

“价格刺客”、乱停乱放…… 共享单车乱象何解？

▽6月1日，广西钦州市一商业区附近，某共享单车企业的运维人员在调整车辆停放位置。
新华社记者曹祎铭 摄



△5月17日，重庆两江新区金通大道一公交站点，共享单车随意停放在公交站点的道路上。
新华社记者黄伟 摄



▲5月9日，西安市雁塔区一处地铁口外，一名辅警在清理摆放在道路上的共享单车（受访者供图）。
新华社发

□新华社记者黄伟 曹祎铭 邵瑞

据统计，2025年全国共享单车日均骑行量已达1.2亿次。共享单车（含共享电单车）已成为人们绿色出行的重要方式。

然而，乱停乱放、资源不均、还车难、高价调度费等问题却屡被吐槽。相关信息显示，今年“五一”假期，共享单车相关投诉占出行类投诉总量的70%以上。共享单车乱象持续陷入“整治—反弹”的循环怪圈。近期，多地密集出台共享单车管理新规，从总量管控、电子围栏升级到企业考核问责，新一轮精细化治理引发广泛关注。

为什么共享单车乱象屡治屡反？新一轮管理新规能否真正破局？如何在满足市民出行需求与维护城市秩序之间找到平衡？带着这些问题，新华社“焦点”栏目记者近期在重庆、陕西、广西等地，实地走访城市街头、景区商圈、运维站点，探究共享单车乱象背后的深层原因与破解之道。

乱象交织：从便利出行到城市负担

调研显示，共享单车乱象呈现地域特征明显、问题多元叠加的态势，在不同区域暴露出不同短板。

“还车难”成高频民生痛点。每逢假日，“还车难、被迫缴费”现象屡屡在热门景区周边出现。今年“五一”假期，陕西游客王建强在河南开封旅游，骑共享单车到清明上河园景区门口后，因找不到合规还车点位，耗时20分钟仍无法落锁，基础骑行费虽然只有2元，但最终王先生被迫缴纳20元的调度费，现场十余名游客也遭遇相同困境。“骑车10分钟，还车半小时”，相关投诉高频出现，“高价还车”被网友戏称为“价格刺客”，这暴露出景区配套停车点缺失、相关企业节假日调度能力不足等问题。

除了节假日调度费高，日常骑行定价也引发广泛吐槽。“起步价基础时长缩短”“不绑卡单次骑行费用高”……记者在某社交平台上看到，有关共享单车价格高的话题热度居高不下，有人晒出骑行35分钟收费11.5元的手机截图，引来数百条评论，网友直呼“骑不起”。共享单车骑行一小时的价格多在六七元左右，节假日或特殊区域更高，一位市民告诉记者，自己前两年都是骑共享单车通勤，今年共享单车计价标准变化后，现已改乘地铁通勤。陕西省消费者权益保护委员会表示，超时扣费高、调度费贵是突出问题。重庆某头部共享单车企业工作人员告诉记者，行业实行市场调节价，定价覆盖全链条成本，通过一城一策和普惠套餐兼顾民生与运营。针对群众反映突出的问题，一些地方已有所行动，目前重庆消防已开展共享单车收费公示巡查。

粗放管理加剧交通安全隐患。部分人流较大的商场附近缺乏共享单车停车区，给人们取还车带来不便。西安市雁塔区个别大型商场门口公共区域，禁止非机动车停放。虽然商场的门口“整齐”了，但却未顾及市民游客的现实需求，大量共享单车被停放在城市主干道和非机动车道上，扰乱道路交通秩序，滋生交通安全隐患。

地形地域差异突出问题矛盾。在重庆，受山地地形、道路狭窄影响，部分区域共享单车乱停乱放问题突出。重庆两江新区悦城路公交站作为片区核心通勤接驳点，人流车流高度集中，大量共享单车长期扎堆停放、侵占人行道候车区域，部分车辆斜插至机动车道边缘；两江新区人和街道多个小区出入口、消防通道被层层堆叠的单车堵塞，直接威胁应急通行安全；沙坪坝区大学城片区高校云集，学生短途骑行需求旺盛，部分运营企业违规超量投放，导致人行步道被连片挤占。

重庆大学公共管理学院教授彭小兵表示，共享单车治理不能照搬平原城市模式，必须结合当地地形、人口密度、道路条件实行差异化管控，严格匹配片区承载能力。

在广西南宁，治理难题集中体现出重点路段违规超投、核心区潮汐式淤积等特点。记者在南宁市部分地铁口、商圈、市场等区域走访发现，共享单车大量挤占非机动车道、人行道，严重影响市民通行。南宁市市政军表示：“共享单车确实方便，但近几年投放量越来越大，不宽敞的人行道被占去大半，走路都要绕着走。”

商圈潮汐式需求与运维能力不足的矛盾尤为尖锐。南宁某商圈餐饮经营者何芸慧告诉记者：“旺季时规划车位很快停满，很多人只能停在路边甚至机动车道上。企业运维跟不上，堆积的车辆不仅挡路，还影响商铺客流。”更值得警惕的是，部分共享单车企业为抢占市场，在核心路段车辆已饱和的情况下，仍在规定区域外强行投放。这背后是部分企业偏重“车辆投放量、点位覆盖率”的粗放考核机制，一线运维人员的收入直接与投放车辆数量挂钩，导致部分运维人员为完成任务争抢车位、违规卸车，加剧了路面乱象。再加上电子围栏精度不足、部分骑行者规范意识薄弱等因素，乱停乱放问题愈演愈烈。

根源深挖：多方失位导致治理困局

小小单车乱象为何久治难愈？调研发现，企业主体责任悬空、技术支撑存在短板、部门治理协同不足，是乱象反复的核心原因。

企业逐利避责是根本症结。为抢占市场份额，一些企业没有严格遵照地方方案要求，超量投放共享单车，日常运维反应滞后，现场规整、动态调度和破损清运效率低下，将运营成本和治理压力转嫁给城市。同时，行业运营成本偏低、处罚震慑力不足，导致企业主体责任悬空。今年4月，北京市交通运输综合执法总队对哈啰公司违规超量投放未备案车辆的行为立案调查，最终依法对其作出行政处罚并调减运营规模。但业内人士坦言，几万元的罚款对于头部企业而言几乎“不痛不痒”，远低于违规投放带来的市场收益。

一家共享单车企业负责人表示，潮汐车辆堆积是全行业共性难题，本质是市民出行需求的时空高度集中；早晚高峰通勤、周末商圈休闲、节假日景区出行，都会让热点区域短时间内车辆扎堆，单纯依靠企业运维很难瞬时消解。而部分大型商场物业禁止共享单车进入周边公共停车区域，进一步压缩了停放空间，让潮汐堆积问题雪上加霜。

企业技术支撑仍存在短板。当前不少车辆存在电子围栏定位偏差、锁车识别不准等问题，或出现“合规区域无法落锁、违停区域却能正常锁车”的怪象，用户被迫“违停”并缴纳调度费，引发大量投诉。单纯依靠用户自觉规范停放，难以从根本上解决无序停放问题。

上述企业负责人解释，电子围栏技术目前确实存在局限性。“城市高楼、高架桥、地下通道等都会遮挡GPS信号，导致定位偏差。”针对用户反映集中的停车点位偏移、还车失败、额外扣费等问题，多家企业已同步落地多项整改，其中包括加急优化双重卫星定位系统，缩短围栏数据迭代周期，以及开通用户申诉绿色通道，对围栏调整过渡期内因系统问题导致的非主观违规扣费，无条件全额退款，简化申诉流程。

治理细化不足、部门协同不畅。共享单车治理涉及城管、交通、街道等多个部门，但普遍存在“事前管控薄弱、事后被动整治”的现象。部分地区长期依赖“集中清拖、事后罚款”的粗放模式，甚至采取“一刀切”全域禁停措施，未兼顾市民出行刚需。同时，针对流动不良广告、企业超投等问题，许多地区尚未建立完善的追责和整改机制，监管部门协同不畅、执法衔接不够紧密。

重庆一名基层社区干部向记者坦言，基层面对共享单车乱象“有心无力”：“我们没有执法权和处罚权，接到群众投诉后，只能上报上级部门或联系企业清运。”

破局之道：构建多方协同长效治理体系

面对治理难题，受访专家和基层执法人员表示，必须摒弃“重整治、轻源头”的思维，坚持因地制宜、科技赋能、多方联动，探索常态化、精细化治理路径。

西安市公安局交通管理支队曲江航天大队负责人介绍，针对节假日景区单车管理，当地探索出“源头控量+临时扩容+精准调度+文明引导”的模式；科学核定道路承载上限，节假日实行刚性投放管控；盘活周边闲置工地、单位空地增设临时停放点；建立外围蓄车、高频摆渡的清运快反机制；同时设置志愿者定点引导，联动企业推出文明骑行激励措施。

针对企业超投、运维缺失等问题，广西南宁市近期建立多部门联合执法监管体系，在今年年初正式实施《互联网租赁自行车服务质量考核办法》，对违规企业实行约谈、扣分、核减投放配额等联合惩戒；同时组织集中清运专项行动，重点整治地铁口、商圈等核心区域乱象。目前，记者拍摄的重点路段乱象已得到初步整治。

立足政企协同共治，共享单车相关负责人提出两点务实建议：一是希望管理部门进一步优化非机动车停车空间布局，在医院、学校、商圈等潮汐高发点位，腾挪闲置边角空间建设专用泊位；二是期盼构建“政府—企业—商圈”三方联动机制，企业落实主体责任，加大高峰运维投入，商圈物业适度开放公共停放区域，多方合力疏通堵点。

针对当前监管存在的问题，企业建议建立监督容错缓冲机制，对突发流量等不可控场景设置合理整改时限；搭建政企数据互通平台，预判出行高峰实现提前调度；将运维响应速度、用户满意度等指标纳入考核。

共享单车治理是检验城市精细化治理水平的微观窗口。根治共享出行顽疾，绝非一朝一夕之功。唯有坚持系统思维、持续压实企业责任、提升政府监管效能、补齐公共配套短板、涵养文明出行素养，才能彻底破解“整治—反弹”的困局，让共享单车真正回归便民初心，成为彰显城市文明底色的亮丽名片。

▶4月18日，重庆市两江新区新南路，几辆乱停放的共享单车占用了城市公交车道。
新华社记者刘滢 摄