



# 共享单车时代 那些被重塑的与改变的

◆ 本报记者王琳琳

## 我和共享单车的故事

“我举报过800多辆共享单车”

讲述人:天宇|25岁,北京第一位摩族女猎人

自从ofo、摩拜流行起来之后,许多城市就被各种颜色的共享单车“攻陷”了。人们欣喜于共享单车的开放、创新、协同、共享、绿色,纷纷注册使用。原本只是一种出行方式的共享单车,经过一年多的发展,已经逐渐转变为一种不可或缺的生活方式——健康、低碳、环保,许多居民的生活因共享单车悄然发生了改变。他们和共享单车的故事,是怎样的呢?

我叫天宇,今年25岁,是北京第一位摩族女猎人。大学毕业,我进入北京亦庄一家公司工作,一直想买一辆自行车。但是因为存放不方便,想法始终没有成形。共享单车出现后,一下子解决了我所有的问题,既可以骑车上下班,还可以周末出游,方便极了。

不过,由于共享单车在亦庄区域的投车数量非常少,有时我需要花费十几分钟甚至半个小时才能找到车。更可恨的是,大部分时候,这些车要么被上了私锁,要么被停在了小区或小巷子里。

这让我非常生气。共享单车是有使用规则的。很多人只是为了自己的便利,违背了共享的原则。

我开始对这些不文明行为进行举报,知会单车公司进行处理。一开始我只是个人行为,后来得知全国范围内有一个“摩族猎人”的组织,便加入了群,今年2月通过考核,成为一名正式“猎人”。

“打猎”让我见证了很多人性的另一面。我见过有人划掉了共享单车的二维码,将其据为己用,而不能用人的人看到,不但不举报,反而将单车的车胎扎爆或再上一

道私锁,让任何人都无法再使用这辆车。我也见过很多人在被指出不文明骑行行为后,不仅不改正,反而口出恶言,甚至威胁。每到这时,我们都会采取行动,据理力争,坚持到底。

很多人不相信,我会在没有报酬的情况下,花费这么多时间和精力去做猎人。但事实确实如此。我们是民间公益组织,因为摩拜单车,我结识了来自全国各地的小伙伴,并成为了朋友。更关键的是,共享单车带我看到城市的另一面。我需要它,就保护它。

## “共享单车不应一味追求数量”

讲述人:陆晔晓|13岁,普通初中生

我叫陆晔晓,今年13岁,是上海一名普通的初一学生。虽然年龄不大,但对于共享单车来说,我算资深用户了。在我的手机里,安装了ofo、摩拜、小蓝车、永安行、优拜、小鸣等6种软件,几乎每天都会用它们代步。

我最早注册的共享单车是ofo,时间是去年10月份。得知这种新自行车可以随时随地停车,我通读了好几遍用户协议,发现条件合适,就注册了。

我喜欢共享单车首先是因为喜欢骑自行车,喜欢在路上的骑行过程。共享单车出现后我骑过很远,前几天去余山玩,凭借一辆ofo,我大概骑行了20多

公里。在我看来,共享单车比政府公共自行车方便多了。我觉得共享单车之所以这么火,是因为有利益,有利益才有资金,产品才会更新。政府的公共自行车为什么没有那么多车骑,一是因为它是有桩的,还车不方便,二是设备老旧,经常还不上车。

但现在共享单车的破损率也很高。我还认识了一些共享单车的粉丝和爱好者,跟着他们,我补过ofo的牌照,扫那种没被破坏大二维码的单车,查看网上显示的数字,然后用记号笔补全。共享单车其实很方便的,但现在不该一味地追求数量,应该搞好质量和维护。

## “有了共享单车,坐摩的更少了”

讲述人:刘先生|53岁,“黑摩的”司机

我姓刘,北京人,干的就是人们说的“黑摩的”。每天早晨六点到,我便到地铁站,等候固定的几位顾客,接送他们上班,赚上几十块的烟酒钱。

共享单车出现后,生意当然有了影响。很多人不坐了,直接骑车扫码就走了。不过,我们的生意本就不好做,不像人们说的那样,“一天下来能赚个百八十块”。

说实话,我并不靠这个挣钱,只在早晨出来跑一跑,相当于遛弯了。下午和晚上我做闪送,挣得比“摩的”多,闪送一单就16块钱起,我昨天送了100多块钱的,自己能提80块左右。昨天我还提了上个星期的闪送工资,600

多块。

我对共享单车既喜欢也不喜欢。昨天,我在的这个地铁站还卸下了3大货车ofo,人从地铁站一出来,直接扫码骑车走了,谁还坐车呀。

不过,我自己也用共享单车,用蚂蚁积分扫码骑,也不用交押金,我骑过的车有ofo、小蓝车、永安行、优拜。摩拜我没有,它要单独注册交押金,299块钱,太贵了。

现在“黑摩的”活不好干了,很多人转行,有送快递的,也有送外卖的,我知道我这个也不长久,看看吧,实在不好做,我也不干了,专心做闪送。

## 共享单车,勾勒城市新生态线

共享单车的出现,不仅改变了一个个体而微的人,也改变了整个城市的出行结构、城市生态面貌,促进了节能减排。

根据摩拜单车与北京清华同衡城市数据研究室共同发布的《2017年共享单车与城市发展白皮书》显示,共享单车在城市出行结构、出行效率、节能减排、城市基础设施建设和完善,以及城市文明共建等方面,均起到了有力的推动作用。

### 改变出行结构

生活在大城市的人们常能感受到,如果不开车,不乘坐出租车,两点之间的距离,仅靠公共交通出行并非容易。因为很多地方并不“恰巧”就在地铁站和公交车

站旁边,往往这个时候,便需要一辆随时叫停的摆渡车或者“黑摩的”来解决。

号称解决“最后一公里”出行的共享单车的出现改变了城市的出行结构。根据白皮书显示,北京81%的共享单车活跃在公交站周边,44%的共享单车活跃在地铁站周边。上海的上述两项数字同样很高,分别是90%和51%。

出行结构的调整带来了效率的优化。效果显示,在北京,当出行距离小于5千米时,92.9%的情况下,共享单车+公共交通出行比小汽车更快;大于5千米时,23.7%的情况下,共享单车+公共交通出行比小汽车更快。在上海,上述两项数字分别是91.9%和43.4%。

### 助力节能减排

作为一种绿色低碳的出行方式,共享单车能够减少对化石能源的使用,减少温室气体排放,进而减少环境污染,保护生态环境。

根据摩拜在36个城市发布的10万份问卷调查,通过定性定量分析显示,摩拜运行一年多来,全国骑行总距离达25亿+公里,相当于往返月球3300余次,减少碳排放量54万吨,减少了17万小汽车一年的出行碳排放量,相当于多种了3000万棵棵树,减少了45亿微克PM<sub>2.5</sub>。

这个距离对能源的节约也十分可观,相当于节省4.6亿升原油,2600万桶进口原油,与大庆油田32天的产油量相当。

### 重塑城市文明

骑行不仅重塑了城市,而且让市民参与到文明城市共建的体系中来。比如各地出现的致力于维护共享单车使用规则的单车猎人。他们以举报违停、私用等不文明行为为己任,参与共享单车公共秩序建设。有数据显示,上海就有100万人次以上参与共享单车秩序建设。

此外,共享单车不断推出公众参与活动,效果良好。比如摩拜曾针对车身较沉、骑行次数偏少的摩拜经典版单车推出“红包车”计划,鼓励民众骑行带有标记的“红包车”,为车内的GPS充电。此举引发了很多摩拜粉丝主动寻找“红包车”,在享受优惠的同时,促使其关注公共利益。

## 揭秘摩拜运营的 秘密武器

对话人:摩拜单车北京政府事务总监李婷

中国环境报:目前共享单车市场竞争日趋激烈,请问,摩拜公司有何优势?

李婷:摩拜每一辆单车都安装有GPS定位系统,提供的是智能共享单车服务。用户只需要掏出手机,点击查询,就可以知道附近哪里有车辆,方便随时随地进行骑行。并且,用户的每一次骑行,都可以产生骑行数据,汇集在一起,就形成了海量数据。

同时,我们着重构建了人工智能平台,可以分析骑行产生的这些

大数据,能够清楚地知道一个城市的供需总量,某个地区、某个站点的需求总量,甚至一个地铁站不同出口的需求量也都能精确预估。

此外,摩拜还可以根据天气、温度、雾霾指数,预测第二天的订单量是多少。经过一年多的运行,人工智能平台的预估曲线和实际产生的摩拜单车订单曲线吻合度非常高。

中国环境报:请问,摩拜未来的发展战略是什么?

李婷:首先,摩拜是一家企业,赢利是我们的首要目标。但是,共享单车的性质决定了我们

的产品和服务具有社会属性和公益属性。通过我们的大数据和人工智能平台,我们可以掌握城市的出行数据,从而为城市的交通管理和基础设施建设提供服务。

比如在上海,一些路段已经开展了禁止非机动车通行,还自行车路权的行动。同时,我们也在不断地拓展合作,和中国再生集团合作,建立自行车的全生命链条的绿色循环。

最近,我们正在申报“社会企业奖”,希望通过奖项的申报促进我们优化服务社会、服务公众的理念,通过技术的创新,科技的进步,在实现企业赢利的时候,造福社会。

## 共享单车骑行大数据

### 单车上的城市个性

- 休闲之城——成都**  
骑行目的地多位于休闲娱乐场所
- 好学之城——武汉**  
图书馆等学习场所是共享单车的热点
- 敬业之城——上海**  
共享单车常作为通勤的辅助手段
- 早起之城——北京**  
早高峰的出现早于其他城市
- 玩乐之城——广州**  
气候适宜,全天各景点都有大量骑行
- 浪漫之城——厦门**  
骑行目的地多为公园、岛屿等场所
- 不夜之城——深圳**  
夜晚骑行热度高于其他城市

### 骑行大赛之城市PK

- 骑行最快的城市——济南**  
平均速度:1公里需6.2分钟  
可能影响因素:天气适宜,骑行环境佳
- 骑行最慢的城市——长沙**  
平均速度:1公里需9.3分钟  
可能影响因素:生活悠闲,节奏慢
- 骑行最远的城市——海口**  
人均骑行距离:2.8公里  
可能影响因素:休闲骑行多,沿途观赏风景
- 骑行最近的城市——上海**  
人均骑行距离:1.8公里  
可能影响因素:通勤接驳多,骑-乘-骑模式

(资料来源于摩拜大数据)



Dr. 蓝带你了解PM<sub>2.5</sub>

## VOCs 污染防控 需精准发力

Dr. 蓝,夏季来临,臭氧污染再次来袭。根据近几年的监测数据,每年5-10月都是臭氧污染高发期。上次您也说到VOCs是臭氧和PM<sub>2.5</sub>的重要前体物,要解决臭氧污染,VOCs治理是关键。听说,为削减VOCs排放,上海、北京等多省市已对汽车涂装、印刷包装、石油化工等VOC重点排放行业企业征收排污费?

是的,VOCs污染防控日益受到重视,国家“十三五”规划中将VOCs纳入总体控制指标,有16个省份被纳入VOCs减排约束性考核;同时要求各地陆续出台配套的治理标准、重点行业整治方案、排污费征收政策等。

目前涉及VOCs排放的国家标准已增加至14项,北京、上海、广东、重庆、天津、河北等地颁布了相关地方标准;有17个省份出台了VOCs收费细则。同时,VOCs治理、监测和第三方服务市场也在不断发展。

除了治理技术层面,国内外的材料和装备的使用也存在差距。相信随着治理要求的提高和投入加大,我国将迎来VOCs治理领域的装备升级和技术升级。有专家估计,近3年的VOCs治理市场规模将达到1800亿元。

VOCs 防控领域面临着很大的发展机遇。

在看到机遇的同时,也要清楚发展的瓶颈,如排污企业存在的对技术认识不足、行业规范化和专业化不完善等,都制约了我国VOCs污染的防治。

因此,重点排放行业要针对排放主要环节加强技术研发和设备更新。如汽车涂装行业的VOCs废气主要来自喷涂、干燥过程的漆雾和有机溶剂;包装印刷业VOCs排放主要来源

VOCs 对人体健康影响也很大吧?据说吸附VOCs后的活性炭属危险废物。可是涉及到的排放行业这么多,加强防控从何入手?

VOCs易使人体中枢神经系统受到抑制,同时还会刺激眼角膜、皮肤、呼吸道等,另外有些VOC具有基因毒性和致癌性。

加强防控首先要强化源头控制,即使用低VOCs的原材料;再由点到面,先行管控和治理

漫画:刘海涛

悦·览

## 节能宣传周、低碳日主题确定 全民参与推动节能降碳

本报讯 为推动绿色低碳发展,国家发展改革委近日发布《关于2017年全国节能宣传周和全国低碳日活动的通知》,决定今年6月11~17日为全国节能宣传周,6月13日为全国低碳日,活动主题分别是“节能有我,绿色共享”和“工业绿色发展”。

发改委表示,节能宣传周和低碳日活动期间,各地方、各部门要加大力度宣传节约资源和保护环境的基本国策,以建设生态文明为主线,凝聚社会各界力量,普及生态文明、绿色低碳发展理念和知识,培育和践行节约集约循环