

深阅读



下载一个APP、缴纳一定数额的押金,就能以每小时0.5到1元的价格解锁一辆自行车任意骑行……近年来,共享单车在中国迅速走红,为解决市民出行的“最后一公里”难题帮了大忙。不过,随着一大批共享单车平台“进场”,乱停放、干扰公共秩序等问题开始出现。对以共享单车为代表的共享经济如何做到宽容与规范并举?如何提高市民素质?政府城市治理如何应对新挑战?共享单车企业“出海”如何真正提升共享文化软实力?本报记者就此采访了相关专家。

共享单车：让人欢喜让人忧

本报记者 彭训文

家住北京市朝阳区南太平庄北巷的孙先生是共享单车的忠实粉丝。不过,最近他遭遇到“甜蜜的烦恼”：“现在共享单车种类太多了。”他向记者展示了注册的4家共享单车平台——摩拜、ofo、小鸣、优拜,都是他参加各种活动注册的。

3月30日上午9时左右,记者在北京市朝阳区金台路地铁站一个出口处看到,两米多宽的过道被摆放的约50辆单车占去一半,其中30多辆是各种颜色的共享单车。进出地铁口的上班族沿着过道分成方向相反的两波人流,过道显得十分拥挤,一些地铁口想骑共享单车的人无奈选择放弃。

据不完全统计,在摩拜单车引领下,目前有逾30家创业公司杀入共享单车市场,带来了超过40亿元融资,这些公司在全国30多个城市投放了超过200万辆自行车。

为迅速占领市场,部分企业大量投放自行车

车,造成了一人选几辆车的现状。同时,原来骑行每小时0.5元或1元如今变成了充值免费,或者如刷信用卡般骑满6次获得返现。这种不计盈利的价格战十分类似当年网约车的初始时期。

“俗话说:‘萝卜快了不洗泥’,共享单车有这样或那样的问题,但我认为这是发展中的问题。”中国科学院地理科学与资源研究所张文忠教授在接受本报记者采访时表示,共享单车凸显出新经济、新业态与传统业态发展模式的差异,在解决“最后一公里”问题上功不可没。他说:“我对共享单车的发展充满信心。”

“现在的首要问题是建立企业自律准则。共享单车企业应该不忘初心,把社会责任和公益意识放在重要位置,共同维护好城市的公共空间、出行环境。”张文忠说。

对于一些共享单车企业依靠自行车数量扩张开

展恶性竞争,张文忠认为极不可取,“共享经济现在还处在萌芽期,要体现共享价值,不应重复传统经济模式,而应该通过技术创新赢得用户、留住用户。”

值得注意的是,各家共享单车企业都需要用户注册时支付99元到299元不等的押金,有业内人士估计,这些企业拥有的总押金量在60亿元左右。对于这些押金,很多用户遭遇了“充值容易退费难”,小鸣单车、猎吧出行、优拜等企业则表示“余额不可退还”。

对此,一些企业近期通过与蚂蚁金服、芝麻信用合作,试点“有条件免押金”模式。业内人士认为,这无疑将使共享单车行业竞争更为残酷,行业洗牌不可避免。同济大学法学院副教授刘春彦认为,一旦有共享单车企业出局,消费者支付的押金就面临风险。政府应当尽早采取措施,防止企业把经营失败后的风险转嫁给消费者。

1 「成长的烦恼」如何解决 共享单车引领共享经济

自从有了共享单车,我的自行车就在墙角里落了灰。那是一辆黄色的折叠自行车,和正在流行的某家共享单车颜色相似。这一度让我有点沮丧和担心。相似的外观让我丧失了一些在车水马龙中蹬车追风的“潇洒”,更让我担心的是,骑着它上街并把车推进电梯,会不会被认为是把共享单车据为己有的“恶人”?

时常听父母讲拥有第一辆自行车时的幸福与兴奋。不知如今那些把共享单车二维码涂掉,给车身重新上漆、加上私锁甚至装上儿童座椅,并把单车推进自己楼道甚至房间的人,是不是也有同样的兴奋之感。从这个角度看,共享单车真的是“人性的试金石”。

也许,当共享单车的普及达到某个阈值,类似的私占、私用行为会逐渐减少。但目前看来,共享单车的无序增长,虽说打通了“最后一公里”,但也给城市生活带来了负面影响。

自行车是城市的一道风景线,但无序停放则可能会成为阻碍城市运行的一堵墙。比如,乱停乱放的单车,不仅占据了人行道、公交道,甚至停到了盲道。看到那些横七竖八停倒在盲道上的自行车,怒气夹杂着叹气。其实,错的并不是单车,而是停车的人。

我们曾经是自行车的王国。然而,自行车的复兴之路却不那么平坦。无论是管理部门,还是普通百姓,似乎都没有为自行车的回归做好十足准备。突然之间,自行车回来了,而且来得有点多,让人措手不及。

只要在城市中骑上几公里,就会有直观体验。比如,很多人骑一会儿就发现非机动车道“消失”了,不是被汽车停满,就是被等待载客的三轮车占领。逆行而来的自行车更让人心惊胆战,有时逆行的比顺向行驶的自行车还要多。未成年人骑共享单车的也不少,最近就有一名9岁孩童骑共享单车逆行撞上老人的事故发生。

也许是我们不骑自行车太久了,所以不少公众还没有重拾文明用车的好习惯,没有充分了解租用、破坏共享单车背后的法律责任。城市也还没有给自行车合理的路权,没有为自行车的停放划出足够区域。共享单车企业则出于抢占市场需要,大量投放,同时没有规划好后续的管理和服务。

所幸我们拥有充足的自行车使用和管理经验,各地管理细则正在陆续问世。及时刹住闸、调好档,共享单车的积极效应就将得到最大地释放。民众有骑行需求,企业有投资热情,政府有管理责任,只要劲儿往一处使,共享单车完全可以迎来辉煌的明天。

释放共享单车积极效应

刘 晓

2 「共享文明」如何养成 共享单车频遭破坏

作为共享单车的发明者,摩拜单车公司研发人员针对自行车轮胎易爆胎、会掉链子、容易生锈等问题,通过技术创新进行了规避。然而,自行车之外的乱象,却令摩拜等企业始料未及:随意停放、加装私锁、推下车河、大卸八块……近段时间以来,毁坏共享单车的行为点燃了国民素质的大讨论。

据摩拜方面统计,近期投放的共享单车损耗率达到了10%;ofo工作人员称,近期ofo的损耗率至少为20%。在如山的自行车中,用户想找出一辆能骑的越来越难。

其中,个人故意破坏是造成共享单车损坏的重要原因。摩拜单车创始人胡玮炜曾形容,“有一次我们的单车被扔到河里,我感觉好像凶杀案现场一样。”对此,各地公安机关连续查处了多起相关案件。在北京,近期有3名违法人员

被行政拘留。

“莎士比亚有一名言:‘城市即人’。公众作为共享单车的使用者和受益者,每个人都应该身体力行地成为共享单车的呵护者和维护者,展现城市公民的文明形象。”张文忠表示,对于那些故意破坏共享单车的违法行为,用法律手段予以规范毋庸置疑。政府也应该履行宣传教育职责,让每个公民成为城市共享单车的管理者。“在这个过程中,一定要发挥好街道办和社区作用,让管理、教育和宣传从基层做起。”

此外,在北京、上海的一些重要路段,共享单车占道、停在路口转弯位置等现象十分常见。上海市消费者保护委员会调查发现,37%的共享单车是在有明确标识公共停车区域之外找到的,在早晚高峰时段内的乱停放问题尤为严重。相关企业运营模式和使用规则的先天缺陷,

也是造成租用人乱停放的原因之一。一些共享单车企业为降低成本,迅速占领市场,采用了落后的机械锁,并且没有GPS定位。由于车辆投放速度过快,一些企业对车辆的后期跟踪维护力度明显不济。

摩拜单车尝试以信用约束用户,但是一家企业的约束力度十分有限。摩拜单车首席技术官夏一平表示,“如果你因连续破坏共享单车或连续违停而影响了个人城市征信记录,比如个人住房贷款额度可能会降低,情况可能会变得不一样。”

朱文忠认为,企业与其抱怨公众文明素质问题,不如做好自身,从技术创新、加强管理等方面入手,用优质服务、规范管理助推公众提升文明素质、养成共享文明。

3 「单车路权」如何回归城市 骑行考验城市治理

目前,对于违停的共享单车,各地政府相关部门多采取收缴措施,然后由运营公司前来联系取回。

如何监管好共享单车,让其健康发展?各地政府部门的监管意见正加速出台。北京市正加紧制定共享单车规范发展指导意见,明确政府、企业和承租人的职责。上海市共享单车团体标准也正在征求意见。其中共享单车连续使用3年强制报废,运营单位维护、维修和调运人员不低于5%等规定引发各界讨论。有共享单车企业负责人认为,3年强制报废年限可能引发市场“劣币驱逐良币”现象。

朱文忠对此认为,在我国改革开放初期,市场最大的特点是容易出现“一放就乱、一管就死”现象,原因就在于政府管理缺乏科学性、合理性、规范性,“我认为管理好共享单车需要行业自律,形

成比较规范的行为准则,但政府要科学规划,促进市场发挥自身作用。”

此外,随着共享单车大量增加,租用人参与公共交通时发生不测的惨剧也时有发生。3月26日,上海发生一起男童骑行共享单车被大巴碾压、送医后不治身亡的事件。这是上海首例不满12周岁未成年人使用共享单车致死案。

除了督促相关共享单车平台加大监管力度外,政府在城市治理、城市交通道路设计方面又该做些什么呢?

专家认为,城市道路如同人体内部血管系统,毛细血管比例最高,因此城市道路中支路比例也应最高,以保证交通畅通。其中,慢行系统是重要环节。今年2月初,全长7.6公里的厦门云顶路自行车快速道示范段试运营,这条被称为“自行车高速

路”的空中自行车道在全国也是首例。去年公布的《上海市城市总体规划(2016—2040)(草案)》规定,上海将在中心城、新城城区完善人行道、非机动车道为主的慢行网络。

“让自行车回归城市,必须建立与之匹配的‘毛细血管’体系,把自行车路权还给骑行者。”朱文忠表示,关注自行车出行安全是城市规划和管理的重点任务。在道路规划设计中,我国所有城市道路均有自行车道,但汽车停车和通行等侵占了自行车的路权。

朱文忠认为,归还自行车的路权,一是做好汽车道路出行、停车的管理和宣传工作;二是要明确划定自行车等慢行交通系统,保障自行车和行人的路权;三是划定自行车停放点,逐渐规范共享单车使用者的行为。

4 「共享文化」如何在海外生根 单车出海面临挑战

共享单车红透中国后,部分企业开始将目光投向海外。3月21日,摩拜单车公司登陆新加坡,并计划在今年进入海内外100多个城市。ofo也在美国、英国、新加坡开始运营,并计划登陆更多国家。

早在1月初,中国共享单车公司小蓝单车宣布进军美国市场,首站落户旧金山。而旧金山所在的加利福尼亚州正是美国打车应用“优步”的大本营。

加州堪称美国“堵城”,在过去5年间,当地政府花费数10亿美元建设公共自行车体系,以提高自行车使用率。然而,由于维护难、停放难等问题,公共自行车、私营租赁自行车的使用比例都不高。从初步发展情况看,来自中国的这种不需要用锁或无需归还到停车桩的共享单车,是解决旧金山拥堵的最好、最经济的方式。

但这个走在硅谷前面的中国品牌,激起了当地监管部门和美国部分媒体天生的不安和敌视。小蓝单车只得通过租赁私人停车点,办理多点租赁经营许可证、

“连锁经营”许可等方式予以应对。在新加坡,摩拜单车和ofo同样被当地其它自行车租赁企业指责打价格战。问题在于,因为技术创新能力不足,当地单车租赁公司自身无法降低租赁成本。

在拥有多项技术创新的中国智能共享单车“出海”过程中,不同的监管政策、不同的投资环境、挑剔刁钻的用户将很可能导致中国共享单车在海外“水土不服”。这亟须引起这些“出海”的共享单车企业重视。

在引领和改造海外公众关于共享单车的价值观方面,中国的共享单车企业应该做好共享文化与服务的推广工作,不仅需要与外国社会和政府保持良好沟通,更需要协调好海外公众因共享单车发展处于不同阶段所导致的价值观差异,如秩序与便利之争。

从某种意义上来说,这种文化软实力的营造比向海外输出“中国制造”更有挑战性,但如果取得成功,这个意义将是划时代的。

“连锁经营”许可等方式予以应对。在新加坡,摩拜单车和ofo同样被当地其它自行车租赁企业指责打价格战。问题在于,因为技术创新能力不足,当地单车租赁公司自身无法降低租赁成本。

在拥有多项技术创新的中国智能共享单车“出海”过程中,不同的监管政策、不同的投资环境、挑剔刁钻的用户将很可能导致中国共享单车在海外“水土不服”。这亟须引起这些“出海”的共享单车企业重视。

在引领和改造海外公众关于共享单车的价值观方面,中国的共享单车企业应该做好共享文化与服务的推广工作,不仅需要与外国社会和政府保持良好沟通,更需要协调好海外公众因共享单车发展处于不同阶段所导致的价值观差异,如秩序与便利之争。

从某种意义上来说,这种文化软实力的营造比向海外输出“中国制造”更有挑战性,但如果取得成功,这个意义将是划时代的。



新规范 新华社发

法国：资本与政府配合

早在1974年,法国城市拉罗舍尔就推出了“小黄车”项目,这些自行车最初完全免费供市民使用。不过,法国最著名的公共自行车案例则诞生于2007年的巴黎公共自行车租赁系统Velib。无论是巴黎市民还是旅居者,只需支付29欧元的年租金(相当于在巴黎搭乘20次地铁的费用),便能够无限次使用公共自行车。

发展至今,Velib已经成为法国唯一一个为城市赚取稳定净收益的公共交通项目,年均利润高达2000万欧元。在巴黎骑自行车的人中,3人里就有一人骑的是Velib自行车。

Velib的成功与资本及政府配合分不开。一方面,巴黎市政府与运营商达成协议,每年支出400万欧元用于更新及维修损坏的自行车;另一方面,通过与全球最大的户外广告公司德高广告公司合作,Velib获得了建设和管理整个公共自行车系统10年的费用。

他山之石

国外单车咋“共享”

荷兰：巧设“自行车市长”

“自行车之都”阿姆斯特丹有110万人口,其自行车保有高达100万辆。如今,全市人口每天骑行的总里程达到200万公里,自行车在城市中心区域的出行方式中占比高达68%。而与此形成鲜明对比的是,阿姆斯特丹仅有11%的交通基础设施空间分配给了自行车,是汽车的1/4。

与日趋完善的汽车停车场相比,阿姆斯特丹的自行车停车位长期供不应求。在游客聚集地,临时停放的自行车布满路边的护栏,横七竖八,在占据人行道的同时,也破坏了城市原有的美感。

美国：仍在亏损状态

在美国,共享单车曾经也由私营机构运营,但很多

宣告失败,巨额的运营维修费用和单车成本是压垮这些美国本土企业的重要原因。

为缓解城市交通压力,美国一些大中城市的政府开始牵头共享单车项目。纽约的Citi Bike是一个完全不受政府补贴的项目。2012年5月,花旗银行与纽约市达成协议,用4100万美元赞助Citi Bike未来5年的运营。自2013年5月首次运营,Citi Bike先后推出了330个站点和5000辆自行车,主要分布在曼哈顿下城和布鲁克林西北区,推出当天就有1.6万名会员注册。

2014年,Citi Bike获得新的投资,运营公司的名字也更新为Motivate,取意“促进”。全新的设计及运营理念,让Citi Bike扩张得很快。

虽然纽约Citi Bike在市场上广受欢迎,在财务盈利上却惨遭滑铁卢。据资料显示,运营这么多年的Citi Bike目前依然处在亏损状态,每年亏损额估计在数百万美元左右。

(本报记者 王 萌整理)