

共享单车“抢滩”日本前景回测

■本报驻东京记者 丛云峰

近日，中国共享单车企业摩拜单车正式登陆日本，并率先在福冈市成立摩拜单车日本分公司。而对于摩拜的到来，日本九州地区核心城市福冈市的市长高岛宗一郎热情地表示：“我们欢迎摩拜单车将简单实用的智能共享单车服务带到福冈市，为福冈这座历史文化悠久的城市增添活力。”

据悉，摩拜制定了雄心勃勃的开拓日本市场的计划，通过与日本地方政府开展合作，于今年内力争将业务扩展至札幌等10个大城市，以求在日本迅速普及共享单车服务，占领市场。而摩拜在日本的运营模式与在中国国内差不多，收费暂定于每30分钟100日元(约合6元人民币)。以共享单车服务和移动支付等为卖点的摩拜单车高调登陆日本的动作，引起了日本舆论的关注和民众的兴趣，然而当热点效应消退，摩拜单车似乎在日本市场尚未大受欢迎。对中国的共享单车赞不绝口的日本便利店巨头“7-11”(中国)投资有限公司董事长、总经理内田慎治近期就表示，能将共享单车项目做成如此巨大规模只有可能在中国，而在日本恐怕很难做到这一点。

其实日本早有多个类似项目

其实日本国内也有本土的共享单车项目。目前日本的共享单车主要有三种。一种是各地方政府主持的共享单车，这类自行车一般依托于地区内的地铁站自行车停车场，借车还车都在地铁站附近。比如东京练马区的公共单车，有4小时100日元、24小时200日元、一个月2000日元等计费标准，按照日本人收入水平计算可谓相当便宜。当然这与其叫共享单车，不如算作地区政府对居民的一种福利。

还有一种是面向学生群体的COGOO单车，2011年8月由领英株式会社在东京正式开始运营，是专注于日本大学校园的共享单车。COGOO单车针对在大学校内活动的人群，为在校的大学生和老师提供免费使用服务。目前覆盖范围仅限于横滨国立大学、千叶大学、京都大学、大阪大学、一桥大学和九州大学。COGOO单车需要登录App获取密码，输入解锁后使用，而且使用和归还都有固定的场所，支持异地还车。

日本真正正规商业运营的共享单车项目是由大型电信运营商NTT DOCOMO推出的面向全国多地的共享自行车计划baybike单车，其目前覆盖范围有东京都的江东区、港区、千代田区、中央区、新宿区、文京区，以及横滨、仙台、广岛、神奈川县西、甲州、岐阜西浓、神户、青森、岩手和尾道等地。baybike单车多设置在车站和公共设施齐全的场所附近，使用和归还都需要找到固定的停车桩，其特色是不仅有人力自行车，还有电动助力车，适用于日本高低起伏的地形。不过baybike单车使用起来比较麻烦，使用者必须事先申请一个账户，登录包含姓名、联系方式、可激活账户的邮箱、信用卡在内的个人信息；登录完成后，通过密码、带有近场通信的手机或者蓝牙搜索来选择车辆并开锁，最后还需要选择使用信用卡或交通卡结算。

此外，日本创业公司COGICOGI还开发运营了一个主要瞄准访日游客的共享单车项目，主要设立于东京的代官山、涩谷、表参道、中目黑等游客聚集区的酒店、咖啡店附近，价格设置有12小时2100日元、24小时2400日元、48小时3600日元等多种方案，方便游客慢慢悠悠骑行。COGICOGI单车全部是电动助力车，使用和归还也和日本所有共享单车项目一样，设有固定的取车处和归还处。

诸多条件制约共享单车在日发展

虽然日本的共享单车项目的起步时间并不晚，但在日本共享单车的发展、普及与规模等却有限。即使日本最成熟的共享单车项目baybike，从2008年开始提出设想，到2010年进行小范围实验，截至目前也仅在日本少数地区提供了数千辆共享单车，其中在东京才设立了200个停车点，仅提供2500辆车。而日本的共享单车之所以发展步履维艰，与日本严格的公共空间管理制度和特殊的国土情况、国民注重个人隐私密切相关。

首先，与中国及其他自行车大国相比，由于国土狭长、人口密度高，日本的机动车道和人行道普遍狭窄，造成全日本基本没有专用的自行车道，在自行车交通设施上，相对落后于其他国家。与此相对，日本却有着可以说是世界上最严格的自行车管理法规。日本对自行车乱停放有着严格的法律规定，如果随意将自行车放置于非指定区域，很快就会面临被车管部门将车拖走的处理，而当事人还会受到罚款处罚。因此在日本运营共享单车，首先必须向相关部门申请解决固定停车点的问题。在像东京、大阪、横滨等地昂贵的大城市，如中国国内专门划白

线设置大量共享单车停放区几乎不可能实现。而此前的几家日本共享单车企业时常受困于无法获取更多的停车点，导致经常出现需要时找不到车和到目的地没有还车点的两极状态。

其次，受制于日本没有自行车专用道这一弊端，许多狭窄的人行道和路侧通行宽度往往不能保障自行车和行人同时顺畅地通行，再加之许多骑车人越来越忽视交规，导致日本近年来自行车和行人之间的交通事故迅速增加。2014年日本因自行车引发的交通事故高达约11万件，事故总数上升了1.3倍，其中自行车和行人之间的事故上升到原来的4.2倍，甚至发生了多起自行车撞死行人而

被判以上亿日元(1亿日元约合600万人民币)高额赔偿的案例。而在日本做企业，不能先推出服务，摸石头过河，出现问题再去寻找解决方法，而是要从一开始就思虑设计周全，其中最重要的就是一旦出了事故，赔偿问题该如何处理?如果共享单车频繁出现法务和赔偿问题，特别是日本的事后赔偿经常高得离谱，那么运营企业的资金就都要贴到这里了。

第三，日本的城市公共交通极其方便，地铁、城市轻轨、电车、公交车、出租车等，没有给公共自行车留太多“生存空间”。特别是东京、大阪等人口繁多的大都市，公交系统发达达到几乎没有最后1公里问题需要解决。而其他城市虽然交通

设施不如上述大都市发达，却也没有足够的人口支撑共享单车业务。同时，日本其实也是一个自行车大国。据日本自行车产业振兴协会统计，目前日本自行车保有量达到8665万辆，紧随中国和美国之后，是世界上第三大自行车大国。而在人均保有量方面，日本约为0.7辆/人，甚至高于中国(0.5辆/人)，排在世界第六位。当人均自行车数量趋近饱和时，共享单车的市场又在哪里呢?

此外，日本民众注重保护个人隐私的观念很强，在对共享经济感兴趣的同时，却很担忧个人信息的安全性能否得到有效保护，特别是对于以智能手机为载体的移动支付普遍谨慎，导致日本目

前难以形成像中国那样规模巨大的移动支付市场。因此，对于以共享和移动支付为卖点的共享单车，日本人的心理基本是有兴趣但不“感冒”。

提倡环保的时代，自行车绿色又方便，伴随着共享经济的高速发展，共享单车理念也得以应运而生，并迅速成长，不断取得实践成果。但共享单车在带给人们方便的同时，也同样带来了许多问题，是否适合每一个国家、城市，确实需要打个问号。面对限制颇多的日本市场而言，中国共享单车能否成功抢滩，将很大程度上取决于其对日本市场的准确定位和磨合适应。(本报东京7月26日专电)



新加坡共享单车oBike在伦敦上市不久后，因阻塞公路被要求撤回。共享单车在发达国家也难经受住素质的考验。图为伦敦街头的oBike。视觉中国

发达国家也难经受素质考验

■本报记者 陆纾文

随着绿色出行的不断普及，自行车作为一种代步工具，在机动车为主导的当下再一次进入全球视野。毋庸质疑，随取随用、随时随地的共享单车是自行车推广路上的“功臣”，但同样不能否认的是，违章停放、蓄意破坏、占为己有等不文明现象伴随着“共享”而至，令运营商头疼的同时，也为城市居民敲响“素质”的警钟——即便是在新加坡、英国等发达国家，同样如此。

新加坡：染白“小黄车”只为私占

共享单车在新加坡的迅速发展始于2017年初。2月中旬，ofo率先进军新加坡市场，摩拜紧随其后，于3月21日宣布在该国提供共享单车服务。自此，这两家中国企业与新加坡本土企业oBike形成“三足鼎立”的局面，争夺市场份额。随着上千辆共享单车投入新加坡城市交通体系，停车位不足和违章停放成为最先暴露出来的问题。

新加坡的自行车道并不多，供自行车停放的公共车桩也十分有限，共享单车“大军”突然涌入，导致公共车

桩空位紧张，引发市民不满。不少网友呼吁，共享单车应该拥有独立的车桩，而不是占用供私人自行车停放的公共车桩。某一天，当十多辆oBike在勿洛附近的公共车桩区一字排开时，收到了来自市镇理事会的警告。车要骑，却找不到合法的停车地点，乱停乱放便“应运而生”，共享单车在新加坡街头和草坪上东倒西歪的照片一时间充斥网络。尽管路政交通局在榜鹅、后港、先驱及湖畔等七个地铁站外共增设了近700个专用停车桩，但违章停放现象并无太大改善。

如果说乱停乱放是迫于公共设施不足的无奈之举，那么其他一些不文明行为就不那么容易被谅解了。4月初，有网友举报循回路政府组屋37楼座的居民将两辆“小黄车”置于五楼的楼梯间“据为己有”。涉事居民乌米事后辩称自己不了解使用规则，因回家用餐“暂时将自行车搬上楼以便饭后继续使用”，但网友们似乎并不买账，纷纷质问：“单车是共享的，虽然你打算继续骑，但就这样搬回家，合适么？”一波未平，一波又起。很快又有网友爆料，同一楼座中还有一位居民将共享单车锁在过道围栏上独占。此外，新加坡街头的共享单车被人加上“第二把锁”的情况也并不少见。

更让人大跌眼镜的是，有一辆似曾相识的“小白车”频频出现在新闻报道中——它的造型和“小黄车”一模一样，唯独车身被喷漆成白色，原配密码锁也不复存在。然而这位煞费苦心的用户“百密”之中还有“一疏”——黑色车座的后方，白色的英文字母“ofo”着实醒目，昭告着自己的真实身份。难怪有网友讽刺道：“能不能用点心，涂完整点。”

英国：曼彻斯特运河成摩拜“坟墓”

6月13日，摩拜正式登陆英国第二大城市曼彻斯特，标志着该公司的“全球百城计划”顺利完成。

仅花50便士即可享受30分钟的骑行，如此新鲜又便捷的交通工具，令不少曼彻斯特市民由衷喜爱。一时间，呼朋唤友骑摩拜成为新时尚。然而很快就有“魔鬼”伸向这些“萌宠”。据《曼彻斯特》晚报报道，摩拜入驻仅十天，当地警方就接到了至少17起与摩拜单车相关的报案，主要包括随意丢弃和蓄意破坏。

大运河作为曼彻斯特的地标之一，却成了共享单车的“坟墓”。本月10日，英国《卫报》编辑海伦·彼得援引当地警方的消息称，已发现至少两起共享单车被

丢入运河的事件，而讽刺的是，这位编辑不久前刚刚撰文表达了可能发生此类情况的担忧。监控录像显示，一群青年在Ancoats社区的红山路上对一辆摩拜单车拳打脚踢并投掷石块，随后将它丢入运河。有目击者称自己和其他邻居曾试图劝阻，但那些人不为所动，反而用带有种族歧视的语句高声辱骂。7月7日，一位名叫Oisín Share的推特用户看见一名醉汉在试图骑上一辆摩拜单车时不慎摔落，于是踹倒车子，似乎还把它踢进了运河。摩拜英国的官方账号答复称单车只是被停在了河边，但很快这名网友又发布推文，说自己前往现场根本不见摩拜的影子，还讽刺说：“拿鱼竿去钓上来吧！”

海伦·彼得的推文马上引发了强烈反响，网友们在下面纷纷回复，揭露违规使用共享单车的不文明现象。推特用户Jamie Ashmore称，有一辆摩拜单车被人卸掉了锁具，丢弃在曼彻斯特运河的一艘破船上。另一名用户Amparo则吐槽道：“今天我想要找一辆摩拜单车，结果发现它们都在别人家中。”还有网友在推特上@摩拜英国称，“我们发现了7辆你们的车，但是都没有了锁。”

“八大发明”助推自行车发展

■本报记者 陆纾文

据《卫报》报道，由欧洲自行车协会主办的“单车城市”2017年会不久前在荷兰落幕。在年会上，来自巴黎、里约、坎帕拉等30个城市的市长选出有利于自行车发展的“八大发明”。

无桩共享单车

“无桩共享单车”将迎来一场全球范围的井喷。在这一模式下，你不用将自行车归还至指定地点，而可以停放在紧邻目的地的街道或停车场。在达到一定的保有量之后，无桩共享单车便能够实现“随取随用、随时随地”的理想状态。只要在智能手机上安装一个App，你就能找到附近可供骑乘的车辆，并且为它们解锁。

骑车“领红包”

在比利时、德国、荷兰还有美国，

坚持绿色出行的市民有机会享受一定程度的税收减免。即便是特斯拉这样的汽车业著名企业，也开始为骑车上下班的人员发放“红包”。经济学家认为，相比开车，每骑行1英里将给社会带来67便士的经济效益，难怪政府和企业愿意为骑车“埋单”。

智能交通信号灯

丹麦首都哥本哈根在2004年首先引入名为“绿波”的智能交通信号系统，通过探测骑车人的位置和速度，来改写交通信号灯的默认设置。当一定数量的骑车人接近路口时，绿灯时间会相应延长，以免落后者的等待时间。

鹅卵石路面

瑞典城市哥德堡在市中心的Västra Hamngatan大街采取全新道路铺设法——中央区块浇沥青，两边则铺上鹅卵石。当地交通管理部门称，这一做法能

使人们在道路中央骑行，减少机动车因试图超越而产生的安全隐患，同时，高低不平的鹅卵石路面也让驾驶员放慢车速。

交叉路口开放式管理

去年，巴黎交管部门在十个交叉路口进行实验，骑车人不再拥有专属的绿灯，取而代之的是一盏永远闪烁的绿灯提醒他们注意安全——即便信号灯为绿色，他们也必须为行人和过往车辆让行；而当红灯亮起时，他们却可以依据对路况的判断自由通过。据说这一做法能够避免骑车人因争夺绿灯时间与机动车或行人争道而引发的交通事故。

利用用户数据

智能手机的普及，让城市交通的参与者都随身携带了一台GPS传感器。在格拉斯哥、雷克雅未克和布里斯本，城市规划者们利用Strava、Bike Citizens等

App从骑车人那里收集路线、速度、事故等数据，从而完善城市自行车网络。

多层建筑自行车道

在成都市青羊区的贝森北路上，就有这样一栋建筑。长长的斜坡将这栋六层体育馆的每一个楼面连接在一起，骑车人在享有便捷的同时，还能感受类似山地骑行的乐趣。

实心轮胎

扎胎漏气恐怕是骑车人最头疼的事情，如何让轮胎变得更加结实耐用，成为自行车生产商争相攻克的难题。如今，一种由聚合物树脂制成的实心轮胎逐渐普及。它们不会破裂，也无需维护，可以在玻璃、钉钉、凹坑上轻松驶过，特别适用于山地越野或乡村道路。唯一的缺点是，它们相比充气轮胎要重得多，使得拥有这一配置的自行车在“轻便”上略逊一筹。



《时代》7月31日

秘密计划

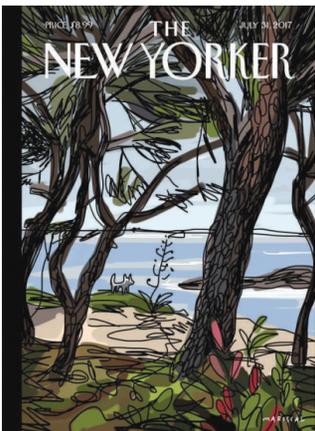
“通俄门”持续发酵的背后，是美国政治精英对俄罗斯及普京的恐惧。最近，《时代》证实了一份奥巴马政府的网络安全秘密计划，该计划长达15页，分析了俄罗斯破坏2016年美国大选的三种可能性，并提出应对策略，其中甚至不排除动用军事力量选项。



《旁观者》7月22日

疯狂地中海

中东难民危机发生伊始，欧洲就因管控不当饱受诟病。本期《旁观者》将目光聚焦地中海上的人口贩卖。根据国际移民组织的数据显示，仅就2016年，就有181000名难民从利比亚前往意大利，其中一半穿越地中海来到西西里，偷渡过程中，5083名难民死亡。《旁观者》认为，负责难民运输的慈善机构和非政府组织对难民数量的增长和死亡率的上升负有不可推卸的责任。他们表面上声称拯救难民，实际却是人口贩卖的共谋。



《纽约客》7月31日

私人沙滩

居住在巴塞罗那海岸的画家哈维尔·马里斯卡尔是幸福的，距离他的居所300英尺处有一片迷人的沙滩，马里斯卡尔每天早上都会步行到沙滩去看翻滚的海浪和蓝天白云。微风轻拂，松林沙沙作响，阳光透过枝叶的缝隙打到沙滩上，带来极致的感官享受。而这一切在马里斯卡尔看来，都是属于自己的。

一周数字

75年

美国航空公司推出一架特殊的波音-777客机，机身印着员工阿兹里尔·布莱克曼的姓名和签名——这名下月就年满92岁的机械工程师连续在这家空运企业工作75年，打破了吉尼斯世界纪录。法新社报道，布莱克曼是美国航空在纽约肯尼迪国际机场的首席机械工程师，主要职责是协调团队成员开展工作。

263公里/时

美国无人机爱好者日前操控一款带电池的四旋翼无人机创下“飞得最快的无人机”吉尼斯世界纪录。新纪录中，这款名为“参赛者X”的无人机最高时速为263公里，实际上，它的最高时速能达到289公里。造成上述差别的主要原因在于，在认定是否创下吉尼斯世界纪录时，“参赛者X”必须向前、向后各飞100米，并取两次飞行中最高时速的均值来作为最终成绩。这样记录下的成绩是263公里。