

“单车围城”现象分析及对策建议

【内容提要】 共享单车不仅解决了困扰大众出行的“最后一公里”问题，也在一定程度上缓解了机动车辆带给城市的交通和环保压力。然而，随着资本的疯狂涌入和单车运营商的无序竞争，“单车围城”现象引起了市政管理部门和社会大众的高度关注。赛迪智库政策法规研究所通过梳理“单车围城”的具体表现查找困境的成因，提出了破解困局的三点建议：设定资质条件，提高行业准入门槛，引导共享单车产业发展“有序化”；完善信用体系，约束失信行为，鼓励用户骑停行为“公德化”；革新市政部门管理理念，保障“单车围城”治理“合理化”。

【关键词】 “单车围城” 信用体系

近年来，在互联网技术和“共享”发展理念的共同作用下，以共享单车为代表的一批新服务模式开始兴起。共享单车在解决大众出行“最后一公里”问题的同时，也带来了一些负面影响，共享单车数量激增致使“单车围城”现象出现。其成因是多方面和深层次的，比如企业超量投放，用户随意停放，维修保养配套制度缺失，信用体系不完善，以及市政管理部门应对失当等。眼下当务之急就是规范资本导向，完善信用体系，采取多种措施，促使单车企业、单车用户和市政管理部门三方形成合力，破解“单车围城”困局。

一、“单车围城”的四个表现

（一）共享单车的超量投放

据交通运输部数据显示，截至 2017 年 7 月，共享单车累计投放超过 1600 万辆。如此大数量的投放，使得地铁口、公交站、城中村、热门商圈和景区等人流密集区，堆满了共享单车，大有“单车围城”之势。这表明，当前共享单车超量投放，市场供需比例已严重失衡，进而使得人行横道被严重挤压，服务于特殊群体的盲道被隔断，专门划定的公交车道也受到影响。多元化的交通方式之间不仅没能很好衔接，反而令道路资源更加紧张，甚至

影响了正常的交通秩序。

（二）单车用户的无序停放

毋庸置疑，共享单车实实在在给人们的生活带来了便利，但与此同时，种种不和谐现象也随之出现。最典型的表现就是共享单车被随意停放，占据步行通道，破坏了正常道路秩序，也影响了出行畅通。这种随意停放的现象与共享单车运营模式的固有特点相关，单车用户的首要关注点是骑行便利而非停车地点的适当性，且不当停车不会带来惩罚性后果。随意停放就成为单车用户最便利与成本最低的选择。

（三）瑕疵、故障车被弃之不顾

“单车围城”现象的另一突出表现是，在遍布都市的单车中，存在着大量有瑕疵、有故障的车辆。从企业层面看，当初单车运营企业急于抢占市场，对单车生产厂商提出较高的供货速度要求而无暇顾及对质量的把控，致使单车本身就存在一定质量问题。从用户层面看，单车易损是一个客观事实，同时也存在部分低素质用户刻意破坏共享单车的不文明行为，人为增加了单车损耗。车辆损耗本应包含在单车运营的正常成本中，但由于资本的

迅速涌入，各大运营企业“财大气粗”，不计成本抢占市场份额成为第一要务，单车的检查维修与保障配套服务没能及时跟上。同时，部分初代单车的联网定位功能不完善，也使得大量共享单车“失联”。在多重因素的共同作用下，共享单车故障率快速攀升，而运营企业无暇顾及。大量有瑕疵、故障单车的存在又直接导致其实际使用率下降，进一步刺激了共享单车的市场投放量。此外，这些故障车隐含的安全瑕疵，对用户的人身安全也构成了潜在威胁。

（四）单车停放存在结构性失衡

相对于大城市的人口规模，千万级的共享单车数量其实并不算多。之所以给人一种“单车围城”的感觉，是因为在地铁口、工作区、居民区等人口密集地区单车停放过于集中，影响了正常通行。事实上，在人烟稀少的郊区和非一线城市，却是走很远也找不到一辆共享单车，即使找到可能也是故障车，这就是一种明显的结构性失衡状态。我国大多数城市功能设计和公共设施设计缺乏对大量单车停放需求的考虑，基本都是在路边人行道上次序排放。在国外一些规划水平较高的城市，自行车摆放设施可以与

人行道、路灯、充电桩、汽车停车位、公交车站、排水管道、电话亭、花圃等公共建筑巧妙搭配，甚至把单车停在空中和墙上，实现最大限度地利用空间，同时兼具提升设计感和城市品味的作用，我国很多城市目前显然还无法达到这种水平。

二、“单车围城”背后的三大推手

（一）资本狂热涌入致使行业发展失控

共享单车数量之所以出现爆发式增长，与运营企业之间的无序竞争和野蛮扩张战略有密切关联。部分共享单车运营企业沿袭了此前“滴滴”——“快的”的发展模式，将市场占有率作为最重要的考量因素，不计经济成本地向市场超量投放共享单车。而此种做法可能带来的后果，比如导致市场过分饱和、迫使行业间充满无序竞争，以及破坏公共交通秩序等，则不在单车运营商的考虑范畴之内。这样的发展战略无疑是形成“单车围城”困境的首要原因。

各大单车运营商背后的资金来源更值得关注。事实上，共享单车界的两大巨头摩拜和 ofo 背后都有资本大鳄支撑，融资一轮接一轮，直接后果就是单车投放谁也“不差钱”。更令人担忧的是，这种资本涌入现象还有进一步扩大之势。据《证券日报》不完全统计，

共享单车市场现已吸引了 30 多家投资机构，有阿里、腾讯、滴滴、小米、经纬中国、金沙江、凯路仕等，融资额超过 60 亿元人民币。据业内人士估算，共享单车行业的融资规模已达百亿元。资本的疯狂涌入支撑了单车运营企业的亏损承受能力，助长了其超量投放的决心，起到了“煽风点火”的负面效应。

（二）经济信用体系建设缓慢

共享单车是当前“互联网+”思维与公共交通领域的融合。“互联网+”单车的使用提高了单车的使用率，放大了其使用价值，加快了社会运行效率。在其运行中需考虑各种社会因素，比如，社会接受度、使用者的道德水准等。为了抵消不利因素影响，必要的配套制度必须跟上，其中，信用体系是最重要的配套制度。但是，目前我国信用体系建设尚不完善，在很大程度上，信用被视为道德层面的因素，而非促进经济发展的关键要素。单车使用者的大量不文明行为本质上属于失信行为，而信用体系的缺失导致缺乏规制失信行为的能力，除了道德谴责，失信者基本不会承担其它可能的不利后果。因此，信用体系不完善已成为制约共享单车行业健康发展的瓶颈。

（三）相关管理措施不到位

“单车围城”是共享单车发展过程中的问题，其恶化的趋势与部分地方市政部门应对措施不力有很大关系。

一是地方市政部门对共享单车的行业发展特点、“泛滥化”趋势估计不足。二是在出现单车泛滥问题后，地方市政部门的应对措施过于简单化，除了扣押并无他法。三是在“单车围城”态势形成后，各地市政部门强制叫停，不分地域和运营商，一律不许投放。如此应对措施，且不论其短期内能否解决问题，就长期而言很可能损害共享单车行业的发展。

不过，值得庆幸的是，目前部分地方政府已经在积极制订共享单车新规，考虑综合运用多种治理手段。以北京为例，9月15日发布的《北京市鼓励规范发展共享自行车的指导意见(试行)》提出，对共享单车进行总量调控，对车辆投放实行动态平衡；一般投放使用三年应更新或报废；企业应当自有或租用停车场地，以满足车辆周转与维修需求；落实承租人信用评价制度，对多次经核实确认的违规违约承租人由企业列入黑名单，共同限制其使用。

三、对策建议

（一）提高准入门槛，引导共享单车发展“有序化”

为了避免共享单车市场过度饱和，对运营企业的资质条件应加以明确。一是运营企业必须要有专门的资金银行账户，用于存放用户缴纳的租赁押金等各种费用。金融监管部门有权对该账户调查核实，以保证专项资金不被挪用。二是运营企业应当有完备的网络运营管理能力，对获得的客户私人数据有足够的安全保障能力，保证用户个人信息安全。三是运营企业要建立单车维护修理等配套服务制度。建立专属的单车维修保养团队，负责维修、检查、清洁等事项。四是强制运营企业购买责任保险。针对可能出现的产品质量问题、用户人身伤害等情况，购买包括产品质量责任险、人身意外险在内的多个险种。此外，运营企业应履行先行赔付义务，为用户提供更加完善的保障。

（二）完善信用体系，鼓励用户骑停行为“公德化”

用户的不文明骑停行为是“单车围城”现象产生的诱因之一，因而规制用户行为就成为治理“单车围城”的重要发力点。一是单车运营平台要建立用户信用数据库。继续深入推行共享单车使

用的实名制，通过 GPS 技术、市民监督举报、执法管理机关通知等措施和渠道，对有失信行为的单车用户予以登记，根据失信行为的严重程度、频次等标准，建立梯次清晰的“失信黑名单”。针对上了“失信黑名单”的用户采取提高押金、租赁费乃至禁止使用等措施。二是市政管理部门要加强对不文明骑停行为的监控，主动将存在失信行为的用户通报给相应的运营企业，辅助征信制度的完善。三是大力推动我国信用制度立法工作的进程。一方面，从法律上明确严重失信行为的法律责任，强化用户的尊法守信意识；另一方面，要求运营企业和征信平台履行法律义务，促使其保护征信过程中获得的用户隐私。多管齐下，通过完善信用体系，培育单车用户的公德心，使骑停行为符合公德规范要求。

（三）革新管理理念，保障“单车围城”治理“合理化”

市政管理部门作为治理“单车围城”症结的重要参与方，必须改变传统的城市管理观念与手段。一是要加强与单车运营企业的沟通，对重点地段的单车密度进行评估。一旦发现有泛滥化趋势，或者废弃故障的“僵尸单车”数量增长时，要及时与相应单车企业沟通，通知其在某段区域、某段时间内停止投放，或及时

拖走故障遗弃单车，以避免单车泛滥。必要时，市政管理部门可主动约谈单车运营企业。二是市政管理部门应出台引导措施，根据城市地段和交通状况，合理划定停放区域。三是随着“互联网+”技术与民众生活的深度融合，未来还将出现更多互联网新型服务模式，市政管理部门必须拓宽思路、预先研判，避免出现“汽车围城”、“摩托围城”等类似困境。

本文作者：工业和信息化部赛迪研究院 王鹄峰 王夙 栾群
联系方式：13810412673
电子邮件：wangjingfeng @ccidthinktank.com

咨询翘楚在这里汇聚

信息化研究中心

电子信息产业研究所

软件产业研究所

网络空间研究所

无线电管理研究所

互联网研究所

集成电路研究所

工业化研究中心

工业经济研究所

工业科技研究所

装备工业研究所

消费品工业研究所

原材料工业研究所

工业节能与环保研究所

规划研究所

产业政策研究所

军民结合研究所

中小企业研究所

政策法规研究所

世界工业研究所

安全产业研究所

编辑部：赛迪工业和信息化研究院

通讯地址：北京市海淀区万寿路27号院8号楼12层

邮政编码：100846

联系人：刘颖 董凯

联系电话：010-68200552 13701304215

010-68207922 13910685050

传真：0086-10-68209616

网址：www.ccidwise.com

电子邮件：liuying@ccidthinktank.com

报：部领导

送：部机关各司局，各地方工业和信息化主管部门及
相关部门

编辑部：工业和信息化部赛迪研究院

通讯地址：北京市海淀区万寿路27号院南门8号楼12层

邮政编码：100846

联系人：刘颖 董凯

联系电话：010-68200552 13701304215

 010-68207922 13910685050

传 真：010-68200534

网 址：www.ccidwise.com

电子邮件：liuying@ccidthinktank.com

