



代表委员为共享经济规范发展建言献策——

宜鼓励忌膨胀 定法规促长效

特派记者 潘高峰 邵宁 姚丽萍

今年全国两会上,共享单车又“火”了一把。中共中央政治局委员、上海市委书记韩正日前回答记者提问时明确表态,“共享单车,我支持。”“这样一种创新举措,我非常赞赏。”

一颗“定心丸”落肚。但共享单车企业切莫忘记,韩书记的另一句话也很关键:“共享单车应当在规范中发展、在发展中规范。”

其实,除了共享单车,在今年两会上,包括网约车、共享汽车、房屋短租分享、教育分享、医疗分享等多种形式在内的各类共享经济已经引起了代表委员们的广泛关注。作为新事物,它们的出现,通常处于活跃的创新领域,需要公众和政府的包容;但其存在,又往往是管理的盲区和法律的边缘,给所在城市带来诸多“成长的烦恼”。

共享经济,如何在规范中发展,在发展中规范?正在出席全国两会的代表委员们有话要说。

共享经济 来势汹涌

共享经济,又称分享经济。记者了解到,为了推动分享经济进一步健康发展,国家发改委去年9月专门起草了《分享经济发展指南》,并于今年2月28日起正式向社会公开征求意见,截止日期为3月6日。

根据《中国分享经济发展报告2016》统计,我国参与分享经济活动总人数目前已经超过5亿人。预计到2020年分享经济市场规模有可能占我国GDP的10%以上。

另一组新鲜出炉的数据更加直观:2016年我国分享经济市场交易额约为34520亿元,比上年增长103%;共有6亿人参与,比上年增长1亿人;分享经济企业的融资规模达1710亿元,比上年增长130%。可以说,2016年,分享经济迎来了“发展元年”。

数字急速增长、规模不断扩张的背后,问题也层出不穷。去年国家发文让网约车“合法化”,北上广等大城市随之出台了规范性的管理文件,初步解决了网约车在安全与公平上存在的问题。但更多共享经济时代诞生的项目,问题仍在继续。共享单车就是其中的典型。

第三方数据研究机构日前发布的《2016中国共享单车市场研究报告》显示,截至2016年底,中国共享单车市场整体用户数量已达到1886万。预计在今年,共享单车市场用户规模将继续保持大幅增长,年底将达5000万用户的规模。

野蛮生长背后,管理必将成为短板。昨天,多位代表委员接受记者采访时指出,共享经济快速健康可持续发展,可能涉及政府、公安、金融、保险、企业等诸多环节,需要各部门加强协调配合,同时也亟待法律法规的支撑。

共享单车 “痛点”不少

全国人大代表朱国萍,是上海市长宁区虹桥街道虹储居民区党总支书记。来京参会前不久,她刚和社区志愿者们一起,对小区内违规停放的共享单车来了一次“大扫除”,结果一天内搬出了58辆共享单车。

“之所以叫共享单车,就是大家共享的,按说不应该进小区。现在都放到楼道里,性质就变了,就成了私人单车了。希望单车公司能够重视,市民素质也要跟上去。”朱国萍认为,共享单车是好事,低碳环保,方便百姓出行。但是目前违法停放、单车进小区等种种不文明现象都开始增多。“上海一直是一个干净、管理有序的城市。共享单车的出现不应该破坏这种整洁有序,而要把好事办好。”她建议通过政企合作,将违法停车问题纳入政府网格化管理,不文明行为纳入个人征信系统,通过“红黑榜”,对守序者奖励,失信严重的人,有可能会影响到买房、贷款等个人事务的办理。朱国萍代表遇到的,还仅是共享单车使



漫笔两会

管得好 长得好

郑辛遥 画

用者的问题。相比之下,共享单车无序投放,分布不均,与公共资源之间产生的矛盾,更加令人头痛。

全国两会召开前不久,上海黄浦区政府与共享单车企业之间有过一次“交锋”。事情源起去年底,黄浦区车辆停放管理公司对区域内乱停乱放和过多占用原有非机动车停放点的共享单车,提出申请后通过交警部门将其收入制造局路停车场代为管理。两三个月下来,这些被“扣”单车总数达到了近5000辆,其中3500辆左右为摩拜单车,其余1500辆左右为ofo、小鸣等共享单车。

黄浦区车辆停放管理公司表示,共享单车企业可以免费取回这些单车,但必须承诺解决乱停放的问题。共享单车公司则对单车被扣的合法性提出质疑。虽然期间双方多次协商和沟通,但迟迟没有达成一致,停车场的单车也越积越多。

3月6日,上海市公安局黄浦分局、黄浦区城市管理行政执法局将共享单车违规停放涉及的法律法规条款,向摩拜、ofo、小鸣等共享单车公司进行了书面告知。各共享单车公司也书面承诺将遵守相关法律法规,在投放、运营维护等环节加大管理力度,做好文明骑行、文明停放的宣传引导。随后,代管的违规停放单车已于这两天陆续领回。

问题看似告一段落,但其中暴露出的企业经营与公共利益、依法管理与法规空白等

矛盾,依然是共享单车健康发展的“痛点”所在。

法律法规 亟待制定

全国人大代表、民盟上海市委副主委沈志刚代表认为,共享单车是好东西,但由于是新生事物,在监管上都存在一个从粗放到精细的过程。共享单车的发展速度超乎人们的想象,固然有市民需求的推动,但也必须看到,资本的无序竞争,跑马圈地式的盲目发展,也是其急剧膨胀的重要原因。

从一抹橙色亮相街头,到如今共享单车“围城”,只用了不到一年。而据预测,今年上半年上海街头共享单车就会突破50万辆。有媒体估算,这50万辆车并排紧密排放,足足有150公里长。150公里长的车阵堆上马路,占据人行道、居民小区空地,甚至是快车道这样的公共资源。

沈志刚指出,占用这些公共资源,共享单车企业并没有花钱。有人说,共享单车方便了市民出行,帮政府解决了“最后一公里”的棘手问题,优化了公共服务供给,是公益性的。但实际并非如此。共享单车企业收取押金和使用费,赚取沉淀资金的利息;政府部门也与企业签订购买服务合同,花钱购买服务;最重要的是,几家共享单车龙头企业已经完成了七八轮融资,累计融资金额数十亿美元。这都说明共享单车并非单纯的公共产品,而是一

门生意。做生意,应该有规则。

如今共享单车企业做出承诺,领回扣车。但承诺如何实现?乱停放问题是否就此解决?政府部门再能做些什么?一连串问题引人深思。对此,沈志刚呼吁,共享单车已经充分试水,问题也不断浮现,是到了出台法律法规引导其规范发展的时候。

管理共治 服务并举

事实上,在出台法规规范发展上,已经有一些城市开始探索和实践。全国两会开幕当天,成都市召开鼓励共享单车发展专题新闻发布会,正式发布《成都市关于鼓励共享单车发展的试行意见》,旨在引导共享单车规范有序发展,推动绿色低碳出行。这也是全国首个鼓励共享单车发展的试行意见。

无独有偶,同样在全国两会开幕不久,北京市交通部门回应代表建言时透露,北京市共享单车管理办法有望年内出台,目前正在研究方案,各区或将施划共享单车停放区,由共享单车运营公司负责管理。

沈志刚认为,上海出台相关法规已时不我待。他建议,针对共享经济,相关法律法规的出台应有几个关键原则:安全、效率、公平、可持续、可追责。“比如网约车,具体的规范性文件已经出台,对车辆和从业人员从规范、安全、公平等方面都作了考虑,共享单车也应如此。”

沈志刚认为,对于共享单车的法规,各部门应当系统性研究,力争形成有效的管理框架。比如,车辆和租用人信息应当与交管部门共享,便于交警遇到违法行为可以有效执法。又比如,共享单车过度投放占用公共资源,应当如何收取费用等。法规的制定,应当充分征求社会各方的意见和建议,同时借鉴国际上一些较为成熟的做法。

全国人大代表、上海社会科学院院长王战对共享单车的无序竞争表示忧虑。“类似共享单车这样的创新业态,该不该有知识产权的保护?”王战说,比如摩拜是这个行业的首创者,有很多创新的理念和做法,现在它成功了,别的企业一哄而上,这是不是一种侵犯知识产权?即使这里不存在知识产权的问题,政府部门也应该制定相应的产业政策,这种产业政策,应该保护第一个吃螃蟹的人,即使为了

避免垄断,也不应让竞争过于无序。

全国人大代表、中国证券投资基金业协会执行理事芮跃华认为,在规范共享单车的运营方面,还要重视其中存在的金融风险。“银行的主要业务是什么,吸收公众存款。现在共享单车的押金,一辆车接近300元,已经成为一种类金融,但却没有金融的牌照,也就是它拿了钱可以做任何的投资。如果投资一旦出现问题,押金就泡汤了。”芮跃华认为,对于不断出现的共享经济,政府部门要对新兴业态有超前的研究,才能有能力规范其有序发展。

当然,针对共享经济这样的新生事物,最怕出现“一放就乱、一管就死”的局面。对此,全国政协委员蔡威认为,政府应确立底线性的安全质量标准,同时改变单一监管思路,通过政府、平台、参与者多方参与协同治理。全国政协委员刘昌俊则建议,除了出台相关法律法规,作为城市管理者,也要为共享经济的发展提供好服务,比如针对共享单车,要通过规划,加快自行车停车场、停车位建设,在公交、地铁站点、大型商业中心、公园、学校等为共享单车规划建设专用停车位。



扫一扫二维码
看代表委员怎么说