

技术+运维门槛 共享单车二度竞速

看似简单的共享单车生意,实则越来越考验企业的技术实力。1月17日,北京市金融街中心区120处共享单车“入栏结算”停放区上线。美团、哈啰、青桔单车均已通过测试,不入栏停车无法上锁、结算。但是按照2019年上半年数据,多位业内人士认为,北京共享单车每天每辆1.1次的运行次数非常低。

要让现有车辆更有效率,技术和运维水平是关键。从开始配额投放模式算起,北京共享单车正式进入精细化PK已经8个月有余,企业运营水平优劣已现。鉴于共享单车厂商在技术和运维上的经验,甚至有声音建议让共享单车企业承接公共自行车项目。

运维门槛提高

近日,有报道称,“入栏结算”管理方式已在北京市金融街地区实现全覆盖,2020年还将在西城区、金科新区推广。

所谓“入栏结算”,是基于电子围栏技术引导共享单车进行规范停放的一种管理形式。该技术不是新概念,早在2017年7月,北京市在朝阳区就启动了首个共享单车电子围栏试点。

目前的“入栏结算”则经过了多次迭代。金融街中心区是基于蓝牙道钉进行入栏判断,再配合蓝牙嗅探。

北京市西城区交通委共享单车管理负责人刘谋昌向媒体介绍:“入栏结算”功能上线后,市民在金融街地区120处停放区停车,必须停车入位才能落锁结算,所有进入金融街“入栏结算”区域的共享单车,必须经北京市交通委备案,具备蓝牙电子嗅探所能监测到的装置,符合“入栏结算”的技术要求。其他不符合要求的车辆,由各企业自行清理。

对此,美团单车公关部相关人士向北京商报记者表示,美团单车一直以来规范运营,目前已积极配合入栏结算试点进行

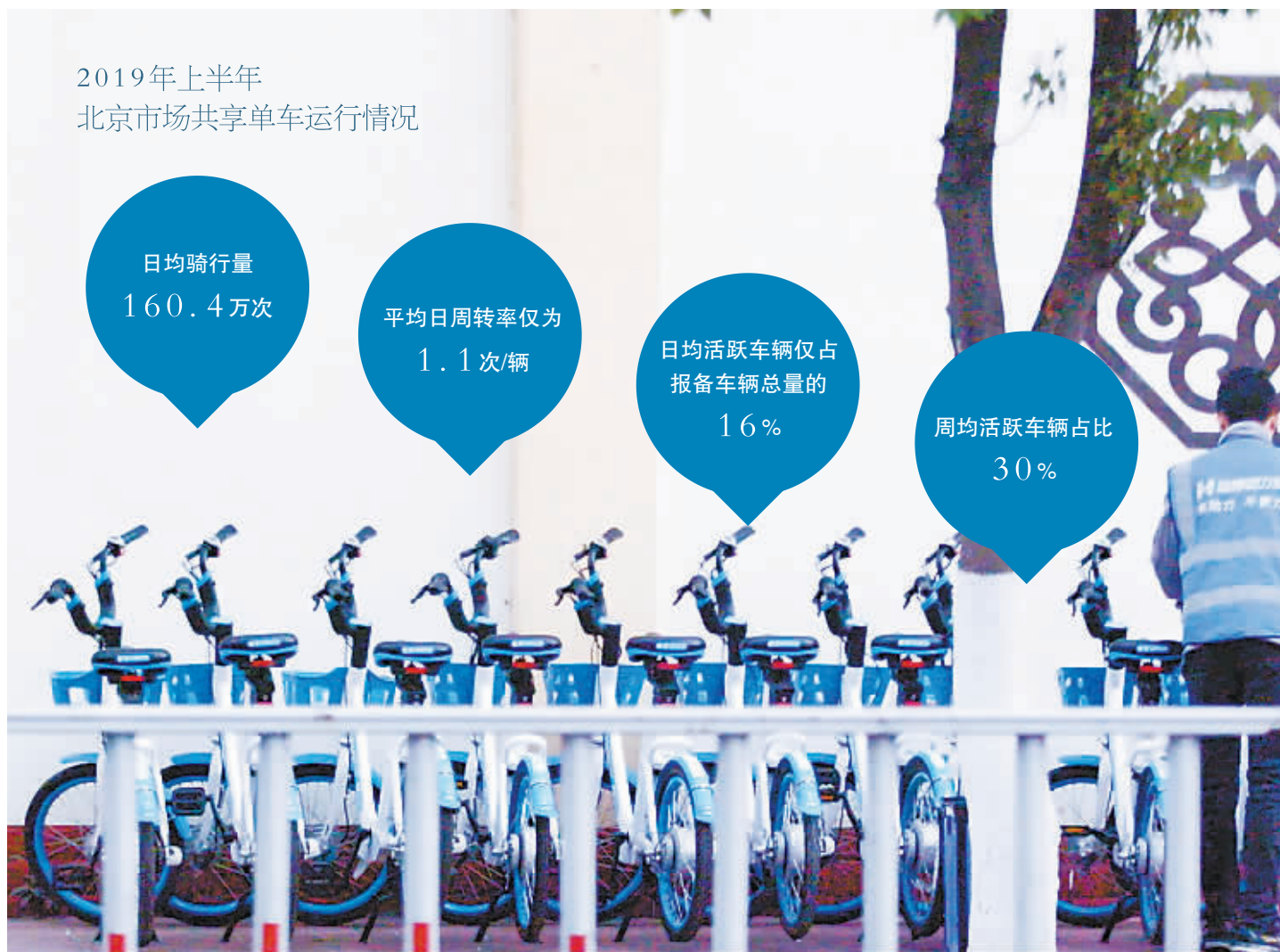
2019年上半年
北京市场共享单车运行情况

日均骑行量
160.4万次

平均日周转率仅为
1.1次/辆

日均活跃车辆仅占
报备车辆总量的
16%

周均活跃车辆占比
30%



数据来源:北京市交通委官网

车锁升级工作,将在主管部门的监督指导下共同维护好单车停放秩序。

哈■方面就“入栏结算”回应称:“哈■单车率先完成了西城区‘入栏结算’适配工作,并投入巨资对在京车辆进行保养升级,全力支持政府部门加强共享单车管理的各项举措与要求,也凭借电子围栏、禁停区、骑行驾照等直接或间接手段引导用户文明用车”。

青桔单车相关人士则向北京商报记者确认:“青桔单车已于1月17日在西城区金融街区域正式启动‘入栏结算’项目,用户需在画线停放区停放车辆,其余区域禁止停放;‘入栏结算’项目上线运行期间,青桔单车在该区域安排了专门的运维人员进行用户协助与车辆维护”。

就是否已完成西城区“入栏结算”测试,北京商报记者通过邮件采访了另两家在北京投放共享单车的企业ofo和便利蜂单车,截至发稿,两家企业均未回应。

能者上庸者下

规范停放一直是相关部门的管理重点,仅在2020年1月,北京市交通委就发布了两个有关共享单车停放的办事指南,涉及对企业未运用现代信息技术手段规范用户依法停车的行为,以及企业未配置必要的运维人员负责车辆调度、停放等行为的处罚。

在中南财经政法大学数字经济研究院执行院长盘和林看来,科技化的手段对共享单车违规停放的帮助很大;“科技门槛提升,会在一定程度上加剧共享单车的洗牌。市场越来越规范,有能力的企业才能活下来,让进入的企业减少”。

不过,根据北京市交通委公布的数据,2019年上半年北京市共享单车日均骑行量160.4万次,平均日周转率仅1.1次/辆。日均活跃车辆仅占报备车辆总量的16%,周

均活跃车辆仅为30%,车辆使用率不高。

而北京市建筑设计研究院有限公司副总经理郑实认为,理想的运行次数应该达到4次左右,这样才能获得收益平衡。

为了提升运营效率,共享单车在智能供需预测、智能规划、智能调度、智能派单等方面都在尝试智慧运营。

按照哈■单车之前透露的数据:在北京昌平、大兴等郊区,哈■单车旺季每日的骑行周转率可达6次/辆,在一些中小城市可达十余次。美团单车和青桔单车则未透露车辆具体的日均骑行次数。

根据官方数据测算,北京市目前约有140万辆共享单车。2019年8月,北京市交通委同意,美团单车和青桔单车在2019年底进行减半置换,其中美团单车置换前总量70万辆,青桔单车总量25万辆。

美团单车相关人士向北京商报记者表示:“减半工作已经完成”。如青桔单车已如期完成置换,那北京目前约有92.5万辆共

享单车。

北京市共享单车究竟在多大规模才是合理水平?盘和林认为:“政府不必限制数字,只需要规范管理,比如不能乱停乱放等,其他的交给市场检验。提高共享单车运营效果是企业行为,不是政府行为。市场会自我调节,效率高的企业就继续服务,反之就退出市场”。

无桩有桩融合

郑实则建议政府减少共享单车总量,不过他也认为政府应该采用能者上庸者下的入场规则;针对北京市共享单车市场目前存在的问题,应该进行动态的考核奖惩机制,通过公平的运营竞争来优胜劣汰”。

这其实就是目前北京、广州、厦门、郑州等城市实行的动态监管机制。比较各大城市的考核方法,大同小异。

由于北京市交通委尚未公布2019年下半年共享单车运行情况,参照北京市2019年上半年共享单车运行情况,北京市现有5家共享单车企业,美团、青桔、哈■、ofo、便利蜂单车。

北京市交通委多次强调:“车辆动态数据接入监管与服务平台的质量,将与企业投放配额挂钩”。在披露2019年绩效管理工作报告时,北京市交通委提到:“86万辆租赁自行车动态数据接入平台,实现实时监控”。按目前北京市现有92.5万辆共享单车计算,已有超过90%的共享单车动态数据接入监管平台。

从无序投放到动态监管配额投放,共享单车在技术、运维等方面能力均有提升。

相比之下,目前北京有桩公共自行车由于取车、还车不太方便等原因,发展受到一定阻碍,郑实考虑道:“共享自行车企业可将公共自行车有桩改成无桩,通过技术手段实现按区域停车,把走向式微的公共自行车运营起来”。

盘和林认为:“符合条件的话,让共享单车和公共自行车融合是可行的。因为共享单车企业的效率更高,政府可以开放一些共享单车愿意投放的、确实有‘最后一公里’出行需求的地段,公开招标,委托一些共享单车企业来承担公共自行车的工作”。

但他也提到,融合的难点在于理清市场的边界,比如哪些是市场行为,哪些是公共行为。

北京商报记者 魏蔚

· 抛砖引玉 ·

不要高估微信付费阅读

张绪旺

知识付费潮起潮落,已经不再酷炫,知乎热衷于拓展大会员业务,得到也是如此,以至于罗振宇的跨年演讲,也没有了刷屏的热度。这时候,微信姗姗来迟,终于宣布全维度开放付费阅读功能。

因此,又有人摩拳擦掌,试图寻找新一轮公众号红利,进行商业收割。但在本栏看来,鼓吹微信付费阅读的人,不是蠢就是坏。

对于创业公司来说,付费阅读是产品,也是商业模式;对于微信公众号来说,付费阅读只是一种工具,一种辅助性功能。

公众号是去中心化的产物,长期以来,公众号创作者的商业收益来自于“私域流量运营”,微信只提供了广告、赞赏这类功能性入口,基本不进行流量分发,这也就决定了微信公众号(主要指订阅号)不管怎样改版,都不可能是今日头条类的全网推送,也就谈不上信息流业务的“尽是浮财”。

这一点,微信始终克制,也就决定了

付费阅读功能性大于商业性,即便它本身与赚钱必然相关。

目前的政策可以一窥一二:苹果端,受限苹果应用商店政策,创作者需要拿出三成付费阅读收入上缴苹果;安卓端,目前收入全归创作者。

较大把握预测,等到全面落地,扣除必要的运营成本(包括微信支付手续费等),微信不会在这项业务抽成太多。本栏甚至笃定,微信压根没想靠这一业务获得营收。

作为产品或功能的付费阅读,微信很重视。它是产品完善度的必要补充,满足创作者的商业需求,一定程度刺激公众号生态的二度活跃。

作为商业模式的付费阅读,微信看不上。如果微信有意捞钱,势必需要继续在付费阅读产品上大费周章。可行的产品演进路径,是全网中心化推介,走得到或者知乎模式,推销甚至打造一批知识大V,卖得越多才能赚得越多。

但这种思维,无疑与微信坚持的初

心相悖,以张小龙的调性,99%不会做。

说到底,付费阅读在微信本不是新鲜事,此前的赞赏功能就是如此,它和付费阅读,只是“先上车”还是“先买票”的区别。

另一方面,在海量且繁杂的微信内容生态中,在付费阅读功能开放后,微信的当务之急,并非拉动这一业务的商业性繁荣,而是更大力度地防止行业泡沫和违规操作。

在本栏看来,任何行业机遇的出现,最躁动的必是黑产。有网友担心,付费阅读会不会成为微商欺诈甚至涉黄涉非信息渔利的沃土,毕竟标题党+付费门槛建起了用户知情权的高墙,微信应当也必定对这种不法勾当严阵以待。

付费阅读,是知识经济在互联网加持下的商业化产品,无论创作者还是消费者(读者),都渴望获得正当性的满足。

有人说微信来晚了,从时间上看似乎是,但从产业规范性和规模度来看,微信没晚,反而能力越大,责任越大。

· AI一周纵览 ·

■云从科技中标中国工商银行人脸识别产品引入项目。云从科技将为工商银行全行提供人脸识别算法、产品与服务,支撑其实现对客业务场景和对内管理场景的创新应用。

■自动驾驶初创公司 AutoX“完成数千万美元融资”。AutoX专注于研发以摄像头为传感器的无人驾驶系统,本轮融资将主要用于在中国市场的落地运营。

■百度与奇瑞就智能驾驶、互联网营销等业务达成合作共识。未来双方将深化合作,将小度车载OS逐步搭载在奇瑞所有品牌车型上。

■微软小冰启动新一轮公开测试,设定不再局限于18岁少女。微软小冰将分批启动Avatar Framework的小规模公开测试,每批次均面向一种特定的虚拟人类场景,测试目标为情感陪伴型,每个虚拟人类的生命将限制为168小时。

■智能语音服务商 友杰智新“获得数千万Pre-A轮融资”。友杰智新成立于2018年,提供包含声学结构设计、远场声学处理、远场语音唤醒等智能语音一站式产品化服务。

■北京地铁正研究“刷脸”安检方案。据透露,北京地铁正在探索基于乘客信用智慧安检模式,目前,“刷脸”的快捷安检方案正在研究中,将在客流量较大的车站先行试点。

■计算机视觉和机器学习技术提供商 扩博智能“获1000万美元投资”。扩博智能主要面向零售行业和风电行业的企业用户,提供以无人机等智能硬件为载体的智能服务,2019年扩博智能营收近亿元。

栏目主持:魏蔚