

共享别“任性” 共治创未来

方翔

新民眼

8月18日,上海市交通委向各大共享单车企业发出“告知书”,要求企业暂停新增投放车辆,一旦发现,将作为严重失信行为纳入企业征信档案。对此,以摩拜、ofo小黄车为首的共享单车企业均表示将积极配合政府行动,暂停新增投放车辆。

这两年,共享单车行业的扩张势头已经不能用“快速”而要用“极速”来形容了。有数据研究显示,今年一季度,摩拜在全国52座城市投放单车365万辆,而ofo在全国46座城市投放单车250万辆。虽然这些共享单车解决了出行中的“最后一公里”问题,但由于投放数量几乎没有经过测算,加之运营上的“任性”,野蛮占道、乱停乱放等现象层出不穷,加上沉淀的押金数目越来越大,很可能引发商业风险,共享单车俨然变成“大城市病”的又一个典型。

8月初,十部委联合发布了《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见》(简称《指导意见》)。《指导意见》首次将共享单车提升到“分享经济的典型业态”高度,指出共享单车是城市绿色交通系统的组成部分。

对共享单车企业来说,自身的盈利性行为能否促进整个社会的交通发展呢?从经济学看,有一个经典理论对其进行了解释,即“公地悲剧”(Tragedy of the commons)。

1968年,英国学者哈丁在《科学》杂志上发表了一篇题为《公地的悲剧》的文章,其中给出了这样一个例子:在公共草地上放羊,而大家为了增加自己的收入会疯狂地养更多的羊,最终导致草地资源被消耗



孙绍波画

殆尽,大家都破产了,变成“国家所有,人人都有,人人没有”的悲剧。之所以叫“悲剧”,是因为每个当事人都知道资源将由于过度使用而枯竭,但每个人对阻止事态继续恶化都感到无能为力,而且都抱着“及时捞一把”的心态,加剧了事态的恶化。公共物品因产权难以界定而被竞争性过度使用或侵占是必然的结果,对共享单车来说,它们所面对的“公共物品”就是城市的道路资源。

当共享单车已然成为城市绿色交通系统的组成部分时,保障不同出行者的“路权”应该成为鼓励共享单车发展的核心。事实上,公共物品在产权不明确的条件下必然导致滥用而让公众权益受到损害,现在一些城市出现的问题就是最好的例证。

共享单车让人人共享价值的同

时,也应该做到让人人共担责任。交通运输部运输服务司司长徐亚华指出,针对引起社会强烈关注的共享单车乱停乱放问题,要坚持多方共治的原则,即发挥好政府、企业、社会组织和社会公众的合力,共同治理。

共享单车的发展,不能建立在牺牲城市公共道路资源使用效率的基础上。此次上海叫停共享单车企业新增投放车辆,无疑是走出了共治的第一步。事实上,一段时间以来,主管部门曾多次要求共享单车企业给出投放量和未来投放计划,并没有得到多数企业的正面答复。在上海的共享单车到底有多少?它们分布在哪些区域、哪些道路?能准确回答的可能只有企业自身,这很有可能引发“我这里搬走,你这里投放”的局面。就在昨天,网上就出现

一起疑似某单车企业违规投放单车的情况。

如何解决共享单车带来的问题,对一个城市的公共治理来说,无疑是一个挑战。曾经有人戏称,共享单车从充值、扫码、开锁、上路、归还等一系列过程,就要涉及银行、工信部、公安部、交通部甚至是保监会。如果说过去自行车上路,仅仅是道路交通管理部门一家的事,那么今天的共享单车就需要“多方共治”。

实施精准的公共治理,可以避免“一放就乱,一管就死”的情况发生。“小单车”给我们城市带来的“大变化”是有目共睹的,要想彻底解决共享单车给城市带来的问题,就需要企业、政府、消费者携手起来共同治理,为城市绿色交通系统的健康运行共同努力。

“对随意插手基层敏感事务,截留克扣基层物资经费,在入党、考学、转士官上处事不公,吃拿卡要,收受战士钱物、侵占士兵利益等顶风违纪行为,先查先办、快查快办、严查严办,释放越往后执纪越严的强烈信号。”

——近日,军委纪委向全军通报了12起官兵身边的“微腐败”和不正当之风典型案例,强调不断加大监督检查和整治惩处力度。

“社会工作专业人才在农村留守儿童关爱保护中,要及时发现报告遭受或者疑似遭受家庭暴力或其他受虐行为,协助做好应急处置工作。”

——近日,民政部等联合印发《关于在农村留守儿童关爱保护中发挥社会工作专业人才作用的指导意见》。

“在京津冀等重点区域、秋冬季等重点时段,整治‘散、乱、污’企业等重点领域仍面临严峻形势,坚决打好今冬明春京津冀及周边地区大气污染防治综合治理攻坚战。”

——环保部长李干杰20日在北京主持召开环境保护部党组会议,会议讨论并原则通过了《京津冀及周边地区2017-2018年秋季大气污染防治综合治理攻坚行动方案》的6个配套方案。

“未来一段时间,国企降杠杆将成为重中之重,同时还将积极稳妥化解累积的地方政府债务风险,与此相应的金融业杠杆也需支持配合,整治金融乱象不单要防止新生‘病症’,更要在经济去杠杆过程中继续拆除、分解原来的高杠杆,祛除‘病根’。”

——人民日报评论《治金融乱象,斩草还须除根》。

“海归群体对留学效益价值持肯定态度,30.3%的海归认为3至5年能够收回出国经济成本,24.1%的人认为1至3年能收回成本。海归就业单位的类别呈现多样化,私营、民营企业是海归就业首选,占比47.4%。”

——《2017年中国海归就业创业调查报告》日前发布。

“假如由国企发挥引领作用,辅以降地用地成本、税收补贴等政策优惠,能培育全社会机构规模化租赁,稳定租赁关系和市场秩序;国企有很多区位优势但闲置低效的存量土地和房屋,国企引领和带头,能丰富租赁市场供应体系。”

——深圳市房地产研究中心李宇嘉说。《北京青年报》报道,多地近期出台租赁住房改革新政,国有企业有望在新格局的住房租赁市场上扮演主角。



关注时事热点,聆听八方声音,敬请关注本报微信“新民眼”。

声音·热点

打车贵打车难“回潮” 网约车能否顺畅行?

“一年来,北京、上海、天津等133座城市已公布出租汽车改革落地实施细则,还有86座城市已经或正在公开征求意见。已正式发布实施细则或已公开征求意见的城市,其占据的新业态市场份额已超过95%。”

——交通运输部日前公布的数据显示。一年前,交通部联合七部委颁布《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》,中国成为全球首个在全国范围内承认网约车合法地位的国家。

“目前全市共有6000多辆网约车获得许可,而网约车申请人数已经突破4.3万人。”

——北京市交通委相关负责人介绍。北京、上海、天津三市的网约车细则最为严格,除了对车辆排量、轴距等方面加以限制外,还要求网约车必须为本地号牌,驾驶员为本地户籍。

“从网约车行业健康发展的角度来看,新政的实施让网约车企业疯狂补贴、无序竞争的局面逐渐结束,企业开始关注提升服务质量、多元经营。”

交通运输部日前公布数据显示,目前全国已有133座城市公布网约车新政,然而“打车难、打车贵”的难题依然没有化解。网约车新政如何完善和落实?平台和司机该如何走出“灰色地带”?

——专家认为,虽然网约车还没有找到清晰的盈利模式,但是网约车市场已经逐渐从“野蛮生长”回归理性发展。

“黄宗羲是哪个朝代的?”“某市交通委员会在什么地方?”“某某酒店是几星级?”

——近日,一些地方网约车司机考试的“雷人”命题引发关注。据悉,各地网约车司机资格考试的通过率不足一半,北京区域的考试及格率是25%左右,广州甚至出现过首场资格考试只有1%通过率的情况。

“部分地方主管部门依然在按照出租车的管理思路管理网约车,因为出租车公司都是设有县级分支机构的。新业态不能应用旧业态的管理思维,如同不能要求电子商务平台在每个县设立分支机构一样。”

——国家行政学院副教授张效羽说。在对网约车平台的规定方面,各地细则增加“设立分支机构”“设置办公场所及人员”等要求,增加了网约车平台的运营成本,导致一些网约车平台持观望态度。

“一方面是政策严控,另一方面是监管缺失,这是网约车新政落地不顺利的原因,导致网约车合法经营不易,‘灰色空间’仍存。”

——媒体报道,北京不少网约车虽然在软件中显示为北京牌照,但实际运营车辆依旧是外地牌照,还有的司机通过租赁车牌的方式从事网约车工作,非京籍的司机仍能接到平台的派单。

“目前有130余家网约车平台公司拟开展网约车业务,有19家网约车平台公司已在相关城市获

得了经营许可,但各地发放网约车驾驶员证只有10万本。”

——交通部数据显示。就需求方而言,截至去年12月,网络预约出租车用户规模达2.25亿,市场的供需矛盾也十分尖锐。

“政府也应进行大数据分析和城市运力评估,让运力与城市的交通运行相匹配,满足公众的出行需要。”

——国务院发展研究中心研究员程强指出,政府下一步要加强监管,通过监管形成无形的手,来调节网约车行业。

“现在巡游出租车和合规网约车的运能还没有完全释放出来,巡游出租车至少还有10%至15%的潜能,当前合规的网约车至少还有20%的潜能可以发挥。”

——交通部深化出租汽车改革首席专家徐康明认为,要充分发掘合法合规的城市运力,同时要给符合新规的车辆和人员进入市场留出一些时间。

本栏编辑 范洁