的形式进入济南部分高校。2019年9月，滴滴出行青桔单车正式登陆济南，“无条件免押金”模式迅速让其积累了大量用户。

事实上，自2017年1月，首家合法合规进驻济南的共享单车品牌——“摩拜单车”出现后，济南商业共享单车市场已多次洗牌。在经历摩拜被美团收购，ofo逐渐淡出江湖，哈啰与滴滴青桔后来者居上，济南的“车轮大战”逐渐稳定为哈啰、美团、青桔三家竞争的局面。

随着如今在济南运营未五年的“滴滴青桔”的退场，阿里旗下的“小蓝车”哈啰及美团运营的“小黄车”将在接下来一段时间平分市场。

“城头变幻大王旗” 骑行费也不断上涨

市场的变化除了体现在品牌的“来来往往”上，共享单车价格的上涨更加受到市民的关注。

“原来骑共享单车非常经济划算，这两年感觉价格悄悄地涨上来了。”济南市民王笛多年来都是共享单车的忠实用户，对于近年来车费的变化，他有着非常直观的感受。

早在2019年底，共享单车就迎来了一次涨价潮，北京、上海、广州等城市率先涨价，进入“1.5元时代”，济南紧随其后。随后，多家车企先后对价格进行调整，包括节假日车费的设定及骑行卡购买价格的上调。

目前，济南共享单车起步价为前15分钟1.5元，超出时间每15分钟增加1元，节假日价格则为1.8元。

“4公里的通勤路，每日往返的骑行价格都在六七块钱左右。”王笛说，随着价格上涨，车费有时已经超过了乘坐公交的费用，共享单车的价格优势已经逐渐消失。

对于共享单车涨价，青桔单车等共享单车头部企业均表示，价格上涨为行业普遍状况，目的是企业可持续发展及提升服务质量。“其实说白了，就是运营成本在不断提升。”某共享单车企业负责人陈亨（化名）透露，目前车辆生产的原料成本不断提升，单车的制造投入持续增加。

同时，共享单车运营区域的扩张带动着运营维修成本“水涨船高”，“调度费用、管理投入近年来随着市场的不断规范，也成为无法避免的开支成本。”

在涨价的大背景下，为吸引和巩固用户，各单车企业也推出了各种骑行卡和套餐。以美团单车为例，目前7天畅骑卡为6.8元、30天畅骑卡为16.8元，相较于单车车费均有不小的折扣力度，也成为不少共享单车用户的首选。

延伸阅读

从追求数量到质量，行业整治不断加强

在共享单车市场快速发展、为市民带来出行便利的同时，“超量投放”“乱停乱放”也成为济南城市治理的“烦恼”之一。

据相关数据显示，2021年济南市投放的共享单车接近40万辆。

为解决共享单车行业发展带来的相关问题，2021年2月，济南市多部门印发了《关于进一步加强互联网租赁自行车管理的通知》，明确了控制济南市共享单车总量，严格控制共享单车投放，未经许可投放的清除出市场等相关要求。2023年2月，《济南市互联网租赁自行车管理办法》正式颁布实施，明确管理原则、管理模式和统筹考虑公众出行需求、实施总量控制，明确经营服务要求和用户使用要求。根据公开信息显示，

目前济南市共享单车数量已下降至12.88万辆，所有投放单车实施挂牌管理，挂牌率达到99.9%。

“共享单车发展初期确实经历了一段‘数量竞争’的阶段，不少企业都大量投放车辆以争取更多的用户和市场。”某共享单车企业负责人陈亨表示，近年来，市民对于共享单车的使用更加日常化，对于共享单车的使用感也有了更高的标准与期待。因此，目前大部分共享单车企业也从“卷数量”逐渐转变为“卷质量”。“我们更希望通过加强车辆质量及调度模式，提高车辆的使用频次。”某单车运营公司负责人表示，根据区域用车“潮汐性”的特点进行调度，靠提高车辆的利用率创造营收，是目前共享单车行业发展的趋势。

此外，为营造良好的城市环境，2023年8月，济南启动共享单车定点停放试点工作，首批电子围栏范围为济南火车站和泉城路周边两个片区。今年上半年，停车范围扩大及点位优化工作逐步开展，济南电子围栏建设成果不断巩固，共享单车“监管网”逐渐成形。

“目前济南的共享单车市场仍然具有很大的潜力。”行业相关人士表示，经过多年的发展，共享单车目前已经成为济南市民通勤及短途出行的重要交通工具之一。现阶段，共享单车在连接济南市公共交通方面也承担着比较重要的作用，因此各企业仍然非常看重“最后一公里”市场的布局与发展。

放眼全国，共享单车已经逐渐与城市管理相辅相成。北京、上海、浙江等城市都已推出相应规

章制度，合理控制共享单车数量，避免过度占用城市空间。同时增强车辆停放治理，提高车辆调度与管理效果，使共享单车真正发挥接驳公共交通、方便市民出行的作用。

“共享单车有其存在的市场，能够满足市民出行的难题，但是也存在管理的盲区。”济南市社科院经济研究所所长王征接受采访时认为，想要共享单车更好发展，政府需要针对市场建立更加完备的制度与体系。一方面，共享单车市场应该建立良好的准入准出机制，让好的品牌进来，不好的品牌退出；另一方面，还要规范共享单车的运营，加强行业整治，解决单车停放、投放数量等问题，真正让共享单车成为便民利民的好事。

石晟绮 济南报道

通讯员 张润芝

从二十出头的女青年到如今两鬓斑白的老人，张爱荣已经悉心照料先天聋哑残障的大哥哥毕增顺48年。她任劳任怨，不辞辛苦，以实际行动传承和续写着孝老爱亲的良好家风，用近半个世纪的“传承接力”，诠释了“人间大爱”。

1976年，时年23岁的张爱荣嫁到济南市北徐马村。最初，家里的条件艰苦，多人居住在破旧狭小的屋子里，面对先天聋哑残障的大哥哥毕增顺，善良的张爱荣不仅没有一句怨言，还拿出自己“精打细算”的看家本领，在她的合理安排下，生活井井有条，一家人其乐融融。

从一日三餐到铺床叠被，从剪头剪指甲到生病住院看护，张爱荣事无巨细，全部安排得妥妥当当。每次毕增顺生病，送医救治、生病看护、端水喂药，张爱荣都是亲力亲为。虽然毕增顺不会讲话，但经过48年的相处，老人一个眼神、一个小动作，张爱荣就很快能猜到他要什么，并在第一时间给出回应。

2021年，张爱荣的丈夫因病去世，她不抛弃、不放弃，接下照顾78岁高龄大哥哥的全部担子。如今，张爱荣也已经70多岁了，照顾起大哥哥来有些力不从心，儿子和儿媳看在眼里，便主动找母亲谈心，从母亲手中接过照顾老人的“接力棒”。孙子虽然年龄尚小，但从奶奶和爸爸妈妈身上耳濡目染，也加入到“照顾”老人的行列。他知道老人无法表达，便和老人一起玩玩具、分享零食，有时还会给老人跳舞，逗得老人开怀大笑。

一家三代人，近半个世纪的“传承接力”诠释出“人间大爱”。

悉心照顾聋哑大哥哥近半个世纪

济南这位七旬老人用时光诠释「爱与善」