

共享单车发展问题系统探究

王光荣

(天津社会科学院 社会学所,天津 300191)

摘要:共享单车是近年来兴起的新交通方式和新业态,但在快速增长的同时产生了各种需要解决的问题,通过对共享单车发展过程的梳理,分析了共享单车的本质属性。研究认为,在经济属性上,共享单车是商业性交通服务,不属于共享经济;在交通功能上,共享单车具有提高大众出行便利程度和降低交通污染排放双重功能;在综合效应上,共享单车引发城市交通结构变化和自行车行业结构性反应;共享单车在快速发展中遇到两种性质的问题:一是乱停放导致市容混乱,城市管理难度加大,二是私藏车辆独占使用和高损耗导致共享失灵;站在共享发展和改善民生的立场来看,应该通过政府和企业合作来解决的共享单车发展中遇到的问题,充分发挥共享单车改善交通的功能;政府应制定规范,加强监管,提高大众道德法律素质,为共享单车创造发展和竞争的环境;共享单车企业应不断改进技术和管理,提高服务水平,促使共享单车可持续发展。

关键词:共享单车;城市交通;交通结构;共享经济;私人自行车

中图分类号:F570

文献标志码:A

文章编号:1671-6248(2017)02-0030-06

Systematic research on bicycle-sharing development

WANG Guang-rong

(Institute of Sociology, Tianjin Academy of Social Sciences, Tianjin 300191, China)

Abstract: Bicycle-sharing service is a new traffic mode and a new industrial format in recent years. However, there are various problems with its rapid growth, which need to be solved. Through reviewing the development process of bicycle-sharing service, this paper analyzed the essential attribute of bicycle-sharing service. The results show that bicycle-sharing service is a commercial traffic service, which not belongs to the sharing economy in the economic attribute; in the traffic function, bicycle-sharing service has the dual functions of improving the public travel convenience and reducing the traffic pollution

收稿日期:2017-02-28

基金项目:天津市哲学社会科学规划重点课题(JJSR16-006)

作者简介:王光荣(1975-),男,甘肃灵台人,研究员,法学博士。

discharge; in the comprehensive effect, bicycle-sharing service triggers the change of urban transport structure and structural response of bicycle industry. However, there are two problems in the rapid development of bicycle-sharing service: first, randomly-parked bicycles spoil city appearance, making urban management more difficult; second, exclusive use and high loss of shared bicycles cause the failure of sharing service. In the view of sharing development and improvement of people's livelihood, government and enterprise should cooperate with each other to solve the problems in the development of bicycle-sharing service and give full play to improve traffic; government should formulate norms, strengthen supervision and improve the moral and legal quality of the public, creating a development and competition environment for bicycle-sharing service; bicycle-sharing enterprise should improve technology, management and service level to promote its sustainable development.

Key words: bicycle-sharing; urban traffic; traffic structure; sharing economy; private bike

共享单车是引人瞩目的新生事物,诞生以来的一年多时间里,一直是各界热议的话题,赞美、批评、质疑之声纷然杂陈,不绝于耳。尽管众说纷纭,迷雾重重,但是共享单车已经扩散到全国 30 多个城市,投入单车数量呈井喷式增长。在快速增长的背后,隐藏着各种需要理解或解决的复杂问题。这些问题既制约着共享单车的健康发展,也提高了政府部门决策的难度。当前,共享单车企业抱着尝试和探索的心态大力拓展业务,而地方政府在巨大争议前对共享单车的定位和决策举棋不定。系统而又前瞻性地研究共享单车问题,对政府做出科学决策和为共享单车规范有序发展都有重要意义。

一、共享单车的兴起与发展

2014 年,第一批共享单车在北京大学校园投入使用,创立者旨在方便教职工和学生们的校园内出行。由于它适应了校园出行的需要,受到教职工和学生们的欢迎,取得了预期的效果。200 多所高校先后引进共享单车,共享单车数量也随之快速增长。

在大学校园取得成功之后,共享单车开始向城市扩展。2016 年,共享单车先后进入广州、北京、上海、深圳、杭州等 30 多个城市,成为供城市大众使用的市内交通工具,也为这些城市增添了一种新的交通方式。共享单车在城市里飞速发展,不仅投放车辆总数迅猛增长,而且共享单车企业增加到 20 多

家。随着大众对共享单车的了解,用户量大幅增长,仅 ofo 一家企业在各城市投放车辆累计已经超过 80 万辆。深圳市于 2016 年 10 月 16 日迎来摩拜第一批单车,随后小蓝单车、ofo、小鸣单车陆续进入;4 个月之后,深圳运营共享单车达到 32 万辆,其中摩拜单车 13 万辆、ofo 单车 8 万辆、小蓝单车 6 万辆、小鸣单车 5 万辆;每天约有 200 余万人次使用共享单车^[1]。截至 2017 年 2 月 28 日,上海共享单车品牌 12 个,总量突破 28 万台,注册用户达 450 万人。北京共享单车已超过 30 万辆^[2]。比达咨询发布的《2016 中国共享单车市场研究报告》显示,2015 年至 2016 年底,中国共享单车市场整体用户数量从 245 万增长到 1 886 万。预计 2017 年,共享单车市场用户规模将继续保持大幅增长,年底用户规模将达 5 000 万。共享单车在城市交通中已经发挥了重要作用。

二、共享单车的属性与定位

共享单车概念虽然并不复杂,但是因刚刚出现,还很少有人对它从学理上进行定义。事实上,共享单车是由企业租给大众使用的一种具有互联网控制功能的自行车,公众通过手机向企业支付费用,就近取车和交还。共享单车是信息技术与传统自行车结合集成创新的产物,既是交通方式的创新,也是业态的创新。因此,必须从交通和产业两

个领域分析共享单车的属性,进而明确共享单车的定位。

第一,共享单车是商业性服务,不完全属于共享经济范畴。共享单车的运营基本模式是企业投入资本,供给共享单车,大众租用并给企业交付租金和押金,企业从用户租金中获得回报或利润。从这种运营模式可以看出,共享单车属于交通领域的一种商业性服务。有的共享单车企业宣称共享单车是共享经济或者在推广共享单车时打出共享经济的旗帜,引起关于共享单车是否属于共享经济的争论。共享经济是大众利用信息技术整合分享分散闲置资源以高效利用资源满足社会需求的经济活动。拿自行车来说,将已有的闲置自行车整合起来,通过平台租给有需要的人使用,才是共享经济。大学校园的共享单车主要运营模式是企业将学生个人闲置自行车通过平台共享给师生使用,符合共享经济的定义,无疑属于共享经济。共享单车扩大到城市以后,利用闲散自行车资源非常少,企业自有的自行车占主导地位。有的企业的共享单车绝大部分来自专门生产的车辆,只有一小部分是私人自行车;有的企业的共享单车全部是企业购买的专用车辆。这种运营模式使大学校园时期共享单车所具有的共享经济的性质淡化。“摩拜单车一开始就采用自主研发的方式,自己生产显然不属于共享经济范畴。ofo 单车从校园扩大到社会以后,90%的车辆为自营,仅 10%的车辆为共享,似乎正在偏离共享的发展路径。”^[3]“艾媒集团 CEO 张毅存接受《法人》采访时表示,摩拜或 ofo 其实更多的是‘打着共享经济的旗号’或者说称其为一种‘伪共享车’更符合其目前现实。”^[4]毫无疑问,当前城市里的共享单车不是严格意义上的共享经济。从发展趋势来看,共享单车将会远离共享经济。一方面,正如有学者指出的那样,“由于价值低,在今后也不可能有自行车加盟共享单车,企业自己造车模式将会贯彻始终”^[5]。另一方面,从大众来看,只有两成的私人单车拥有者愿意将车辆共享到单车租赁平台,71.9%的人群表示不愿意共享其私人单车。原因是担心私人单车共享到平台容易丢失、收益低、个人

用车不方便^[6]。即使如此,并不妨碍使共享单车有共同享用的含义。共享单车不是共享经济,有两重意味:一是共享单车不具有承担最大化利用闲散资源的功能,也不具有为大众创造经济活动机会的特性;二是共享单车企业自己提供自行车,在资源上不受分散大众提供者约束,租赁平台与自行车资源合一,便于企业根据市场机制开展经营活动。

第二,共享单车是便捷低碳的交通方式,能够促进交通结构优化。其一,从轨道交通或公共汽车站点到出行目的地这段路程,公共交通网点再密也鞭长莫及,公共自行车适用于这个距离,但是取用和还车却不十分便利,因此,“最后一公里”交通问题一直没有行之有效的解决办法,成为影响城市交通质量的瓶颈。共享单车非常适合在短途出行和公共交通换乘中使用,普及使用可以提高换乘便捷程度,增强城市交通服务能力,更好地满足大众出行需求,不仅有利于解决城市交通“最后一公里”难题,而且能促进“公交都市”建设。其二,共享单车虽然使用互联网科技定位、收费、借还车,但是所用的车辆仍然是普通自行车,依靠人力驱动。因此,在整个使用过程中,没有能源消耗,也不排放污染物,属于绿色低碳交通方式。共享单车承担的客运交通越多,非低碳交通方式削减量就越大,交通低碳程度也随之越高,从而引起城市交通污染气体排放减少,有利于治理雾霾和提高城市生态环境质量。其三,共享单车的便利程度非常高,任何人无需拥有车辆,可以随时随地付费租用,到达目的地后即可停放并通过手机完成换车手续。与私人自行车相比,共享单车不需要使用者保管和维护,没有失窃之忧,又不受往返约束,成本更低,灵活度更高。与公共自行车相比,共享单车取车点和存放点更加接近出发点和目的地,方便程度更高。在短途交通中,出行者使用共享单车的交通成本低于公共汽车,远低于出租车,而且不受拥堵影响,效率更高。由于共享单车具有这些功能或优势,所以吸引了出租车、摩的、公共汽车等交通方式中的短途乘客,在一定程度改变了出行结构。这种改变对于公共交通的影响微乎其微,但是对于各类出租车辆的

影响非常显著。据深圳报道,共享单车推出后,电单车生意急转直下,短短几个月内至少流失了一半的客源,电单车司机也迅速开始转行。共享单车解决了地铁最后一公里难题,提升了地铁出行的吸引力,同时也减少了地铁站周边拉客仔数量。出租车和网约车短途订单也明显减少,公园周边自行车租赁生意也越来越差。公交车售票员反映,坐公交车的短途旅客数量也有一定的减少^[1]。

三、共享单车的效应与发展困境

共享单车的运营模式初具雏形,但是还有许多方面需要探索和完善。从目前各地的实践来看,共享单车面临着多方面的问题。这些问题引起大众和政府对于共享单车的质疑,也给共享单车的发展带来严峻的挑战。

第一,共享单车对私人自行车和公共自行车有替代性,对自行车产业链等产生小幅冲击。由于共享单车比私人自行车更便利,普及到一定程度,私人自行车的需求量就会下降,同时,随着私人自行车使用减少,维修也会相应下降,这对私人自行车的销售业和维修业产生一定的负面影响。在有些城市,随着共享单车增多,私人自行车销售和维修业务量已经有所下降,引发了从业人员的不满情绪。与此同时,共享单车由厂家统一生产、专业人员统一维护,这种生产需求给制造企业带来了新的商机,引起一些企业快速调整生产线,争取承接共享单车生产订单。随着共享单车数量的扩大,私人自行车拥有总量有显著减少,自行车产业链内的结构性变化会进一步显现。共享单车在技术上和使用上相当于公共自行车的升级版,有的城市共享单车推广已经致使公共自行车使用量明显下降。

第二,共享单车无序停放严重影响市容和秩序,给城市管理带来沉重负担。用完共享单车后,租车者可以在离目的地最近的地点停放共享单车,这是共享单车的便利之处和优势之一。在实际使用中,大多数人到达目的地以后,任意将共享单车停放在马路边、小区内、绿化带,甚至有人把它停在

道路上,造成秩序混乱,绿化带毁坏,既干扰交通又损害市容。即使共享单车规范停放,毕竟也要停放在人行道上,这种占道停放给城市管理部门出了难题。有的城市管理部门认为这是占道经营,予以清理。截至2017年1月17日,南京中心城区新街口的近600辆单车被管理部门拖走;时隔不久,1月25日,《天津日报》官方微信报道酷骑单车违规“占路运营”被综合执法通告一事;类似情形在其他城市也屡有发生。虽然这些事件并没有打断共享单车发展的进程,但是停放问题仍悬而未决,在各城市普遍存在,共享单车企业没有找到有效的解决办法,把希望寄托于大众的自觉和配合。

第三,共享单车被独占使用和人为破坏情况比较严重,共享程度低下,企业成本升高。一些用户为了最大限度地方便自己,把共享单车私藏起来,或者自行加锁,独占使用,俨然成了自己的私人自行车,大大降低了共享效率。由于共享单车停放分散又无人看管,零部件被盗窃和车辆被拆卸破坏现象十分严重。各城市的共享单车都遭到不同程度的破坏。有数据表明,摩拜单车在上海的损毁率超过了10%,ofo单车在杭州的损毁率近5%。随着独占和破坏车辆数量增加,可用车辆数量减少,大众出行借车困难。在这种高损耗和破坏的情况下,企业运营成本升高,难以实现预期目标。根据摩拜广州统计,摩拜单车在广州的人为损毁率达10%,投放的2万辆自行车中至少有2000辆遭到不同程度的损毁。ofo相关负责人透露,ofo一代和二代单车成本是270元,刚推出的三代单车成本是360元,仅在北京ofo就有10万辆共享单车。按照损耗百分比计算,仅北京就有5000辆单车被人为破坏,成本损失达135万元。而摩拜一代单车成本是3000元,按照摩拜广州11月中旬给出的10%损耗率,其当期的成本损失就有600万元^[7]。共享单车企业对这种破坏尚无有效对策。

四、政企合作推动共享单车有序发展

共享单车的交通功能对于改善城市交通和环

境质量都有积极作用,符合共享发展理念和改善民生的要求。至于它对相关产业造成的冲击,是新业态发展过程中引发的传统产业的调整,是业态创新所不可避免的。因此,政府应该支持共享单车的发展,通过政府与共享单车企业合作,尽快化解各种问题,为共享单车发展创造有利条件,促使共享单车步入规范有序发展的轨道,为大众提供便捷高效的交通服务。

第一,政府创造条件并制订规范促进共享单车健康有序发展。一是政府统一认识,给予共享单车必要的发展条件。共享单车作为新兴业态,尚处于摸索过程中,经营管理方式都需要在实践中不断改进和完善。政府部门不能因为共享单车对市容有负面影响就将其拒之门外或者采取抑制态度,而是要着眼于它的交通功能和利民价值,支持和鼓励其发展。政府交通管理、城管、环卫、社会治安、公共安全等与共享单车运营相关的部门,应该协同起来,保证共享单车有足够的存放地点,并保护共享单车企业的正当权益。二是制定前瞻性管理规范 and 引导性的规划。共享单车停放和使用等诸多方面都还没有相应的规范,容易产生乱停占道、安全事故、付费纠纷等问题。一旦发生问题,责任不清,依据缺失,处理起来十分困难,后果令人担忧。因此,政府要制定行业规范和技术标准,明确共享单车的技术要求、停放区域、管理职责等,为公众安全使用共享单车提供制度保障。2016 年底以来,深圳和成都先后出台共享单车规范条例,二者大同小异,主要内容是明确界定政府、企业、市民的责任和义务,引入信用制度来规范停放,鼓励、支持、引导共享单车规范有序发展,值得其他城市借鉴。同时,政府应根据交通需求和城市发展情况制定共享单车发展规划,指导共享单车按照合理的速度、规模、布局等有序发展,使共享单车的企业行为与城市发展有机统一起来。三是营造共享单车公平竞争的市场环境。在共享单车发展问题上,坚持市场在资源配置中起决定性作用和更好发挥政府作用的原则,正确处理政府和市场关系。一方面,政府准许多家共享单车企业进入市场,让市场竞争机制

充分发挥作用,促进企业提高服务质量和降低收费水平;另一方面,政府进行全程监管,保证共享单车企业按照法律法规运营,维护消费者的权益,从而使共享单车更好地满足大众出行需求。

第二,政府与企业各尽其责,有效解决共享单车的乱停和损毁问题。共享单车作为一种新的交通方式,在不同城市的发展程度、速度以及收益在很大程度上取决于大众的认知水平。只有用户遵循共享的理念,自觉按照规范操作,合理停放,主动报修故障车辆,才能让共享单车实现最大程度的循环利用和为大众出行高效服务。一座城市大众诚信度高且自觉遵守规则,共享单车的发展速度快而且服务不断提升,城市的交通收益也就越大。反之,大众始终乱停乱放,随便独占,肆意破坏,共享单车将无法持续发展,只能昙花一现。促进共享单车健康发展,需要政府承担好两方面的任务:一方面,依法打击破坏共享单车的违法行为。共享单车任意停放在大街小巷,管护困难,破坏者容易得逞和逃逸。破坏者得不到惩处就会导致违法行为更肆无忌惮。只有对破坏者予以及时有效打击,就能形成威慑,从而减少破坏行为的发生。“《治安管理处罚法》对盗窃、故意损毁、强行占用公私财物早有科治之正条。用好行政拘留、罚款等行政处罚之外,更要加强对典型案例的宣传教育,才能让一小撮坏人明威畏法,起到社会预防之效。”^[8] 另一方面,政府以共享单车为切入点提高大众道德法律素质。从一定意义上说,共享单车的发展程度是考验大众道德法律素质的标尺,提高大众道德法律素质是发展共享单车的基础。“对共享单车的使用者而言,这与其说是一种新的出行方式,不如说是一种新的生活理念,那就是共享、诚信、利他,完全自助式的服务考验着使用者的自律和文明程度。只有每个人按照规则使用共享单车,我们才能真正体验到共享经济给生活带来的方便和快捷。”^[9] 政府可以通过多种形式的宣传和教育,让大众深切了解共享单车对城市交通发展的价值,充分认识遵守公德和法律的重要性,促使每个人都将道德法律内化于心,见诸于行,形成良好的社会氛围。企业作为共

享单车经营主体,当然也负有不可替代的责任,企业应积极研发新技术并改进经营管理方式,利用信息技术,特别是大数据技术解决大众破坏车辆、乱停放、据为己有等问题,使共享单车的优势充分发挥。

第三,政府将共享单车纳入城市交通体系,统筹城市交通建设。共享单车作为新增交通方式,引起城市交通结构变化,也改变着交通格局。共享单车将原本属于出租汽车、摩的、出租电车等交通方式的客运资源重新分配,在市场机制调节下,摩的和出租电车已经开始转行。城市出租汽车和网络约车的数量需要政府进行宏观调控,保持合理的供给水平,防止急剧减少造成服务短缺。公共自行车受到共享单车的冲击最强烈,政府必须为公共自行车需求更好的发展思路,而不是任其在冲击下衰败。一方面,利用共享单车技术提升公共自行车。上海已经采取措施促进共享单车与公共自行车融合发展。优拜共享单车已与上海各区计划合作将分批对 8 万辆有桩单车进行互联网+升级改造。升级改造之后,无需办卡,用优拜单车 APP 或微信服务号直接注册,扫码取车,而且用户可以通过手机了解附近的停车点、停车数量等信息,找车、还车更方便^[10]。另一方面,促进公共自行车与共享单车互补发展。共享单车的商业属性决定了它偏好分布在人口稠密、利用率高的区域,人少又利用率低的区域是共享单车薄弱或空白地带。“共享单车业务游离于公益和商业之间,但它首先在商业上要成立,政府和公司之间会有个区分,政府未来铺设的一些网点可能是摩拜和 ofo 等公司覆盖不到的。”^[11]政府布置公共自行车网点应着重考虑共享单车薄弱的区域,为大众提供便利的交通服务。

五、结语

共享单车是商业性交通服务,有利于公交衔接

和解决“最后一公里”交通问题,对城市提高城市交通水平和优化交通结构都有积极意义。政府与企业在科学区分各自职责的基础上开展合作,促进共享单车有序发展,是实现交通服务和企业发展双赢的选择。

参考文献:

- [1] 沈清华,徐兴东,林惠虹.每天 200 余万人次使用共享单车[N].深圳特区报,2017-02-22(A5).
- [2] 上海共享单车总量超 28 万台 注册用户 450 万人[EB/OL].(2017-02-22)[2017-02-28].<http://news.hiapk.com/mip/s58b54911afb9.html>.
- [3] 吕新杰.共享单车不是共享经济[N].中国经济时报,2016-11-17(5).
- [4] 肖岳.共享单车“荆棘路”[J].法人,2016(11):28-29.
- [5] 毛小北.共享单车成新投资风口 如何盈利仍是待解难题[N].中国产经新闻,2016-11-22(7).
- [6] 张毅.共享单车:看上去很美[N].经济参考报,2016-10-27(7).
- [7] 郭梦仪.共享单车之殇:成本高企 盈利受困[N].中国经营报,2016-12-26(C1).
- [8] 子虚.“硕士”偷共享单车热议纷纷[N].上海法治报,2017-02-21(A3).
- [9] 禄海涛.共享单车,请让规则先行[N].浙江日报,2017-03-02(5).
- [10] 王佳妮.2016 年共享单车开启混战模式 有桩自行车何去何从,[EB/OL].(2016-12-30)[2017-02-22].<http://sh.eastday.com/m/20161230/u1ai10206720.html>.
- [11] 屈丽丽.共享单车:又一个风口上的“独角兽”骑行向何方[N].中国经营报,2016-10-24(C8).