

如果有一天 ofo“死”了,请把它埋在缅甸

罗瑞焄

共享单车,曾经是资本疯狂追逐的风口,却落得一地鸡毛。当共享的神话破灭,资本的热潮退去,只剩下数不清的单车被遗弃在地铁口、街边、公园里,无人问津。它们被批量送到城市远郊的共享单车“坟场”,集中堆放,像垃圾一样等待被回收。

摄影师吴国勇,找到了20个城市的共享单车“坟场”,用无人机记录了令人震撼的“坟场”奇观。在他的镜头下,红橙黄蓝绿各色的共享单车互相缠绕、堆积,形成了高达七八米的山峰,站在“山脚”的人,渺小得像一只蚂蚁。

曾经红极一时的共享单车神话,最终只留下了一堆棘手的“钢铁垃圾”。

那么,这些单车到底有没有更好的归宿?

答案是肯定的。不过,给出这个答案的,是一位缅甸人。这些在海外被废弃的单车,让缅甸贫困家庭的孩子圆了自己的单车梦。

缅甸创业者迈克(Mike Than Tun Win)购买了闲置的单车来帮助缅甸贫困学童,送给他们做代步工具。今年3月,迈克发起了“少走路”(Lesswalk)运动,从新加坡、马来西亚等地,购买共享单车公司oBike、ofo和摩拜停止运营后闲置的单车,运往仰光捐给贫困孩童。

6月20日,一批改装过的共享单车被送到了靠近仰光的Nhaw Kone乡村学校。

“我现在有更多时间学习和与朋友们玩乐了。”据《法新社》报道,在该学校就读的Thae Su Wai,是首批200名受惠学生中的一位。

11岁的她开心地说,现在有了脚踏车,她再也不需要花上两小时,每天走路10公里往返学校了。

今年33岁的迈克出生在缅甸,但在新加坡长大,在新加坡接受了良好的教育。他曾就读于大名鼎鼎的淡马锡初级学院,2008年毕业于南洋理工大学,获得了商业管理学位。

2010年,他回到缅甸开始创业。2015年,他创办了一家在线旅游平台flymya.com,一年之内,公司的收入就达到了150万美元。此外,他还在泰国、新加坡等地也创办了公司。

同时,他还发起了BOD科技投资公司,助力缅甸的创业生态,主要投资于互联网公司,包括Laundry.com、O2O平台Yan-gon Door2Door以及电子商务平台shopmyar.com等公司。

迈克8岁以前,曾在缅甸曼德勒生活,当时他就是走路去上学的。

迈克观察到,过去几年缅甸农村的情况并没有改善,贫困儿童需要步行30分钟到一个小时,才能到达学校。

33岁的他说:“当我看见孩子们走很多个小时的路去上学,我为他们感到难过。”

联合国儿童基金会(UNICEF)估计,大约55%的缅甸孩童生活在贫困中,而17岁的青少年中,有一半没有受过教育或者只受过很有限的教育。

Thae Su Wai学校的校长Ni Ni Win说:“这里很多家长们都很穷。很多小孩连雨伞都没有,下雨时他们只用几片塑料遮雨。”

迈克说:“如果我们能减少

他们花在路上的时间,他们就能花更多的时间在学习上,获得更多知识,提高摆脱贫困的机会。”

迈克说,仰光是“少走路”计划的第一站,接下来这项运动也会惠及曼德勒(Mandalay)和实皆县(Sagaing)的贫困孩童。

居住在距离学校2公里以外,年龄在13到16岁的学童,将会有机会有限获得捐赠。

2018年6月,oBike在新加坡停止运营,公司解体,大量的单车被废弃在公园、路边等公共场所,缺乏维护,无人问津。看到这种景象,迈克萌生了“少走路”计划的想法。

今年3月,他在自己的社交媒体上发出消息,想跟ofo和摩拜单车建立联系,从他们手中回收闲置的单车。3月15日,他从仰光飞到了北京,到访了最大的共享单车“坟场”。

回国后,他开始计算回收共享单车的物流和改造的价格,并且了解到,在新加坡、马来西亚和澳大利亚,这些共享单车公司几乎全新的单车正在仓库里拍卖。这些单车使用条件都很好,价格也很便宜。

过去三个月,他已经购买了一万辆单车。其中,4000辆是在新加坡货仓销售和拍卖会上买的,大部分属于ofo和oBike的闲置单车。

4月末,首批3300辆单车抵达缅甸,6月5日,又有1000辆ofo的单车被送到了仰光的仓库。迈克说,一共从ofo处购买了4000辆单车。

他说,每台单车的价格是“平均约20新元”(约100元人民币)。包括运输、改装和配送的费用,每



学童们看到几乎全新的单车,兴奋不已(图片来源:法新社)

辆单车的成本约35美元(约240元)。他自掏腰包买了5000辆,另外一半则由赞助商赞助。

迈克说:“这是一个千载难逢的机会。脚踏车供过于求,把它们送去回收的成本更高,所以这些公司愿意把脚踏车卖给我。”

这些被回收的单车,在换掉车锁,并添加后座之后,会被分发给需要的贫困学童。

这只是一个开始,迈克希望他能将“少走路”运动持续下去,在五年内送出10万辆脚踏车。他说:“它们可能在新加坡一文不值,但对一个相对贫穷的国家来说,它们有其价值。”

在缅甸,这些共享单车得到了“新生”。那么,反思中国,真的是“富裕限制了我们的想象力”吗?

过量的投放,让回收成为了热潮退去后共享单车公司和政府的最大难题。要回收共享单车,需要支付拆卸、维修、人力等多重成本,成本可能比投入一辆新车还要高。更何况,泡沫破裂后,公司往往自顾不暇,根本无

心顾忌单车的回收。

作为一个新兴行业,也没有相关的规定来强制公司做回收。很多时候,政府被迫要给这些宣告破产的公司“擦屁股”。

在厦门,高峰时期就有七家公司拼量拼投放,厦门岛容量有限,单车只进不出,很快就造成了交通拥堵。政府与企业沟通无果,只有自己动手,把十万多辆的单车运到了偏远又宽敞的同安区,同安“单车坟场”的规模也冠绝全国。

共享单车被当废铁回收、一辆车15元“贱卖”等新闻标题,是共享单车在中国最后的“葬礼”。大规模的回收再利用难实现,只有“拾荒者”一样的个人试图从中寻找商机。

在海外同样节节败退的共享单车,在资产的处理上却更加多元化。ofo退出印度后,单车被共享单车公司Bounce回收,ofo宣布关闭以色列和其他中东国家的业务后,也将单车捐给了当地的慈善机构。(据志象网)

(上接 09 版)

大佳国小在文化教育方面开设了环保健康教育课程;在每个班级设置资源回收桶,从源头做回收;将每周五设立为固定垃圾回收日,养成垃圾回收的习惯;可回收垃圾积累达到一定重量还可获取小礼物,通过激励促进积极性;每日午餐后将厨余垃圾进行分类,并将可回收厨余垃圾制作成堆肥再利用……这一系列的做法,吴晶晶也期望在大

陆的学校落地实施。

吴晶晶认为,孩子在接受教育之前就像一张白纸,他们期待被老师教授更多的知识,通过教育让孩子了解因垃圾过多造成的环境污染、资源浪费从而反哺人类造成的危害。进而学习垃圾怎么分类、如何循环利用、如何变废为宝等。大佳国小将环保教育从小抓起,并通过实践加深孩子的兴趣和印象,此乃一举两得,通过参与和实践的环保教育

才最有趣。

第五站的荒野保护协会是一家由寻常百姓自发组成的环境保护团体,透过自然教育、栖地保育与守护行动,推动台湾及全球荒野保护的工作。

荒野保护协会没有高大的办公室和太多的工作人员,其总部设立在地下一层,但这样一个组织却做出了很多令人惊讶的环保成就。

“在几大义工组织中,让我印象最深刻的是‘亲子教育委员会’,其标语‘父母要和孩子一起进化’令我印象最为深刻,在播放的视频中,我看到父母在净滩清理渔网,孩子在一边观摩协助。都说父母是孩子的第一任老师,这种言传身教的方式才是最能有效达到目的的。”张文豪说。

老人群体可发挥的价值

此行探访的最后一站来到了慈济功德会环保回收站,这是一家由非营利组织成立的全国性公益组织,其塑料回收是慈济

占全台湾的30%。慈济认为,环保除了做好回收,最主要的是鼓励大家减少资源浪费。

“这里的志工多数是老年群体,在回收站里我看到一位84岁高龄的老奶奶在做纸张分类,她将纸张分为大白、小白、色纸、报纸、纸箱五类并将其分开。她每天坐公车到回收站,虽然腿脚不便,虽然会偶遇恶劣环境,但她喜欢来这里。因为可以和很多人一起聊天,有事情做,还有点心吃。”张文豪回忆道。

张文豪认为,这不仅仅是一个环保回收站,更多的是将环保和老人的人文关怀结合在一起,给老人一个发挥自身价值的平台。

除了垃圾分类和垃圾回收外,台湾的垃圾袋也大有讲究。据慈济工作人员介绍,为了鼓励市民环保、践行垃圾分类,台湾很多城市开始实行垃圾袋收费政策,这个垃圾袋是由台湾各地环保部门制定,由可降解塑料制成,印有专门标志,按个收费,居民需到便利店或其他制定地方购买。

工作人员表示,垃圾装袋也很有讲究,比如可回收的物品,需要将饮料、牛奶倒掉后将盒子清理干净,牛奶盒也要压扁成片状才行,塑料饮料瓶则需挤成一团。一些回收价值并不高的垃圾,比如小只酸奶盒、塑料袋、便当盒等,居民可以自行选择是要作为一般垃圾还是可回收垃圾进行处理。若作为可回收垃圾,也需要清洗干净才可以。

活动的最后一天,为了加强两岸高校的交流,促进环保领域更好的发展,主办方邀请了台湾高校的学生与研习营的学员们深入探讨能源环保领域的发展现状和各自研究的环保项目,促进了两岸高校学生之间的互相了解,同时加深了友谊。

“玛氏箭牌举办公益未来环保提案大赛已达五年之久,让年轻一代运用创新思维解决环保难题,更通过富有激情和创造力的大学生代表开展公益旅行,学习先进的环保理念为环保提案的落地提供更广阔的思路。”在两岸高校交流的总结会上,韩潮总结道。



慈济功德会环保回收站一位84岁高龄老奶奶正在做纸张分类