

利益相关者视角下校园 ofo 共享单车困境研究

——以某高校“小黄车”为例

康俊彪

(福建医科大学临床医学部,福建 福州 350122)

摘要:针对某高校“小黄车”试行两个月以来面临的损毁率较高以及使用、管理和维护等方面的困境,文章以其涉及的利益相关者为视角,探究校园“小黄车”项目运行中存在的问题及原因,构建多方利益主体间的博弈模型,从而试图为校园“小黄车”项目的有效管理提供对策与建议。

关键词: ofo 共享单车;困境;利益相关者;德育教育

中图分类号: G647

文献标志码: A

文章编号: 1671-0479(2017)02-161-003

doi:10.7655/NYDXBSS20170219

随着各高校新校区的兴建特别是大学城的兴起,各个大学的校园版图愈来愈大,宿舍、食堂等生活区建筑和教学区的教室、图书馆等建筑的距离不断增大,为了更好地满足师生的出行需求,一些学校开始引进第二届中国“互联网+”大学生创新创业金奖——北大学生创业项目“ofo 共享单车”(以下统称“小黄车”)^[1]。2016年9月,“小黄车”正式登录福建省各大高校,目前厦门大学、福州大学、福建医科大学、福建中医药大学、福建师范大学、福建农林大学等学校总共拥有的小黄车数量已达上万辆。“小黄车”的出现有利于满足师生校园内的出行需求,降低师生购买新自行车的成本及新自行车被盗的风险,也有利于平安校园、和谐校园的建设^[2-3]。目前,“小黄车”已成为福建省内各大高校一道亮丽的风景线,但也存在诸如被过度使用、无统一管理、无统一维修保养等问题。因此,利用利益相关者的理论分析、研究及解决好校园“小黄车”问题,对于其他高校试行该项目或类似项目,以及将其推广到全社会的公共交通领域都具有重要的理论与借鉴意义。

一、校园“小黄车”面临的困境

校园“小黄车”所剩数量和质量状况调查显示(以某高校为例),该高校“小黄车”试行两个多月以来,遭遇一定的困境,对于整个项目的大步推进产生了严重的滞后影响,具体表现如下。

(一)使用上的放任自由

该高校“小黄车”项目试行以来,很多师生在使用“小黄车”时仅仅从自身便利考虑,而较少考虑或者完全没有考虑其不良行为的负面影响。导致的一方面是超常规使用:“小黄车”的使用者认为自己已经支付租金,只要自己有需要就应该也可以随时随地取用“小黄车”,而即使“小黄车”状况不佳(如车胎气压低等),仍旧照骑不误,大大提高了“小黄车”的损毁率;另一方面是超负荷使用:校园内的“小黄车”都是无后座设计,本意是实行一人一座,更加安全出行,但还是偶尔出现了一车载两人现象,无形中加大了损毁率。

(二)监督缺失

“小黄车”项目是由该高校团委负责引进、投放及管理。但是由于监督缺失,还是出现了“小黄车”不在指定地点、指定区域停放,随意被推倒在草地、道路中间,甚至被藏匿、被加锁、被包车等现象。虽然这些现象只是偶尔出现,但是随着该项目在其他高校及社会公共交通领域的推广,此类问题对校园“小黄车”的品牌塑造将产生越来越大的负面影响。

(三)维修保养力度不强

“小黄车”试行两个月以来,该高校学生会组织针对“小黄车”数量和质量状况的调查结果表明,绝大多数“小黄车”的不同部件都存在一定的损毁现象,损毁率最高的为车铃(18.0%),其次为轮胎(4.5%)和脚踏

收稿日期:2016-11-08

作者简介:康俊彪(1986—),男,福建泉州人,博士,讲师,研究方向为思想政治教育、大学生心理健康。

(4.0%),投放“小黄车”两个月,损毁率就高达 35.0%。

(四)使用者德育素养缺失

“小黄车”是绿色出行、节能减排的代表性出行工具,本就应大力提倡,况且收费低廉,是一项便民措施。而且为方便师生校园骑行,没有设计过于繁复的应用程序,只须按照规定扫码付钱,即可骑离。然而这样的便民初衷和简易程序,却被有心人利用,通过破译密码来供自己“免费”使用,研究出所谓的“省钱妙招”、“BUG”。于是,“小黄车”的“白骑”现象就像“红眼病”一样传染开来。其实,这恰恰反映了高校学子的诚信缺失,德育素养水平的下滑,德育教育的缺失。

二、校园“小黄车”相关利益主体分析

校园“小黄车”的供给与管理决策综合了多方相关利益主体,是与“小黄车”存在直接或者间接利益关系的个人以及组织的集体选择过程^[4]。以某高校“小黄车”为例,它涉及的相关利益主体应当包括:学校、学生、团委、市场组织以及社团组织。本文假设各个利益相关者或组织均是“理性的经济人或组织”,即从追求自身利益最大化目的出发^[5]。校园“小黄车”项目中各相关利益主体关系如图 1 所示。

(一)学校

从图 1 可以看出,学校一方面是出于解决校园“僵尸车”问题,减少校园废旧自行车资源的浪费,另一方面是为广大校园师生提供便捷经济、绿色低碳、更高效率的校园出行服务,最终决定引进“小黄车”项目,并且负责校园“小黄车”项目的管理所有管理工作。这不仅仅是对原有校内交通体系的有益补充,也使得校内交通状况得到有效改善,同时也是以实际行动来支持低碳环保理念,应该大力提倡并加以推广。

(二)师生

广大师生以相对便宜的租金,通过微信扫码骑行,真正做到校园内“随时随地骑自行车”。这不仅节约购车成本和减少车辆被盗的风险,也节省校内出行时间,提高了师生的学习、工作效率,其应该说是“小黄车”项目的最直接受益者。该校普通学生按照就近原则和一般速度原则,某一天上午在某教学楼上上课和晚上在图书馆自习的往返时间进行统计分析,结果显示使用“小黄车”给学生校内出行节约了不少时间(总计节约 44 分钟),一定程度上提高了学生的学习效率。

(三)团委

作为该高校“小黄车”项目的具体管理者——

学校团委,负责“小黄车”的统一管理和协调工作。该部门的工作由于涉及的相关利益方较多,且存在一定的利益分歧,所以该部门必须高度重视“小黄车”的管理工作和协调工作,只有如此才能有效整合各方资源,提升“小黄车”项目的整体效益。

(四)市场组织

“小黄车”项目隶属于北京拜克洛克科技有限公司,每辆自行车上都印有该公司标志“ofo”。校园“小黄车”项目的大力推广,不但直接为该公司在高校做了免费宣传,而且也在广大“小黄车”使用者群体内部做了车体广告,并有益于宣传其对环保理念的支持,从而树立良好的品牌形象。

(五)学生社团组织

学生社团组织是学生实现自我管理、自我服务的机构,对于“小黄车”的保护维修活动拥有更广泛的号召力和更具影响的模范带头作用。它可以组织与“小黄车”相关的公益活动,使“珍惜使用、认真爱护小黄车”的理念得以在大学生群体中推广。

综上所述,校园“小黄车”项目各利益相关者的利益偏好不尽相同,利益主体间存在错综复杂的关系,因此其成败将取决于各利益相关方相互协作关系的有效性。

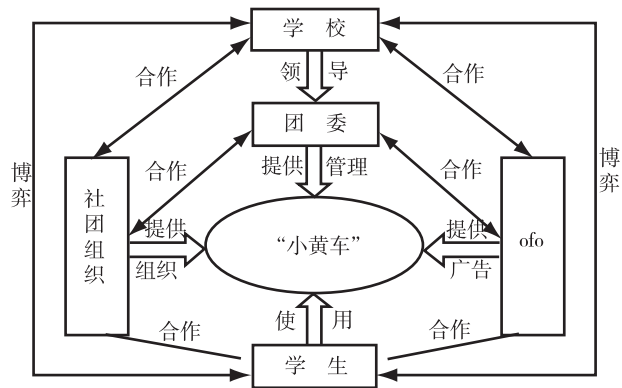


图 1 校园“小黄车”中各利益相关者关系

三、破解校园“小黄车”困境的对策与建议

(一)线上宣传号召,线下监督管理

该高校团委和学生社团组织针对校园“小黄车”使用情况的调查研究表明,近一半学生不知道“小黄车”的使用规定,例如收费标准、使用程序等;近四成学生不知道“小黄车”的指定停放位置;近八成学生不清楚“小黄车”如有损毁,如何处理、到哪里维护等。因此学校,尤其是校团委等具体管理部门一方面应做好宣传工作,通过微博、微信公众号、易班、QQ群、校园广播和宣传栏等媒体广泛宣传“小黄车”的使用和保护规则,号召广大师生共同爱

护“小黄车”,营造“绿色低碳”的校园氛围。另一方面,团委和学生社团组织应当做好管理和协调工作,在学校的统一规划和指导下,组织统一的“小黄车”管理和维护工作,并且做好实实在在的监督引导工作。例如,对于“小黄车”被藏匿、被加锁、被包车等现象,出于氛围引导的考量,学校可以先给违规操作者一个善意提醒,屡教不改者就应该将其加入黑名单进行监督,限制其使用权限等。

(二)加强师生诚信教育,全面提高德育素养

之所以出现“小黄车”高损毁现象和“白骑现象”,主要是因为一些使用者只顾追求个体利益最大化,不考虑集体利益和诚信缺失的结果。所以要解决好“小黄车”的这两个问题,一方面必须共同创建保护、爱护“小黄车”的校园文化,促使广大师生从“经济人”向“道德人”转变,即对“经济人”只顾追求个人利益最大化的观念进行德育教育和规定约束,在内部形成合作共赢的理念^[5]。落实到“小黄车”项目中,就是要在全校范围内构建诚信、爱护、共赢理念,促使校园里形成“人人保护”、“人人关爱”小黄车的良好氛围。另外针对一些故意损坏或者私自扣留“小黄车”等恶劣行为,要及时处理,采取适当的惩罚措施,避免少数群体的不良行为影响到整个集体的最终利益。另一方面是全面加强广大师生的诚信教育,通过线上媒体广泛宣传,线下团委、学生社团组织开展诚信方面的教育活动,努力培育校园“人人都做老实人”的良好氛围,渐渐杜绝此类现象。唯有广大师生的德育素养真正提高,才有可能在全校范围内杜绝“小黄车”被故意损毁、使用固定密码开锁、使用系统漏洞偷骑等不诚信行为。

(三)尽快升级软件系统,优化校园用车环境

针对目前校园广大师生使用“小黄车”遇到的一些所谓“密码易破解”、“一辆车固定对应一个密码”等现象,企业方应该尽快升级软件系统,加强保密系统建设,实行密码动态管理,以便及时解决密码易被破解的问题。另外尽快升级APP程序,针对屡教不改者将予以类似“拉黑”处理,取消其使用资

格。最后,对一些在维护“小黄车”方面作出突出贡献的个人或组织进行表彰或奖励,同时通过组织一些类似“小黄车”管理方案设计大赛、“小黄车”维修大赛、“小黄车”慢骑比赛等来增强师生对于“小黄车”的认知和保护。这一“正”一“反”、“破”一“立”带来的势差就很有可能决定校园“小黄车”项目的生与死。

(四)通力合作形成合力,有效提升整体效益

诚然,不同利益相关者的利益偏好不可能完全相同,出发点也不可能完全一致,甚至存在一定的利益分歧。以校园“小黄车”项目为例,假设各利益相关者以自身利益最大化为出发点来参与项目的利益分享,那么学校和团委两方追求的是项目的整体效益,学生方主要追求个人利益,企业方偏好利润和市场占有率,学生社团组织又追求校园公益和环保。然而这一切追求的实现必然要以校园“小黄车”项目的成功实施与推广为依托。所以校园“小黄车”项目的各利益相关者唯有精诚合作形成合力,以共赢理论来充分发挥“小黄车”绿色、简便出行的优势,形成自觉爱护“小黄车”的氛围与意识,才有可能真正解决校园“小黄车”项目的困境,才能有效提升整体效益。

参考文献

- [1] 戴瑶函. OFO:把自行车玩到极致[J]. 大众科学,2015(11):24-26
- [2] 徐龙. 经济学视角下高校公共资源沦为“公地悲剧”治理研究[J]. 商品与质量(理论研究),2012(6):45-45
- [3] 王颖. 安徽大学“小黄车”事件的经济学分析[J]. 商情,2012(28):175-176
- [4] 李仕云,高山. 基于利益相关者的高校治理结构研究[J]. 经济研究导刊,2012(22):258-259
- [5] 高婷,王建秀,苏振宇. 利益相关者视角下校园公共产品困境研究——以某高校“小黄车”为例[J]. 经济问题,2015(6):41-46