

共享单车逆向物流过程中存在的问题及对策分析

马振耀

(周口师范学院 经济与管理学院,河南 周口 466001)

[摘要]指出共享单车改变了人们的出行方式,为人们的生活带来了便利,但随处可见的废旧共享单车“坟场”已影响了城市的交通秩序和社会生活环境。首先对共享单车逆向物流的必要性进行分析,然后找出共享单车逆向物流过程中存在的问题,并提出解决对策,为解决人们出行“最后一公里”的痛点提供参考。

[关键词]共享单车;逆向物流;社会责任;绿色环保

[中图分类号]F252.19;F572

[文献标识码]A

[文章编号]1005-152X(2019)04-0010-04

Analysis of Problems in Reverse Logistics Process of Shared Bicycles and Relevant Countermeasures

Ma Zhenyao

(School of Economics & Management, Zhoukou Normal University, Zhoukou 466001, China)

Abstract: In this paper, it is pointed out that though the shared bicycle has changed people's way of travel and brought convenience to their lives, the scrap yards of such bicycles, increasingly common nowadays, have already affected the order of urban traffic and the social living environment. Next, the necessity of the reverse logistics of the shared bicycles is analyzed, the existing problems in reverse logistics process of the shared bicycles identified, and the corresponding countermeasures put forward, to provide reference for alleviating the pain points in the last-mile travel of the people.

Keywords: shared bicycle; reverse logistics; social responsibility; green and environmental protection

1 引言

物流行业有“最后一公里”之说,共享单车也有,并且它就是为解决人们出行“最后一公里”的痛点而产生的。共享单车自出现以来,完美地攻克了人们出行“最后一公里”的难题,在很大程度上改变了人们的出行方式。经过3年多的发展,共享单车已成为我国第三大公共交通出行工具,目前已成为人们日常短途出行的必需品。共享单车的出现不仅给老百姓的生活带来了方便,也给城市建设绿色交通增加了助力,但在其带来益处的同时,在它背后隐藏的问题也逐渐显现出来,甚至在一定程度上增加了某些

路段的交通压力。在我国共享单车的相关管理规定中,明确指出“共享单车连续使用3年即强制报废”,预计在今年共享单车将出现新一轮报废高潮。在报废单车的企业中,摩拜单车的报废比例将达到80%以上,ofo小黄车或更高。开展共享单车的逆向物流工作,将成为社会关注的热点问题之一。

2 实施共享单车逆向物流的必要性

(1)缓解城市公共空间压力,防治环境污染。中国信息通信研究院与摩拜政策研究院联合发布的《中国共享单车行业发展报告(2018)》显示,2017年共享单车全行业累计投放单车2 300万辆、覆盖200

[收稿日期]2019-02-27

[作者简介]马振耀(1970-),男,回族,河南周口人,周口师范学院经济与管理学院副教授,硕士研究生,主要研究方向:人力资源管理、组织行为学。

多个城市。如果按照共享单车3年强制报废标准,这些单车报废后,会产生约30万t废金属,相当于大约5艘航空母舰结构钢的重量。市场走访调查发现,废钢铁铁皮、车架子等材料的回收价格低于废报纸的回收价格。因此,就出现了共享单车制造企业、运营企业不愿意回收废弃单车,小区里、马路边一些被损毁的自行车无人问津的现象。共享单车报废后,智能车锁中的电子芯片和电池产生的有害物质及金属车架中包含的重金属等都会对水体和土壤产生危害,随意拆解的尾灯、GPS等组件还会对环境产生二次污染。另外,报废单车中的塑料、金属、轮胎等无法进行生物分解的物质混入城市生活垃圾中,并随同城市生活垃圾一起以填埋、焚烧、粉碎等方式进行处置,也将给环境带来负面影响。

纵观我国的共享单车,在制造、投放和使用等过程中并未倡导循环经济的理念,单车报废后如若没有逆向物流工作,不仅会对资源造成巨大的浪费,而且还会污染环境,更有甚者会挤占城市公共空间,影响人们的生产生活和出行。

(2)节约资源,实现可持续发展的需要。共享单车的主干车架由金属材料制造而成;脚踏板、尾灯、车框、车把等位置为塑料部件;智能车锁中含有电子芯片和电池等材料;轮胎一般为传统的充气橡胶轮胎,部分单车企业使用新型聚氨酯材料(塑料的一种)的实心轮胎。单车包含的这些材料都属于可再生资源,而金属和橡胶属于可再生利用资源。如果不能对这些资源进行及时的回收处置,轮胎、塑料、合金材料等的生产会用掉大量的资源和能源,同时也会对大气、水和土壤产生污染。同时,共享单车的整车组装还牵涉到喷漆、焊接等工艺,导致水力、电力、煤炭等资源的大量消耗。因此,企业应秉承“节约资源、减少浪费”的发展理念对资源进行回收再利用,这亦是实现可持续发展的需要。

(3)塑造企业形象,提高顾客忠诚度。共享单车企业在运营时,为了增加市场份额,采取激进投放的措施,并在管理过程中忽视线下运维管理的重要性,造成单车过度投放,马路边乱停乱放现象随处可见,

严重挤占了城市公共道路,影响了城市交通秩序和形象,引起消费者不满。从2017年7月开始,杭州等一些城市明令暂停单车运营企业新增投放共享单车。此后,上海、深圳、北京等城市都开始陆续限制或暂停对共享单车的新增投放。

政府对共享单车投放数量的限制及消费者对共享单车诸多乱象的不满,也在暗示共享单车运营企业不能继续走激进投放单车的粗放型竞争策略,应该把重心放在提高顾客忠诚度、塑造企业形象的精益化竞争策略上。面对逐渐趋于饱和的市场现状和消费者的投诉、不满,共享单车运营企业应该通过逆向物流让顾客看到企业给社会带来的诸多便利,而不是产生新的社会问题。共享单车企业应在承担社会责任的同时提高消费者的满意度,并将此作为新一轮抢占市场份额的有力工具。

3 共享单车逆向物流过程中存在的问题

(1)传统回收模式无法适应新业态。在传统回收模式中,市场仅专注于价值较高的回收资源,忽略了回收价值低或没有回收价值的资源,故对共享单车开展逆向物流的重点主要取决于市场需求方。在传统经济条件下,再生资源利用市场生产技术落后、加工成本高,可用作生产原料的回收资源利用率低。在回收处置废旧资源还有利可图的情况下,拥有回收价值的废旧资源可以通过市场机制或“拾荒者”继续进行。但是目前,在新的经济背景下,先进的技术降低了生产企业的各项成本,处在单车供应链上游的企业往往会使用新的零部件而非回收得来的零部件,原因主要在于以下两点:①废旧共享单车逆向物流涉及到的回收、报废、物流、拆解、再利用等环节需消耗大量的人力、物力、财力;②废旧单车拆解下来的可再利用零部件二次进入生产线比新零件投入使用所要经过的安检环节多得多,相比较而言,使用新零件成本似乎更低。

一辆共享单车重约20kg,尺寸约24寸,且不易折叠压缩,故在没有可行的技术条件支持、未形成完整的回收利用体系的情况下,逆向物流所产生的人力、

物流、回收、再利用的成本之和远远高于通过回收处置所得的收益。同时,考虑市场对废旧单车的需求少之又少,故现有的市场机制和传统的回收模式无法在共享单车这一新业态下发挥作用。另外,在单车运营企业回收意愿弱且又宣布放弃废旧单车主权的前提下,纵然有企业或个人有回收意愿,也不可能进行随意回收。否则,随意进行回收的行为就会被认定为侵犯他人财产、触犯法律。这样就形成了一种“共享单车企业不愿意进行回收,其他有意愿主体无法回收”的尴尬局面,传统回收模式无法适应新业态。

(2)废旧共享单车回收利用体系尚未建立。一直以来,由于各种体制、历史、经济政策等原因致使我国的废旧物回收、再生资源回收企业与供应者、制造者以及销售者之间并未形成一条完整的供应链,上下游企业之间缺乏有效的联系和沟通机制,可再生回收利用体系不能完全地发挥出它应有的价值和作用。另外,共享单车在骑行服务过程中,可以选择任意位置进行停放,停放位置的不确定性导致了共享单车的投放产品流与回收产品流无法完全契合,这就给逆向物流工作的开展带来了一定的阻碍。同时,废旧共享单车开展逆向物流需要建立完整的回收利用体系,需要处于单车供应链上的上下游企业给予充分的协调和配合,缺乏任一角色,回收再利用体系都将无法运转。同时,共享单车的智能车锁和各种改良设计如共享电动自行车的加入、共享摩托车的出现等都要求由专业机构对废旧单车进行拆解,而目前共享单车相关企业忽略对废旧单车的末端处置,并未形成一套可行的回收、拆解、利用、处置方案或措施。共享单车逆向物流作为一个新兴的产业,其在共享单车整条供应链上下游企业之间尚未达成行之有效的合作方案,导致出现了废旧共享单车“无人问津”的局面。

(3)市场缺乏有效监督手段,共享单车运营企业回收意愿弱。共享单车行业自诞生以来,一直打着“公益”和“环保”的旗号而无偿占用着大量公共资源,企业的诸多成本都转嫁给社会,单车废弃物的管

理成本也不例外,这属于搭便车行为。每一个市场主体都是环境公共资源的消费者,共享单车企业也不例外。共享单车运营企业选择对单车废弃物置之不理的主要原因在于,当市场缺乏强有力的监督机制且企业又不愿承担社会责任时,企业就会抱着一种“限制自身对环境资源的使用并不会导致他人对资源使用的减少”的态度,缺乏主动限制自己的排污行为的动力。此时,共享单车企业享受了环境资源,却丝毫不尽任何对环境的义务,从而引发一系列环境问题,最终损害社会公共利益。另外,在市场缺乏有效监督手段、单车运营企业怠于回收又未明确放弃所有权的情况下,纵然有市场主体愿意进行回收,也不可能随意进行回收,否则会被认定为侵犯他人财产、触犯法律的行为,这样就形成了一种“企业自身怠于回收,其他主体无法回收”的尴尬局面。

4 共享单车逆向物流发展对策

(1)建立生产者责任延伸制度下的强制回收模式。强制回收是生产者责任延伸制度下极其重要的政策工具。对于共享单车逆向物流的发展,可以试图将共享单车的回收和循环再利用责任延伸至生产企业或运营企业,改变责任承担主体,将原本由政府承担治污责任的模式向由生产者或运营者承担废弃物管理及回收的模式转变,以期更好的填补共享单车逆向物流过程中的责任缺失。同时,在市场价格机制作用下,通过将共享单车的回收、再利用责任延伸至生产者、运营者,能够在一定程度上刺激生产者、运营者从供应链源头优化产品设计和单车投放,从根本上创建一个不断循环的供应链系统。

废旧共享单车的资源化属性决定了末端治理的管理策略并不适用于废旧共享单车的逆向物流工作开展。此策略的应用只会增加运营企业的经济成本,并且仅仅解决了处在供应链末端的废旧单车带来的环境、土壤、水质等污染问题,治标不治本,并不能从根本上为节约资源和实施回收再利用提出可行办法。为了改变共享单车发展与环境之间的矛盾现状,应把共享单车目前的“生产-投放-废弃”的增长

模式变为“生产-投放-回收-再生产”的2.0版增长模式,即闭环的物资流动模式。同时,对于低回报率单车回收模块,如若没有生产者延伸责任制度,生产企业因为盈利会最先考虑制造而非回收,而建立生产者责任延伸制度下的强制回收模式,是从根本上解决废弃共享单车产生的“坟场”问题的有效举措。

(2)建立废旧共享单车回收利用体系。在激烈的市场竞争中,一波又一波被淘汰的共享单车企业中,倒闭了的品牌单车最后都成为无人管理的“垃圾”。摩拜单车和ofo小黄车针对此问题,提出过一些应对办法。但是,由于初期运维管理无法满足单车的投放增长模式,而且对供应链末端单车报废处理不及时,因此,这些回收办法并没有取得太大的实际成效。在摩拜单车和ofo小黄车投放的城市,随处可见这两家企业的废旧车辆乱停乱放和“坟场”。面对单车行业发展存在的这些问题,应从整个供应链的角度去解决问题。从单车制造源头开始,即产品设计开始,到计划投放、制造、运输、投放、维护、骑行服务、维修、逆向物流等环节建立一套供应链循环体系,每一道工序都应遵循绿色可持续发展的理念。共享单车制造企业最初就应坚持“长久发展”的思路,在运营过程中,不仅要有以智能技术驱动精细化运营的发展理念,还要有一套生产投放回收体系完备的、在单车行业内部推广的单车维修维护、仓储投放管理标准及完善的“单车新生”配套管理措施。“单车新生”配套管理措施的执行情况还应作为评定员工绩效的关键指标之一,最大限度的保证废旧车辆检测维修的时效性。单车生产企业还应在车辆制造、投放、管理、废弃的全生命周期实施“3R”原则,即 reuse(重新利用)、reduce(减少原料)、recycle(再生利用)原则,以社会绿色发展为己任,将社会绿色发展和低碳环保纳入企业运营中,实现资源、环境的可持续发展。虽然废旧单车逆向物流工作开展任重道远,但只要共享单车企业将社会责任与绿色环保纳入公司运营,并与管理部门相互助力,相信一定会走出一条可持续发展的道路。

(3)政府部门加强监督和管理,实现多方共治。针对共享单车逆向物流难题,政府和运营企业都在积极寻找解决办法。对于已经报废或损毁的共享单车,仅依靠各品牌单车运营企业自身的力量并不现实。若能整合资源,依托各品牌单车运营企业的“大数据”,依靠政府部门协调调动相关公共资源,通过向企业收取费用、共同建立回收体系等方式集中回收废旧共享单车,再将后续的修复和报废处置工作延伸至生产企业或运营企业,实现多方共治。一方面,政府和相关部门要对单车运营企业加强监督和管理,从源头倒逼单车生产和运营企业适量生产、按需投放、及时回收;另一方面,单车运营企业应互联互通、相互助力,共建共享单车监管与服务平台,解决共享单车逆向物流难题。

2017年8月,交通运输部等10部门联合出台了《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见》,对规范共享单车行业的运营服务行为提出了具体措施。随后部分一线城市相继出台相关规定,要求对新生的共享单车运营企业投放单车的申请不予审批,并要求单车运营企业根据投放城市的规模和现有单车数量计算该企业共享单车的投放总量,同时要求共享单车运营企业在旧车报废和新车投放时都必须按照规定程序进行报备。另外,武汉推出由城管部门牵头,与共享单车运营企业联合聘请第三方专业“代管员”进行管理的“第三方代管”的新措施。这些规定鼓励多方社会力量共同参与,实现多方共同规范共享单车停放秩序,联合起来开展废旧共享单车的逆向物流,真正解决了人们出行“最后一公里”的痛点。

[参考文献]

- [1]陈亮.浅析逆向物流及其商业价值[J].管理观察,2016,(3).
- [2]谢凌云.废弃共享单车强制回收制度探析[D].上海:华东政法大学,2018.
- [3]刘翠莲,戴群,尤心一.物流视角下共享单车运营问题及对策[J].重庆交通大学学报(社会科学版),2019,19(1):59-63.
- [4]侯长海.2016中国共享单车市场研究报告[J].互联网天地,2017,(2):35-37.