



胡强宏
哈啰公共事务总裁

“在当前的城市挑战下，引入集中管理、数据驱动、平台监管的共享电动自行车，通过平台统一的管理和维护，可以降低火灾隐患，减轻私人电动自行车带来的管理压力，提高城市整体的交通效率和使用安全性。”

胡强宏：我们是对合规化与高质量发展最有执念的一方

本报记者 张靖超 北京报道

电动自行车已是当前许多中国居民城市短途出行的刚需。从数据上看，全国的保有量约有4亿辆，且每年的销售量都有数千万辆。在买菜、接送小孩、通勤上班等日常生活场景中，电动自行车是众多居民的出行首选。

但电动自行车也是一把双刃剑。充电过程带来的安全隐患、超速行驶引发的道路交通安全风险、乱停乱放现象背后的城市管理问题，是电动自行车当前常被诟病的问题。但结合中国居民对于城市短途出行的刚需，以及庞大的电动自行车保有量，当前采用“一刀切”式的限制措施显然难以有效解决以上问题。

据新华社报道，4月12日召开的国务院常务会议对各个地方及相应的监管部门提出了要求，一方面要注重电动自行车的系统治理，强化标准引领和监管执法，全面提升电动自行车生产、销售、使用、停放、充电、报废回收等各环节安全水平；另一方面，要注重疏堵结合，完善配套服务和支持政策，大力推进充电设施建设、蓄电池以旧换新等工作，在加强安全监管的同时更好满足群众生活需求。4月19日，在由中国经营报社、中经传媒智库主办的“两轮电动车高质量发展，共享经济提供助力”研讨会上，来自行业协会、相关企业的代表以及专家学者，对电动自行车、共享电动自行车的发展与管理展开了讨论。

其中，哈啰作为最早看到市场

需求的企业之一，推出共享电动自行车，到今年已有七年时间。该公司公共事务总裁胡强宏表示：“我们认为，在当前的城市挑战下，引入集中管理、数据驱动、平台监管的共享电动自行车作为一种补充或替代的方案，有望通过运营平台统一的管理和维护，降低火灾隐患；同时抑制私人电动自行车的快速增长，减轻私人电动自行车带来的管理压力；提高城市整体的交通效率和使用安全性。”

电动自行车已是刚需

为什么电动自行车会如此流行？多位与会嘉宾认为，电动自行车具有价格便宜、驾驶容易、使用方便的特点，而且停车方便，无须担心道路拥堵。此外，持有、养护、维修的成本都很低。特别是在点对点的短途出行场景中，其优势更加突出。

在此背景下，由共享出行平台投放的电动自行车不仅能满足许多居民的出行需求，补充城市交通服务，也便于监管部门进行安全管理。

多位与会嘉宾还认为，新能源汽车与共享电动自行车，都是中国电气化发展过程中的产物，也符合国家“双碳”目标的方向。其中，共享电动自行车企业普遍采用的是具有绿色环保、寿命长、质量轻等优势工业级磷酸铁锂电池，并严格按照国家环保相关规定要求制定了废旧电池报废、回收和处置程序，联合工信部发布的白名单内的专业动力电池回收企业，安全有序

拆解回收电池，进一步实现电池的梯次利用。在处理报废退役电池的循环上，共享电动自行车也有集约化的优势，效率大大优于私人电动车电池的回收。

“我们也在挖掘自己的其他价值。哈啰的共享单车、共享电动自行车都不是孤立的物理设备，其实是在线的。共享单车与共享电动自行车现在是北斗芯片民用规模最大的物联网集群，每一辆车都是一个物联网设备，每一辆车都是一个北斗终端的应用。”胡强宏补充道，“这些车辆形成了城市数字化交通建设的最小数字单元。运营企业和城市管理部门得以利用这些数据，实现智能调度、维护保养、车辆供需平衡和路面秩序治理，或是接入城市整体交通系统，打造数字孪生交通，贡献更大的价值。”

电动自行车的三大问题

虽然市场对电动自行车与共享电动自行车的认可度近年来逐渐提高，但胡强宏认为，这种刚需必须以安全作为前提。

记者了解到，目前监管部门、居民、企业等各方面对私人电动自行车的诟病有以下几点：首先是严重威胁人民财产安全的火灾隐患，车辆电池本身的质量安全以及充放电过程中的起火危险，再加上私自改装、私自组装情况突出，隐患风险更被放大。据国家消防救援局统计，2023年全国共接报电动自行车火灾2.1万起，较2022年上升17.4%；2022年全国共接报电动自行车火灾1.8万起，比2021年上升

23.4%。而不久前发生在南京某小区的电动自行车火灾事故造成了多人伤亡，再次给城市安全管理敲响警钟。

行业数据显示，与充电有关的电动车火灾占到五分之四以上。这其中，在居民楼里充电发生火灾危害最大。虽然有一些地方性法规已经对人员密集场所要求配置电动自行车集中停放区域，建设集中充电设施，但受客观条件限制，目前居住区电动自行车充电设施建设仍然存在布局不够均衡、部分充电设施企业运营维护不到位、收费标准混乱等现象。

其次是道路行驶安全问题，骑电动自行车上路无须经过任何交规考试或者骑行安全考试，道路违规现象频发。

最后是停放空间不足，停放秩序乱引发的矛盾。

共享电动自行车的解决方案

也正因为以上原因，如果行业想要可持续健康发展，胡强宏坦言：“以哈啰为代表的共享电动自行车运营企业，是最愿意拥抱合规化、对高质量发展最有执念的一方。”

胡强宏表示，目前私人电动自行车的安全隐患和管理挑战，共享电动自行车的特性恰恰能逐一化解。

首先，共享电动自行车均符合国家强制性标准，杜绝改装，并通过3C认证。其次，国家标准强制要求电动自行车设计的最高车速应不大于25km/h，共享电动自行车在车速达到15km/h时具有超速

行驶提醒功能，相较于私人电动自行车或者快递外卖车辆私自改装突破限速，路面秩序更加安全。此外，与其管理数百万的私人车主，管理主要几家共享电动自行车运营企业显然效率更高。

对于当前安全隐患最大的充电问题，胡强宏强调：“共享电动自行车在运营上，我们自建仓库和换电柜网络，直接把充、换电这一环节集中到换电柜，与居住区域保持安全距离，不仅更安全，对于换电柜的权责维护也更到位。并且在换电柜建设上，通过安装具备独立消防设备且符合室外安全与消防要求的换电柜，标准化配置消防设备，实时监控充电终端电流、电压、功率及配电设备温度等状态信息，实现充、换电安全闭环管理。”

“我们经过调研、论证、试点等，想建议开放城市共享电动自行车以及换电柜的铺设。一是建议城市交通部门、消防部门，住建、应急等有关单位，调研共享电动自行车行业发展现状、运营能力等，研究共享电动自行车的有序引入可行性，通过科学测算模拟，设立试点运营区域等方式，逐步推进共享电动自行车的投放，引导市民安全使用，通过市场机制，改善电动自行车使用环境，减少火灾在内的各类隐患和威胁。”胡强宏继续说道，“二是推广共享换电模式，形成完整的社区基建和补能网络，纳入小区改造计划、以旧换新项目。对于存量的私人电动自行车，进一步推进换电柜模式的覆盖，以减少居民充电的安全隐患。”



李晓华
中国社会科学院工业经济研究所研究员

李晓华：共享电动自行车产业生态位不可或缺 治理重在精准与高效

本报记者 谭伦 北京报道

凭借便利、经济、环保等优势，电动两轮车已经成为人们日常出行不可或缺的一部分。艾瑞咨询发布的《2023年中国两轮电动车行业白皮书》显示，2022年，中国电动两轮车销量达5010万辆，同比增长15.2%，预计2023年销量将达5400万辆，增速达7.8%。

“这意味着，如果把各种各样的出行工具看作一个产业生态，那

电动自行车在其中占据一个不可或缺的生态位。”4月19日，在“两轮电动车高质量发展，共享经济提供助力”研讨会上，中国社会科学院工业经济研究所研究员李晓华表示，在城市交通面临堵车、停车困扰日益增多的背景下，电动自行车在短距离出行、解决交通堵塞、降低停车困扰、节约成本等方面具备不可替代的优势。

这些优势使得电动自行车的市场规模逐步增长，而当下共享经

济的普及，进一步释放了电动自行车的发展价值。“所谓共享经济的实质就是使用而不占有，这等于节约了资源。”李晓华指出，解决交通拥堵、停放难问题，是共享经济对电动自行车发展的助力价值之一。

同时，在其看来，共享模式对电池安全监管和跨行业多头管理具备优势。李晓华指出，对于车辆质量的把控，特别是对电池安全隐患的把控，光靠个人私家车主很难解决；而生产标准制定、出厂检测、

电池安全管理责任部门的分散，也增加了产业治理的难度。

此外，由于短期内市场规模激增带来的安全事故频发，舆论对于加强电动自行车监管的声音日益增多。这一趋势与强市场供需之间产生的矛盾，也进一步为共享电动自行车的发展提供了机遇。

对此，李晓华也提出了关于共享电动自行车产业治理方面的建议。他表示，对车辆投放进行精准管理，重视电池安全和共享车辆停

放设施的高效管理，以及加强价格监管，是当前产业监管者需要重视的问题。

李晓华还强调了提高骑行基础设施水平的重要性。“全球一些主要的国际大都市对自行车的骑行和停放非常友好，随着未来中国城市国际化程度的提高，治理水平也需要相应提升。”李晓华指出，这不仅可以拉动经济，也能同时成为提高城市治理水平、国际化水平的着力点。



王健南
中国城市和小城镇改革发展中心工程师

王健南：共享电动自行车跟城市公共交通不是竞争的关系

本报记者 李静 北京报道

4月19日，在研讨会上，中国城市和小城镇改革发展中心工程师王健南指出，共享电动自行车以及共享单车应该作为城市公共交通的重要组成部分，它跟城市公共交通不是竞争的关系。共享电动自行车的出现实际上增加了公共交通的分担率，能够更好地保证人们的绿色出行，更好地拓展公共交通的服务半径。

共享电动自行车既然作为城市公共交通的组成部分，政府部门就应该出台相应的政策配套。但很多一线城市不鼓励发展共享电

动自行车，主要顾虑来自共享驱动自行车带来的若干问题。

首当其冲的是对电动自行车的认知问题。“对于电动自行车的性质，我们认为它是介于机动车和非机动车之间，所以对它的管理方式，也应该是介于机动车和非机动车之间。但目前国家对于电动自行车的管理还没有一个统一的规定。”王健南说道，例如，电动自行车或许可以参考机动车管理，设定强制报废年限。因为电动自行车包含电池和电机等装置，超期服役产生的不论是消防隐患还是道路骑行隐患都非常大。再比如，电动自行车的车牌还不是全国统一，导

致异地监管时，公安部门对于车辆信息掌握不全，在执法取证方面存在很大的难题。现在机动车在推行电子车牌，电动自行车也可以考虑推行电子车牌，利用信息化的手段来降低对于电动自行车的监管和执法取证的难度。

电动自行车在一线城市推行难的另一个问题是，车辆行驶速度过快可能导致安全问题。2018年，由工业和信息化部发布的《电动自行车安全技术规范》将电动自行车分为两大类，即电驱动和电助动。其中，电助动自行车相比电驱动自行车的电池容量更小，意味着充电方面安全性更高。此外，电动自行车

的电机是为脚踏骑行提供补充动力的，必须有脚蹬的动作才能前行，这也从原理上决定了电助动自行车的速度不会很快。“主要顾虑速度引发的安全问题，一线城市不鼓励发展共享电动自行车，但是不是可以折中考虑让电助动自行车在一线城市推广发展？”王健南说道。

共享电动自行车在城市发展中面临的第二个难题是骑行基础设施问题，这既包括动态交通的路网建设，也包括静态交通中的电动自行车的停放、充电场地等。

王健南认为，在有条件的高等级路段，非机动车道应该试行快慢分道。电动自行车是非机动车的

一部分，但和人力自行车相比，又有非常明显的速度差。对非机动车道进行快慢分道，既能保障电动自行车不被机动车交通所干扰，同时电动自行车也不会干扰人力自行车和行人的交通。

在静态交通方面，共享电动自行车对轨道接驳的需求非常强，现在在很多地方出现的共享电动自行车停放秩序问题，本质上其实是城市用地对共享电动自行车的停放场地需求不能满足的问题。王健南建议，在规划城市用地时，有关部门需要考虑是否可以在轨道交通站点出入口安排足够大的电动自行车停车用地。



郑小玲
中国自行车协会行业发展部主任

郑小玲：建议共享平台企业开展城市试点

本报记者 谭伦 北京报道

“自行车的功能已经发生改变，以前是代步通勤，现在已经变成运动休闲，而前者的功能基本已被共享单车取代。”在4月19日的“两轮电动车高质量发展，共享经济提供助力”研讨会上，中国自行车协会行业发展部主任郑小玲如是表示。

作为我国自行车行业的全国性组织，郑小玲所在的中国自行车协会掌握着全国自行车的流通数据。据郑小玲介绍，目前我国

自行车每年有约7000万辆的产量，其中80%都出口，国内购买的主体已多是私人玩家，而用于代步的市场基本已被共享单车所占据。

该协会日前发布的《2023两轮绿色出行研究报告》显示，全国居民自行车单次平均骑行时间为13.6分钟，相较于2022年同比提升7%。其中，骑行用户中，私人自行车用户仅占38.4%。共享单车在满足通勤需求方面作用巨大，而私人自行车则被更多用于满足居民健身、娱乐、社交目的。

受此带动，近年来电动自行车市场也一路走高。不过，郑小玲透露，受到今年年初南京电动自行车起火事件影响，这一趋势下滑明显。4月12日，国务院首次就整治电动自行车安全隐患召开常务会议，强调加强标准引领和监管执法，全面提升电动自行车生产、销售、使用、停放、充电、报废回收等各环节安全水平。

一时之间，产业各方对于电动自行车的规模化前景也迅速转为保守。对此，郑小玲认为，安全与市场并不对立，应该从更为正向的

角度去看待未来电动自行车市场的发展前景。

“完善行业监管标准，提高产品本身安全水平，对于电动自行车产业的长远发展其实是件好事，不符合安全要求的企业会被淘汰，倒逼整个行业加快转型，走向高质量发展。”郑小玲表示。

截至目前，包括《电动自行车电气安全要求》（GB 42295—2022）、《电动自行车安全技术规范》（GB 17761—2018）与《电动自行车用充电器安全技术要求》（GB 42296—2022）在内的强制性国家

标准，共同构成我国电动自行车整车产品及充电器安全标准体系的重要组成部分。

郑小玲透露，目前各相关部门正在听取来自行业、企业的建议，还将出台一系列行业治理方案。对此，郑小玲建议，共享平台企业可先行在一些城市进行试点，以进一步探索科学高效的管理机制，及市场规模化部署的发展路径，以逐步打消主管部门以及大众的顾虑，从而为未来电动自行车产业高水平发展制造契机。