

热点时评：共享单车“退烧”

专注面试搜集整理 公务员面试通关资料 2019-07-25

这个夏天，曾经热得“发烫”的共享单车“退烧”了。一些城市相继开展专项治理，向违规投放、废弃车辆等乱象开刀。一些企业出于经营压力，不仅不再补贴，还悄然涨价。

对整个共享单车行业而言，这样的“退烧”是件好事。自打问世以来，被投资者寄予厚望的共享单车始终未能觅得合理高效的盈利模式，市场繁荣背后也总甩不掉补贴、让利、“赔本赚吆喝”的支撑。适度涨价，让价格回归合理水平、更好反映成本，既能过滤掉补贴对市场带来的不当影响，也能剔除一些无效需求，有利于行业长期健康发展。

对社会来说，共享单车“退烧”也是件好事。过去两三年间，城市里各色单车“齐飞”、个别区域泛滥成灾，不但让路面变得拥挤无序，还造成了资源浪费——据北京交通部门数据，目前北京的190多万辆共享单车中，超过1个月都无人问津的占了一半之多！“退烧”之后，共享单车在城市出行结构中扮演的角色会逐步回归本位，城市也有望迎来出行便利与秩序良好之间的更好平衡。

共享单车的“退烧”并不意味着创新的失败，而是体现了一项创新由萌生普及转向形成成熟。同时也应看到，整体而言，我国的共享经济尚未成熟。共享住宿、共享玩具、共享雨伞、共享充电宝……虽然种类繁多、覆盖广泛，但也存在着部分创新“炒作大于实用”、个别企业运营管理混乱的问题。要治好这些“通病”，我们不妨回过头来看看共享单车“发烧”的病程，找出共通的病因与药方来。

其实，在共享单车尚不成气候、诸多问题爆发之前，有些城市的市政管理部门就采取过“收车”措施。只不过，当时的舆论更多站在创新者一边，“这么好的创新，可不能被扼杀在摇篮里！”如今看来，那些从朴素道理出发的管理者似乎更有先见之明——若不控制车辆规模，而是任由资本驱动着企业投放，城市岂不乱了套？要是此前各地都能及时严管，共享单车也不至于走上“先铺摊子后治理”的弯路。

这么看来，对创新来说，严管常常也是厚爱。听之任之、放任不管，很可能使创新埋下隐患、走上弯路；及时出手、加以严管，不一定就是“扼杀”创新，往往反倒是真正的保护。

当然，严管不是乱管、死管，而是要目标明确、措施得力。一方面，要采取包容审慎监管，树起鼓励创新的大旗；另一方面，也要运用底线思维，牢牢守住底线，底线之上再鼓励。

就目前各类共享经济来看，监管底线主要得瞄准两个方面，一是秩序，二是风险。

投放车辆，势必挤占路面资源；在小区、街道设置共享货柜，势必挤占公共空间。在城市空间的秩序管理方面，许多城市本就有章可循、有法可依，没必要因为一项事物属于创新就高抬贵手。该办的手续要办，该付出的空间使用成本也得付，功夫用在了前面，就不需要等到事态扩大再费力整治了。

再看风险。共享住宿，房东与租户素昧平生，可能滋生人身财产安全风险；共享单车，押金交完便不知去向，可能存在资金风险；共享玩具，如果消毒不到位，又会对儿童造成健康风险……传统监管体系中，已经明确了由市政、

公安、交通、工商、检验检疫、金融等具体的监管部门来控制这些风险。对于新业态，相关部门也应及时研判形势、切实负起责任、尽早堵住新的风险点。

共享单车诞生之后，电单车、摩托车也以“共享”的概念一度在创业圈炒得火热。不过，许多城市出于路面秩序和安全风险的考虑，未雨绸缪、及时出手，或禁止其上路，或限制其骑行区域，最终使这些行业没再重蹈共享单车的覆辙，也避免了大量的资源浪费。但愿这样有效、适度的监管再多些，从而护佑共享经济等新业态在不偏离正确轨道的前提下又好又快发展。

