

共享单车的发展困境及治理创新： 企业主导型 PPP 范式的逻辑

刘振山¹, 张晓英², 李兆鹏¹

(1. 山东科技大学 文法学院, 山东 青岛 266590; 2. 西海岸新区社会治理研究中心, 山东 青岛 266590)

摘要: 共享单车对解决出行“最后一公里”问题和低碳绿色出行都有重要意义。但由于企业疏忽管理, 政府监督缺位; 企业运营模式不成熟, 政府补贴缺失; 企业配套设施不完善, 政府规制空白; 企业技术有待改进, 政府支持欠缺等原因, 其发展中存在管理能力低下, 服务意识淡薄; 尚未盈利, 持续运营困难; 共享单车乱停乱放; 丢车、私人占有现象严重等问题。对此, 应在共享单车的发展中引入企业主导型的 PPP 管理范式, 并以此为基础实现共享单车的治理路径创新, 具体包括企业提高管理与服务能力, 政府定期考核; 构建企业牵头, 政府补贴, 广告公司赞助的运营模式; 企业完善配套设施建设, 政府合理规划公共空间; 企业加强科研和人才培养, 政府进行相应支持等措施。

关键词: 共享单车; 企业主导型 PPP 范式; 治理创新

中图分类号: F572

文献标识码: A

文章编号: 1008-7699(2018)05-0073-07

随着共享经济和“互联网+”科技的发展, 我国共享单车的发展规模迅速扩大, 各种品牌共享单车层出不穷, 并迅速占领市场。这些由私人企业主动提供的基于移动支付的“无桩”公共自行车, 为民众提供了一种不同于以往的革命性、创新型公共交通方式, 但日渐出现的乱停乱放、运营模式不成熟等问题也成为影响其健康、长远发展的巨大障碍。基于此, 本文试图以私人部门主动供给公共服务前提下的企业主导型 PPP 范式为基本分析逻辑, 对共享单车的发展困境进行研究, 进而提出治理措施, 以推动共享单车行业的长期可持续发展。

一、共享单车的发展模式及特征

(一) 共享单车的发展模式

1. 政府独立提供公共单车服务模式

从2007年开始, 我国政府借鉴国外经验, 牵头引进国外公共自行车模式, 独立提供公共自行车服务, 这些公共自行车有固定的投放站点, 是“有桩”模式的公共单车。2008年杭州、2009年苏州和台州是国内最早出现的政府独立供给公共自行车的城市, 而且至今仍在运营。目前, 政府独立提供公共单车服务主要以杭州为代表。

2. 公私合作共同供给公共单车服务模式

2010—2014年, 随着专门经营共享单车私人企业的出现, 产生了一种政府主导、私人企业承包为主

收稿日期: 2018-06-12

基金项目: 青岛西海岸新区社会治理中心委托项目“黄岛区社会治理现代化体系构建与创新研究”

作者简介: 刘振山(1971-), 男, 山东青州人, 山东科技大学副教授, 硕士生导师。

要方式的新模式——公私合作的“PPP 模式”。在这种模式中,仍然以“有桩”共享单车为主,有固定的投放站点。

3. 私人企业独立供给共享单车模式

私人企业主动供给共享单车的模式最早出现于 2015 年,成立于 2014 年的 OFO 共享单车是最早的主动供给共享单车的私人企业,OFO 首创了“无桩”共享自行车的出行模式,标志着我国共享单车的发展进入“无桩”模式的新阶段。这种基于“互联网+”技术的“无桩”共享单车开启了私人企业独立供给公共自行车服务的新模式,用户只需在服务号或手机 APP 中输入车牌号,即可获得密码解锁用车,随取随用。由于满足了人们的短期出行需求,有效解决了“最后一公里”问题,“无桩”共享单车备受市场欢迎,众多共享单车品牌犹如雨后春笋飞速发展,共享单车行业规模迅速扩大。私人企业独立供给模式也成为现行共享单车最主要的经营发展模式。^[1]

(二) 共享单车的发展特征

1. 发展快,规模迅速扩大

2015 年,“无桩”共享单车开始出现,主要运营商有摩拜、OFO 单车、骑呗等,用户规模达到 245 万人;2016 年,市场上的共享单车品牌迅速暴增至 30 余家,截止 2016 年底,全行业累计注册用户也从之前的 245 万人增长至 1886.4 万人;2017 年,共享单车行业更是呈爆发式发展态势,累计投放单车量增长至 2300 万辆,覆盖 200 个城市。截至 2017 年年底,共享单车总用户数增至 2.21 亿户,^[2]具体见图 1。

2. 品牌众多,市场竞争激烈

2015 年夏天,第一批共享单车 OFO 单车小黄车出现在北大校园,随后众多共享单车品牌层出不穷,2015 年就有 24 个新的共享单车企业成立,整个 2016 年有大约 30 个新的共享单车品牌汹涌入局。虽然 2016 年有共享单车企业倒闭,但 2017 年又有 18 家新的共享单车品牌成立,市场竞争十分激烈,且各品牌的市场占有率极度不平衡。

3. 以“无桩”共享单车为主

自 2015 年 OFO 单车首次投放“无桩”共享单车以来,“无桩”共享单车市场就迅速扩大,凭借“互联网+”科技,使用电子锁和 GPS 定位系统,有随用随停、电子支付等优点,备受市场欢迎,我国“无桩”共享单车的投放量很快就超越了“有桩”共享单车。目前市场上的共享单车以“互联网+”技术为依托的“无桩”共享单车为主,“有桩”共享单车的市场所占份额很小。

4. 以“支付押金,计时收费”为主要经营模式

用户以支付押金的形式获得骑行资格,按照用车时间计时收费,这是共享单车行业主要的运营模式,也是共享单车企业主要的盈利方式。

5. 运营商主要是私人企业

我国共享单车的运营商以私人企业为主,部分的“有桩”共享单车虽是“政府主导,企业承包”的供给模式,如永安行等,而占据主要共享单车市场的“无桩”共享单车都是由私人企业主动供给和运营,如 OFO 单车、摩拜单车等。



图 1 共享单车注册用户统计

注:来源于《中国共享单车行业发展报告(2018)》

二、共享单车的发展困境及原因分析

(一) 共享单车的发展困境

1. 企业管理能力低下,服务意识淡薄。由于企业疏忽了对于共享单车的管理,使得共享单车得不到及时地维修与更新,大量废弃的共享单车形成共享单车“坟墓”,资源浪费严重。另外大部分共享单车企业还存在违规投放车辆,处置不及时等问题。企业对共享单车押金的管理也不规范,没有设立专门账户,多家共享单车企业都因押金逾期甚至不能退回的问题而受到公众的投诉。总体而言,企业的社会责任缺失,服务意识淡薄,忽视用户满意度,客户端服务升级不及时,对用户意见反馈怠慢。

2018年5月2日,深圳市交通运输委员会公布了《互联网租赁自行车企业运营服务考核(整治阶段)结果的公告》,认为摩拜单车、OFO单车、赳赳单车、优拜单车、一步单车共计5家运营企业在深圳的运营管理规范化程度和服务水平整体偏低。^[3]实际上,大部分城市的共享单车品牌都存在企业管理能力低下和服务意识淡薄的问题,其中车辆完好率低、车辆停放管理和车辆投放管理混乱是企业管理水平低下的主要表现。

2. 企业尚未盈利,持续运营困难。目前大部分的共享单车还未进入盈利阶段,主要靠融资维持运营,然而众多共享单车品牌涌入市场,带来激烈竞争的同时也加大了融资难度。截止到2017年5月,完成C轮以上融资的仅有OFO单车和摩拜单车两家共享单车企业,其他共享单车企业基本都只有B轮以下的融资,还有很多共享单车企业因为融资困难、入不敷出而倒闭。比如悟空单车、町町单车、小鸣单车等都因融资不足、盈利困难而停止运营。

3. 共享单车乱停乱放问题严重。共享单车凭借“互联网+”科技,能够随用随停,停车地点不受限制,这就导致了共享单车乱停乱放的问题。大量共享单车用户出于自身便利,违规停车,将共享单车停放于公交车站、机动车道甚至是盲道,造成交通阻塞、损害市容等问题。另外,许多共享单车停放空间与地点的选择不甚合理,经常占用公共用地(如公园),损害公众公共利益的同时还会带来安全隐患。^[4]

4. 丢车、私人占有现象泛滥。共享单车一定程度上的公共属性容易导致“公地悲剧”问题。公众肆意占有共享单车的事件屡见不鲜,很多民众通过毁掉电子锁、破坏二维码等方式将共享单车私有化。在很多小区楼道甚至是私人领域都能发现带有私人用锁的共享单车。大量共享单车的被盗、被私有化给共享单车企业造成了重大损失,提高了企业的运营成本,使共享单车行业发展更加困难。^[5]

(二) 共享单车陷入发展困境的原因分析

1. 企业疏忽管理,政府监督缺位。共享单车企业本身就是以盈利为目的,由于片面追求经济利益,加之激烈的市场竞争,企业为了效率与扩大市场份额,盲目增加共享单车投放量,却忽视了提升管理能力与服务意识,导致服务质量下降。企业作为共享单车服务的供给者,在提高供给效率方面具有天然优势,但是市场追求利益最大化的本质缺陷,使得政府对企业的监督必不可少,以保证具有一定公共属性的共享单车服务质量。但目前的现实是,由于共享单车这种企业主动供给公共服务和产品的情况前所未有,政府未能根据新的变化及时跟进,而是习惯上采取保守措施,导致对共享单车企业管理与服务能力的监督不足,这在一定程度上助长了企业在激烈的市场竞争中盲目逐利的行为。

2. 企业运营模式不成熟,政府补贴缺失。运营模式不成熟,融资渠道单一,没有形成良好的商业模式,最终入不敷出,这是共享单车企业频频倒闭的主要原因。共享单车企业的运营成本主要来源于商业融资,融资模式单一,加之企业数量泛滥,带来激烈市场竞争的同时更加大了融资难度。而且目前共享单车企业的经营模式单一、缺乏创新,大多数企业没有形成自身的特色与竞争力,企业对商业资本的吸引力不足。共享单车提供的是具有公共属性的产品与服务,又是一种对城市交通与环境保护有着重要意义的

新兴行业,在其发展前期需要政府的大力支持,尤其是资金方面,然而政府没有给予共享单车行业必要的财政补贴和税收优惠政策。共享单车企业可以通过在车轮、车身投放广告获取一定的广告收益,但各地政府又往往以存在安全隐患和有损市容、市表为由禁止共享单车企业通过车身广告获取收益,这对于共享单车行业而言,无疑是雪上加霜。

3. 企业配套设施不完善,政府规制空白。共享单车的配套设施不完善,比如停车棚或者停车区域的建设不完善,在很多公交车站、地铁站等人流量大的地区缺少固定的停车棚或停车区,大量乱停乱放的共享单车严重阻碍了交通。相应工作站点建设以及工作人员的人数与共享单车所投放的规模不匹配,乱停乱放的单车得不到及时整理。企业配套设施的建设须经公共部门批准,然而政府的城市公共空间规划往往缺乏灵活性、前瞻性,再加上自身所掌握的技术资料和相关数据不足,事实上也很难正确地规划共享单车配套设施的建设地点。所以到目前为止,还没有城市做出成熟的将共享单车纳入考虑范围之内的城市空间规划。由于政府规划跟不上、规制空白,城市内共享单车乱停乱放问题日益严重,上海、杭州、南京、广州、深圳等城市最后都不得不宣布禁止投放新增共享单车,一停了之。可见,企业与政府之间的合作缺失严重阻碍了共享单车行业的发展。

4. 企业技术有待改进,政府支持欠缺。大量共享单车被盗的主要原因是车辆的定位与防盗技术不足,定位不够准确,不能及时发现单车被盗。电子锁的安全度低,容易被破坏,共享单车又缺乏相应的防盗技术,导致偷车盗车事件猖獗。例如,OFO单车就因电子锁安全度不足、GPS定位不准确等原因从而引发大量单车丢失。相关科学技术的研发和高科技人才的培养都需要大量资金支持,而共享单车企业尚处于初步发展阶段,经营成本有限,盈利能力低,难以支撑高投入的科研工作和高科技人才培养,而政府对于企业相关科研工作又缺少必要的政策与资金扶持。

综上所述,我国共享单车行业之所以陷入发展困境,本质上与“企业独立供给共享单车产品或服务”的发展模式紧密相关。在该模式下,缺少了政府规制与支持的共享单车企业盲目逐利,破坏公益与市场秩序,可持续性差。治理这些乱象,需加强公私合作,但传统的政府主导型公私合作并不适用于市场环境下成长起来的共享单车行业。因此,必须在尊重市场主导、保证效率与活力的基础上进一步创新我国共享单车行业的发展模式。

三、共享单车发展中引入企业主导型 PPP 范式的理论分析

(一)理论必要性与公私合作机理

1. 理论必要性。共享单车是市场经济发展的产物,由作为市场主体的企业主动供给并在供给的全过程中占据绝对主导地位,而政府的参与度不高,这是较之于以往公共产品或服务供给模式的重大不同。政府部门自身存在体制缺陷且缺少相应专业人员,一直由企业主导的共享单车行业如果转由政府主导,必然会限制市场活力甚至阻碍共享单车行业的发展,因为相比政府,私人企业在提高公共产品或服务的质量与效率方面具有天然优势。因此,在市场决定资源配置与共享经济蓬勃发展的背景下,共享单车服务以企业为主导更为合理。然而市场也具有其自身局限性,若缺少必要监督,可能导致盲目追求经济利益而忽视公共产品与服务的质量,况且我国的共享单车经济正处于起步阶段,政府相应的政策支持对该行业的稳定发展必不可少。由此可见,在共享单车行业,企业主导资源配置的同时也需要政府的监督与支持,以维护市场秩序,促进市场繁荣。^[6]

2. 企业主导型 PPP 范式中的公私合作机理。传统 PPP 模式下,主要是由政府部门主动提供某种公共产品或服务,也就是说,政府部门在公共产品或服务的供给过程中占据最终的主导地位,私人企业只参与其中的某些环节。而企业主导型 PPP 模式是以私人企业主动供给公共产品或服务为前提的一种新

型公私合作模式。在这种模式下,市场企业占据共享单车服务供给的主导地位并主控资源配置的各个环节。政府并不直接参与共享单车服务的供给过程,更多的是扮演一个对企业进行外部监督与管制的辅助性角色,以保证企业能兼顾公共产品与服务的供给效率、质量及公平。政府通过对共享单车企业进行监督和管制,间接地引导资源实现合理配置,进而推动共享单车行业的健康、长远发展,具体见图 2。

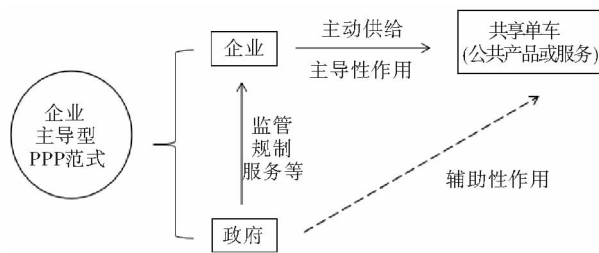


图 2 企业主导型 PPP 范式中的公私合作机理示意图

(二) 企业主导型 PPP 范式中企业的主导性体现

共享单车发展中,企业应主动提供共享单车服务,并在整个政企合作中起主导性作用,具体表现在:

1. 决定共享单车的管理与服务质量。企业是市场的主体又是共享单车服务的主动供给者,有能力也有义务为用户提供专业化程度更高的管理与服务。而政府效率相对较低,不适合在发展快速、市场竞争如此激烈的共享经济领域主导公共产品或服务的供给。

2. 决定共享单车的运营模式。作为市场主体,企业在主动供给共享单车服务时是自负盈亏的。他们必须遵从市场规律,有充分的自主权去决定和完善自身的运营模式,政府插手过多只会扼杀企业的积极性,限制市场活力。

3. 企业主导配套设施的建设与完善。企业在主动供给共享单车服务中有充分的动机去完善相应配套设施建设,为用户带来更全面、更专业的服务,提高用户满意度,进而扩大市场规模,获得更高利润。

4. 企业自觉加强科技研究与高科技人才的培养,掌握核心技术。以“互联网+”科技为支撑的共享单车企业要在激烈的市场竞争中赢得一席之地,必须要有先进的核心技术,这也是其追求利润的最佳途径。而公共部门往往缺少甚至忽视公共产品与服务供给中科技的使用,因此政府不适合主导共享单车行业的技术领域。

(三) 企业主导型 PPP 范式中政府的辅助性体现

企业在进行资源配置时也存在固有局限,如以盈利为目的,追求经济利益最大化,在逐利过程中容易损害社会公共利益;不具有社会权威性,相对于公共部门制定的规章制度,企业所定相关市场规则与协议的约束力、强制性不足。这就决定了共享单车发展中不能只靠市场,政府应在公私合作中辅助企业发展。政府在企业主导型 PPP 范式中的辅助性作用表现为对共享单车企业的监督、管制、补贴和服务等,具体表现在:

1. 对企业进行定期考核与评估。共享单车企业追求利润的过程中缺少了必要监管,容易盲目逐利甚至进行“底线竞争”,引发逆向选择问题,甚至破坏市场秩序、损害公共利益。这就需要政府对企业进行监督,对管理与服务意识差的企业进行公示。

2. 对企业进行补贴,减轻企业资金压力。共享单车作为新兴行业,普遍存在发展资金不足、运营模式不成熟、盈利困难等问题,这就需要政府给予相应的财政支持和政策引导,以推动共享单车行业的发展。

3. 政府将共享单车纳入城市公共空间规划。共享单车企业在建设相关配套设施时需要得到公共部门的允许,政府部门需要将共享单车纳入规划之中,支持共享单车企业进行合理的配套设施建设。

4. 政府对企业科研工作给予财政补贴和政策支持。政府应鼓励企业进行科技创新并对技术领先的企业进行奖励,对需要科研资金的企业进行必要财政补贴,以推动共享单车企业的科技创新与进步。

四、以企业主导型 PPP 范式治理共享单车乱象的具体路径创新

(一) 企业提高管理与服务能力, 政府定期考核

应以公私合作来提高共享单车行业的管理与服务能力。作为共享经济的市场主体和主导者, 共享单车企业应主动提高管理能力与规范化程度, 增强服务意识, 政府则承担好市场监管者的角色, 定期对他们进行考核。运营商应充分利用大数据与 GPS 定位技术, 完善共享单车的投放点与维护点分布, 加强对共享单车投放及停放问题的管理; 聘用专业管理人员, 提高运营管理规范化与专业化程度; 重视公众满意度, 增强服务意识与能力, 积极回应公众的反馈与建议, 为用户提供保险服务等福利, 加强车辆调度灵活性, 充分满足用户需求。政府则应从管理与服务能力、安全应急、公众满意度等方面对共享单车企业进行定期考核与评估, 并根据考核结果对管理服务能力低的企业进行相应惩罚, 反之则以税收减免方式奖励, 以此鼓励和督促他们主动提高自身运营管理能力和规范化程度, 进而形成良性循环。

(二) 建立企业牵头、政府补贴、广告公司赞助的运营模式

共享单车企业只有改革运营模式获得盈利, 才能有长远发展。在这方面, 法国巴黎的运营商主导、政府补贴、广告公司赞助运营模式值得借鉴。其具体做法是: 政府与运营商达成协议, 每年补贴 400 万用于共享单车的维护与更新。运营商同时通过与全球最大的德高户外广告公司合作, 获得运行整个共享单车系统 10 年的资金, 进而得以长期可持续发展。目前我国共享单车企业的发展资金主要来源于商业融资, 融资渠道单一且不稳定。因此政府应以税收优惠、财政补贴等方式对共享单车企业进行扶持, 同时允许共享单车企业承接广告业务, 接受广告公司赞助, 解决资金问题。然而目前我国许多城市规定共享单车的车辆不得设置商业广告, 主要考虑是共享单车企业在车轮上安装广告板不利于骑车安全以及花哨的广告会影响市容。这种“一刀切”的武断做法让共享单车企业失去了主要的盈利渠道。事实上, 上述顾虑完全可以通过改变广告投放位置等技术手段解决, 因此, 政府应该对共享单车投放广告持以包容的态度, 放弃完全禁止的强硬措施, 代之以限定车身区域和广告种类的柔性政策。另外, 企业还可以通过大数据分析, 获得用户的主要骑行路径, 在共享单车 APP 或者小程序上推荐店家, 用户也可以通过使用共享单车而获得店家优惠券。如此企业获得广告费, 商家获得顾客, 用户获得优惠, 实现企业、商家、用户的共赢。^[7]

(三) 企业完善配套设施建设, 政府合理规划公共空间

政企应协同治理共享单车乱停乱放问题, 企业为政府进行城市规划提供大数据支持, 政府在企业配合下合理地规划公共空间, 维护公共利益, 恰当安排共享单车配套设施建设区域。比如地铁口、公交车站等人流量大的地方设置固定的停车区或停车棚, 既可以解决共享单车乱停乱放、乱占机动车道的问题, 又能为公众和共享单车提供遮风避雨的场所。在不能建设公共停车棚的地区, 则可以安装蓝牙电子停车桩, 设置虚拟停车区域, 只有在电子停车桩发射的信号覆盖区域内才能关闭电子锁, 以此来控制共享单车的停车位置, 缓解共享单车乱停乱放的问题。政府还应更合理地设置非机动车道, 避免因非机动车与机动车混行而引发交通事故, 同时缓解交通堵塞, 维持有序的交通秩序。配套设施建设方面, 可由企业负责, 政府对企业的建设行为进行监督, 以保证配套设施建设的效率和质量, 同时企业要做好停车棚等设施的维护、清洁等工作。无论是公共停车棚还是蓝牙电子停车桩都占据了公共资源, 可能会引起一定的社会不满, 应在与当地政府、社区及居民充分协商的基础上采取资源置换方式, 将资源置换成公众福利, 比如对骑车用户进行费用补贴或者对规范用车的用户进行奖励, 既能保证社会公众利益, 解决共享单车的占地问题, 又能鼓励用户自觉规范用车。

(四) 企业加强科研和人才培养, 政府进行相应支持

应以政企合作保证共享经济中科研和人才培养的顺利进行。企业要提高共享单车的防盗与定位技术,在单车被盗时能够及时发现并准确定位。科学技术对依托“互联网+”发展起来的共享单车行业来说是第一竞争力,目前共享单车行业内摩拜单车的技术是最为领先的,在电子围栏设置、APP 维护等方面都较为完善。摩拜单车与 OFO 单车所占的市场份额不相上下,但是从用户好感度来看,摩拜单车好感度为 64%,位居共享单车好感度第一,而 OFO 单车的用户好感度仅为 36%,^[8]成为 OFO 单车在竞争中的一大劣势。究其原因,主要就是两个运营商在以科技提升用户的好感度方面差距较大。因此,共享单车企业应加强科技研发和高科技人才的培养,为用户提供更好的服务,形成强大市场竞争力,进而吸引更多投资,而资金充足又能极大地推动企业科研工作以及人才培养的持续进行,如此形成良性循环。政府则应对共享单车企业的科研工作给予补贴,减轻企业成本压力。同时,对共享单车企业的高素质人才进行奖励,以此来鼓励更多高科技人才加入共享单车行业的科研工作中,从而保证企业科研工作和人才培养的顺利进行。

参考文献:

- [1] 翟树芹. 中国共享单车走向世界[J]. 生态经济, 2017(11):10-11.
- [2] 苏德悦. 中国共享单车行业发展报告(2018)发布[N]. 人民邮电, 2018-03-29(003).
- [3] 深圳市交通运输委员会. 关于深圳市互联网租赁自行车企业运营服务考核(整治阶段)结果的公告[EB/OL]. [2018-05-02]. http://www.szbt.gov.cn/xxgk/jtzz/tzgg/201805/t20180502_11807458.htm.
- [4] 何涛. 共享单车现象与共享经济发展探讨[J]. 技术经济与管理研究, 2017(8):102.
- [5] 朱富强. 共享经济的现代发展及其潜在问题:以共享单车为例的分析[J]. 南方经济, 2017(7):43.
- [6] 甘海威, 姜成武. 公共服务私人部门供给下的逆向公私合作研究——以共享单车服务为例[J]. 内蒙古社会科学(汉文版), 2018(2):35.
- [7] 刘薇. PPP 模式理论阐释及其现实例证[J]. 改革, 2015(1):87-88.
- [8] 速途研究院. 2017 年第一季度国内共享单车市场调研报告[J]. 互联网天地, 2017(4):24.

Development Dilemma and Governance Innovation of Bicycle-Sharing: the Logic of the Enterprise-Leading PPP Mode

LIU Zhenshan¹, ZHANG Xiaoying², LI Zhaopeng¹

(1. College of Humanities and Law, Shandong University of Science and Technology; Qingdao 266590, China;

2. West Coast Social Governance Research Center; Qingdao 266590, China)

Abstract: Bicycle sharing is of significance to solve the problem of “last mile” and to advocate low-carbon green travel. However, many problems emerged during its development, such as low management capacity, weak service awareness, no profitability, difficulty of continual operation, and social phenomena like disorder parking, private ownership and bicycle missing. On the part of the enterprises, the main causes include their negligent management, the immature business operation mode, the imperfect supporting facilities and the unimproved technology. On the part of the government, the causes include the absence of government supervision, the deficiency of government subsidy, the shortage of government regulation and the lack of government support. In order to solve these problems, it is necessary to introduce the enterprise-leading PPP mode during the development of bicycle-sharing, based on which to realize the governance path innovation. To be specific, the enterprises need to improve their management and service capabilities, improve the construction of supporting facilities and strengthen the scientific research and talent cultivation. As for the government, it needs to assess the enterprises regularly and establish an operation mode led by enterprises, supported by the government subsidies and sponsored by the advertising companies. The government also should plan the public space rationally and provide appropriate support for the enterprises.

Key words: bicycle-sharing; enterprise-leading PPP mode; governance innovation

(责任编辑:魏 霄)