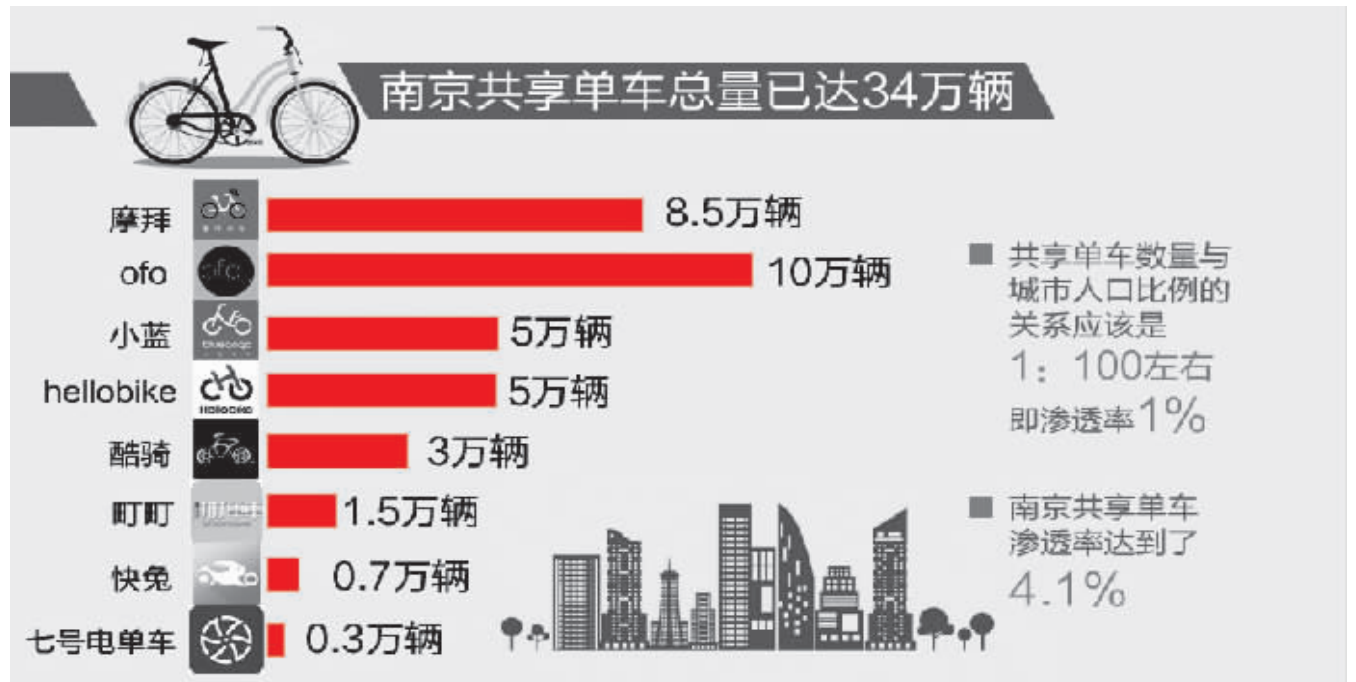


34万辆！南京共享单车饱和没？

不骑时随处可见，想骑时又找不到，专家：正式管理办法该抓紧出台了

共享单车从落户南京起，就成为热门话题。按照各家共享单车运营企业提供的数据，截至目前，南京共享单车总量已经达到34万辆，渗透率达到了惊人的4.1%。而业内认为，一个城市合理的渗透率在1%左右。另一方面，现代快报记者探访发现，共享单车乱停放现象依然大量存在，日常被城管部门暂扣的共享单车达到近万辆。在资本的推动下，共享单车企业烧钱“抢地盘”的游戏仍未结束。对于不断膨胀的共享单车投放量，是否应该加以控制，成为城市管理部门需要面对的问题。

见习记者 谢喜卓
现代快报/ZAKER南京记者 李娜 孙玉春



制图 俞晓翔

反差

南京共享单车达34万辆，渗透率达4.1%

南京现在有多少共享单车？现代快报记者从交管部门了解到，按照此前各家公司报上来的数据，是28.5万辆。但按照记者最新从各家公司获取的数据，目前已经增加到34万辆。其中，摩拜8.5万辆，ofo10万辆，小蓝5万辆，hellobike5万辆，酷骑3万辆，叮叮1.5万辆，快兔0.7万辆，七号电单车0.3万辆。

秦淮区是全市共享单车管理的一个缩影，秦淮区停车设施管理中心主任方晓骏告诉现代快报记者，“目前就算各家公司一辆都不再投，夫子庙、门东、新街口等地区管理压力也极大，仅某一家

公司在新街口区域一天的停放量，就达到11万多辆次！”

早前，已有媒体报道称，北上广深四地共享单车接近饱和。目前上海的共享单车在50万辆左右，公共自行车是8万辆左右。据小白单车联合创始人黄尉祥称，理论上共享单车数量与城市人口比例的关系应该是1:100左右。公开资料显示，现在北上广深四地共享单车渗透率早已超过1%。而南京目前的公共自行车是7万辆左右，共享单车渗透率同样高得惊人，827万人的城市，共享单车渗透率达到了4.1%，远远超过了实际需求。

日均万辆共享单车被暂扣，企业不心疼？

与路面上的相比，几个城管整治共享单车存放点数量就更多了。在雨花南路原南京自行车厂拆迁地块，记者看到一片共享单车，花花绿绿的大概有七八百辆。

现代快报记者联系了雨花台区赛虹桥街道城管，得知这里的单车都是路面整治清拖至此，有些已经存放有些日子了，他们原本设想是共享单车都有定位，发现长期不动，企业应该会找过来，而且他们此前就明确过暂时不作处罚。但实际上，企业似乎对领回车辆并不积极。

中华门西街的一块拆迁空地，也被用来长期停放大量整治收来的共享单车。6月14日下午，记者在该停车场看到，里面的单

车有八百辆左右，其中有约700辆是绿色的“酷骑”单车，均是全新车辆，轮胎花纹完整，沟槽之中连尘土都很少，基本可以确认为尚未投入使用的车辆。

秦淮区停车设施管理中心主任方晓骏介绍，“酷骑”在4月初一次性“扔了”8000辆车在路上，可是根本没人管。到目前已经增加到两三万辆，但是该公司只有6个人加一辆车，完全管不过来。“所以即使公司找到车子来拖，我们也不允许。”

现代快报记者了解到，建邺区日常暂扣的共享单车有3000辆左右，算起来，南京全市平时至少有近万辆共享单车处于被暂扣状态。

争议

城市公共区域遭共享单车“围剿”



现代快报/ZAKER南京记者 孙玉春 摄

共享单车面世之初，因其便捷的取车还车方式，切实解决了城市交通最后一公里的“痛点”，广受市民好评。然而在今年上半年，人们对共享单车的评价正在悄然发生改变，甚至有市民称其为城市管理的“新痛点”。

“共享单车堆积如山。”市民徐先生在网上发布了13日拍摄的照片，在地铁三号线浮桥站出入口处，数十辆共享单车被人摞放在一起，玩起了“叠罗汉”，市民称“绿化带上、公交站台、盲道中间……城区不少公共区域正遭遇共享单车的‘围剿’”。

6月14日上午，现代快报记者在城区探访，中山南路甘家大院附近慢车道上被扔了五六辆共享单车，骑行者早已离开。在东南大学等一些高校门口以及一些地铁口，共享单车都是大量停放，有的成片停在人行道上，有的零散乱停放。在进香河路与洪武路路口的新世界百货门口，数十辆共享单车一股脑停在人行道和慢车道的交界处。在长江路上，由于共享单车在人行道上停了两排，形成“一人巷”，市民只能在中间谨慎穿行。

“是有很多人骑共享单车，但是路边也随时都是成片黑压压的共享单车，数量真的好多啊！”市民张先生说。

揭秘

资本角逐共享单车，重投放轻管理

共享单车数量之所以极速膨胀，是因为企业跑马圈地式的扩张，而其背后，更离不开资本的大力推动。6月16日，摩拜单车宣布完成一笔超过6亿美元的新一轮融资，创下共享单车行业单笔融资最高纪录。ofo和摩拜的对决还在升级。有业内人士称，ofo最近也在扩招人员，增加仓库，不断增加融资，有一个说法，其车辆正上冲20万辆。

在方晓骏看来，单车企业不是个闭环，就是不断给人看愿景，必须要不断融资。会有

企业先倒下去，但目前看扩张并未结束。

“共享单车企业忙于投放单车，这些单车是量产，投放成本甚至低于派人找车的成本，干脆就不找了。”业内人士指出，共享单车行业竞争已到白热化，所有公司的注意力都集中在“融资-增加投放量-抢占市场”的循环上。投放量是企业继续融资最具说服力的数据，因此出现了“重投放，轻管理”的状况。然而，城市公共空间有限，已经无力承受共享单车数量的不断膨胀。

这些对策能有效吗？

1 “电子围栏” 克制乱停乱放

相比于有桩停靠的公共自行车，无桩的共享单车管理始终是个难题。

江宁开发区城管局行政执法负责人杨军告诉记者，两三个月前，他们日常暂扣在停车场的共享单车总有上千辆，最近才有所好转。但是遇到了新的头疼问题，近期有企业投放了五六百辆电动自行车，由于这一块政策并未完全放开，骑行安全隐患大，电池可能造成二次污染，他们已经把这批电单车全部暂时摆放到仓库。

杨军说，他们正计划在开发区再增加160个非机动车标准停放区，主要就是服务共享单车。另外，他们还准备落实一种“电子围栏”技术，使用该技术后，如果使用人没有将车停放到标准停放区，那么车锁将无法锁上。“这在技术上已经实现，正在跟各家企业继续沟通。”此外，江宁开发区和建邺区等都采用了建微信群的类似做法，督促共享单车企业加强自治。

2 出台正式管理办法 控制总量科学投放

今年3月中旬，南京市交通运输局发布了《南京市促进网约自行车健康发展的若干意见（征求意见稿）》，其中提到，网约自行车运力投放发挥市场配置作用，市交通运输行政管理部门可以对运力进行动态监测和投放指导。

“现在的问题是，有时候不骑车时，路面上到处是共享单车，想骑时，又找不到。”方晓骏说，这正是体现出投放的无序，“到底投放多少车子，哪些区域多投？现在主管部门有点跟不上。”他认为，对总量应该有一个控制。

南京市城市与交通规划设计研究院院长杨涛认为，这个问题必须要重视起来，目前看来，市里面对于共享单车的管理出台征求意见稿后，一直没有正式出台管理办法，应该抓紧了。据了解，相关管理办法会在近期出台。另外，杨涛认为，对于自行车按理还是应该鼓励，但管理一定要跟上来。



地铁3号线雨花门站停车场 现代快报/ZAKER南京记者 孙玉春 摄