

新四大发明



共享单车

共享单车: 从“冬天”到“春天”

寒风乍起, 蹦蹦(黑摩的)的生意变得兴隆起来。“天儿这么冷, 谁愿意骑车啊!”刘师傅每天上下班高峰期都会在苹果园地铁口等着拉活儿, “这一天下来, 至少能接二十个单。”

骑行率下降仅仅只是共享单车陷入“寒冬”的一个缩影。在经历2016年和2017年上半年的疯狂扩张之后, 近半年来共享单车明显露出颓势, 酷骑、小蓝等多家企业先后倒闭, 随之而来的便是整个行业陷入“押金危机”“信任危机”……

早在2016年4月22日地球日当天, 摩拜单车在上海首次推出智能共享单车服务, 随后共享单车大战正式打响, 并向海外市场拓展。这种全球首创的智能共享单车模式, 也被来自“一带一路”沿线的20个国家的青年评为中国“新四大发明”之一。

然而, 本该引以为豪的“中国智造”, 却在资本的追捧下, 因野蛮生长、恶性竞争而饱受诟病。在这个凛冽的“寒冬”, 被玩儿坏的共享单车又该如何取暖?

押金去哪儿了?

从疯狂到沉寂, 共享单车行业仅用了不到一年的时间。最初的疯狂是以摩拜、ofo、小鸣单车在18天内融资超16亿元而点燃; 最后的沉寂却以悟空单车、叮叮单车等倒闭后超十亿元押金难退而收场。

自今年9月以来, 3Vbike、悟空单车、酷骑单车、小鸣单车、叮叮单车、小蓝单车等多家共享单车企业相继倒闭, 最短的运营时间仅有四个月, 遭受押金损失的用户数达到百万, 其中仅酷骑单车一家就拖欠押金约7亿元。

押金是最牵动消费者敏感神经的, 倒闭潮接踵而来的后遗症就是共享单车企业陷入信任危机, 大量用户开始退押金。这股风潮也将共享单车行业推上舆论的风口浪尖, 备受“挪用押金填补缺口”等质疑。

“从法规上来说这笔资金是不能被挪用的, 但是我想每家企业可能都会用到这笔钱, 因为大家都没有公布财报, 所以很难判断具体的使用途径。”《共享经济大趋势》作者、资深商业和管理顾问倪云华对《中国科学报》记

者分析, “大多数企业可能会采取比较稳妥的方式, 比如存放在银行基金或账户里赚取固定收益, 不会将其投资到一些高风险产品上。”

此前, 有媒体报道称“摩拜和ofo”两家企业资金告紧, 已经开始挪用用户押金, 但这一消息随即被摩拜和ofo否认, 称该报道与事实严重不符, 均表示一直严格保障客户的押金安全, 而且退押金通道畅通, 用户可以随时退押金。

对于押金去向问题, 摩拜和ofo均未对《中国科学报》记者作出正面回应。但记者通过在App上操作押金退款发现, 这两大平台均可实现秒退, 退还时间都不会超过五分钟, 这也变相证实了摩拜和ofo“退押金通道畅通”的说法。

可即便如此, 消费者的质疑仍然无法打消。“如果企业运营出现问题, 等到了无法融资的时候, 手里握着这么大的押金库, 怎么可能还让它完璧归赵?”用户盛先生跟记者闲聊, “说不定企业最后还得靠着押金营利呢。”

不过, 中国科学院大学经管学院教授吕本富明确告诉《中国科学报》记者, 押金应该由第三方来监管, 不应该算为公司的盈利。由于当前对共享单车管理不规范, 导致企业倒闭后押金不退, 这就亟须政府出台相关的监管措施。

目前, 去押金成为从监管方到资本方共同推进的一项举措。监管方——消费者协会约谈了多家共享单车企业, 希望能够尽量免除押金; 资本方——阿里投入大笔资金解决押金问题, 要求就是接入芝麻信用分。

在刚刚结束的第四届世界互联网大会上, 多位分享经济领域的专家也都在呼吁“以信用替代押金”, 倪云华也很赞同这一做法, “未来, 信用可能会成为一种新的货币。信用的等级和分值会越来越具有可参考性, 你所拥有的信用甚至比你所在银行的存款更具价值。”

资本看重什么?

从大趋势上看, 押金担保的方式未来将会被逐渐淘汰, 那么, 当共享单车企业失去押金这部分资金流时, 如果不能及时实现盈利, 想要存活下去或许就只有靠融资“输血”了。

共享单车是公认的十分烧钱的行业, 平台IT系统的维护、运营及人力成本、单车制造及损耗成本都非常高。据了解, 至今为止还没有一家共享单车企业实现盈利。一旦资金链断裂, 企业就会面临倒闭, 这一点从近半年出现的倒闭潮就可以看出。

既然如此, 为什么还有那么多投资者前赴后继往里“砸钱”? 资本方看重的到底是什么? “其实, 共享单车是一个非常好的商业模式。”吕本富给记者算了一笔账, “如果一辆车一天被骑3-5次, 那么一天的收益为3-5元, 一年若以200天算, 收益至少也有五六百元。从效益回收的角度, 共享单车这个商业模式是没有问题的。”

在吕本富看来, 倒闭潮的出现并非意味着一个商业模式的坍塌, 而是源于行业过于激烈的竞争, 这一点与倪云华的观点不谋而合。

“之前大家一窝蜂地冲进共享单车领域, 很多企业本身动机就不纯, 并没有想到要如何持续运营这家公司, 而只是看到这是一个风口, 通过这样一项目会融到很多资金, 所以就匆匆上马。”倪云华直言, 出发点不纯就埋下了倒闭的种子, 但这也只是企业个案, 并非商业模式出现问题。

可以说, 一个城市的地铁与公交车系统再完善, 也没有办法将“最后一公里”的问题完美解决, 共享单车正好弥补了交通末端这一缺陷, 并且是一击必中。

“用人人可负担得起的价格提供智能共享单车服务, 使人们更便利地完成城市内的短途出行, 并帮助减少交通拥堵, 减少环境污染, 让我们生活的城市更美好。”这也是胡玮炜当初创办摩拜单车的愿景, 同时也是投资者愿意往里砸钱的原因。

“从互联网的角度来说, 想要捕捉用户的价值, 无非就是要占据一个个的入口。比如百度占据搜索的入口, 阿里占据电商的入口, 腾讯占据社交软件的入口。对于共享单车这个模式来说, 也首先要抢占流量的入口。”倪云华分析道。

共享单车的机会在于市场占有率、盈利能力以及用户增长速度。在倪云华看来, 共享单车之前一直在烧钱, 可一旦企业在这个市场上占据了足够的垄断地位, 就对定价拥有

了足够的的话语权, 先圈地再考虑盈利也是资本往里砸钱的逻辑。

合并是出路吗?

随着越来越多共享单车品牌倒闭, 市场已进入了洗牌期, 那些管理运营能力相对较弱、产品相对低端的品牌便会被用户、市场、资本所抛弃。

“洗牌期结束, 市场格局最终确立, 形成一家独大格局, 补贴大战结束, 共享单车行业回归商业本质。”易观智库研究中心高级分析师王会娥指出。

按照之前网约车行业的发展路径, 打车软件经历倒闭潮后, 最终的赢家便是滴滴和Uber。因此, 很多业内人士猜测, 摩拜和ofo也将走向合并, 包括双方共同的投资人朱啸虎也曾在今年9月份公开表示, “摩拜和ofo已经占据了共享单车95%的市场份额, 只有两家合并才有可能盈利。”

不过, 摩拜和ofo均对合并一事予以否认, 在倪云华看来, 左右他们决策的并非自己本身, 而很可能是其背后的资本。“作为资本, 一定是希望再给你钱不是拿去乱烧, 而是大家一起去垄断控制这个市场。寡头垄断的可能性会非常高, 但目前还没有到这个阶段。”倪云华分析道, “当大家都觉得已经烧不动了, 资金也非常有限时, 才会想到坐下来聊一聊下一步的出路是死还是一起抱个团。”

在吕本富看来, 现在投资方是希望两大巨头合并的, 但是从消费者的角度来说, 合并未必是福音, 维持两强相争才是对消费者最有利的。“有适度的竞争, 但是市场也不至于特别饱和, 这个业态是最好的。”

不过, 也有业内人士分析, 即便站在企业的角度出发, 合并也并非唯一出路。目前共享单车行业主要面临的是管理粗放的问题, 这不是公司合并就能解决的, 另外, 简单的合并也未必能够为共享单车带来更大的生存空间。

唯一可以肯定的是, 不管是倒闭、合并还是其他, 目前共享单车市场都已经进入到洗牌期的尾声, 业内预计, 整个行业最晚将在2018年上半年结束洗牌。或许到那时, 共享单车的经济价值才会真正显现。

锐评

在百度中输入“单车坟场”, 显示结果有150多万条。伴随着这个关键词一同弹出的还有一张张触目惊心的图片, 在北京、上海、广州、杭州等多个城市, 成千上万辆五颜六色的共享单车像垃圾一样堆积成山, 这种现象狠狠“打脸”了倡导资源节约的共享经济。

共享经济的核心在于共享, 在互联网的助力下, 市场经济中的供需双方信息变得更加透明, 空闲的资源可以迅速匹配给需求方, 资源被高效合理地利用从而产生价值。

共享单车就是共享经济下的产物, 在经历轰轰烈烈的融资大战之后, 目前市面上基本呈现摩拜和ofo两强争霸的格局, 外加一个占据二、三线城市并获阿里融资的哈罗单车, 其余的便是数以千万计的单车“尸体”。

除了资本大战留下的恶果, “单车坟场”出现的主要原因还是行政部门清理违规占道的单车所致。对于现行的共享单车模式, 我们几乎看不到社会闲置资源高效利用的情景, 反而是过量的单车占据了过多的社会公共资源, 并没有给社会增进整体福利。

“单车坟场”也变相反映出企业在共享单车管理上的松懈以及用户素质的有待提高。由于疏于管理, 共享单车企业长期没有回收故障单车, 任其抛荒。使用者则随意毁坏和处置共享单车, 其素质也在这种共享经济下经受着考验。

另外, 诸多商家也趁着这次共享经济大潮, 大批量生产新的自行车, 侧重点完全在于“增量”而非“存量”; 各公司之间的商业竞争也只是单纯为了扩大市场份额进而垄断市场, 却不是为了所谓的“共享”。

如此一来, 这种中国式共享非但没有消耗闲置, 反而制造了更大的物质浪费, 随着行业的野蛮生长, 物极必反的规律让共享单车渐渐背离了共享经济的初衷, 而各个供应商的商业意图也开始变得本末倒置。

解铃还须系铃人。“单车坟场”的出现, 企业、用户和政府监管部门都难辞其咎, 只有各方协同发力才有可能解决问题。对于企业来说, 实现商业目的的同时也不能丢失社会责任感, 要规范自身行为, 确保投放单车的质量, 定期进行检修维护, 并利用技术手段加强对人们用车行为的规范。

对于用户来说, 作为共享单车的直接受益者, 要心怀善意地对待这个项目, 身体力行地自觉爱护共享单车, 遵守交通和运营规则, 人心的文明跟得上科技的进步才能让城市更美好。

对于政府监管部门来说, 要根据城市人口和单车使用等实际情况, 适当控制单车投放量, 避免单车企业为追求利润而盲目投放, 引导行业回归“共享经济”的初衷。

延伸阅读

2017年共享单车死亡名单

成立时间	死亡时间
悟空单车	2016年9月 - 2017年6月
叮叮单车	2016年11月 - 2017年8月
小蓝单车	2016年10月 - 2017年11月
酷骑单车	2016年11月 - 2017年9月
小鸣单车	2016年7月 - 2017年11月

本版内容由本报记者李惠钰供稿

人心的文明要跟科技的进步

“中国智造”的工匠精神

智能车锁为共享而生

摒弃固定的车桩, 允许用户将单车随意停放在路边任何有政府画线的停放区域, 用户只需将单车合上车锁, 即可离去——摆脱对“桩”的依赖, 是单车共享的首要前提, 而实现从“有桩”到“无桩”的颠覆, 核心部件就是智能锁。

全球第一把为共享而生的智能锁便出自摩拜单车之手。有一天, 摩拜单车创始人胡玮炜正在跟一群工业设计师和投资人聊天, 当时一位投资人突然说了一句话: “哎, 你有没有想过我们做共享单车呢? 用手机扫描开锁那种。”胡玮炜立刻像被击中了一样, 开启了重新“发明”自行车的历程。

据胡玮炜介绍, 摩拜单车的第一把智能锁最初是由机器人专业的几个博士生做出来的。曾有无数工厂都表示, “这只是实验室产品, 没有办法量产”, 但因为执着和坚持, 摩拜团队最终还是让这把神奇智能锁实现了规模化量产, 并拉开与其他玩家之间的距离。

摩拜工作人员对《中国科学报》记者介绍, 摩拜自主研发的专利智能锁已集成了嵌入式芯片、GPS模块和通讯模块, 并采用新一代物联网技术, 通过智能手机App就可让用户随时随地定位并使用最近的摩拜单车, 到达目的地后开锁即可实现电子付费结算。

智能锁从技术上实现了单车的“智能互联”, 摩拜单车历经八代智能锁的研发, 全新一代“Hawk”(鹰)智能锁不仅更加轻薄耐用, 同时还支持“北斗+GPS”多模卫星定位及全球多模移动网络和物联网, 可无缝接入各国电信运营商网络, 开锁成功率进一步提升。

在摩拜单车的带动下, 越来越多共享单车企业也开始给自家产品安装智能锁。起初, ofo小黄车与摩拜单车最大的区别就是彼此的那把锁, 一个远程智能锁让摩拜单车“在线”, 另一个机械密码锁却上ofo“离线”。

为解决机械锁密码固定这一显而易见的弊端, 今年年初, ofo正式对外发布了其自主研发的第一款智能锁小黄车。用户每次开锁时都将设定随机密码, 而不是之前的固定密码, 这也意味着此前的“密码共享”将不再奏效。

之后, ofo也在不断地更新智能锁。不久前在乌镇召开的第四届世界互联网大会·互联网之光博览会上, ofo还带来了全球首款支持NFC(近距离无线通讯技术)近场支付功能的

全新智能锁, 用户可以通过支持该功能的智能硬件“秒开”。

硬件配置彰显工匠精神

共享单车除了在智能锁上凝聚了“中国智造”的科技含量, 在硬件上也彰显了“中国智造”的工匠精神。

为了满足多频次、高强度的使用, 共享单车在硬件配置技术上必须比一般的自行车过硬。“自行车特别容易坏的几个点是轮胎需要充气、掉链子、容易生锈, 需要很多精力去维护。当时我有一个目标, 就是要生产一辆自行车, 它是四年免维护的。”为实现愿景, 胡玮炜跑了很多国内的自行车组装工厂和配件厂, 但都无法满足要求, 最后她选择自己造车。

五辐橙色轮毂的设计就是摩拜单车最显著的特点, “普通的自行车都是那种辐条的轮毂, 它的寿命超过两年, 到一定时候就很容易被压变形, 维修时需要去修理里面的每一根钢丝。而五辐的全铝轮毂, 它的寿命几乎有八年。”胡玮炜介绍说, 五辐轮毂代替传统自行车易损的辐条设计, 有效避免了辐条损坏的风险。

作为公共出行工具, 共享单车最怕的就是“关键时刻掉链子”。为了让摩拜单车成为一款不会“掉链子”的自行车, 设计师们还用轴承驱动替代链条驱动, 并采用单摆臂技术, 整个单车可达到多年高频次使用条件下无须人工维护的标准。

不仅如此, 摩拜单车还采用热橡胶发泡而形成免充气轮胎, 避免了爆胎的风险。新款单车还配备了全新的高效能、长寿命刹车系统, 刹停距离比传统刹车条缩短了15%~20%, 且不会出现传统刹车条频繁使用后的“热衰减”现象, 大大提升了安全性能。

可以说, 摩拜单车的每一个细节都体现了企业在产品品质上的用心, 就连车座也都经过精心设计。对比摩拜单车, ofo也在硬件强度弱、耐磨性不强上进行了反思, 并积极联手天津飞鸽自行车有限公司, 借助“飞鸽”在自行车硬件生产制造上的经验, 从车架、车圈、轮胎等零部件细节着手, 提升共享单车的硬件品质。

电子围栏引导智慧停车

从世界范围看, 共享单车在推广使用过程



摩拜自主研发的专利智能锁。

中都遭遇了一定的障碍, 人行道被挤占, 市容市貌受到一定影响, 如何规范停放备受关注。

作为业内公认的“技术派”, 哈罗单车就将单车管理技术做到行业顶尖。哈罗单车联合创始人李开逐告诉《中国科学报》记者, 哈罗单车在布局初期就开始制定车辆管理的系统化解决方案, 其电子围栏停放管理技术直击单车停放管理难的“痛点”。

据李开逐介绍, 哈罗单车通过在App上增加电子围栏引导停车系统, 后台可以借助GPS定位系统监测车辆轨迹, 做到定位追踪, 再通过物联网技术实现单车和停车位之间的有效配合, 引导用户实现单车的精准停放, 双重手段解决高峰期找不到车以及乱停放难题, 在优化用户消费体验的基础上, 促进城市文明建设稳步推进, 一箭三雕。

据介绍, 哈罗单车基于蓝牙技术的智能停车点系统, 通过蓝牙感应装置, 在指定区域精确开启一个虚拟的电子围栏。当单车在电子围栏范围内停车时, 单车上的智能锁就会自动与停车点的蓝牙感应装置建立通信, 判断位置后允许正常还车; 若单车没有停放在电子围栏范围内, 智能锁就会对用户进行语音提醒, 单车则无法正常还车。

目前, 北京市就将建立统一的电子围栏, 将停放区做成一张图, 放入App中, 方便市民知晓停车区域位置, 其在地面的呈现方式则为白色标线。未来会考虑建设立体停车场, 满足共享单车停车需求。

不过, 电子围栏虽然是控制共享单车的有效方法之一, 但会涉及到多方面因素, 包括用户能否适应, 政府如何规划, 企业间是否车位互通, 政企间如何交换数据等, 每个环节都还需要时间来适应和协调。



蒋志海制版