

贵过公交,共享单车还能骑多久?

用户一次骑行往往要花费2元到3元;未来,共享单车能走出怎样的路

大城小议

共享单车多乎哉? 症结在于苦乐不均

文/威耀琪

纷纷涨价

共享单车迎来“贵过公交时代”

“从孩子学校到大约4公里,以前骑共享单车五毛钱,最多一块钱,现在一块五起步,有时要两块甚至两块五。”成都市民袁先生说,明显觉得共享单车涨价了。

北京市民李先生上班通勤路程约5公里。“公交一块,地铁三块,骑单车单次花费在三块以上。”李先生说,不过,如果买了月卡,按每天骑两次算,每次不到五毛钱;他这种使用频率较高的用户,月卡比较划算。

记者梳理发现,这两年共享单车市场行情发生较大变化,从烧钱补贴到取消优惠,再到今年多次涨价。

今年3月,滴滴公司运营的小蓝单车在北京引领第一轮涨价,起步价由每30分钟1元更改为每15分钟1元;4月,摩拜单车“跟上”同样起步价。7月,摩拜在上海、成都、深圳等地将起步价从1元涨至1.5元。10月,摩拜在北京起步价调整为1.5元,起步时长为30分钟;滴滴运营的青桔很快也“跟上”这个价格。

至此,摩拜、青桔及哈啰等主流共享单车的起步价在全国大部分地区完成了涨价。

“共享单车的涨价是这个行业发展趋于理性的一种表现。对于大多数用户,特别是经常使用共享单车的用户,价格调整的影响并不大,常用用户占到青桔订单量的一半以上。”滴滴出行两轮车事业部总经理张治东说。

美团披露的三季度财报显示,与今年二季度相比,三季度共享单车的经营亏损大幅收窄。10月美团摩拜再次调价时,给出的理由是“为了让平台更好运营下去,形成良好的循环”。

几乎是在很多人不知不觉间,青桔单车、摩拜单车以及哈啰出行等共享单车的起步价在2019年悄然提高到1.5元,一次骑行往往要花费2元到3元,经常贵过公交。

记者近期在北京、成都、福州等地走访调研发现,从今年3月到11月,共享单车“不约而同”再三调整计价规则。资本“退烧”后,拥有数亿用户的共享单车能走出一条什么样的路?



制图/何晓晨



主流共享单车的起步价在全国大部分地区完成了涨价 李天军 摄

涨价背后

资本退潮,成本高企

共享单车骑行价格一涨再涨,背后的原因是什么?

“作为共享经济的标杆,共享单车发展初期一度受到资本青睐;但在运营过程中各种问题逐渐暴露出来,资本热度消退之后,通过涨价提升运营收入弥补亏损也是一个现实选择。”中央财经大学副教授陈端说。

“2018年我国共享单车投融资总额的增幅明显低于2017年。随着部分共享单车企业退出市场,资本对行业持谨慎态度,投融资金额增速放缓。”易观智库分析师孙乃悦说,2019年,美团公司为减少摩拜亏损开始撤出大部分海外市场,行业已经不再“烧钱”扩张。

“涨价是必然选择,共享单车从商业模式上讲是融资推动型,目前还未通过精细化运营

达到现金流平衡。”北京交通大学经济管理学院教授李红昌说。

北京市交通委数据显示,今年上半年北京日均骑行量为160.4万次,平均日周转率仅为每辆1.1次,日均活跃车辆仅占报备车辆总量的16%。

“一辆单车的成本及维护费用按照平均每辆1500元算,每天周转1.1次,每次收入1元算,需要1360多天才能收回成本。”李红昌说,回本回收前,车辆大都已经破损。

多位专家表示,高损耗、高运维成本和重资产扩张模式使得共享单车企业运营成本高昂,资本回报遥遥无期。运营企业难以再有新投入,只能通过上调价格或挖掘附加值来增强变现能力。

李红昌认为,预收押金使用

原则确定,企业难以“挪用”巨额押金也是企业上调价格的重要原因。交通运输部、央行等六部委联合印发的《交通运输部等六部门关于规范共享单车运营资金管理暂行办法(试行)》从今年6月正式实施,办法规定运营企业原则上不收取用户押金。

目前摩拜、青桔、哈啰等品牌已经不再收取押金。对于已经收取押金的,用户可以申请退回。深陷“资金泥潭”的ofo则表示在努力处理押金问题。

记者调查发现,运营调度成本增加等因素也是共享单车企业选择涨价的原因之一。一些城市加强了对共享单车停放的管理,部分共享单车企业共同出资委托第三方企业对主城区的道路及重要区域、重要商圈、交通堵点区域的共享单车进行摆放、清洁、维护,增加了企业运营成本。

洗牌之后

以精细化经营促良性发展

中国互联网协会公布的《中国互联网发展报告2019》显示,2017年是中国共享单车行业用户增长最为迅猛的一年,增长率达到了632.1%;2018年增长率急剧减缓至14.6%,用户规模达2.35亿人。

仅仅两年,共享单车经历了从“颜色不够用”到多家品牌“倒在路上”,如今只剩几家头部企业“瓜分市场”。多位专家表示,经历行业洗牌后,运营企业到了通过比拼服务来抢夺存量用户的阶段。与其再三涨价,不如辅助数据分析,对单车进行精细化经营和科学管理。

陈端建议,运营企业调整投放策略,把有限的单车投放到人口密度较大的地区,提升单车周转率;同时,在生产环节使用新型材料及模组化设计,

进一步降低车辆运营成本。

哈啰出行、青桔单车等公司研发智能调度数据、智能视觉交互系统,可实时识别、智能判断和管理共享单车,实现投放数量、骑行需求与停放管理之间的动态平衡和效率最大化。

“共享单车本身很难盈利,但是把单车放到更大的商业生态系统里,也许能带来流量协同价值,促进行业良性发展。”李红昌说,目前份额比较大的共享单车均有集团支撑,单车出行的综合服务成本会大大降低。

“在滴滴旗下,共享单车使用频次更高,单车也能与滴滴出行业务实现资源互补,强化滴滴在出行上的竞争力。”张治东说。(新华社)

流水不腐,户枢不蠹。共享单车也是这样,它要实现其公共和商业利益,就必须增加周转率,高度的流动性是必不可少。共享单车不流动,硬邦邦地躺在原地没人骑,其与废铁何异?

这个道理,共享单车运营企业天生就懂:如果大量单车长期“躺窝”于某个角落,几天都没有人把它们骑走,亏损就大了。

基于这些认识,企业想当然地把大批车辆集结在地铁站、园区、景区附近,因为这里每天有较大的人流量,一般而言,自然会加速共享单车的流动。

这样的投放,算不算精准对接用户的需求?实践证明,并非全对。须知,大的人流量并不都能转化为大的用户量。我们常见到一些热门地点的单车严重过剩,车上蒙尘已久,显示多天没人动过。但似乎企业对此现象视而不见,偏偏愈加疯狂地继续往这个地方投放车辆,活动造成了马太效应:“凡有的,还要加倍给它叫它多余;没有的,连它所有的也要夺过来”,最终撑爆了地方地方的最大容量,于是老问题再现:共享单车堆叠成山,严重淤积,加之无人梳理,有碍观瞻,阻碍交通。

而真正存在大量用车需求的社区、小区门口,却鲜见共享单车的身影。不少用户每天从小区走出来上班,都要为找车而发愁。企业调配单车投放的运输车几乎从未触及小区周边找车难的“痛点”。

老有人说,投放广州的共享单车总量过多。但依笔者看来,多乎哉,不多也!分配之道,不患寡,而患不均。企业只着眼于投放,不太关心资源分配,不去疏解一些热点地区单车的“堵点”,拥有过剩,消除小区用户需求“痛点”,结果共享单车在某些地方竟然成为“公害”;行人无路可走,机动车通行遭到阻碍。而另一些地方,却变成共享单车的“广寒宫”。

因此,消费者呼吁,希望共享单车企业利用大数据,在投放和调配上更加精准有效,结束“苦乐不均”的现状。

预售证号:三房预字第2019037805号

恒大云东海
— 广佛城·艺墅家·湖山大境 —

分期付款 首期7万起·带装修·墅级生态华宅

86-128^{建面约}m² 雅装三房 全城争藏
206-877^{建面约}m² 瞰湖美墅 现楼发售



活动有效期至2019年12月31日

恒大集团
世界500强
2019年7月《财富》杂志评选世界500强企业排行榜

品质专线
0757+

6399 9999

项目地址:佛山·三水新城·云东海大道

诚邀兼职销售员 工作之余 挑战赚10万

成交即获1%佣金 您推荐的客户购房额外98折

(例:小明推荐成交1套总价1000万房产即可得佣金10万)优惠名额有限,截止2019年12月31日,每人限报1名,名额报满即止



扫描下方二维码
注册兼职销售员



恒大云东海微信平台