

“洗牌之后，基层的共享单车经营者反而感觉更踏实了。“终于可以回归正常的商业逻辑了。”一位共享单车企业的区域负责人如是说

共享单车当然不会因为行业洗牌而消亡，毕竟在许多大城市，“最后一公里”仍然是人们出行的痛点。有需求就会有市场，有市场就有共享单车的生存空间

本报记者杨绍功、李雨泽

一个身穿黑色羽绒服的男人，蜷缩着躺在一张废纸壳上，从头到脚沾满了烂泥，脚边的一堆空啤酒瓶告诉人们，他是如何在酩酊大醉后昏睡过去，又是在这个冬天里备受煎熬。

废纸壳外，电子锁的报警声此起彼伏，数以万计的共享单车，五颜六色、密密麻麻，犹如风暴云，起伏翻滚着咆哮着，把这个男人重重围住。

2018年，记者探访了全国多地数十个的“共享单车坟场”，最无法忘怀的是阴冷冬天里的这一幕，还有发生在这个男人身上的故事。

同样在这个冬天，1000多万名用户在线申请退押金，还有绵延数百米的队伍排在了ofo北京总部门口。靠资本驱动、押金助流的共享单车，终于在诞生两年半之后，滑到了过山车道的低谷。犹如一场大梦，终于到了要醒的时候。

“这些车难道不需要花钱吗?!”共享单车投放最疯狂的时候，曾有业内人士忧心忡忡地疾呼。但是，全国仍有成千上万家自行车制造企业被卷入这场“泡沫的狂欢”，有的大型企业数以亿计的货款无法收回。行业观察者愤怒地指责这场“无计划、无底线”的烧钱大战，“让中国自行车制造业发展停滞了两年”。

然而，洗牌之后，基层的共享单车经营者反而感觉更踏实了。“终于可以回归正常的商业逻辑了。”一位共享单车企业的区域负责人如是说。但一波未平一波又起，他们又开始遇到新的麻烦，很多停在合法区域的共享单车也在莫名其妙地消失。记者采访发现，一年间，这背后已然形成一条黑色利益链。解决管理不善滋生问题正成为新的难题。

共享单车当然不会因为行业洗牌而消亡，毕竟在许多大城市，“最后一公里”仍然是人们出行的痛点。有需求就会有市场，有市场就有共享单车的生存空间。一个个停车管理试验空间在全国多地兴起，代表了对共享单车共建共治共享的努力。

在新的形势下，共享单车如何骑行下半场?消费者、企业经营者、管理部门和行业专家似乎正在达成一个共识：要加速为共享单车的发展建章立制，让使用、经营和管理都有法可依、有法可依。一地鸡毛之后，唯有如此，共享单车才能真正回归那个“骑行让生活更美好”的初心。

投资失败：资本、企业、社会共尝苦果

“共享单车太害人了!”11月中旬，在江苏南京市郊的一处共享单车堆场里，睡在废纸壳上这个男人自称是共享单车的投资人。他追随朋友借了高利贷，投入巨额资金，最终因为企业的破产而血本无归。衣着得体的他满身泥污，看到记者又要拍照，连忙爬上堆场，跌跌撞撞地从共享单车间溜走了。

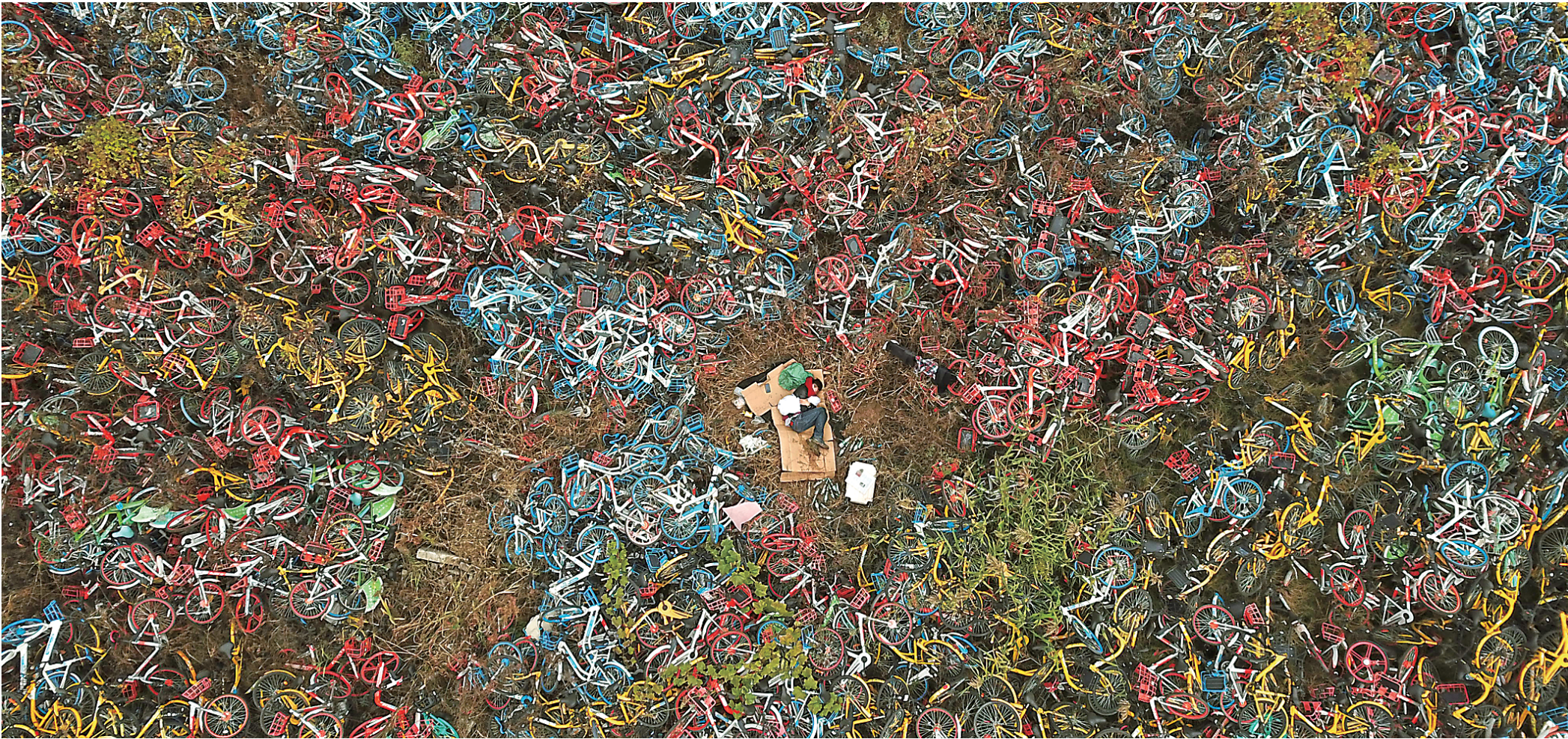
同样的时候，ofo创始人戴威也遭遇了艰难时刻。12月4日，北京市海淀区人民法院对ofo及其法人戴威作出了“限制消费令”。这个只有27岁，曾经坐拥35亿财富的年轻人，被限制乘坐飞机、软卧、轮船二 etc 以上舱位;不得在星级宾馆、酒店、夜总会、高尔夫球场等高消费场所消费;不得购买不动产……

不是所有人都像金沙江创投的朱啸虎一样幸运，可以找到阿里巴巴来接盘。不愿具名的投资人说，最近要找戴威的人很多，但是能见到的很少。与普通用户和供货商的目的一样，投资人是为了要钱。在这位投资人看来，如果戴威能像胡玮炜一样，早点把ofo“卖掉”，戴威和他的情况就不会如此尴尬。现在，这个投资人数亿元投资仍然悬在空中。

“如果ofo破产，可能像其他倒闭的共享单车企业一样，留下大量社会‘负资产’。”一名共享单车的企业负责人说，ofo的体量太大了，数千万用户的退押金的需求可能会带来隐患，谁来接盘仍然不得而知。“最后，如果要让政府来理单，会给共享单车模式发展带来灾难性的后果。”这位负责人忧心地说。

据行业数据估算，**最高峰时，共享单车的投资规模达到了600亿元**，共享单车相关的资本和企业，给社会带来了超越经济层面的压力。今年以来，记者在江苏、天津、上海、安徽、北京等许多地方采访了数十个的共享单车堆放点发现，不仅是停车场，铁路边、工地旁、巷道里……只要是城市空余的空间，多堆满了共享单车。这些无处安放的单车，每万辆就可能产生150吨的废弃金属。

不仅在建场，从街面上的见车率可以直观感觉到浪费的存在。住建部相关课题研究的数据显示，主要城市的共享单车规模悄然“瘦身”。截至2018年8月，北京市共享单车总量为191万辆，较2017年9月最高峰时的235万辆已下降两成;类似的还有上海、杭州、武汉。按照估算，全国最高



▲ 2018年11月，在南京一处“共享单车坟场”，一名自称投资人的男子蜷缩着睡在废纸壳上。 本报记者李雨泽摄

共享单车急需回归『骑行让生活更美好』初心

峰时共享单车投放达到了2300多万辆，截至目前，保守估计有约500万辆共享单车无法有效运营，甚至多数进入了堆场。

“这些车难道真的是不要钱的吗?”江苏自行车行业协会理事长陆金龙感到十分痛心，这些资源可以造多少新的自行车，可以用到多少更有价值的地方去……

阵痛难耐：被拖累的自行车制造业

天津小镇王庆坨，全国有75%的电动车、自行车出自这里。最红火的时候，连小镇的农田上都堆满了清一色的共享单车。从2018年上班难开始，这里的很多自行车厂和零件厂开始大门紧闭，有的已经搬家，有的纷纷转型外贸订单生产。受共享单车企业大量欠账的影响，能做整车的企业也不再愿意接单，只零零散散地做一些车架等零件业务。

天津最大的几家自行车制造企业是受共享单车拖累重灾区。一位不愿具名的业内人士透露，这些企业背负的欠账少则数百元，多的有数十亿元。企业负责人已经不愿意在行业内说话了。

上海凤凰自行车公司是把ofo告上法庭的传统自行车制造企业之一。在与ofo的合作中，作为百年老品牌，上海凤凰一直希望借助共享单车来实现品牌的年轻化、时尚化。但是给ofo专供自行车还没交付到1/4，凤凰就发现6800多万元账款收不回来了。这直接导致公司2018年上半年的营收和净利润双双下滑超过50%。

大企业伤筋动骨，小企业更有直接破产的。陆金龙通过走访发现，共享单车泡沫的破灭，导致上海、天津、浙江、江苏的自行车制造业遭受重大影响。“江苏十几家零件厂，应收货款损失少的上百万，多的几百万，零件企业都这样，整车企业更不好过。”他说。

两年前，自行车制造业企业还在集体观望，希望能让共享单车的子弹再飞一会儿，但是两年后业内发现，即便是连捷安特这样号称“冷静”的企业“也没能控制住自己”，一头扎进了共享单车狂欢派对中。

伴随着共享单车企业的没落，不仅是应收账款的损失，还有每年2000万的自行车产能需求没有了，这几乎占了中国自行车年产能的三成，意味着许多企业为此上的生产线都打了水漂，大量的工人会面临就业难题。陆金龙说，“我在这个行业干了45年，还没有经历过这么大的波动。”

这样的波动影响是巨大的。业内人士预计，在共享单车出现之前，中国自行车年产能已经达到7000万辆左右，其中5500万辆都是高质量的车

子，企业纷纷在研究如何提高质量以迎合国内外高端市场。**共享单车的到来，中断了许多企业开发新产品的过程。**“我们的行业至少因此停滞了两年!”陆金龙说。

梦醒时分：虽然很艰难，但是很踏实

“这么大的泡沫，这么疯狂的梦，是应该醒了!”一家共享单车企业东部地区的负责人王令(化名)对新华每日电讯记者说，这两年多来，这个行业是被催熟的。经营者更关心的是投放车辆、用户订单、用户数量是否增长，根本没有人或者说来不及去关心这个事情到底赚不赚钱。

“不能因为一个朱啸虎，就觉得投资人都出去了，投资人有很多是血本无归的。”说到这里，王令仿佛吸了一口冷气，“一口气投了2300多万辆车，太可怕了!”

更可怕的是，不仅投资人的钱被挥霍一空，“在部分共享单车企业，连用户的押金都被大规模挪用，用来制造新车以增加投放获得更高的资本估值。”王令透露说。因此，一旦用户开始退押金，这些企业很快就会被挤垮。

目前，能存活下来的共享单车企业，如摩拜、哈罗等，多数是获得了相对稳定的资本支持，同时被纳入一个更大的商业体系成为一个经营模块。

“**共享单车需要重拾用户的信心!**”被行业传言套现离场的胡玮炜如是说。然而，这个事情有点艰难。28岁的南京市民刘雅鸣是共享单车的深度用户，现在他正在犹豫是不是要从ofo、摩拜等平台上把押金退回来。“车子越来越旧，骑行体验越来越差，我还担心他们会不退押金。”他说。

王令觉得，要化解用户的疑虑，只能更踏踏实实做事，他所在平台已经取消了对用户的押金要求，这像一个橄榄枝抛了出来，企业希望能够释放新的善意。

这一年，王令都在忙着提升车辆的运营效率，思考怎么把车辆做全生命周期的管理。他略带兴奋地说，这一年平台故障车的处理成本降低了50%。这是一个很大的进步，因为过去运营成本有70%被花在了找车和处理故障车上。

“当企业开始从运营管理角度考虑投入和产出时，共享单车才真正回到了正常的商业模式。”一家共享单车区域负责人刘明(化名)说，未来，共享单车会进行艰难转型，比如，可能不会再有那么多免费骑行福利，同时新车的投放量会减少，但是希望摆布更加合理，让每辆车都能被更好地利用起来。

为什么在这个冬天，王令和刘明都看到希望，因为他们认定“最后一公里”的交通痛点依然存在。“遇到极端天气的时候，你会看到我们的车使用量会翻倍，这表明我们还是被需要的!”王令说。

“你可别被那些搞共享单车的小姑娘、小伙子骗了!”江苏一家自行车制造企业的负责人提到在共享单车浪潮中遭遇的损失依然愤愤不已。最近，行业开会，这些干了几十年的老厂长、老资格们凑在一起，聊起才发现，他们似乎是被一群小姑娘小伙子忽悠了。

“这是一个非常深刻的教训!”陆金龙说，虽然这次波动不至于威胁整个自行车制造业的发展，但值得业内有关部门高度重视。他认为，这次之所以造成这么大的损失，一是生产企业自己没有把控好，大家一哄而上;二是一些部门没有把控好政策;三是互联网大企业在推波助澜，这是造成一地鸡毛的重要甚至关键因素。

“过山车下坡了，才知道谁没系安全带!早干什么去了?!”前述自行车制造企业负责人感觉到了后悔。

新的问题：被消失的共享单车

“当人们都在为与一座冰山擦身而过欢呼雀跃时，也许更大的冰山正在迎面撞来。”这句话常被刘明用来激励团队的年轻人时刻保持警惕。他觉得，这用来形容目前共享单车行业面临的现状毫不为过。

今年八九月间，上海有数千辆共享单车集体“失踪”，这让已经感觉经营困难的共享单车企业更感艰难。

新华每日电讯记者追踪了这起失踪单车案件。随着共享单车的电子信号，一路追到了距上海400公里外的江苏省盐城市射阳县。在一处驾校空地，记者看到，各种品牌、总数约几千辆共享单车在这里变成了废铜烂铁，被机器锻压加工成一个一个长方体。平台企业的后台数据显示，其中许多车辆最后一次解锁是在上海宝山区。

射阳的这家废品处理厂，一项重要业务就是处理废弃共享单车。“共享单车必须要有政府或单车公司的文件才能处理，没有文件的我们不能处理。”该厂负责人说，地方有关部门委托第三方公司来处置这些车辆，他们只是代加工。

“好车都当成废品处理了!”寻找失踪单车的某单车负责人找到现场时，与废品处理厂的人理论起来。然而，废品处理厂负责人只承认接收的是损坏的车辆。

几天后，记者来到上海宝山区大场镇城市管理行政执法中队的一处物资堆场，看到各种品牌的共享单车，正在被分解成一堆堆分散的零部件，并用压缩机压缩打包。

9月里，大量围挡围住了大场镇的几条主要道路，城建施工正在进行。大场镇城管执法中队的负责人向记者道出了他们的苦衷：“城区在搞建设，环境容量实在有限，那么多的车投进来，我们的市容管理压力太大了!”

新的问题背后还是老毛病——共享单车的投放对城市的管理仍然存在着压力。这位城管执法中队负责人的话也代表了许多管理部门的观点，政府仍然需要花大代价应对共享单车问题，包括各地堆积越来越高的“单车坟场”。记者了解到，上海、南京等一些城市，有关部门甚至要专门申请预算，来处理共享单车带来的问题。

正是预算和购买服务滋生了新的利益链。王令向新华每日电讯记者透露，管理部门拿到预算向第三方公司购买服务，以对共享单车进行管理，这本质上并没有什么不妥。但要管理部门支付费用，就要对第三方的服务进行考核，最后变成了下指标——清理多少车给多少钱，这样变相鼓励了第三方公司去查扣合法的车辆。

更让王令、刘明等经营者没想到的是，当他们前去希望领回被扣押的车辆时，第三方公司竟然给开出了每辆30元-65元不等的“赎身价”。按照王令的估算，他所在的公司有近百万辆单车被查扣或被清理到堆场，如果都付钱领回来，企业难以承担这样的费用。这就导致大量堆积单车无法认领，可以用的车最终被作为废品处理。

“这些车的所有权在共享单车企业，这样处理是不妥当的。”浙江东鹰律师事务所合伙人陈钟认为，如此处理共享单车涉嫌违法，应当经过更加严格必要的法律程序。

企业考虑的是如何维护合法权益，而政府部门考虑的是如何有效管理。南京市城管部门的有关负责人就表示，事实上，之所以形成大量的“单车坟场”还是因为对扣押车辆无法有效处置。因为，目前没有相关规定明确废弃单车的认定标准，只有北京、上海规定了三年的强制报废期。**目前，废弃单车处置依据不足。**企业长期不领取，政府不敢处置，使得废弃单车大量堆积，造成严重的资源浪费和污染。

建章立制：有法可依才能把单车管好

毫无疑问，刚从资本的漩涡中脱身的共享单车，要想获得健康可持续的发展，就必须正视管理的问题。陈钟等法律界人士认为，虽然政府购买服务带来了问题，但源头其实还在共享单车企业身上。应当防范管理不当滋生不良利益链，更应该加强对共享单车的规范管理。

住建部相关调研显示，共享单车企业运维人员配比偏低。目前，在电子信息技术还不够成熟的情况下，单靠信息监督平台掌控共享单车运营维护调度，是无法实现和满足停放管理需要的。因此，只有匹配与共享单车投放数量相适应的线下维护人员，才是比较有效的管理办法。但目前大部分共享单车企业都无法满足运维需要。

新华每日电讯 年终报道

习近平致第四届世界互联网大会的贺信中说：中共十九大制定了新时代中国特色社会主义的行动纲领和发展蓝图，提出要建设网络强国、数字中国、智慧社会，推动互联网、大数据、人工智能和实体经济深度融合，发展数字经济、共享经济，培育新增长点、形成新动能

以成都为例，据统计按正常的维护调度需要，运维人员与单车总数比例应为1：200至1：100，即运维人员应占单车总投放量的0.5%至1%左右。但实际运维人员最多的企业人车比仅为0.12%。

来自北京、上海、南京的停车设施管理中心负责人都谈到，单车企业与属地配合不够。因为运营企业与属地管理部门和街办既没有隶属关系，也没有经济利益，个别企业时而存在不服管、不配合、沟通不畅等问题，配合程度有好有坏，处理问题时快时慢，特别是在应对上下班高峰期“潮汐式”拥堵现象时，不及时、不积极、搞拖延。

多地相关部门负责人透露，未来对于运维人员的比例和企业配合管理，都将研究制定相关制度，以实现真正有效的管理。

北京、上海、杭州、深圳、成都……这一年里，东南大学副教授顾大松跑遍了共享单车问题集中的主要城市，寻找一些管理成功的经验和案例，“其实经验正在推广”，他说。

2017年11月，杭州市滨江区城管局委托科技企业，基于共享单车车锁蓝牙MAC地址的唯一性，运用无线嗅探原理，在滨江区相关重要节点如商场门口、地铁站口等地布设共享单车蓝牙监测仪，开展共享单车饱和度监测。这种独立共享单车第三方监测技术，能够通过一段时间的监测，独立掌握本区域内共享单车总量，实现投放管理;另一方面，就是对城市重要节点如商场门口、地铁站口、大型小区与学校门口等地共享单车停放规律进行监测，特别是对超量停放的地点能够及时掌握，实时开展智能停放管理与线上运营评价。

目前，这一共享单车饱和度监测方式，已在南京秦淮区、栖霞区、郑州郑东新区、成都成华区、绵阳市推广，相关城市管理部门以此为抓手，推动共享单车的电子备案(由单车企业报备共享单车蓝牙MAC地址)，以实现投放总量的科学监测，并借此开展智能停放管理，实施共享单车运营情况线上科学评价。

“这些经验的结果可以逐步形成制度，帮助政府和企业进行科学管理。”顾大松说。作为研究交通法治的学者，他始终认为对新事物的管理必须从社会文明公约之类的倡议上升为制度。

共享单车企业的经营者也认为，制度的建立是一个明确各方责任的过程，企业也希望加速制度的建立，以确保政府部门的执法更加规范。“把管理举措通过法律法规规范下来，才能防止基层执法乱作为。”王令说。

共享经济：共建共治才能共享

停车管理的法律问题在逐步解决，各方也在盼望废弃共享单车的制度化处理获得突破性进展。然而，这个问题仍没有被各方严肃地摆到台面上来。所以，各地“单车坟场”频现，企业和管理部门之间仍然在进行着各种博弈。

“执法部门把我们的车扣了，我们得找领导，找媒体把车要回来，虽然不是每次都见效。”刘明说，尽管他们知道这样的方式不可持续，但这仍是不得已而为之的办法，否则企业的损失就太大了。

这当然不是长久之计，得把各方拉到谈判桌上来。在南京，由城管部门牵头的“南京城市治理圆桌论坛”几年来已经举办了近20期，其中有多期围绕共享单车的管理而展开。南京市城管局公众联络处副处长刘晓雨说，通过论坛，发挥各行各业公众委员积极性，充分利用他们的智慧为像共享单车这样的城市治理的热点、难点问题，收集解决问题的办法和建议。

“只有共建共治才能共享，共享单车是这样，共享经济也是这样。”顾大松说，**共享单车企业在回归商业价值的同时，也要回归社会价值。**