

News  
Buddy

# 20 million shared-bikes expected to come in China

## 共享單車便民 總需求二千萬輛

原文

下文摘錄自香港《文匯報》2017年3月21日報道：在「老字號」(time-honored) 車企「飛鴿」(Flying Pigeon) 的生產車間，各條生產線 (production line) 上都是一派熱火朝天的景象：從車輪到車架，一條幾十米長的流水線 (assembly line) 下來，一輛「共享單車」(shared-bike) 就包裝好，可以出廠了。共享單車作為近來興起的一種「互聯網+交通」(internet plus traffic) 的新業態，在滿足市民出行「最後一公里」需求的同時，也有力帶動了傳統單車製造企業的發展。

### 天津今年料產一千萬輛

「幹了一輩子單車，也沒想過單車會有今天」，天津市單車電動車行業協會 (Tianjin Municipal Bicycle Industry Association) 理事長劉學權說。從去年上半年到現在，內地共享單車已發展到29個品牌，投入市場的總量超過300萬輛。「共享單車『激活』(bring momentum to) 了一批傳統單車製造企業 (manufacturing industry)」。

據了解，作為內地最大的單車生產製造基地，天津有一定規模的 (sizable) 單車企業，如飛鴿、富士達 (Fushida)、愛瑪 (Aima) 等都參與了共享單車的設計和製造，並從中受益。據天津市單車電動車行業協會統計，截至今年2月，天津共生產共享單車200餘萬輛，預計2017年天津將生產約1,000萬輛。

第三方數據研究機構比達諮詢 (BigData-Research) 發佈的《2016中國共享單車市場研究報告》顯示，截至2016年底，共享單車市場整體用戶數量已達到1,886萬，2017年預計年底將達5,000萬用戶規模。

### 業內人士：將取代輕便單車

同時，共享單車的快速發展衝擊着傳統單車產品市場。業內人士分析認為，共享單車將持續取代 (substitute) 現在的城市輕便單車；未來，內地單車市場的總需求量將會有所下降。尤其對那些沒有研發 (research and development) 能力、拿不到共享單車訂單 (order) 的中小型企業，更是生存的挑戰。

一位業內人士透露，行業裡一些中小企業已經沒有活幹了，有的在找大企業尋求合作 (cooperation)，有的去找共享單車運營公司談判 (negotiate)，但效果都不理想。

在一些傳統的單車銷售門店，與火爆街頭的共享單車相比，生意顯得格外冷清。一位門店的銷售人員告訴記者：「滿大街都是共享單車，我們這裡幾乎沒人光顧了，一周還沒賣出去一輛車。」

另一方面，一些業內人士對共享單車的未來感到樂觀 (optimistic)。劉學權表示，按目前共享單車的投放範圍 (scope) 來看，全國總需求量初步估計在2,000萬輛左右，「以每輛車平均每天5人次使用計算，產品使用壽命約為2年，未來每年將會產生1,000萬輛的修補 (repair / maintenance) 市場。」



■上海街頭的共享單車。

資料圖片

### Q&A

1. 共享單車的收費大概是多少？
2. 比達諮詢的調查顯示，現時哪個品牌的市場佔有率最高？
3. 承上題，這個品牌的市場佔有率約為多少？
4. 共享單車服務響應了什麼環保概念？
5. 除了共享單車，內地還推出了什麼共用服務？

1. 未小時人民幣5毛至1元
2. 0.05
3. 51.2%
4. 「綠色出行」(green travel)
5. 共享單車 (shared-bicycle)、共享電動汽車 (shared-electric car)

譯文

At the factory of the time-honored bicycle manufacturer Flying Pigeon, the production lines were going full throttle — having gone through an assembly line from the components of the wheel to the frame with several tens of meters long, the production of a brand-new shared-bike was almost complete. Being a new form of "internet plus traffic" industry, the booming bike-sharing services not only facilitate people's traveling of the "last kilometre", but also inject impetus to the development of the traditional bike-making industry.

### Tianjin to produce 10 million

The director of the Tianjin Municipal Bicycle Industry Association Liu Xuequan said that he had been engaging in the bicycle industry for his

lifetime but could hardly image it would have evolution like nowadays. Since the first half of last year until now, there have been 29 different bike-sharing suppliers in the market with a total of three million shared-bikes being put into operation. "This is bringing some momentum to the traditional bicycle manufacturing industry," said Liu.

As the largest bicycle manufacturing base in China, some sizable enterprises such as Flying Pigeon, Fushida and Aima have been involved in the design and production of shared-bikes and benefiting from this emerging industry. According to the Tianjin Municipal Bicycle Industry Association, over two million bikes were produced in the first two months this year, and the number is expected to reach 10 million at the end of 2017.

A report issued by a third party market consultancy BigData-Research estimated that

there were 18.86 million shared-bicycle users at the end of 2016, and the number might greatly expand to 50 million by the end of this year.

### Insider: will displace ordinary bikes

However, the rapid growth of bike-sharing might pose a threat to the traditional bike market. It is predicted that shared-bikes will gradually displace ordinary bicycles used by city dwellers, and the total market demand for bicycles will tend to decline in the future. The situation would be especially challenging for small and medium-sized firms with limited research and development capability and few orders from bike-sharing companies.

When small and medium bike-makers are suffering, some of them start to seek cooperation with big enterprises and some consider having negotiation with bike-sharing providers, but it is

still hard to achieve favourable outcomes.

Compared with the spawning industry, most traditional bike sellers are having difficult times boosting up their business. "Shared-bikes are found everywhere. We can hardly find a potential bicycle buyer nowadays and even no sales are recorded in weeks," a salesperson told the reporters.

On the other hand, some people are optimistic about the future of the bike-sharing services. Liu said that based on the current scopes covered by the bike-sharing industry, the demand of shared-bikes in China would be estimated at around 20 million. "A bike has a two-year service life on average if five users ride it per day; consequently, at least 10 million bikes would need repairs each year and a great market of maintenance services would hence be created," said Liu.

# 舊物製玩具 玩轉綠色能源

去年，當我們得知港燈舉辦「綠色能源夢成真」比賽，便立即着手構思推廣綠色能源的項目。我們想到的第一個問題，就是對象應該是誰？如能將訊息推廣給小學生就最理想，因為他們既是社會未來的棟樑；又可將訊息帶回家中。

於是，我們決定針對小學生，以「有趣」、「玩樂」為項目概念，設計活用綠色能源小玩意，更成功入圍及獲資助，展開「玩轉綠色能源」的夢想之旅。

### 「振子」加「腳」便識行

要玩轉綠色能源，我們首先利用回收物料製作發電機及玩具組合，希望大眾從玩樂中學學習可再生能源的知識，例如綠色能源是什麼，其發電原理和未來發展趨勢等。

我們利用廢棄木材、膠板、飲水機的大膠樽等，製作了不同的發電機，包括：水力能、風能、太陽能、手搖發電；更以廢紙、舊玩具車輪、膠樽

及木材等造成不同玩具。

其中「超級電容車」所用的超級電容只需充電10秒，便可走上10數個圈；至於「振子機械人」，則是一個會震動的電子零件，只要大家齊齊發揮「小宇宙」，利用不同的舊物再製成振子的「腳」，便令振子動起來。

為進一步推廣，我們亦設立facebook專頁「玩轉綠色能源」，不但定時上載製作過程或推廣活動花絮，更分享有關可再生能源的資訊；亦在創新科技嘉年華日設立攤位，向參觀人士派發風力發電機及振子等玩具配件，希望他們在參觀及試玩後，將這些有趣玩意帶回家或學校，延續他們對可再生能源的興趣並融入生活之中。

### 鑽孔差一厘米即報廢

在整個比賽過程中，團隊難免出現意見分歧，在玩具和發電機設計方面均有不同看法。現在回想起來，在意見磨合的過程中，擴闊了我們的思路和體現了團隊精神，互相補足，從而令設計品更完善。



■團隊親手製作綠色能源玩具，成功奪得冠軍。校方供圖

至於在製作的過程中，亦遇上過不少挑戰，例如曾經試過一不為意，在鑽孔時偏差了一厘米，令整個水力發電裝置報銷了。

這些小插曲，在逾半年的製作過程中屢見不鮮，我們曾險被這些困難打倒，有過放棄的念頭，幸好得到老師和負責指導的港燈年輕工程師鼓勵和協助，我們才重新振作，堅持下來，最後更不負眾望，突破自我，奪得比賽的冠軍。

今次成功奪冠，再加上在嘉年華上參觀人士的支持，鼓勵

我們未來繼續到不同中、小學擺設攤位，參加學校的開放日和葵青區嘉年華等不同場合，持續推廣綠色能源可持續發展，延續這個綠色能源夢。

最後，要衷心感謝港燈贊助種子基金、港燈工程師的協助、學校提供場地以及鄭明忠老師的技術支援才可令我們完成這個追夢之旅，成功玩轉綠色能源。

■李駿耀、楊景森 棉紡會中學 (港燈智「惜」用電計劃「綠得開心學校」之一、2016「綠色能源夢成真」比賽冠軍)

心理得

焦慮非緊張 可完全康復

香港人凡事講求效率，連校園生活也節奏急速，無可避免為人帶來緊張和壓力。經歷緊張的情緒，是好是壞？

### 焦慮屬都市病 身心顯徵狀

其實，每個人都會經歷緊張情緒，這是正常的生理及心理反應。無論好或壞的變化都有機會令人緊張，例如考試、比賽、見工、被師長責怪、患病等，都可以令人感到緊張，這些情況下出現普通緊張都是正常的，可以幫助我們解決困難或避免危險。

曾經有朋友問我，緊張的情緒與焦慮問題是否一樣？其實，焦慮症是常見的都市情緒病，相對普通緊張，焦慮症持續的時間長，影響程度亦比較大。

有些人在事情過去後仍感到緊張，或者大部分人不會擔心的事但自己卻不能自控地經常擔心，甚至對學業、工作及人際關係構成影響，便可能是有焦慮問題，甚至可能患上了焦慮症。

與焦慮相關的精神問題除了焦慮症，常見的還有強迫症、廣場恐懼症、創傷後壓力症等。一般而言，焦慮症常見的徵狀包括：生理方面如心跳加速、出汗、呼吸急速、肌肉緊張等；心理方面如過度擔憂、脾氣暴躁等；行為方面如重複行為、避免出席特定場合等。

### 鬆弛練習改善 多留意情緒

焦慮的時候，肌肉會緊繃，因此透過學習鬆弛方法，並每天持續練習，有助放鬆肌肉及舒緩因焦慮帶來的不舒服感覺。輕微的焦慮，可以透過自助方法例如做運動、做鬆弛練習而得以改善。焦慮症是可以完全康復的，假若未能透過自助方法而改善焦慮持續，便要考慮尋求適合的醫藥治療或心理輔導。

很多人未有意識自己的緊張情緒日漸累積，並已達臨界點，因此恒常地放鬆一下，有助維持穩定的緊張水平。希望各位師長或同學也要多留意自己的情緒，不要讓長時期的緊張，累積為有損自己情緒健康的焦慮問題。

想透過手機應用程式尋求情緒支援？請立即下載「輔負得正」手機應用程式。

■香港心理衛生會教育主任 梁凱怡

智惜  
用電  
@校園

港燈智「惜」用電計劃，致力教導年輕一代及公眾人士培養良好的用電習慣，目前全港已有三百多間中小學校加入「綠得開心」學校網絡。詳情可致電3143 3757或登入www.hkelectric.com/smartpower。

香港心理衛生會

輔導服務：3583 1196

星期一

• 通識博客 (一周時事聚焦、通識把握)  
• 通識博客/通識中國  
• 百搭通識

星期二

• 通識博客/通識中國

星期三

• 中文星級學堂  
• 文江學海  
• 百科啓智

星期四

• 通識文憑試摘星攻略

星期五

• 通識博客/通識中國  
• 文江學海