

# 比较共享单车给新加坡和上海带来的挑战与对策

作者: 储梓岳、林崇耀

共享单车在中国取得了巨大的成功，第三方数据研究机构比达咨询日前发布的《2016中国共享单车市场研究报告》显示，截至2016年底，中国共享单车市场整体用户数量已达到1886万，预计2017年，共享单车市场用户规模将继续保持大幅增长，年底将达5000万用户规模。

随着共享单车与其他共享企业（滴滴打车）的成功，共享经济在近年也成为热门话题，各种各样的“花式共享”（共享雨伞、共享篮球、共享充电宝）也如火如荼的发展起来。

## 一、研究价值

在这些共享企业中，共享单车是最有研究价值的一项行业。由于优步、滴滴出行等较大企业已经在市场扎根，有固定的用户，而刚进入市场的小企业非常不稳定，在共享经济中也没有很大的研究价值。共享单车虽然目前受人欢迎，但还在发展过程中，未来还是一个未知数，它能否所面对重重挑战，在市场上生存呢？这十分具有探讨意义。

## 二、前人研究

在新华社的论文《共享单车引领共享经济“成长的烦恼”如何解决？》<sup>1</sup>中，作者提到以共享单车为代表的共享经济如何做到宽容与规范并举，以及现在共享单车面临的棘手问题的解决方案，例如如何提高市民素质，政府城市治理如何应对新挑战等等。但文章注重于共享单车的区域性研究，并没有普遍性适用原则。

在张婷的《共享经济模式下共享单车管理策略研究》<sup>2</sup>中，她解释了共享经济模式下共享单车的管理存在很多的问题，造成了诸多不良的社会影响，同时在对其进行分析的基础上提出相应的对策建议，以强化共享单车管理策略。这篇论文的重点在共享单车对社会带来的不良影响以及如何解决这些问题，站在政府的角度看待这个问题，而缺乏共享单车用户或企业的角度。

---

<sup>1</sup> 新华社《共享单车引领共享经济“成长的烦恼”如何解决？》（2017年4月3日），  
<https://wenku.baidu.com/view/e8ae6d2877c66137ee06eff9aef8941ea76e4bd5.html?from=search>

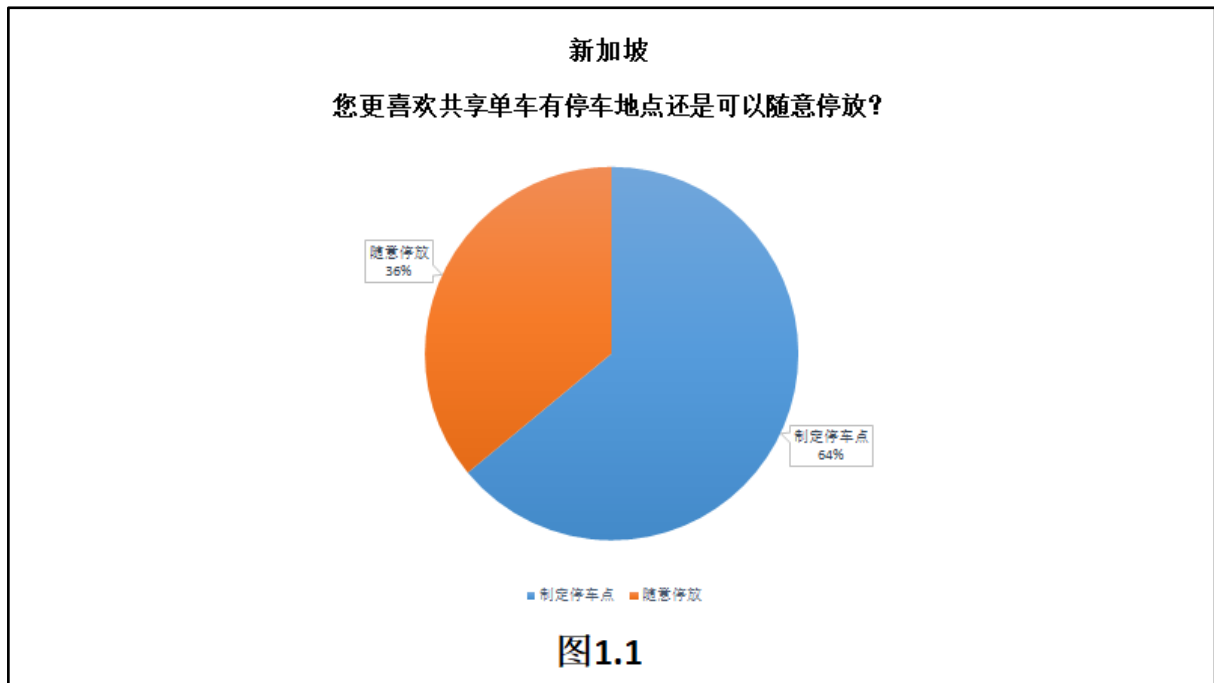
<sup>2</sup> 张婷《共享经济模式下共享单车管理策略研究》（2017年9月2日），  
<https://wenku.baidu.com/view/7b9531af68dc5022aaea998fcc22bcd126ff42df.html?from=search>

在百度文库的论文《基于共享经济的视角下共享单车发展的对策研究》<sup>3</sup>详细的介绍了共享经济与共享单车的主要内容，分析两者的关系，并结合当前单车发展过程中出现的一系列问题，探讨共享单车的未来发展之路。论文围绕共享单车如今以及未来的发展，没有提到共享单车面临的挑战与对策。

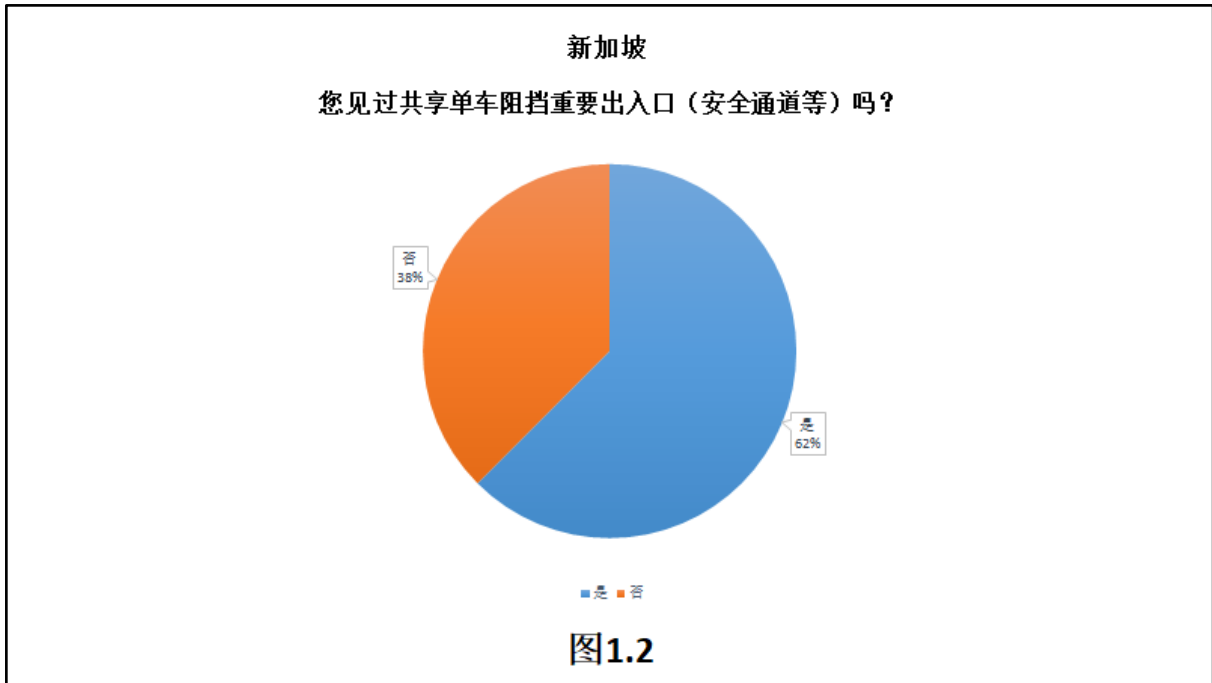
## 三、数据分析

### 3.1 挑战：破坏/乱停放问题

#### 3.1.1 新加坡乱停放问题

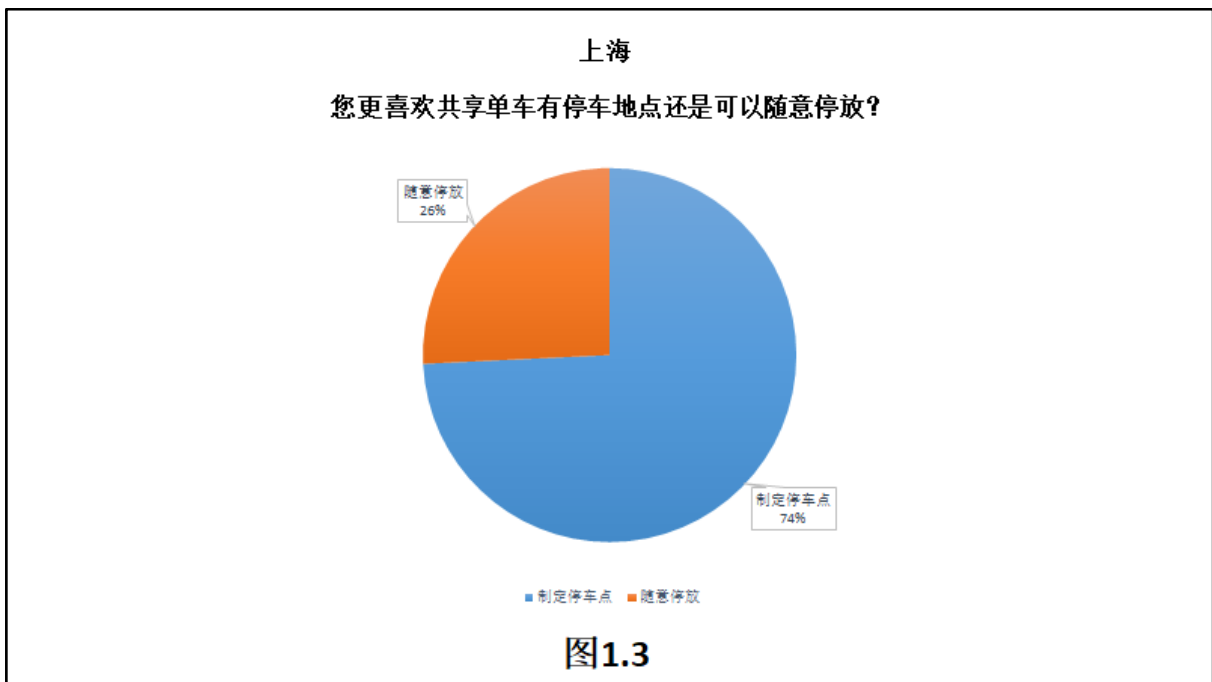


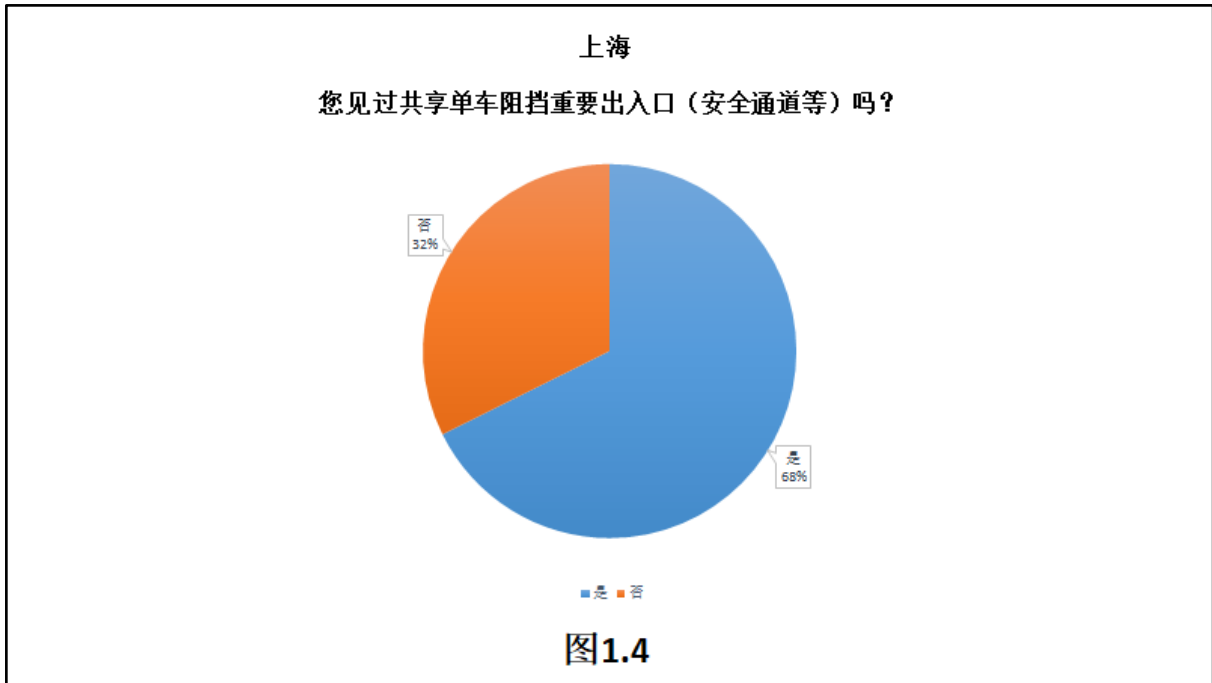
<sup>3</sup> 百度文库《基于共享经济的视角下共享单车发展的对策研究》（2017年5月17日），  
<https://wenku.baidu.com/view/b6869c33df80d4d8d15abe23482fb4daa48d1d56.html?from=search>



在新加坡路边、组屋下、地铁站旁边等区域，被乱停放的共享单车随处可见，有时还会堵塞交通以及安全通道，造成不便。本研究在新加坡进行的调查显示在接受调查的人中，36%更喜欢将共享单车随意停放，而不是停在指定的停车地点（见图1.1）。不仅如此，62.3%也看见过共享单车阻挡重要的出入口（安全通道等）（见图1.2）。这体现出超过三分之一新加坡用户在使用共享单车时更注重自我的方便，没有考虑社会利益，导致共享单车被大量地乱停乱放。

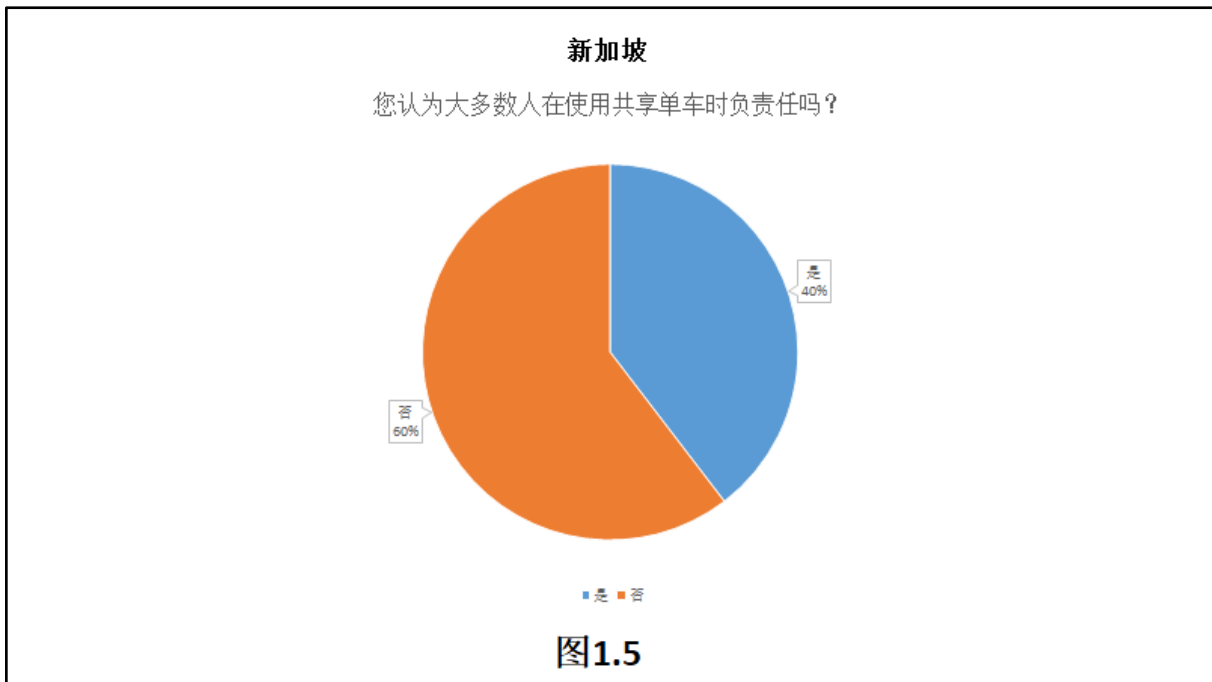
### 3.1.2 上海乱停放问题





在上海，只有 25.7% 的用户喜欢随意停放单车（见图 1.3），但 67.7% 的人还是看见过共享单车阻挡重要的出入口（见图 1.4）。上海人在使用共享单车时虽然更懂得为社会、他人着想，但共享单车在上海的投放量很高（150 万辆）。停车场等基础设施的发展追赶不上共享单车的快速发展，乱停放的问题由此出现。

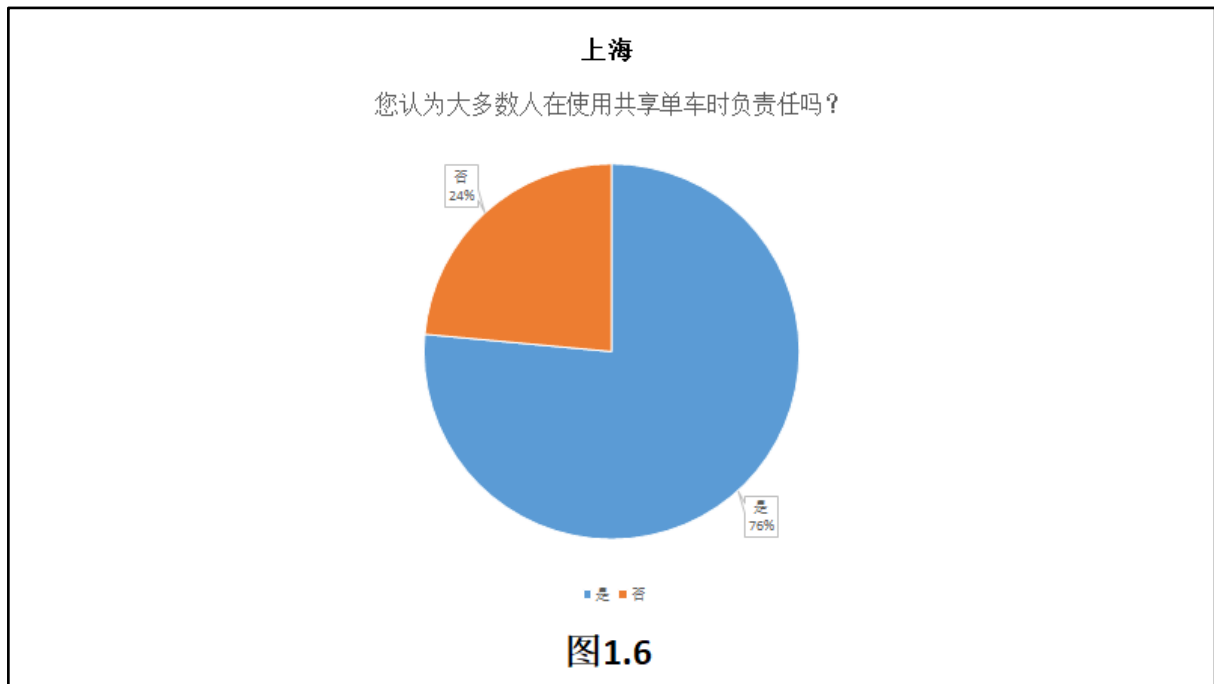
### 3.1.3 新加坡破坏问题



在新加坡，被丢进水沟、染色的共享单车并不少见，还有人录下如何拆装共享单车，并放在社交媒体上。在 2017 年 6 月，一名 14 岁的男孩甚至将一辆共享单车从 30 层的组屋丢下。新加坡 60.4% 的采访人群认为大多数新加坡人在使用共享单车时，

并不负责任（见图 1.5）。调查数据完全符合前文所推理的新加坡人的心态。由于新加坡人在使用共享单车时过于自我，所以会故意破坏作恶以供个人娱乐。

### 3.1.4 上海破坏问题

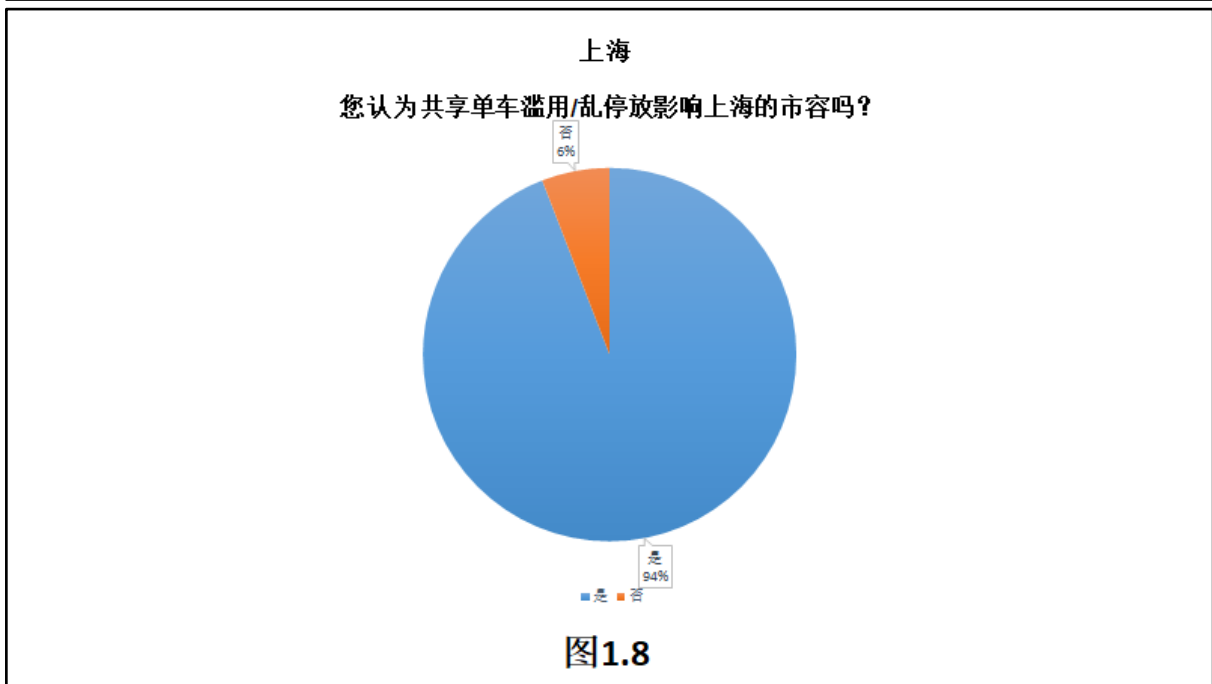
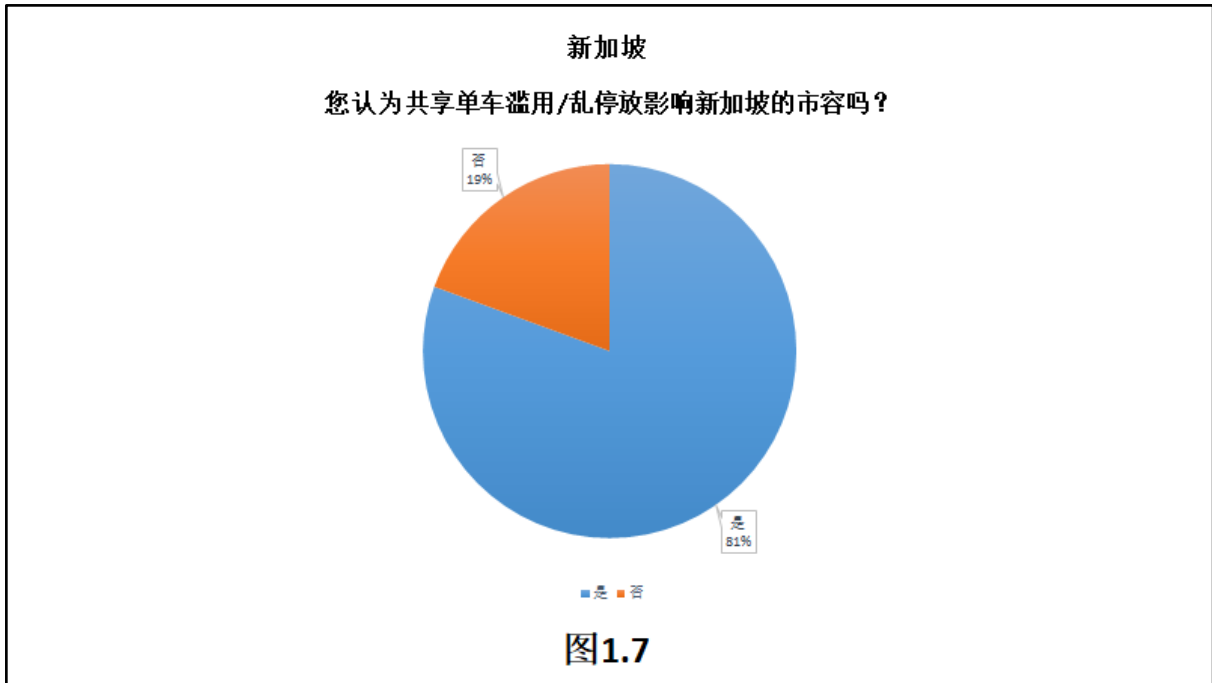


在上海，23.5%的人认为大多数上海人在使用单车时不负责任（见图 1.6）。这个数据也符合了上文的推理。上海人的公德心较强，不会有意破坏公共设施。尽管共享单车在中国其它城市中破坏会较严重，在上海情况却不会如此恶劣。

### 3.1.5 对比乱停放、破坏在两地的问题

新加坡与上海无疑都面临共享单车乱停放的问题，但在破坏方面上海的情况明显比新加坡好。

新加坡的问题出在使用者缺乏公德心，而上海的问题则出在企业过度投放。虽然这两个问题在两地都会出现，但主次顺序却不同。



从企业方面来看，乱停放、破坏这两个问题为共享单车企业带来了很大的开销。共享单车的破坏及乱停放不仅会影响市容，还有可能造成危险（人们在使用被动过手脚的单车时、单车阻挡繁忙路段等情况），所以企业必需修理损坏的单车，并依靠人力清除乱停放的共享单车。新加坡 80.6%受调查的人认为共享单车的乱停放、破坏影响新加坡市容（见图 1.7）。在上海这个数据高达 94.1%（见图 1.8）。由此可见，无论是在新加坡还是上海，被这些问题影响到的人会对共享单车产生反感，影响共享单车的名誉。

上海共享单车在乱停放及破坏方面优于新加坡，主要原因是上海人相比之下更有公德心。次要原因则是共享单车早几年就已登录上海，无论是上海人，还是上海政

府，对共享单车的使用及管理都更有经验。而共享单车直至 2017 年登陆新加坡，新加坡还对这一方面的管理较为生疏。

## 3.2 挑战：金融危机

由于共享单车企业需要很高的原始资本开始营业以及持续维护，它们主要的资本源于其他公司的投资。这导致企业过度依赖于投资，只“烧钱”，不盈利。ofo 单车创始人，薛鼎表示：目前 ofo 已经在部分地区实现盈利，我们希望能在明年（2018 年）实现全面盈利<sup>4</sup>。证明了共享单车仅依靠用户使用，还未能盈利。许多共享单车企业因此使用从用户扣下的押金，进行投资等行为，从而保持企业的稳定。

### 3.2.1 新加坡

obike 在 2018 年 6 月 25 日宣布停止在新加坡营业。虽然 obike 正式退出新加坡的原因是新加坡路交局对共享单车的新条约阻碍了 obike“为用户提供更方便的出行方式和交通工具”的目标，但真正原因很有可能是新条约限制了 obike 的盈利。例如，在企业必须拥有的执照的标准下，共享单车企业能在新加坡放置的自行车将会受控<sup>5</sup>，导致企业的利益受损。共享单车随处可见的特点无疑使它能吸引用户的很大一部分原因。如果减少共享单车的投放数量，就等于削弱了使用它的便利度，从而消减了企业的利润。不仅如此，当 obike 在准备退出新加坡时，3000 多名用户也遇到了预付金额难退的问题<sup>6</sup>。虽然 obike 表示他们正在尽全力解决这个问题，但这已足够表现出新加坡共享单车企业未遵守信诺，非常不负责任。

### 3.2.2 上海

在上海运行的酷骑也在 2017 年 8 月份突然倒闭，导致多位上海市民反映开始遭遇了退押难的问题，通过 app、客服电话均得不到回音<sup>7</sup>。酷骑由于资金紧张，员工也因工资受影响纷纷辞职，导致仅剩 2 位员工负责为上海分支收尾。这也再一次证明了中小型企业前期投资使用殆尽，立刻将面临金融危机，导致企业内外混乱，问题不断浮

---

<sup>4</sup> 揭秘：共享单车免费骑靠啥赚钱？利润到底有多大？. 来源：央视财经. 来自互联网：<http://www.nbd.com.cn/articles/2017-03-20/1086658.html>

<sup>5</sup> LTA to Commence Licene Applications for Bicycle-Sharing Operators. 来源：新加坡陆路交通管理局. 来自互联网：<https://www.lta.gov.sg/apps/news/page.aspx?c=2&id=ee14159b-b508-4940-8c7c-16741c19711f>

<sup>6</sup> More than 3,000 oBike customers have made claims for refund, say liquidators 来源：Channel NewsAsia. 来自互联网：<https://www.channelnewsasia.com/news/business/obike-singapore-3000-customers-refund-claims-liquidators-10532602>

<sup>7</sup> 酷骑共享单车押金难退 沪上办公室已人去楼空 来源：本地宝 来自互联网：<http://sh.bendibao.com/news/2017929/185888.shtm>

现。ofo 和摩拜等较大共享单车企业也不例外，它们曾经也有由于资金紧张，使得用户反应押金难退、故意复杂化退押金步骤等的问题。

### 3.2.3 对比企业在两地的金融问题

预付款与押金问题有类似之处，但也有区别。中国政法大学开放教育管理办公室主任吴景明说：“押金是一种债务担保，预付费涉及购买商品和接受服务者提前支付款项，二者性质是不一样的，但如果出现问题，对消费者产生的影响是相似的<sup>8</sup>。”由此可见，从用户的角度来看，新加坡与上海共享单车企业的问题同样造成了很大的不便。

从共享单车企业的角度来看，新加坡共享单车企业的利益明显与政府的利益冲突，从而导致共享单车的损失。新加坡政府的举动是可以理解的：政府为了公路畅通，市容整洁，必须对共享单车乱停放的问题做出强有力的应对策略。但是，政府严格的法规还是造成 obike 退出新加坡市场，体现出新加坡政府没有充分为共享单车企业着想。在上海，情况恰恰相反。共享单车企业为了增加自己的盈利，未考虑政府的利益，过度投放共享单车，导致政府无奈之下必须采取极端行动（集体扣缴）。政府与共享单车企业必须携手合作，以两方共同获利为出发点，才能解决这个问题。

## 3.3 挑战：难以解决的问题

难以解决的问题指的是共享单车面临的基本问题。如果要彻底解决共享单车面临的问题，先要解决共享单车的一些基础问题。

### 3.3.1 社会现象问题

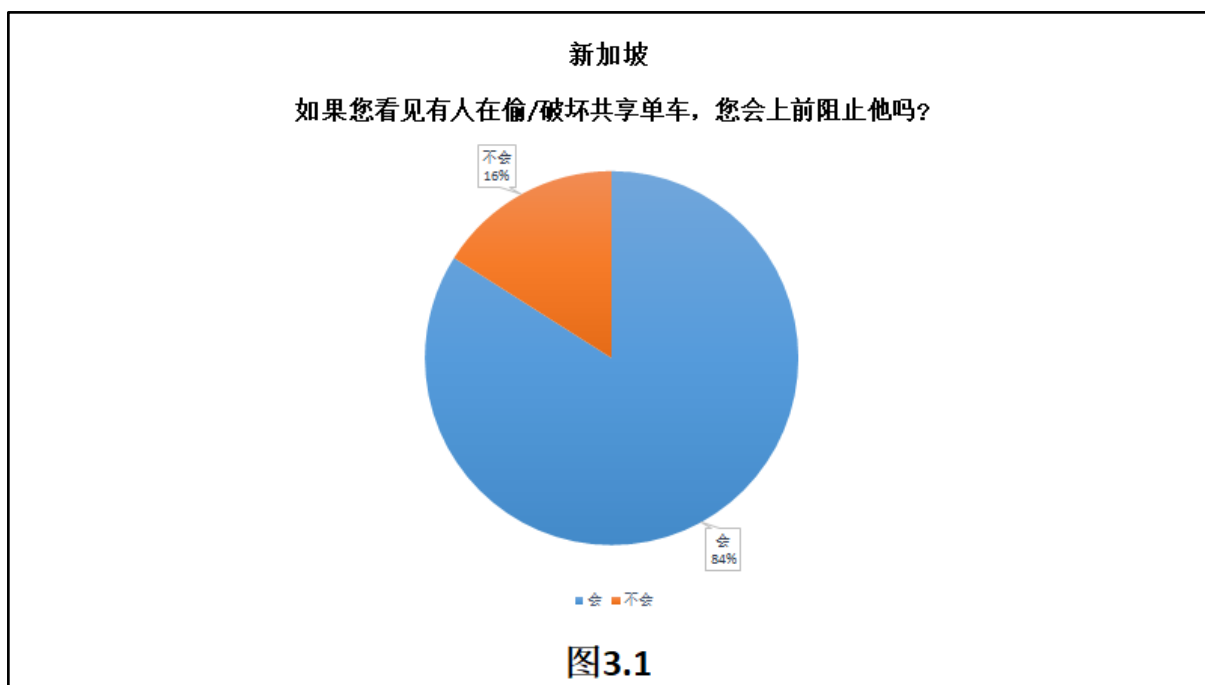
人民在一个社会中的所作所为，言行举止，大幅度决定了共享单车是否能在社会持续发展下去。人民要懂得照顾脚踏车，有勇气举报那些破坏脚踏车的人。如果能做到这一点，就已解决了一部分的金融问题（减少破坏，由此减少了维修单车所需的资金）。

#### 3.3.1.1 新加坡

---

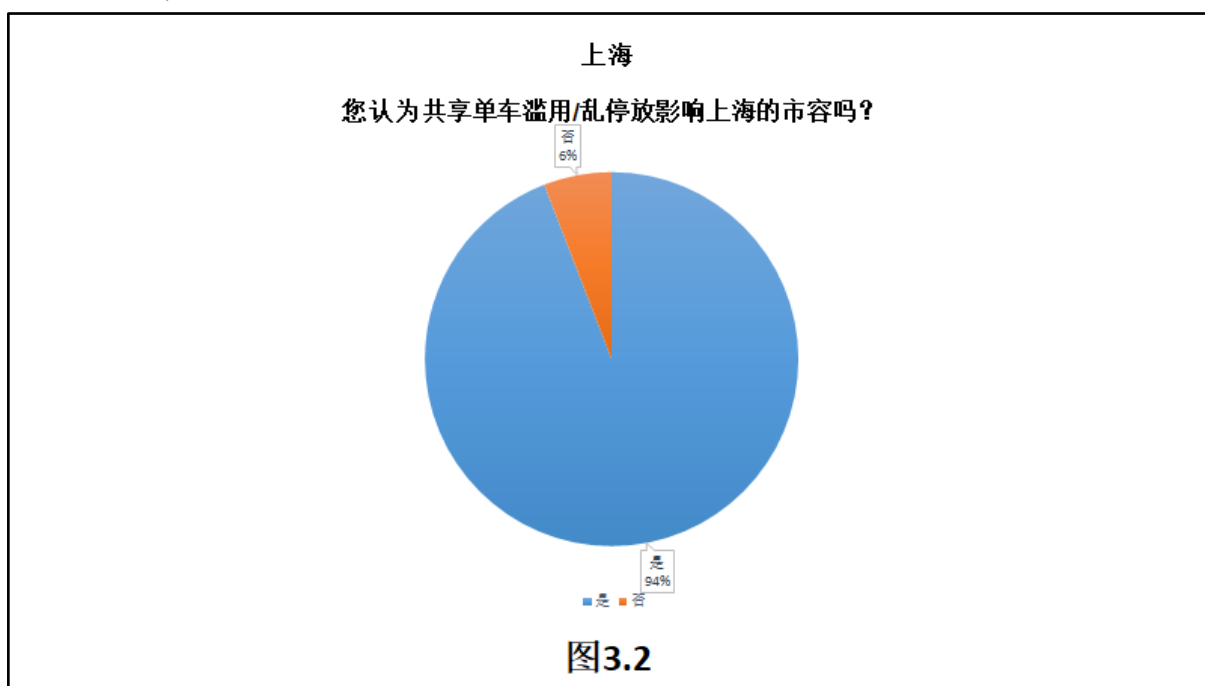
<sup>8</sup> 各地消协收到投诉数千起：共享单车押金为啥难退？来源：中国江苏网 来自互联网：<http://baijiahao.baidu.com/s?id=1585542059327880194&wfr=spider&for=pc>

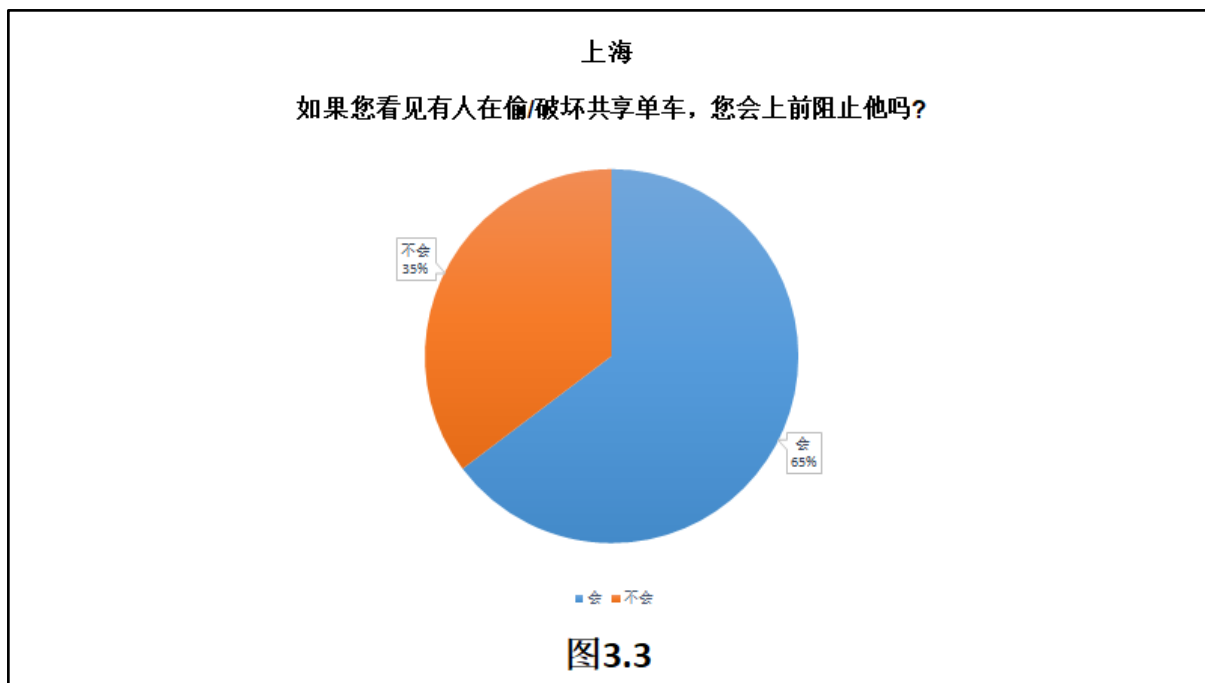




新加坡调查问卷的数据显示，84%的民众一旦目睹了别人正在破坏共享单车（见图 3.1），会上前阻止他。虽然 84%的民众有良好的品德素质，共享单车遭破坏的行为依然普遍。这是因为人们可以轻易表示愿意阻止共享单车的破坏，但却不会说到做到。其实，另外的 16% 的回馈才反应了新加坡真正的社会形象，一种“自顾自事”的心态，不理睬与自己无关的事情，或害怕因为多管闲事而挨打挨骂，陷入尴尬的情况。

### 3.3.1.2 上海





94.1% 上海民众认为共享单车滥用/乱停放影响上海的市容（见图 3.2），却只有 64.7% 的民众愿意阻止破坏/偷共享单车的人（见图 3.3）。数据展示了上海民众公德心和实际行为的偏差。虽然多数民众知道破坏单车是错的行为，他们却无法言传身教，以身作则。

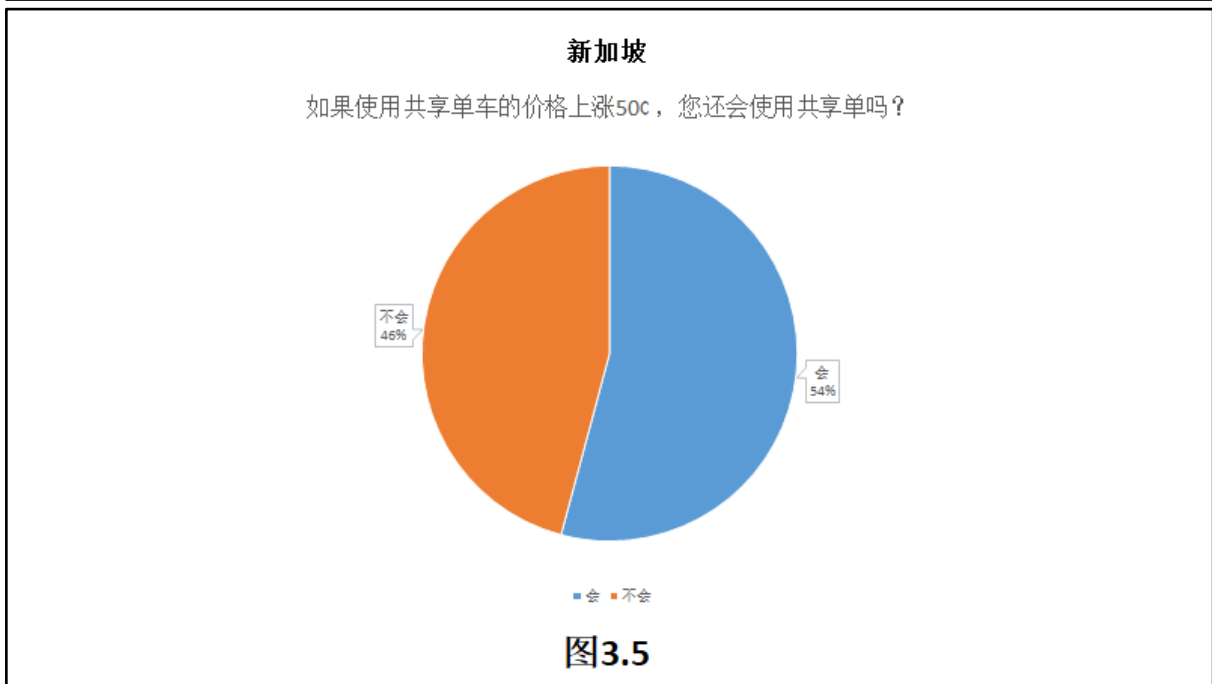
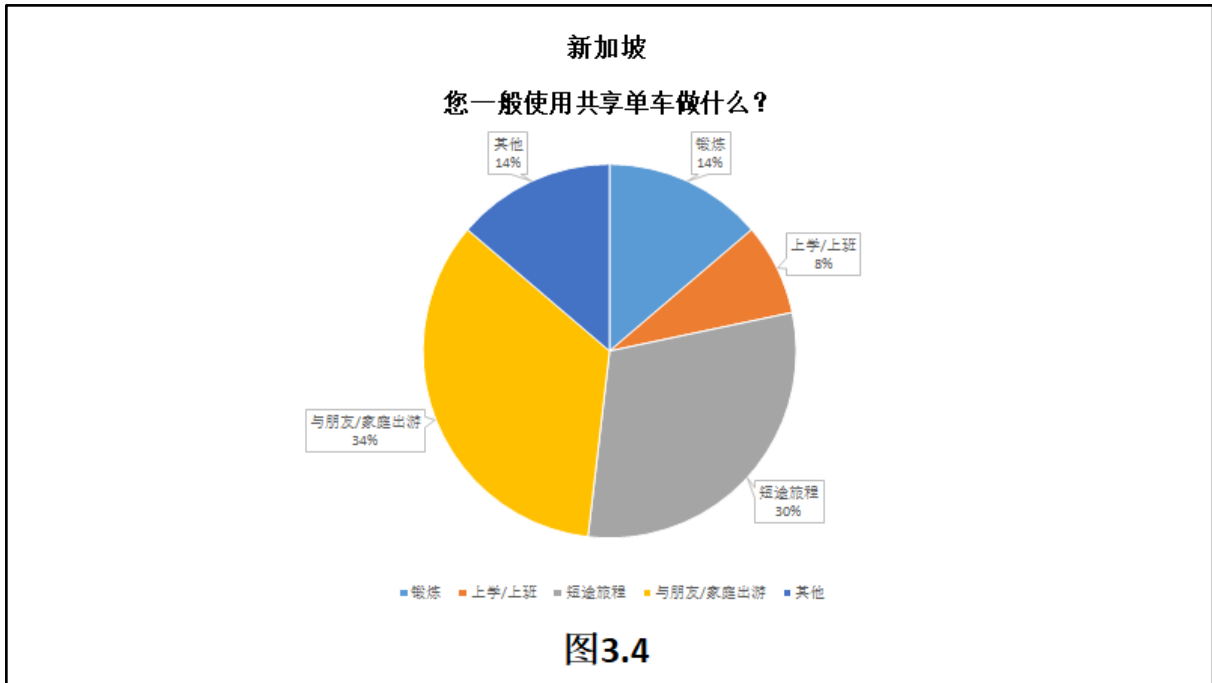
### 3.3.1.3 两地社会现象比较

新加坡与上海收集的数据都显示了各社会中的一种现象。两地人的反馈显示两边公民道德心都较强。但上述的数据证明新加坡人的品德价值观只是一层假象，并非完美无缺。同样的，上海人的公德心表面上比新加坡高出一筹，但许多人不愿多管闲事，施行正义，为社会尽一份力。

## 3.3.2 共享单车珍惜程度

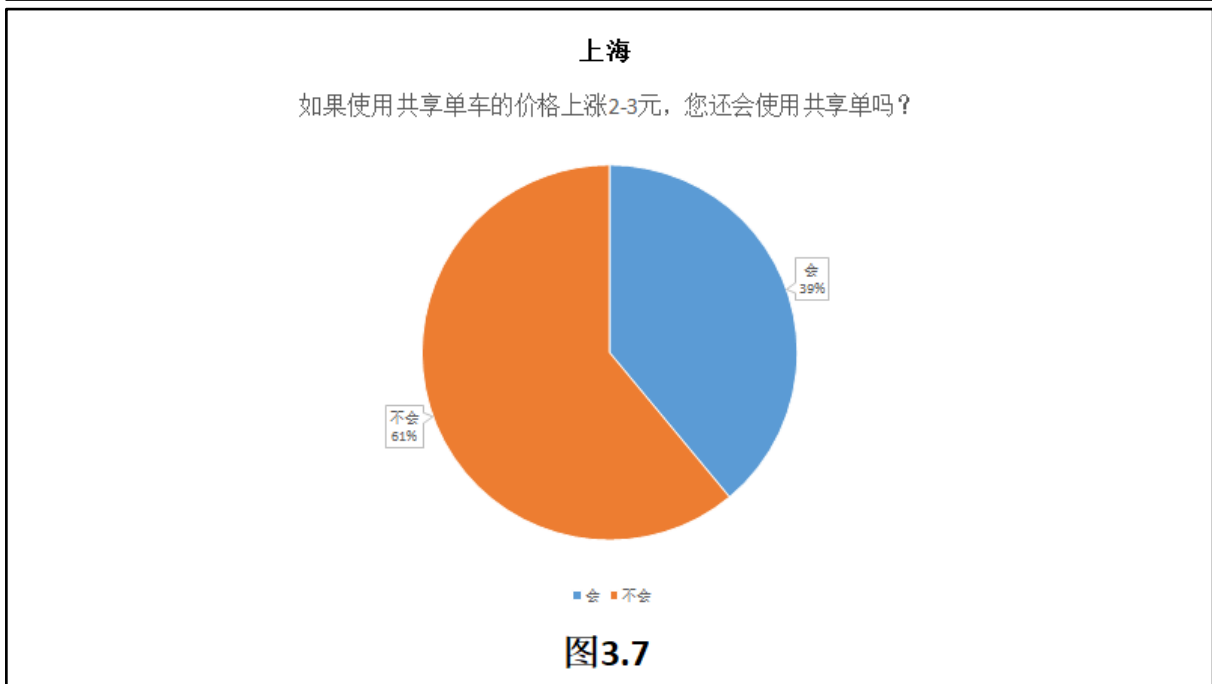
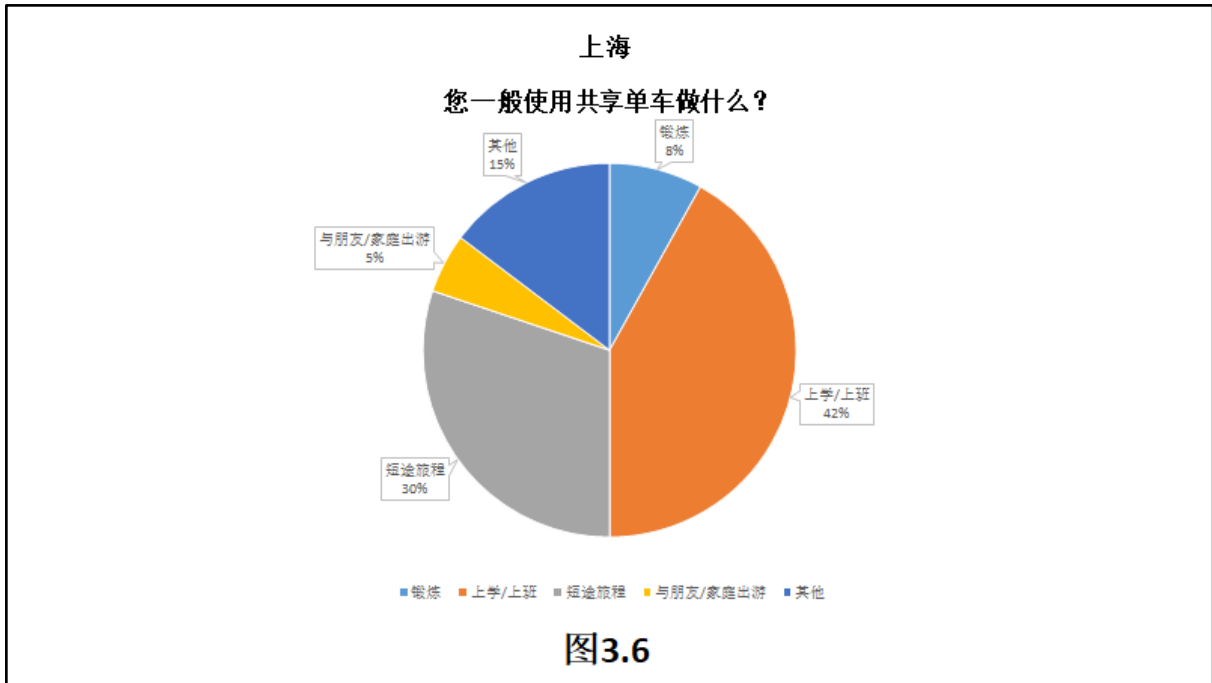
共享单车不是必有物品，也不是日常用品，只是有了它，生活会更方便。

### 3.3.2.1 新加坡



新加坡的调查问卷显示，38.8%的人使用共享单车完成短程路途（见图 3.4）。若单车的价格提高 50 分，54.2% 受访的人会继续使用共享单车（见图 3.5）。

### 3.3.2.2 上海



根据上海调查问卷的数据，接受调查的人有 41.9% 使用共享单车上学/上班，30.15%使用它完成短程旅行（见图 3.6）。如果使用共享单车的价格上涨 2-3 元，61% 的用户会停止使用共享单车（见图 3.7）。

### 3.3.2.3 对比两地珍惜共享单车的程度

上海和新加坡都有约三分之一的用户使用单车完成每日的“最后一步路”。由于这种服务可有可无，所以提高共享单车的价格，只会赶走客户。这也违背了自己公司承诺的“为大家提供实惠的单车服务”。新加坡用户相比之下没有对提高价格如此反感是因为新加坡物价比上海高，新加坡用户们可能认为提高 50 分新币不足为道。

所以，本调查收集的数据显示提高共享单车的价钱只会赶走大多数新加坡及上海的用户，由此证明了共享单车并不是人们生活中的必需品。各种浮现在社会上的恶劣行为也正是因为用户并没有看到共享单车对个人的价值。

## 四、对比新加坡与上海的对策

### 4.1 新加坡

在预计共享脚踏车服务会越来越普遍，租借者人数不断增加的情况下，业者准备投入市场的脚踏车数量，估计会超过上万辆<sup>9</sup>，胡乱停放的个案势必越来越多。与此同时，现有专用停车位将来肯定不够用，因而加剧胡乱停放的局势。

#### 4.1.1 营业执照，政府逼共享单车企业获得运营许可证

在执照框架下，业者可在公共空间提供最长两年的共享脚踏车或个人代步工具服务，但必须遵循陆交局所设的规定，例如车队数量必须受限<sup>10</sup>。这可以有效减少过多共享单车而造成杂乱、不整洁的现象。不仅如此，因为新加坡是一个岛国，原本空间便有限，如果共享单车企业投放量过大，后果将非常严重。最后，更小的车队数量也让业者们能更好管理和整理单车，以保持路面整洁。

违反执照条例的业者可被令缩减车队，或是面对最高 10 万元罚款，或两者兼施。违例业者也可能被令暂时停业，或是吊销执照<sup>11</sup>。不跟随条约的后果严重，从而促使企业严肃看待情况，而不只顾投放单车而不顾管理。

业者也须采取必要措施，以确保用户不随意停车<sup>12</sup>。例如，在同一年内胡乱停放共享脚踏车超过三次的用户，将被所有共享脚踏车业者暂时禁止租车长达一年。由于用户不负责任地使用是乱停放的罪魁祸首，这可以确保问题的根源被有效解决。

此外，业者也须与陆交局分享相关营运数据<sup>13</sup>，从而让政府更好地与企业配合，共同治理共享单车。这些强有力的措施必然有效，但就像上文所提到的，这些都建立在共享单车企业的利润上。

---

<sup>9</sup> 社论：尽快解决脚踏车乱停放情况 来源：早报 来自互联网：  
<https://www.zaobao.com.sg/zopinions/editorial/story20170626-774157>

<sup>10</sup>  
共享脚踏车业者须从下周起申请营业执照 来源：早报 来自互联网：  
<https://www.zaobao.com.sg/realtime/singapore/story20180504-856187>

<sup>11</sup>  
共享脚踏车业者须从下周起申请营业执照 来源：早报 来自互联网：  
<https://www.zaobao.com.sg/realtime/singapore/story20180504-856187>

---

<sup>12</sup> 共享脚踏车业者须从下周起申请营业执照 来源：早报 来自互联网：  
<https://www.zaobao.com.sg/realtime/singapore/story20180504-856187>

<sup>13</sup> 共享脚踏车业者须从下周起申请营业执照 来源：早报 来自互联网：  
<https://www.zaobao.com.sg/realtime/singapore/story20180504-856187>

#### 4.1.2 扣缴

路交局扣押危及其他公路使用者安全的共享脚踏车，业者要取回必须支付行政费。据陆交局的数据，从2017年5月至6月，当局已经发出约600张通知书，要求业者取走胡乱停放的共享脚踏车，并扣押其中135辆，业者取回的有67辆<sup>14</sup>。扣缴是政府的极端行为，但新加坡政府并没有大批量扣缴，而只是扣押一小部分单车，警告共享单车企业。

#### 4.1.3 地理围栏

陆交局受询时透露，正在研究使用信标(beacon)等设备来加强地理围栏技术的准确性，包括探讨是否为这类设备和技术制定一套共同的标准<sup>15</sup>。

如果用户随意停车，脚踏车在上锁时会发出哔声，手机应用会发出通知，提醒用户在15分钟内把脚踏车停好，否则得支付1至5元的罚金<sup>16</sup>。这对策的有效度就要看用户的接受度，他们是否会养成良好习惯，不能长久依赖于惩罚，反而是由此形成一种习惯、有负责的意识。

由于每天胡乱停放的共享脚踏车数量相当多，业者通过蓝牙技术和手机应用来寻找后，必须派人把这些脚踏车摆放到正确的停放区，而业者派出的维修人员，到全岛各地为自家的脚踏车进行检查和维修时，也会将胡乱停放的脚踏车放到正确的停放点，由此也增加了公司的经营成本。

#### 4.1.4 特定停放点

陆路交通管理局自3月起在全岛30个地点增设停放区，能为超过1400辆脚踏车提供停车位<sup>17</sup>。不过，这些停车位显然不足够，而使用者图方便，骑到哪里就停放在那里，也由于标明这是“无车桩”的服务，使用者更可理直气壮随意、随处停放共享脚踏车。

有特定停放点可以帮助业者更轻松的管制单车，减少企业用货车搬送分散在各地单车。因此减少花费，同时提高效率（不许每天从新整理单车位置），让客户能更容易找到单车。当然，这也是建立在大多数用户们养成良好习惯，把用完后的单车停在特定停放地点的基础上。

---

<sup>14</sup>社论：尽快解决脚踏车乱停放情况 来源：早报 来自互联网：  
<https://www.zaobao.com.sg/zopinions/editorial/story20170626-774157>

<sup>15</sup>新加坡陆交局给共享脚踏车设“地理围栏”这下不能防乱停放了 来源：世界网 来自互联网：  
[http://news.rfidworld.com.cn/2017\\_10/22e76e2fcea8251f.html](http://news.rfidworld.com.cn/2017_10/22e76e2fcea8251f.html)

<sup>16</sup>新加坡陆交局给共享脚踏车设“地理围栏”这下不能防乱停放了 来源：世界网 来自互联网：  
[http://news.rfidworld.com.cn/2017\\_10/22e76e2fcea8251f.html](http://news.rfidworld.com.cn/2017_10/22e76e2fcea8251f.html)

<sup>17</sup>社论：尽快解决脚踏车乱停放情况 来源：早报 来自互联网：  
<https://www.zaobao.com.sg/zopinions/editorial/story20170626-774157>

## 4.2 上海

### 4.2.1 共享单车管理人员

在上海，共享单车企业聘请了管理员，专门负责搬开乱停放的共享单车，把单车转移到最近的停放处，查看是否单车受破坏，甚至需要进行修理。很多管理员一天需移动的单车上两百辆，有时更多。管理人员能靠线下服务，有效解决乱停放、破坏等问题，让共享单车的运营更加顺畅。

但是，上海市自行车行业协会秘书长郭建荣曾向媒体介绍说，根据最新出台的《共享自行车团体标准》规定，共享单车的运维人员比例必须达到千分之五<sup>18</sup>。以上海多余百万辆的单车数而言，至少需要 5000 名以上的运维人员，但目前全市的单车运维员只有 3000 名左右，还存在较大缺口。管理人员虽然有效，但聘请更多管理员也意味着企业需提高的开销和拥有仔细的规划。这在共享单车企业的资金上又增加了更多负担。

### 4.2.2 扣缴

上海市目前的共享单车数量约在 150 万辆，这个数字和今年两会时，上海市委书记韩正公布的 45 万辆相比，翻了三倍之多<sup>19</sup>。当时，上海市自行车行业协会秘书长郭建荣对外宣称，上海市的容量约为 50 万达到饱和，而现在显然已经出现了极度过量的状态，造成市容受损。

为了缓解因共享单车过度投放造成的道路拥挤、损坏市容等情况，上海市政府开始强势推进共享单车清理手段。一位知情人士向 AI 财经社透露，从 8 月 14 日开始，上海已经开始落实共享单车清理工作，给予每家企业一定的留存名额，多余的都将被搬移城市<sup>20</sup>。例如，据上海市交通委透露，在上海江西北路海宁路附近的一处拆迁地块内，停放着 1 万余辆共享单车<sup>21</sup>。

## 4.3 对比两地对策

---

<sup>18</sup> 共享单车管理员:烈日下扛车 不怕高温怕市民不理解 来源: 新浪 来自互联网:  
<http://sh.sina.com.cn/news/2017-07-19/detail-ifyiakur9508508-p2.shtml>

<sup>19</sup> 上海出最严共享单车限制令 暂停新增共享单车投放 来源: 新浪财经 来自互联网:  
<http://finance.sina.com.cn/chanjing/cyxw/2017-08-18/doc-ifykcppx9435928.shtml>

<sup>20</sup> 上海出最严共享单车限制令 暂停新增共享单车投放 来源: 新浪财经 来自互联网:  
<http://finance.sina.com.cn/chanjing/cyxw/2017-08-18/doc-ifykcppx9435928.shtml>

<sup>21</sup> 上海单车“坟场”内共享单车陆续被取走 来源: 新民网 来自互联网:  
<http://shanghai.xinmin.cn/xmsq/2018/05/24/31390611.html>



上海与新加坡政府都对共享单车对社会造成的问题采取了行动，其中相同之处有增加共享单车的制定停放区、扣缴违规停放的单车等。这些措施无疑可以迅速、有效地在短期解决共享单车的问题，但长远来看必须使用更有持续性的解决方案。例如，两地市区内确实可以限量增加停放区，但城市中空间毕竟有限，不可能大幅度地扩张共享单车的存放量；扣缴共享单车也是非常极端的行为，最后还是需要与企业携手讨论解决方案。所以，两地政府相同的措施是在情况紧急，迫不得已的时候采用的一些可以通用的方案。

相比之下，由于新加坡政府对社会要求较高，所以的确对共享单车企业的要求更严格。企业必须申请营业执照便是这一点的表现之一，似乎大幅度限制企业。而上海政府虽然大批量扣留单车，给共享单车企业带来一定的打击，但之后却使用更“软”的方式，与企业们共同讨论解决方案。无论过“软”还是过“硬”，都有各自的利弊。新加坡的政策让 obike 退出了市场，而上海在单车问题上的提高与进步依然缓慢，大多由于企业并不重视政府的问题。就像新加坡国立大学工程学院土木暨环境工程系教授李德统所说的一般，“虽然用户乱停车属于个人行为，但共享单车公司不能忽视。例如吃口香糖是个人行为，可是当你随便到处乱粘口香糖，政府就会出台条例<sup>22</sup>。”

两地也各自有双方可以学习的区域。例如，新加坡提议的地理围栏可以有效减少乱停放的问题，而上海已有的管理员也可以增强共享单车的线下服务。两地可以互相借鉴，试使用双方可行的方案，也同时吸取各方的教训，从而不重蹈覆辙。

---

<sup>22</sup> 新加坡政府出手整治共享单车乱停放问题 来源：上海服务情报平台 来自互联网：<http://www.istis.sh.cn/list/list.aspx?id=10576>

## 五、 结语

本研究局限性为调查人数在两地仅有约 150 人，不能完全体现出共享单车现状。综上所述，新加坡和上海的条件大不相同（对策不同、问题产生原因不同），本质问题却非常相似。因此，两国的共享单车只有互相借鉴对策，完善共享单车体制，并解决本质问题（提高民众的公德心、培养负责使用、与政府合作共赢，等等），才能获得可持续发展。这无疑不是能轻易获取的，但如今共享单车已失去原有的动力，各问题迫在眉睫，如不及时解决，将会被淘汰。