

# 再三调整计价规则,一次骑行就要2元到3元 贵过公交的共享单车还能骑多久?



新华社发

## 我国社保卡 持卡人数超13亿人

电子社保卡签发量已超8000万张

新华社电 记者从20日在此间举行的社会保障卡20周年座谈会上了解到,目前,社会保障卡持卡人数已超过13亿人,覆盖93%以上人口,开通100多项持卡应用,其中电子社保卡自去年启动以来,签发量已超过8000万张。

2018年,人力资源社会保障部签发了首张电子社保卡,电子社保卡以实体社保卡为基础,与实体社保卡“一一对应,唯一映射,状态相同,功能相通”,实现线上业务可信安全访问、接入安全管理、应用风险防控及安全可追溯。

用社会保障卡完成身份验证,减少重复填表和重复提交身份证明;98%以上的地市使用社会保障卡进行就医购药结算;80%以上的地市群众通过社会保障卡领取养老金,60%以上的地市群众可持卡领取失业金和工伤、生育津贴;一些地方还将进公园、博物馆、图书馆,以及乘坐公交等功能加载在社会保障卡上,实现了智慧城市“一卡通”。一张小小的社会保障卡,是与人民群众切身利益息息相关的民生卡。

会议要求,要加大社会保障卡发行服务力度,到2025年基本覆盖全国人口,建立以社会保障卡为载体的一卡通服务管理模式,大力发展电子社保卡,形成线上线下综合服务能力,在民生服务领域实现一卡通行。

## 中国“生土营建”项目 获2019年度世界人居奖

新华社电 中国乡村现代生土营建技术的研究与推广项目,近日获得2019年度世界人居奖铜奖。

记者从北京建筑大学了解到,在住房和城乡建设部的支持和推广下,生土营建项目于2011年在甘肃省会宁县马岔村正式启动,在当地先后完成一座村民活动中心和32栋现代夯土示范农房。随后,在全国17个省或地区开展示范和推广建设。

世界人居组织首席执行官爱兰德评价说:“全世界有三分之一的人口居住在用生土建造的房屋中,这种房屋模式经济、环保且防火,十分实用。该项目重新定义了具有更高质量的生土营建的未来。”

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?

## 涨价背后:资本退潮后成本高企

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,目前还未能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,回本收回前,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企,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《交通运输部新业态用户资金管理暂行办法(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:再三涨价不如精细化经营

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,把有限的单车投放在人口密度较大的地

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。

## 登封市自然资源和规划局 关于终止登政出〔2019〕23号(网)、24号(网) 国有建设用地使用权挂牌出让的公告

因信访问题,经登封市人民政府批准于2019年12月20日终止编号为登政出〔2019〕23号(网)、24号(网)国有建设用地使用权挂牌出让活动。

特此公告

2019年12月21日

## 纷纷涨价: 迎来“贵过公交时代”

“从孩子学校到家大约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。

美团披露的三季度报数据显示,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”。