

从去年开始,共享单车领域“黄橙蓝大战”就一直持续,省内多个城市的投放量已经饱和。淄博曾约谈企业,要求缩减投放量。即便在此背景下,省内城市仍有尝鲜者企图分一杯羹。近日,滴滴旗下共享单车品牌青桔单车进入济宁和临沂市场。调查显示,“免押”是新一轮争夺战的“开道武器”,个别城市缩减投放量,仅是个案。

▶在临沂街头,多个品牌的共享单车、公共自行车聚集在一起。
本报记者 邱明 摄



共享单车在淄博要缩减7万辆,而济宁临沂仍有大量投放 市场饱和,做减法的仍是个例

本报记者 巩悦悦 孙璇
邱明
见习记者 褚思雨

淄博 从十万减到三万 城管缩减单车投放量

共享单车市场趋于饱和,在车满为患的情况下,省内有的城市已经开始“做减法”。由于单车投放数量过多,今年5月中旬,淄博市城管部门约谈了ofo、哈罗两家共享单车企业负责人。在要求缩减共享单车数量的同时,淄博还采取日常巡查、专项检查、数字城管平台以及第三方采集评价等方式,结合各区县考核情况,对两家共享单车企业进行综合打分排名。连续考核评分最低的企业,将被清退出淄博市场。

张店区综合行政执法局执法科赵洪海介绍:“以前淄博共享单车达到10万辆,除了对其约谈,我们还对占用盲道、人行道的单车实施了暂扣,规定他们缩减车辆。”

“我们从去年的4万余辆,缩减到了现在的2万余辆。”哈罗单车相关负责人称,在减少投放数量后,他们在单车运营方面加强了监管。“通过骑行热力图来投放车辆。每天会有10-15辆坏车被及时回收,每200辆车配备一名运营人员进行乱停清理。”ofo小黄车淄博相关负责人孟经理称,去年11-12月份,有近5万辆ofo共享单车被摆上城区路边,达到投放数量最高峰。而截至记者发稿前,ofo小黄车的投放数量已被缩减到了两万辆。

两家共享单车企业的说法,同时也得到了淄博市城管部门的证实。“淄博共享单车最多时超出10万辆,如今在4万辆左右,仍处于饱和状态。”淄博市城市管理监督指挥中心业务受理科高建中说,共享单车闲置数量太多的话,发挥不了应有的效能,会造成资源浪费、堵塞交通。“我们要求两家单车企业,尽快将总量控制在3万辆以下。”

截至8月5日,淄博的共享单车总数已经控制在4万辆左右,较去年11月最高峰时的10万辆下降近六成。然而,这与5月份市城管部门所提出的“要迅速将中心城区共享单车数量减至三万辆”要求相比,仍有一定差距。

济宁 免押金开道 青桔强势入驻

一边是被要求缩减投放量,另一边则是继续加大投放力度,企图抢占市场,淄博和济宁两地形成了鲜明对比。

近日,记者在火车站、汽车站、万达广场等地,见到了整齐摆放的青桔单车。清新靓丽的外表尤其吸引眼球,吸引了不少来来往往的市民驻足观看体验。几位正使用青桔单车的中学生表示,青桔单车颜值高,让人眼前一亮,非常好骑,而且不需要押金,这让他们觉得安全可靠。

据了解,7月27日,滴滴青桔单车在济宁上线,济宁市民可领取0元月卡免费体验。和其他开通城市一样,用户只需在滴滴出行APP的平台上完成实名认证,即可免押金骑行青桔单车。

据了解,青桔单车初期投放2300余辆,设置15个投放点。在推广期,青桔单车推出了月卡服务。月卡目前售价为2元,通过部分车辆的车挂、车筐贴及附近易拉宝可免费领取。月卡在有效期内每天可免费骑行20次,每次5小时以内。非月卡用户的定价标准则是基础定价(即起步价)1元,即开锁计费后1小时内收费1元,超出1小时后,每30分钟收费0.5元。

免押金是青桔单车最大的特色。滴滴利用信用认证来代替缴纳押金,免除用户押金烦恼,保障其权益。滴滴济宁运营部项目经理张永昌说,青桔单车引入第三方信用体系或者自建信用体系,可以判断出用户信用是否良好,所以也就不需要用押金来束缚用户了。

哈罗单车工作人员章泽群表示,通过网格化管理和精细化运营,为用户提供更为便捷、优质的服务,在重点、热点用车区域做好维护工作,本身车辆的好骑程度和免押金政策,能吸引更多用户。

“砸钱培养用户的骑行习惯,就看哪家能坚持下去。”临沂一业内人士介绍,目前大部分共享单车还是处在烧钱抢市场的阶段。如果某一地区仅剩一家共享单车,那确实有可能靠付费骑行盈利。但这只是最理想的局面,实际上的情况将是某一地区多家共享单车长期并存。

临沂 小品牌生存举步维艰 有的被抢走三成份额

时至今日,不少城市共享单车运营企业抢占市场,过度投放、无序竞争等乱象屡见报端,共享单车市场面临洗牌。在大品牌资金投放的压力下,小的单车品牌生存举步维艰。

在济宁,哈罗单车的骑行量和注册量持续攀升。目前,济宁累计注册用户624000多,日订单量12万左右,用户黏性较大,每天的单车使用率为80%。事实上,今年3月份以来,哈罗单车在济宁的投放数量就一直维持在3万辆。

山东米邦信息科技有限

公司作为第一个入驻济宁的单车品牌,其相关负责人表示,目前立享单车在济宁投放的数量约1万辆,各大品牌单车的相继入驻,令该公司压力很大,目前用户退押金的情况增多。

2016年6月份,作为一项民生工程,临沂城区引进公共自行车。因为车身以绿色涂装为主,被当地居民称为“小绿”。至今“小绿”已建成1200个驻车点、投放3万辆,累计服务用户2800万人次。但随着多家共享单车的进驻,“小绿”的市场份额被抢走至少3成,稳定市场占有率、转型升级是“小绿”的突围之路。

2017年8月、10月,摩拜单车、小蜜电单车先后在临沂投放;2018年3月、6月,哈罗单车和青桔单车分别出现在临沂街头。近一年内,先后有4家共享单车进驻临沂,相较于交押金、固定地点取还车的“小绿”,这些共享单车免押金、随取随还的优势给“小绿”造成了不小的压力。

“至少被抢走3成的市场份额”,临沂公共自行车运营公司工作人员介绍,共享单车除了便捷,其背后还有资本优势,经常推出新用户免费体验、老用户限时优惠等政策抢占市场,“小绿”不转型升级的话,市场占有率会一步步被蚕食。



济宁街头,新近投放的青桔单车吸引了市民关注。

延伸阅读

管理如何破局? 部门出手治理 单车有“归属”感

除了做好减法,城市管理部门也在纷纷出台措施规范共享单车。

在淄博,路边的白色非机动车停车位,不知何时跃入市民眼帘。据了解,淄博共划定了8400余个共享单车停车位,在一定程度上,缓解了共享单车停放难所带来的诸多问题。“确实很方便。以前停车得跑去百米外的自行车棚,自从有了停车位,只需要把共享单车摆进白框框里就好了,非常便利。”在高新区政通路上,一位上班族胡女士这样说。

据高新区城管部门介绍,他们分别在23条路上划定了停车位。根据路的长短不同,每条路有10-20个非机动车停车位,一个停车位可以停放十辆左右自行车。

共享单车作为城市出行系统的补充,也显现出其莫大的优势,随停随放。目前,济宁共享单车大都停放在非机动车停放区内,这得益于济宁城区新增了大量的非机动车停放区,醒目的绿色标识格外有辨识度。

此前,共享单车也曾经出现过占用非机动车道或非机动车公共停放区,导致市民停车难而被暂扣的情况。济宁城管执法人员也对丢弃在草坪的共享单车,及时清理出来;对占压盲道、乱停于交通路口,阻碍交通的共享单车进行推离。

目前,济宁正在积极探索设置电子围栏,各县市区执法局将成立车管办,集中解决非机动车停车问题。ofo小黄车方面表示将积极配合济宁城管部门做好电子围栏建设工作,进一步加强单车运营和管理。