

## “Bike-Sharing” Encounter the Embarrassment of Civilization

Chen Huijie

Tianjin University of Technology and Education, College of Economics and Management,  
Jinnan District, Tianjin, China

[13323398181@163.com](mailto:13323398181@163.com)

**Key words:** Sharing economy; green travel; city problem

**Abstract:** In the present era, Internet is a big hit. Against the background of "Internet plus" and "Popular entrepreneurship and innovation", many entrepreneurs embarked on a new career of "sharing model". Bike-sharing, a typical case of this new trend which has penetrated every aspect of the society, is a double-edged sword. On the one hand, by solving the long-standing problem of "last one kilometer" in the urban traffic, it makes our life more convenient. On the other hand, it breeds many problems like random parking, malicious damage and private use. Therefore, it requires a joint action of the government, the enterprises and the whole society to guarantee a long and healthy life of the "bike-sharing model".

## 当“共享单车”遇上文明尴尬

陈慧杰<sup>1 a</sup>

天津职业技术师范大学经济与管理学院, 津南区, 天津, 中国

[a13323398181@163.com](mailto:a13323398181@163.com)

陈慧杰

**关键字:** 共享经济, 绿色出行, 城市问题

**摘要:** 随着互联网时代的不断发展, 移动互联网更是成为现如今发展的重头戏, 在“互联网+”行动计划和“大众创业、万众创新”的强烈渲染下, 众多的创业者搭上了共享模式的小船。生活在当下, 共享经济的模式已经渗透到衣食住行的方方面面。在这股新浪潮中, 出行行业的探索让共享单车应运而生, 像一把利剑又好又快地解决了城市交通“最后一公里”的出行问题。当然既然是利剑, 就会有它的弊病。乱停乱放、恶意损坏、公车私用等问题就像毒瘤侵蚀着共享单车的命运。作为出行服务升级以及出行经济绿色转型的有效途径, 共享单车需要有关部门、企业与消费者共同努力, 让共享单车免遭昙花一现的悲哀。

### 1. 引言

中共十八届五中全会及其通过的《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十三个五年规划的建议》提出了全面建成小康社会的新目标, 首次提出“创新、协调、绿色、开放、共享”这五大发展的理念。在如此强大的政策导向下, 于2016年, 移动互联网与创新创业的交汇地带中, 共享单车横空出世。颜色醒目的共享单车万象绿影车, 在路权均衡的城市, 简直是现代文明的一道风景。作为朝阳产业, 创新引领。以APP为媒介的共享单车, 在互联网+新技术的引领下, 开启了产业竞争发展的另一片蓝海<sup>[5]</sup>。自行车在解决城市出行“最后一公里”的过程中, 以资深的环境友好型与健康出行方式的最佳代言人身份, 张显着无法比拟的优势。再加之其随用随骑、网上支付的便捷性, 毋庸置疑, 迅速俘获人心, 成为当下最热门、关注

度最高的网红。2016年9月23日，优拜单车在还未上线之时，便获得了千万级别天使轮融资；随后ofo分别于9月26日和10月10日先后宣布c轮融资进展，并且在三个月内实现了218%的增长率；10月8日，小鸣单车宣布完成1亿元的A轮融资；摩拜单车紧锣密鼓也完成了新一轮的融资。根据艾媒咨询发布的《2016年中国单车租赁市场分析报告》，2016年中国单车租赁市场规模将达0.54亿元，用户规模将达425.16万人，预计2019年中国单车租赁市场规模将上升至1.63亿元，用户规模将达1026.15万人<sup>[1]</sup>。在共享单车进入人们视野不足一年的短短时间内，已经遍布国内几十个城市，还在呈几何扩张的趋势，而且来自中国的“小黄车”甚至已经漂洋过海，出现在了美国硅谷等街头。引起了很多国际媒体的关注。英国《金融时报》就撰文称，中国的共享单车是全球创新的典范，也是最新向外输出的成功案例<sup>[5]</sup>。在当今快节奏的生活方式下，以既能锻炼身体、节约时间和经济成本，又能低碳环保、便捷价廉的方式出行，怎能不圈粉无数。共享单车手持“互联网+”这一尚方宝剑，脚踏“十三五”规划的绿色飞轮，以乘风破浪之势，冲入共享经济的浪潮中，犹如人间的四月天，生而不凡。

## 2. 当新晋“网红”遇上文明尴尬

随着越来越多的共享单车出现在街头巷尾，乱停乱放、恶意损坏、公车私用等问题展露头角，层出不穷。烦扰着“共享单车”的文明尴尬，对政府的公共服务、企业管理以及社会公德都提出了不小的挑战。

### 2.1 城市管理的座上客—乱停乱放、肆意占道

自从共享单车出现，几乎一夜之间，红黄蓝绿白各色共享单车如同春风拂过的野花，开放在大街小巷的各个角落，本应是各色花儿争奇斗艳，却怎料得却无所顾忌、肆意安寨。相对于各大共享单车的扩张速度，政府部门在基础建设、合理规划、梳理路权等方面还显得有些滞后。导致不文明的现象层出不穷。人行道上单车乱停放挡道，小区出入口、路边绿化带、公园景点、海边栈道、商场门口等等，也可随处可见乱停乱放的各种单车<sup>[2]</sup>，严重影响到交通畅以及市容环境。此类现象越来越成为城市管理者的烦恼，尤其是那些正在创建全国文明城市、全国卫生文明城市的区域心中无法言说的痛。

### 2.2 城市信用的拉分王—公车私用、恶意毁坏

单车市场遭遇到的各种乱象和各地奇葩案例不胜枚举：有骑进小区，丢在楼道，甚至骑回家独占独享的；有嫌坡道陡峭，累积数百辆车被弃下穿隧道，地面搜索扫描不到的；有纯属恶作剧，或不知何种心理，把车锁于树杈上，甚至抛至中心河道的；甚至还有座上插针，涉嫌无差别上海的；随意挂坏车牌号及二维的大有人在，随意上私锁的情况不绝于耳。公车私用，恶意毁坏的现象，是城市信用建设征程中的败笔，严重拖慢了我国信用体系建设的前进步伐。

### 2.3 企业运营的大病灶—维护价高、利润率低

共享单车未必是一个划算的买卖。单车本身可以通过规模定制化来降低生产成本，但是它的维护费用却相当之高。由于共享单车随用随骑的特性，让这些散落在四处杳杳的小物件在一定程度上增加了它的随机性以及回收的难度，再加之数量的庞大，且没有搭乘标准化优势的便车，潜移默化中催生起了高昂的维修费用。维修更换的折损以及专人的服务无疑为企业的盈利雪上加霜。在如此强压之下，各大单车公司不得不进行多次的融资，以维持生计。

## 3. 可以让共享单车晋级的“大招”

实际情况表明，已经有越来越多的消费者参与到共享模式中。为了让人们充分享受这一

经济形势的福利，作为相关政府或者政策制定者更应该以消费者需求(不仅包括个体消费需求，而且还包括作为企业法人的消费需求)为中心做好管理转型，因地制宜，结合需求，科学监管<sup>[3]</sup>。企业在保持技术不断更新的前提下，成功的移动出行平台的建立，必须要理解新的政府法规、全球化经济环境以及持续发展的需要。民众的作为是成功的关键，不断提升自身的素质，才能为共享单车搭起最坚实的用户防火墙。

### 3.1 政府与企业携手管理，让乱停乱放销声匿迹

政府作为最有力的管理者首先应依据《中华人民共和国道路交通安全法》有关规定，出台一份专门针对共享单车停放标准的声明。严令交警部门依照有关法律，对使用共享单车在机动车道、人行道上停放阻碍别人通行的，处以相应的惩罚。并将小区内部，所有公园，建筑内部(尤其是消防通道、紧急疏散通道)，地下通道，人行天桥，机动车道，绿化带，盲道，地铁出口处等明确为禁止停车场所。其次，共享单车企业也应该树立起社会责任感，不能把车子投放完了后，造成的问题都交给社会和政府来解决。“共享单车是技术创新的产物，那么规范骑车行为，应该也能通过技术手段来达成，这应该是企业在投放车辆的同时，就充分考虑的事情<sup>[2]</sup>。”政府企业携手管理，将制度与技术完美融合，迸发出更加强大的力量。

### 3.2 企业与消费者互利互惠，开足马力建设诚信系统

企业建立一个“自行车用户诚信平台”是解决共享单车现存种种怪象的有力武器。在一定程度上可以规范用户行为，对不文明使用者采取一定的惩罚措施。而且还可以鼓励用户对违规停放，不文明使用等情况进行监督，并拍照举报，核实后，对有效举报的用户进行相应的奖励，鼓励用户文明用车、规范停车。通过创建这种奖惩分明的诚信平台，拉近了企业与消费者之间的关系，让彼此互惠互利，使共享单车良性发展，走上可持续发展的道路。

### 3.3 政府增加补贴为补充公共交通买单、企业优化服务为提升收费标准加油

事实上，目前各地的公共自行车绝大部分都采用了“由政府牵头成立公益性的公司，并且持续性给予财政补贴”的模式。共享单车模式的出现，减去了政府大规模基础建设和长期运营管理的负担，让政府能够以最“轻”的模式推广公共自行车<sup>[4]</sup>。所以共享单车对于自己在环境和城市交通上的贡献应该积极测度，从而得到更广泛的政府的补贴。当然所谓的补贴不仅局限于资金，还有对自行车道、自行车停放区域的建设与维护的支持。而针对企业来说，提升自己的服务水平，优化产品的开发是增加消费者黏度，接受适当提高租车收费价格的最有效。

## 致谢

本文为天津职业技术师范大学科研发展基金资助项目，项目编号：SK13-12

## 参考文献

- [1] Zhang Yan. How to share a bike with the city? [N]. Ningbo daily, 2017-01-05 (005)
- [2] Pan Momo.our city will plan to share the bicycle parking area [N]. Shenzhen special zone daily, 2017-01-07 (A04)
- [3] Huang Yijing.Jean Yuanyuan. Research on mobile travel, [J]. economic productivity sharing under 2016 (12): 58-61.
- [4] Zhou Youqiang.set "Internet plus" wheel bike sharing can run far [N]. workers daily, 2016-09-28 (006).
- [5] Cheng Cheng. Shared bicycle: urban mobile joyful and pain [J]. environment, 2017, (03): 73-75