

市政工程建设中的公共自行车发展研究

李岩

潍坊市市政公用事业服务中心

摘要：作为市政工程建设中的免费骑行项目，公共自行车与共享单车在供应模式方面存在较大的差异，但两者之间存在良好的互补性，其中公共自行车更适合通勤路线，而共享单车则更适合弹性出行。因此，在共享单车影响下，公共自行车需要在发展过程中强化两者之间的互补关系，实现二者的协调发展。本文将对自行车服务系统的发展过程进行分析，探讨在共享单车影响下的公共自行车发展策略，形成良好的互补关系，共同为人们提供优质的自行车服务。

关键词：共享单车；公共自行车；发展策略

【DOI】 10.12254/j.issn.2096-6539.2020.11.005

一、引言

市政工程建设中的公共自行车项目是从2008年的杭州开始成功实施的，而在2016年，共享单车出现后，由于其在定位、支付以及解锁等方面均具有明显的优势，因此对公共自行车造成了一定的冲击。然而，公共自行车与共享单车的功能与服务对象存在明显的差异，共享单车更适合年轻群体，而公共自行车则可以覆盖全年龄段，更适合中老年人。可以形成良好的互补。因此，在共享单车影响下，公共自行车需要在发展过程中制定科学的发展策略，实现两者的优势互补。

二、我国自行车服务系统的发展过程

一直以来，自行车是我国民众主要的代步工具之一。将自行车用于出租的概念则起源于20世纪60年代的荷兰阿姆斯特丹，是一个为市民免费提供自行车的“白色自行车计划”，这标志着公共自行车的正式出现。而我国在2007年在市政工程建设中正式引入了公共自行车系统，并从杭州开始不断向其他城市推广。在公共自行车的推广过程中，存在一定的供需不对称现象，造成自行车的投放数量与使用数量不匹配，区域调度也存在不合理现象。在这种情况下，ofo在2014年提出了“共享单车”的概念，这是一种新型的自行车服务，最初只在大学校园中使用，并且很快出现了为公众服务的共享单车。在这之前，自行车租赁系统一直采用公共自行车的模式，在政府的主导下，由专门的机构进行管理。而在2015年以后，企业逐渐取代政府，为公众提供共享单车服务，这都依赖于互联网经济的发展。

三、共享单车与公共自行车的关系

在市政工程建设中，共享单车与公共自行车之间并不存在竞争关系，而是能够实现优势互补，彼此促进的形势。只有这样，两者才能共同解决好城市内“最后一公里”的出行问题。形成这样关系的主要原因是两者的功能与服务对象存在明显的差异。随着公共自行车的快速发展，共享单车在定位、支付以及解锁等方面的优势也不再那么明显，只有两者之间在供给模式方面的差异才能促进互补关系的形成。公共自行车是一项政府开展的惠民工程，由政府为民众提供服务，而共享单车则是由民营企业为民众提供服务。正是由于政府的参与，公共自行车才能成为政府补贴的免费骑行项目，而共享单车则是民营企业为公众提供的有偿服务。

四、自行车服务市场现状

（一）出现的问题

共享单车系统存在以下几个问题，首先是对共享单车进行破坏或据为己有，其次是违反交通规则以及胡乱停放等。这些问题的出现表明了共享单车的监管工作存在不足，引发了负外部性，从而导致市场调节机制紊乱。对于公共自行车来说，最主要的弊端是没有合理设置站点，因此流失了大量的用户。对

单车服务市场进行规范管理，促进共享单车和公共自行车两者之间形成优势互补，共同为方便人们出行提供服务，是亟须解决的问题。

（二）居民的出行选择

共享单车可以随处停车和使用，没有地点制约，而公共自行车之前是需要固定桩位的，因此共享单车更加受到人们的欢迎。公共自行车最突出的优点就是价格低廉、骑行舒适，此外，其自身也有不容忽视的问题，不仅办卡租借程序很烦琐，还需要固定桩位，可站点之间相隔较远，车辆调配也不及时等，这些问题都限制了居民的出行使用。长期居住者以及对路况极为熟悉的人们多会倾向公共自行车。而共享单车使用程序简单方便，随用随停，不仅深受短期居住者和上班族的欢迎，游客也多选择共享单车。

五、共享单车影响下的公共自行车发展策略

（一）区域的划分和互补

因为共享单车服务具有一定的营利目的，所以多会选择人口较多，且流动性强的地区进行投放，对于人口不多且流动性弱的地区来说，共享单车的投放量很少。所以，在这些共享单车投入空白的区域可以引进公共自行车系统，使两者服务市场形成区域互补，有利于促进单车共享系统的全覆盖。

（二）管理方式取长补短

众所周知，共享单车的存在过量投放问题，这无疑给市政工程建设带来了很大的压力。为了减轻城市管理负担，对共享单车进行规范管理时可以借鉴公共自行车市场的管理方式。确定共享单车监管部门以及部门的监管责任，同时监管部门要设定行业标准和规范，构建行业门槛体系，设立并完善企业管理条例。而对于公共自行车来说，也需要借鉴共享单车的管理方法弥补自己的不足，包括维修、收回和报废等方面，这样因为老化以及损坏造成的资源浪费就会大幅减少。

（三）合理分配投放量

共享单车服务市场建立初期，经营企业向市场投放的共享单车的数量有很多，直接造成了供给量比实际需求量大出很多，不仅为市政工程建设、城市管理增添了不小的压力，还浪费了大量的资源。政府部门需要以城市基础设施的实际情况为前提，根据人口数量以及流动性，对公共自行车和共享单车的投放数量进行合理的分配设定，同时对站点进行科学设置，促进最大程度上的合理利用资源。

六、结束语

综合而言，共享单车服务市场的形成，是公共服务体系良好发展的结果，未来发展形势一片大好。而对于公共自行车系统来说，需要取长补短，合理运用互联网等先进科技，进行改造升级，积极解决自身的问题。

参考文献

- [1] 马书红, 杨野, 王元庆, 等. 在共享单车影响下的公共自行车发展研究[J]. 交通运输系统工程与信息, 2018, (1). 231-236, 244.
- [2] 刘立巧. 共享单车现状调查分析与对策研究[J]. 科技与经济, 2018, (1). 41-44, 65.
- [3] 张寒冰, 王怡然, 解浩东. 共享单车与公共自行车的互补性研究——以南京市为例[J]. 中国商论, 2018, (11). 165-167.
- [4] 周生辉, 张永强. 演化视角的“无桩”共享单车商业模式——以ofo和mobike为例[J]. 信息系统工程, 2017, (12). 114-115.