

工作让我疲惫,通勤让我崩溃

通勤,是上班族日常生活的一部分。在两点一线的每日重复中,通勤不仅是从家到公司的过程,更影响着我们将以怎样的精神面貌开启新一天的工作。

谁都想在早晨上班时神清气爽,但通勤常常已经消耗了我们所有的元气。在人口密度高的一二线城市,绝大多数人都不喜欢通勤,漫长的通勤时间,挤到窒息的魔鬼地铁,都让工作日的痛苦被无限放大。

闹钟响得很早,下班回得很晚,漫长的通勤直接吸掉了我们的幸福感,而这样的日子却根本看不到尽头。

知乎上有个问题是“一个人一天的通勤时间在哪个范围内比较合理”,多数人的回答是不超过1个小时。

悲催的是,在2020年,中国42个人口超百万的城市中,实现这个理想的,只有2个。

北京是所有城市中上下班时间最长的,平均人均通勤时间达到了94分钟。重庆、大连、西宁也是同类人口规模的城市中,通勤时耗最长的城市,生活在这里的人,每天的通勤时间分别达到了80分钟、76分钟和70分钟。

这也就不难理解,为什么很多通勤族会提前下载好电视剧和综艺,在上下班的路上消磨时间。但毕竟是通勤高峰,在拥挤的人群里用手举一个小时手机,还没到公司人就已经浑身酸痛了。

长时间的通勤,不仅挤占了时间,更会降低人们的幸福感。

一位每天都要花两小时上下班的网友这么描述自己的日常:没有生活,也没有社交,在饭局上稍微多聊一会就可能错过末班车。而长长的通勤路,也将他的耐心消耗殆尽,不顺心的时候甚至会迁怒于家人。

类似这样被通勤反复折磨的人不在少数。

根据中国城市规划设计研究院的统计,在中国的大城市中,有超过10%的人正在忍受每日平均超过2小时的极端通勤。

城市越大,每日平均通勤时长超过2小时的占比越高。

其中,北京的比例更是达到了27%,在极端通勤上依然是当之无愧的TOP1。重庆、天津、武汉、青岛、南京和成都的极端通勤占比甚至超过了广州和深圳。

要知道,极端通勤往往不仅是时间上的漫长,许多人从家到公司,需要陆续乘坐地铁、公交车、自行车等多种通勤工具才能完成通勤,某一段路程慢了,可能就会赶不上下一个交通工具,难度堪比铁人三项。

极端通勤的人这么多,城市太大是一方面原因,更重要的是,我们住得离公司太远,职住分离太严重。

什么是职住分离?通俗讲,就是你的工作地和居住地不在一处。

随着城市化的进程,越来越多的人选择工作在市中心,生活在别处。2020年,中国超大城市的总体职住分离度达到了4.2千米。这意味着,大部分人在居住地附近,基本上找不到合适的工作。

但是职住分离度高的并不一定都是大都市。

2020年,职住分离度第二、第三高的城市,是银川和西宁,远远超过了上海、广州这些超大城市。

这与新城的出现有很大关系。

以银川为例,规划建设的新城在距老城较远的地方,因为不少高校、公司入驻了新城,很多人的工作地也跟随而至。但由于医疗、教育资源依然集中在老城,导致大量居民工作在老城,生活在新城,出现了严重的职住分离[1]。

除了新城导致的职住分离,城市分区功能的失衡,是很多城市职住分离度高的原因。

一项来自华东师范大学中国现代城市研究中心的研究显示,上海就存在很明显的功能失衡。

静安区、徐汇区等这些上海中心城区的职住比为1.7,这表示在这些地方,来这工

作的人要远高于在此居住的人。而同样属于中心城的北区,居住比就仅为0.86。

这也是为什么每天早高峰的时候,上海地铁1、7、11号线这些穿过城北的线路会那么挤。

既然漫长的通勤很痛苦,那何不住得离公司近一点?

谁不想呢,奈何钱包不答应。还是以上海为例,对很多人而言,别说买房了,想在静安区、徐汇区这些中心城区租房都很不方便。

以本月初的租金情况来看,如果想在静安区或黄浦区租间40-60平米的房子,平均每月都要花超过8000元。长宁区和徐汇区的租金稍微便宜些,但平均月租也超过了7000元。

夸张的是,上海的房租还在上涨。根据克而瑞的统计,在2021年上半年,上海租房市场的平均租金又环比上涨了4.4%。

如此巨大的租金差异,也就不难理解为什么很多人,特别是年轻人宁愿每天花两三个小时在路上,也不想搬到离公司更近一点的地方。

除了住得远,还有一样东西也影响着很多人的通勤时间。

那就是公共交通的覆盖能力。

一般而言,45分钟公交服务能力是正常通勤的基本保障,也就是说在45分钟内通过公交车、地铁等公共交通可到达目的地。

但是,很多城市的公共交通系统都达不到这个标准。

通常,我们会觉得大城市的交通一定很发达,但在现实中,很多大城市的公共交通服务能力并不理想。

在特大城市中,天津45分钟公交服务能力最弱,能达标的比重仅为40%。反而是1型大城市温州在所有城市中45分钟公交服务能力最强,达到了58%。

很多赶公交的人都体会过这样的痛苦:眼睁睁地看着想坐的公交车离开,却不知道

下一趟车会什么时候来。如果再遇上堵车,那真是让急着打卡完成考勤的上班族们万分崩溃。

因此在大城市里,准时准点的地铁是更多人通勤时的选择。

虽然中国轨道交通在很多城市已发展了多年,但地铁的覆盖度并没有我们想象中的那么高。在38个2020年已开通轨道交通的城市中,车站半径800米范围内覆盖的人群比重,其实仅为15%。

而覆盖密度最高的当属广州,但也只有30%。

地铁覆盖不到的痛苦,大城市的人都懂。先后在杭州城西、市中心、滨江、萧山工作过的一位程序员这么吐槽杭州的地铁:所有就职过的公司离地铁站最近都要1公里,尤其是在汇聚了一众公司的滨江,竟然连地铁都不通。

的确,在中国GDP排名前十的城市中,杭州的轨道覆盖800米通勤比重排在了倒数第一,仅为14%。

既然公共交通有这么多不便,那自驾上班行不行?可以,只要你不怕堵车就行。

以武汉为例,高德地图的数据显示,在上下班高峰时段,联盟路-武汉大道辅路-二环路-东湖路这段6.1公里长的路,汽车通过平均需要29分钟。自行车骑快点,都比开车快。

令人心酸的是,对于在大城市打拼的职场人来说,这样的拥堵和通勤时间已经成了家常便饭。在北京和上海,只用花费一小时就能上下班都需要谢天谢地。一名沪漂男子每天坐绿皮车跨省上班,通勤时间达4小时,都成了励志故事。

都市人的通勤百态中,各有各的惨,有人凌晨三点不回家,有人凌晨五点已上路,起得比鸡早、睡得比狗晚是常态。长此以往,时间溜走了,耐心磨没了,革命的本钱——身体也熬坏了。说多了都是泪,不想要漫长通勤,只能好好打工赚钱,搬的离公司近一点,哪怕能每天多睡十分钟也好。

快手的宿华时代结束了

不得不说的是,纵然是业已上市,快手的发展依然并不尽如人意。

不管是电商之路的跌宕起伏,还是持续不断的亏损,快手似乎一直都没有找到应该有的节奏。

换句话说,快手依然还在用以往的打法来应对现在的市场。在市场环境已发生了深刻改变的大背景下,用旧有的套路来延续现在的发展很显然是事倍功半的。

或许,这是快手一直都没有找到正确发展节奏的根本原因。

于是,外界对于快手转型和改变的呼声越来越高。

今年以来,快手动作频频,一直试图破局。从业务到管理,从运营到模式,改变是今年快手的主旋律。

这不,快手又开始了新的改变。值得注意的是,这次改变发生在管理层。

据快手方面发布的消息称,快手创始人宿华将辞去首席执行官一职,转而由联合创始人程一笑担任。

尽管宿华并未离开快手,但是,此番调整还是引起了不少轰动的。

有人将此次调整看成是宿华将要退休的前兆,因为早前阿里巴巴有过这样的先例。马云在退休之前,就是先找好了首席执行官张勇,然后再退休的。

再后来,有拼多多,有京东。越来越多的互联网大厂的创始人开始从台前转到了

幕后。

所以,当快手宣布这一消息之后,很多人便开始以先入为主的方式讨论宿华的未来去向。

当然,也有人将宿华卸任首席执行官,看成是快手开启新发展的重要标志,甚至将其看成是快手开始转型的重要标志。

一直以来,快手都给人以双核治理的印象。尽管双核治理可以减少风险,但是,同样让快手始终无法跳出摇摆不定的模式,于是,缓慢和摇摆的标签开始深深地烙印在了快手的身上。

当宿华不再担任首席执行官,必然将会把侧重点放在战略上,而程一笑则可以放开手脚按照自己的想法去大干一番。

因为首席执行官更多地关注的是公司具体的运营层面和实际打法,而董事长则更多地关注的是公司的战略。

但凡是成熟的公司,特别是互联网公司都会选择一个首席执行官做具体的执行,而创始人则更多地思考的是公司的未来。

无论如何,快手的宿华时代已经落幕,新的时代正在开启。

我认为,快手的此次人事调整是其开始谋求改变的一个开始。

正如上文所讲的那样,快手虽然已经上市,但是,上市之后,它还是受到很多困扰的。

无论是流量的天花板,还是电商的难破

局,快手始终没有找到真正切实有效的方式和方法。

如何找到一种好的方式让快手可以摆脱现在的困局,或许,才是保证它可以在资本市场上继续受到追捧的关键所在。

在资本市场上,能够讲一个让投资者信服且愿意长期加持的故事,是相当重要的。而对于快手来讲,将公司的双核治理模式,改变成为更加细分的新模式,无疑是一个很好的开始。

虽然快手一直都在试图找新的故事,试图破圈,但是,似乎每一次的破圈都并不尽如人意。

于是,有人开始质疑快手的治理模式出现了问题,特别是人们宿华仅仅只是一个好的产品经理,而不是一个好的管理者。

为了满足市场的期盼,同时也希望能够从根本上扭转快手本身的问题,于是,快手选择从最根本的,最高层级的角度寻找改变。当程一笑开始成为首席执行官,摆在他面前的一个很重要的任务就是如何打破现在快手的发展瓶颈,实现新的增长的问题。

归根到底,快手的问题依然还是流量的问题。

无论是出海,还是破圈,其实从本质上来看,都是为了让快手突破现在的流量困境。

从某种程度上来讲,快手的困局在于流量过于集中的问题。无论是平台的头部网

红,还是现在主打的明星带流量的方式,事实上,快手的流量都是集中在头部的一些大号、明星身上的。

当快手的流量过于集中的时候,它在发展的过程当中就会容易被头部的大号、明星裹挟,最终失去自主性。

因此,对于程一笑而言,更多地应当思考如何激活腰部创作者的热情,让这些创作者真正担纲起新的流量增长重任的问题。

反观抖音,它的流量就会均衡很多。

虽然抖音上有很多的明星,但是,这些明星的流量并不像快手那样集中。另外,抖音本身有一大批的腰部创作者,这些腰部创作者不仅为抖音贡献着大部分的作品,同样在丰富和激活着抖音本身的流量。

当宿华不再担任快手首席执行官,从理论上讲,属于宿华的时代已经过去了。

从另外一个角度,我们也可以认为,快手以往的打法的失败。

当程一笑成为首席执行官,或许,仅仅只是一个标志性的事件。它预示着快手将会放弃以往的战略打法,开始从新的角度来思考未来自己的发展道路。

无论程一笑是否是一个过渡角色,快手的改变是已经开始了。

虽然我们并不知道改变的效果如何,但是,这样的改变还是值得期待的。

因为如果快手真的不变,留给它的时间和空间,或许都不会很多了。

华府冷暖空调
专业快速,服务DC/VA/MD
电话:240-421-7363
9-153

冷暖气机 热水炉
中央空调 风管
消毒杀菌灯 车库门
维修 安装 保养

代理:
Carrier
Payne
Goodman

冷暖气新机:
零件10年保证 / 1年人工保证

阳光冷暖空调
SUNLIGHT HVACR LLC
HVACR MASTER&CONTRACTOR LICENSED

机器换新 特价

名牌空调安装维修
代理 CARRIER, Bryant,
Payne, Goodman, TRANE

专业技术执照 Insured
两年 Labor 保证, 十年部件保证

240-756-8899 Lee

方氏冷暖
Carrier Trane 9-152
240-651-9115

空调维修
冷气暖气
维修安装

质量保证
价格合理

专业中央空调

安居冷暖空调公司
Infinity Air LLC
9-147

代理多种名牌空调设备
Carrier, Bryant, Payne,
Goodman

专业技术执照
HVAC Master & Contractor License

电话:571-334-9893
Licensed, Insured