

# 申城青年组团做“运营猎人”

## 优先是未来城市的发展方向



本版图片均为受访者供图

### 专访创始人

## 运用“互联网+”和大数据 提倡分享经济参与城市改革

**记者:**摩拜单车运营数月后,出现了一些新现象,譬如一名用户出于好心为一名路人开锁,但这位路人忘了关锁,导致一上午这名用户的账户在扣费。还有的用户忘了关锁,车辆被骑走。想问下,你们是如何防止这些行为的?

**胡玮炜:**我们采用了信用分的机制,在用户指南里写明了注意事项,反复提醒大家一定要关锁。如果用户忘了关锁,可以通过客服找到这辆车,知道车的确切位置,自行关锁。这涉及用户教育的问题。通过我自己被罚款的案例,我联想到最好的用户教育就是罚款。所以后来我们设定了,一旦信用分低于80分,骑车的费用从半小时1元一下提高到了100元。

机制的建立是不断完善的。譬如一开始我们没有禁止用户将车骑进小区,但后来发现那些单车一进小区就“沉寂”了,其他人完全找不到。

**记者:**有不少上海女生抱怨为何没有女士款,觉得车身太高,骑行起来不方便。也有人抱怨车子太重。未来是否会推出男女款或者轻便车?

**胡玮炜:**在北京时,所有人觉得这款车适合女生骑。但在上海,的确有女生觉得这车更适合男士。我曾百度过北京女性的平均身高,为1.67米。也许将来可以根据城市不同有所调整。另外作为公共单车,我们很难满足每个人的需求。未来,我们会改进单车的舒适度。但现在还没决定做男女款。

我们也考虑过是否设计可升降的座椅。加一个部件不是很困难。但加部件后损坏率会比较,容易生锈,折断。此前大量的公共自行车因为这些小细节使用率降低。所以我们希望做减法,单车不可能适合每一个人。

至于车重的问题,我们不想将摩拜变成个人自行车,让用户骑得飞快。摩拜采用了自发电的原理,用户通过脚踏车,将动能转换成电能。

**记者:**有人质疑,“陈旧的停车桩真的和革新理念的城市自行车水火不容么?摩拜单车最大的特点在于,它把停车桩一脚踢开了,而将实现摩拜车酷炫功能的技术硬件——电动车锁、传感器、GPS、3G网络和芯片等集一辆单车于一身,而这些原本都是固定停车桩能够批量解决的。如此高的智能

化,必然要用电,而且电磁锁瞬间电流还不小,因此大容量电池是少不了的,电池电力就需要各位骑行的用户通过摩拜车本身的发电花鼓来充电。一辆摩拜单车的重量达到近24KG,是普通单车的近两倍,其中发电花鼓占了摩拜车自重的大头。”

**胡玮炜:**你可以把摩拜单车想象成自带停车桩的单车,有桩车本来就要土建,还要插电。国外的一款有桩车发生过一万多个停车桩全部坏掉,需要维修的情况。

**记者:**网上有人质疑,使用前充299元的押金,这样的信用约束太过脆弱。有无更好的办法去约束用户?

**胡玮炜:**我觉得好的制度能催生善意,建立信用体系。如果满大街都有摩拜单车,我们为何还要占有一辆车,还要搬来搬去,再说了,如果摩拜的知名度很高,偷盗成本就会变高。

有个例子我想和大家分享。一次我询问瑞士的一名朋友,她说自己在瑞士独自生活最难的事是前半年在学习如何扔垃圾。因为瑞士的垃圾袋需向政府购买,而且价格较高,且扔垃圾比较麻烦,需要分类后定时定点扔。所以她养成了每次喝完易拉罐饮料会捏扁再分类的习惯,尽量缩减扔垃圾的成本。有趣的是,当地人为了减少垃圾量,经常把还可以用的东西放在门口,供其他需要的人二次利用。因此,她家里几乎所有的家具和家电是路上捡来的。个人觉得,人不是天生喜欢环保的,是好的制度激发了大家的环保意识。

**记者:**你是如何看待这个创业项目的?

**胡玮炜:**上海政府对我们非常友好。我们希望获得更多政府的支持。譬如能画更多的停车白线,规划更多的自行车道。

不管别人信不信。我们所做的事就像城市运动,政府、媒体和我们都是参与者。可以说这是共享经济的项目。用技术的手段,科技的力量提供更好的健康环保的生活方式。

另外,这些年大家都在讲断舍离,追求简洁的设计风格,流行马拉松,因为很多人发现无论物质多丰富,科技多发达,大家都会回归本质。所以,我们不会等所有的事都准备好了再来做这个项目。而是希望现在就能参与改变城市的面貌。

### 专家点评

## 上海应成为自行车友好和公共交通优先城市

记者就摩拜单车的种种问题采访了同济大学可持续发展与新型城镇化智库主任、教授诸大建。

他表示,一个城市未来交通体系的发展方向,要依次遵循步行、自行车、公共交通、私家车的最佳选择。

改革开放以来,我国的城市发展以小汽车发展为导向。但现在我们应该从汽车导向的城市,变成自行车友好和公共交通优先的城市。在这样的大背景下,摩拜单车应运而生是顺应时代潮流的。

上海原本就有自行车租赁,但原来的模式面临严重的瓶颈,这是因为有桩自行车无法解决长期使用的问题。它们中很多采取的是政府自上而下补贴的方式,靠补贴模式是做不长久的。二是有桩自行车租赁因为是定点的,用户租赁不方便,要到定点的地方借车还车,还要身份证抵押、押金抵扣,如果下班了就不好办理。打个比方,用户从杨浦骑到长宁,还得将车再还到杨浦。所以,有桩车“遇冷”并不奇怪。

摩拜的革命意义在于,它是企业自主运营的。作为企业需要非常精准地核算成本收益,否则就有面临倒闭的风险,这是一种自下而上的行为。它的创新在于,摩拜只要打开APP就能马

上找到单车,技术上做了重大的变革。车身全部用铝制作,还解决了在线支付的问题,解决了非定点和活动性的传统问题。

因为在市面上找不到符合要求的车,摩拜所有的车都是自己造的。它没有走卖车的老模式,而是讲究“不求拥有,但求所用”,大幅度降低闲置资源,提倡分享经济。个人认为,这一商业模式的推出具有时代性,互联网+和大数据的广泛应用就是这几年的事。早几年还不到火候。而随着单车投放量的不断增加,需求的不断增加,会点燃新的交通革命。

这是一种“三位一体”的治理系统,企业供给、消费者有需求,城市规划做变革(规划停车空间)。过去30年,上海的交通出行有小汽车依赖的倾向,但未来可能会演变成“骑-乘-骑”的模式。政府理应支持这一城市公共交通变革。

很多人认为,这是一个倡导环保的革命,但我不这么认为。一开始,很多年轻人骑车并非为了环保,他们骑车的真实目的只是觉得好玩、新潮,但实际带来的是环保的结果。我觉得新技术要推广,就要和时尚沾边。

眼,就向公共的摩拜单车下手,我们抵达时发现这些车被堆坐在一起。”谈及事情发生的原因,邢先生分析说,一方面是个别市民素质低下造成的,但归根到底是停车资源薄弱。但他表示,经过沟通后,这样的事再没有发生过。

到,如淞虹路地铁口有好几个出口,每个出口要设2块停车牌。30块牌子远远不够,所以我们又追加了20块,希望暂时能缓解停车难的现象。”

在中山公园龙之梦地铁口,记者看到,工作人员不但在收费停车区挂了摩拜单车停车专区的牌子,还划了约2米长的醒目黄色长线,每个区域可同时停十辆左右的摩拜单车。

王晓峰介绍说,现在上海有四个街道与他们合作成立了25个停车点,分别是外滩街道、南京东路街道、临汾路街道、南京西路街道,其中仅临汾路街道一个街道就建了16个停车点。“这件事不能靠我们单干,需要靠全社会的力量参与进来。”