

■ 尴尬无车日

下好共享大棋,无车可胜有车

共享单车、新能源车分时租赁都是不错的选择

“开车堵、停车难、尾气脏”已成为现代大城市的顽疾。“无车日”的设立,折射了现代人对汽车社会种种弊端的反思。近几年,随着顺风车逐步开始普及,共享单车、新能源汽车分时租赁蓬勃兴起,下好共享大棋被视为缓解汽车社会顽疾的一剂良方,也正在冲击以私家车为主体的汽车社会旧有消费理念和格局。

短途出行 可以选择“无车”

城市汽车出行中,相当一部分是短途出行。数据显示,上海每日出行人数中接近一半少于5公里。第五次北京城市交通综合调查显示,5公里以内的短距离出行占出行总量的52.9%。

共享单车成为城市短途出行的新宠,按照规划,摩拜单车年内上海的布局或超过10万辆,共享单车使用率越高,对土地节约、碳排放和污染控制的贡献就越大。

而杭州公共自行车出行系统运营8年以来,累计租用人次已突破6.75亿。如按每辆小汽车平均运载2人次计算,相当于减少3.375亿辆次小汽车的出行量。

共享经济也不仅局限于共享单车的发展,新能源车分时租赁也是不错的选择。在上海,新能源车分时租赁企业EVCARD的租赁点已经超过1100个,正常运行的新能源车超过1000辆,预计年内运行车辆将突破5000辆。

共享经济也包括网约车、顺风车等模式。目前我国独自驾车上下班的比例达57%,以每天1亿辆估算,会有4000多万辆私家车的车主愿意以拼车、搭车的方式出行。

绿色出行 不能只让汽车“受宠”

大城市中,要想做大共享经济和绿色出行,真正达到“无车”仍方便的境界确实很难。很多城市在道路资源上对汽车足够友好,而对共享经济和绿色出行则关爱不足。



EVCARD公司的新能源分时租赁汽车成为魔都出行的新神器。(资料片)

例如,一些大马路上根本没有自行车道,即使现有的一些自行车道,通行情况也不乐观。不少自行车道是断头路,自行车道被汽车占用的情况也很普遍。

令人欣慰的是,一些城市已经开始着手改善自行车出行生态。北京市前不久规划了第一条“自行车高速公路”,今年将建设500公里自行车专用道,预计到2020年自行车专用道会达到3000公里。

而新能源车分时租赁,目前也有很多尴尬。记者了解到,EVCARD推广起来困难重重,不少场地所有者不愿将车位租给其使用,租赁点经常被汽油车强行占用停车位。

下好共享大棋 政府之手应发力

在世界范围,共享经济都被视为缓解交通拥堵的一剂良方。

同济大学可持续发展与管理研究所所长诸大建认为,与传统经济模式相比,共享经济的效率

明显提高。“出行领域消费理念如果能实现从买到租的飞跃,就可以降低保有量,提高服务量,最终实现‘不求所有,但求所用’。预计在这一领域未来十年会出现指数级增长。”

对此,复旦大学经济学院经济学系副教授高帆认为,共享经济的健康发展,需要政府参与配合。例如,在城市公共自行车发展中,政府可从城市规划等角度出发,增加并规范共享单车的停放范围;企业围绕车辆运行的信用信息采集和后续处理,也需要与政府部门等合作并实现信息共享。

共享经济作为新生事物,难免带来治理难题。上海市政协人口资源环境建设委员会主任孙建平认为,共享经济模式给传统观念和传统管理模式带来了很大的挑战。作为政府部门,需对其抱有适度宽容,认真思考其可行性,评估其风险。政府治理最终的落脚点,是在鼓励创新的同时要求依法合规。

据新华社

■ 相关评论

规范网约车价格 不能全靠“用脚投票”

涨价,是近一段时间以来网约车乘客的共同感受。有些原来价格较低的快车价格已经高于出租车的价格,由此确实加大了社会对滴滴收购优步可能出现垄断问题的担心。这种担心是有理由的,一是滴滴与优步占据的市场份额高达90%以上,足够操纵市场价格。二是近期的滴滴约车价格上涨也显示其控制价格的能力。

网约车涨价背后,是市场格局的深刻变化:滴滴优步合并后,从几大平台分庭抗礼到个别平台一家独大。在这样的格局下,处于优势的单个平台某种程度上已经具备了主导价格的能力,乘客即使用脚投票,其议价能力也极其有限。

出行带有刚需色彩,网约车具有明显的公共服务属性。在涉及公共利益的服务行业,价格形成机制务必公开透明,而且需要企业、监管部门和消费者等各利益相关方参与,仅靠“用脚投票”进行市场自我调节,放松政府监管,容易积累市场风险。

消费者对于网约车涨价的担心在于花钱更多。而监管部门则应更加关注网约车平台巨头合并可能产生的垄断及其危害。涨价只是垄断行为的一种表现形式,而垄断的危害远不止于涨价。

虽然目前几大网约车平台合并尚未被有关部门判定为垄断。但滴滴等平台作为网约车市场上的庞然大物,其市场行为、服务质量、价格水平应该更优更强,这是行业龙头企业必须承担的社会责任,推卸不得。

既要企业严格自我要求,更要监管部门的高度关注,不能借着“交给市场”的名义而偷懒。维护各个经济主体间公平竞争,防止某一两家企业形成垄断,这是良性市场环境追求的目标。打击垄断的关键还是在监管,而不是仅凭老百姓“用脚投票”。

据新华社、经济参考报等

神州专车免费开放平台 网约车市场能否再激活

世界无车日之际,网约车市场再掀波澜。22日上午,神州专车正式发布U+开放平台战略,宣布向符合条件的全国车主免费开放流量、技术和品牌资源,并且承诺永不抽成。神州此举,能否彻底“搅局”网约车市场的格局,还是一个未知数。

本报记者 张玉岩

专车司机会猛增? 还得看平台接单量

神州表示,满足“无犯罪记录、驾龄3年以上且无重大交通违法记录”条件的司机可携符合标准的车辆接入U+开放平台。神州将应用人脸识别及虚拟安全号码等技术,确保用户安全。神州专车还向车主承诺,永不向车主抽成。

实际上,大多数专车司机使用的打车软件都不止一种。专车司机王先生目前使用易到和滴滴,两家平台都抽成20%。但他现在每天基本都能拿到滴滴的奖励。“整体算下来,奖励就可以弥补抽成。”

神州开放专车平台后,专车司机未必会蜂拥而至全跑过来。在王先生看来,平台对专车司机的最大吸引力在于接单量。“就算是神州不收取任何费用,要是一单也接不

到还是不行。”王先生说。

换句话说,平台拼的还是价格。记者从大众传媒大厦到东仓小区,用神州专车车费在26元左右,算上充100送50的折扣,实际花费大约是17.3元。通过滴滴打车,车费预估约为16.2元,易到用车则要更便宜一些,约12元。总体上看,滴滴与神州专车的价格相差不大,易到用车则要略微便宜一些。

神州会不会也用补贴的方式来吸引顾客?神州专车董事长兼CEO陆正耀在22日的发布会上提到,神州并不排除会有补贴,具体以什么样的方式进行,现在还没有定论。

未来网约车格局怎样? “战争”才刚刚开始

在业内人士看来,神州专车这次发布免费开放平台,一方面可能是为了迎合地方专车新政的落地,另一方面则是为了赚取流量。

目前来看,神州专车对滴滴的

冲击并不大,滴滴以快车为主,专车的数量不是很多。但是网约车新政落地之后,就未必没有冲击了。新政可能会要求网约车的级别高于出租车,目前出租车普遍价值七八万,网约车新政落地之后,快车市场将很难生存。

陆正耀提到,这次对外免费开放平台,对神州而言,虽然不收平台佣金,但并没有增加太多额外成本。这次免费开放平台,赚取流量,如何变现还不好说,但是总能找到变现的方式。

滴滴表示“欢迎神州真正加入共享出行的行列”,同时提到,“这也证明了滴滴优步的共享模式才是出行领域最终出路”。而对于神州永不抽成的应对,滴滴出行相关人士告诉齐鲁晚报记者,用好的服务赢得用户进而提升司机收入才是专车行业的根本。

陆正耀则表示,未来网约车的格局不好说,现在大家都玩得挺热闹,“可能是刚刚开始”。



本报记者 张玉岩
主办:山东省安全生产监督管理局

安全事故发生有规律 9个时段需警惕!(二)

安全无捷径可走,却有规律可循。安全生产事故在发生时段上有一定规律,在9个时间节点,最容易发生事故。

4.即将下班或作业收尾阶段

在即将下班或作业收尾阶段,职工也往往会出现思想溜号,工作精力不集中,而导致习惯性违章行为,同时对事故的警惕性也会有所松懈。

防范对策:各级领导特别是班组长和安全员在这时应勤提醒,多督促,使广大职工保持足够的警惕性。

5.夜间作业和在单独执行作业任务的时候

夜间作业由于管理松懈,职工思想麻痹松懈,形成盲区,是安全生产多发时段。单独执行作业任务时,职工容易发生习惯性违章,在没有监护的情况下,造成思想麻痹。

防范对策:夜班时间,加大巡检力度。加强职工安全教育,克服夜班时间的麻痹松懈思想。派职工单独执行作业任务时,做好安全技术交底和危险点分析,并指定责任心强的人担当监护人。

6.同一生产区域交叉作业的时候

同一生产区域,同一时间有两个以上单位(班组)同时作业,特别是一些外来施工作业人员对生产区域情况不熟悉、协调配合差、相互干扰等因素,易造成事故发生。

防范对策:两个以上生产经营单位在同一作业区域内进行生产经营活动,可能危及对方生产安全的,应当签订安全生产管理协议:明确各自的安全生产管理职责和应当采取的安全措施,并指定专职安全生产管理人员进行安全检查与协调。