**时文美文**

**深圳实验学校高中部高三语文组　高三（下）　第３７期　　　本期主编：红树主人**

**＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝**

**[热点评论]共享单车**

**共享单车应真正体现共享思维**

**光明日报马想斌2017-01-19**

近日，广东深圳蛇口湾厦山公园出入口，出现了大批被人为破坏的共享单车。几种品牌的数百辆共享单车堆积成两座“小山”，不少单车的车把、车篮等零件散落在周围地上，一片狼藉。

看到这样的新闻，正在享受共享便利的人们，会很自然地想到管理问题。只是，该打板子的对象，到底是公共管理还是企业对自身资源的管理？

面对堆积成山的共享单车，从事此领域的企业，显然难逃其责。共享单车作为企业自身的资源，是需要善加管理的。纵然是以互联网和大数据为标榜的企业，其技术与手段也是让管理服务更加完善，否则要在所谓的公共便利中谋求自身的价值与利益，便是一种滑稽的幻想。

但还应该说，在这一问题上，企业管理的不善与公共管理的缺位很难完全切割开。就如同当年的流动小贩一般，自从共享单车出现在街头，便遭遇了各种管理的困境。比如车辆被恶意损坏，车身上的二维码被贴上了牛皮癣广告，而此前媒体报道，四川成都城管干脆一次性收缴了数百辆共享单车，理由是“非法占道经营”。

基于便利与有序这一矛盾体，人们借助堆积成山的共享单车来反思公共管理，似乎也合情合理。但无论是提供共享单车的企业、参与享受共享单车便利的个人，还是提供公共服务的政府机构，面对有助于解决城市交通问题的共享单车，反思的视野目前尚停留在那辆街头的单车上。企业认为，只要将单车投放到市场，就达到了共享的目的；消费者认为，只要自己能够有辆单车骑就可以了，至于下一个人如何使用并不重要；政府认为，只要把乱占道的单车收缴起来，就实现了城市管理。

但这是我们想要的共享经济吗？我们对共享单车的管理反思，难道不是为了让共享经济有一个良性的土壤环境吗？我们共享的到底是那辆街头的单车，还是一种思维，一种能够根本性重构人与人之间关系的思维，一种企业、个体、政府共同参与社会公共服务的思维？

倘若承认我们共享的不只是一辆单车，而是一种社会运转的思维，那么就需要将反思的视野放得再宽阔一些，投放到一个社会良性运转的基石——信任、规则与秩序。这个过程中，政府有关部门要科学规划，出台相应的管理制度；市场要用主流方式推广良好的出行方式，实现健康运营；社会也要积极参与，诸如以社会信用积分的方式鼓励自觉维护秩序者。今天为共享单车花些工夫，将来才能让更多共享经济产品顺利落地。

**共享单车共治才能有序共享**

**2017-04-10新华网**

深圳公园管理中心4月7日发布通知，深圳湾公园周末和节假日禁止单车入园。在记者随机访问的市民中，超六成认为周末和节假日一并禁行的管理过于一刀切，矫枉过正，但也有市民认为有助于安全维护。（4月8日《深圳晚报》）

应该说，市民和公园都有自己的道理。小长假期间，不少城市都发生了共享单车“挤爆”公园的事情，公园出台禁行规定，是为了防患于未然，避免类似事件的发生。而赞成的市民认为公园里孩子老人多，单车禁行有助于维护安全，不赞成的市民也有正当的理由，既然公园有单车道，又不让骑行，岂非自相矛盾？

各方意见不一，跟共享单车突然大量涌入城市有关，面对其强大而快速的扩张能力，无论是租车消费者、投放企业、城市管理部门都未能完全做好准备——投放企业的规则设计还不够完善、城市的慢行系统配套严重不足、市民的文明素质也有待提高，应该说，各方都需要有一个认知、接受和磨合的过程。

就拿深圳湾公园来说，虽然有骑行绿道，但是在共享单车出现之前，并未出现过管理混乱，小长假上万辆单车涌入，完全超出了公园管理者的预期，也超出市民的想象。因此，在这种情况下，听取市民、单车企业等各方意见，针对现在的问题对公园管理进行优化和调整，既能满足市民休闲健身的需求，又能保障安全有序，才是正解。

作为移动互联网时代的新事物，共享单车对于城市的建设管理是一个新命题，需要用全新的共治思维来重构公共秩序，方能应对共享经济带来的挑战，而不能简单“一刀切”。

共享单车自出现以来，在给市民出行带来方便的同时，乱停乱放、人为损坏等各种问题也不断涌现。如果把城市比作一个人，病毒侵入影响人体健康，那么，公园禁行是城市在外界强刺激下出于自我保护的一种应急反应。但是，打针吃药只能缓解症状，恢复健康只能靠自身免疫力的提高来实现。

提高城市自身的免疫力，就是要针对已经出现的各种问题，结合各方的利益诉求，尽快建立共享单车的管理规范，让城市慢行系统建设的步子快起来，让城市公共管理跟上共享经济的脚步，实现有序共享。否则，任其野蛮生长，小荷才露尖尖角的共享单车不但不能推动城市交通的完善，反而会成为城市建设管理的累赘。期待相关部门积极出台共享单车的指导意见和服务规范。共治，才能有序共享。（谭敏）

**新华时评：守住公德方能共享**

**2017-02-18新华社新华社记者高健钧**

近日，一篇吐槽各地“共享单车”惨痛遭遇的文章在朋友圈广为转发。任意弃放、随意毁坏、覆盖诈骗二维码、人为上锁“窃为己有”等现象令人忧心。共享单车犹如一块试金石，反映出一些人社会公德和规则意识的缺失。

共享单车为人们带来了极大便利，有效缓解了出行“最后一公里”问题,而且经济环保。根据市场研究机构数据，截至2016年底，我国共享单车市场整体用户数量已达到1886万，预计2017年，共享单车市场用户规模将继续保持大幅增长，年底将达5000万用户规模。共享单车，作为共享经济的缩影，创新的不只是交易方式、交易对象，更是共享的价值理念。

共享单车若想行稳致远，需要社会公德做支撑。从目前的发展来看，喜忧参半。一方面，部分使用者只顾方便自己，罔顾公德，随意丢放自行车或“窃为己有”，严重影响了共享单车有序发展。另一方面，针对这种现象，也有部分公民展开“打猎”行动，自发监督、自觉纠正这些不良行为，全力维护共享单车秩序。

夯实共享的道德基石，不仅需要每个公民自觉增强规则意识，更需要用制度守住规则。从全社会角度来说，要加快诚信机制建设，对恶意乱停、滥用、损毁、盗窃单车等行为，将租车人纳入失信黑名单。从租赁自行车企业来看，要加强行业自律，完善单车管理措施，对守信者和失信者奖罚分明。

通过共享实现社会资源的优化配置，无论对个人还是对社会都是一件好事。在对待类似共享单车这样的新生事物时,期待更多人心存爱惜,严守规则，让公共文明和契约精神得以不断提升。

**原创时评：“共享单车”更需要共同保护**

**作者：朱永华**

近日，摩拜单车官方公众号曝光了一起摩拜单车遭人为破坏的事件：一男子将多辆摩拜单车扔进黄浦江，之后又砸坏了6辆。所以该公众号发出“摩拜单车已身负重伤，需要你们的救援”，向社会寻求目击证人。其实，摩拜单车自入市以来，曾多次被人为破坏，破坏方式五花八门，有的被扔河道，有的二维码遭喷漆，有的被从楼上直接扔下，有的车胎被割开。而据报道显示，在“共享单车”成为绿色出行工具，广受群众欢迎的情况下，恶意毁坏车辆所造成的损失，也成了企业难以承受的成本负担和共享单车健康可持续发展的瓶颈与障碍。

尽管网约单车的出现还很“稚嫩”，存在一些弊端甚至影响用户体验，但其具有的发展优势是显而易见的，单车租赁不仅利民便民、绿色环保，是时下最便捷健康的短途出行方式，与互联网的完美对接，更打破了传统固有的存取车方式，使得在一座城市的任何一处，都能借助手机的APP终端实现存取车和埋单缴费，同时，出行是高频应用，其分享经济模式也颇被资本看好，除了摩拜单车和ofo，这个领域还有小鸣单车和优拜单车等。小鸣单车10月份宣布已完成1亿元人民币的A轮融资；优拜单车计划11月份正式上线。由此可见，不用太长时间，网约单车就会在“占领”京沪等大城市的同时，迅速向中小城市扩展。非但会成为城市民众新的便捷出行方式，更有助于社会绿色环保意识理念的提升。

显然，网约单车租赁的便捷和“无人看守”，也成了一座城市文明素质的“试纸”，对共享单车进行“花式”破坏的丑陋行为也是频频上演，一直对单车租赁未来踌躇满志的摩拜单车企业似乎也有些招架不住，不得不通过公众号向社会“告饶”：摩拜单车已身负重伤，需要你们的救援。既有呼吁社会善待单车之意，同样更有对政府加强公共管理的期盼。相关数据表明，摩拜单车成本大概是3000元左右，在没有损坏正常运营情况下，需要2年左右才能收回成本。即便其他企业单车成本较低，在“满负荷”且无损坏的前提下，收回成本也需要半年，如果“花式”恶意破坏频率继续升高和蔓延，非但让共享单车企业呈现“负效益”，能否可持续下去，着实都很难说。

其实，因为用于租赁的共享单车多是由企业定制生产，与市场销售自行车有很大区别，又具有特制的定位扫码系统，能被个人占为己有的可能性不大，即便是故意隐藏或“花式”破坏共享单车的“肇事者”，也完全是一种“损人不利己”的恶意发泄而已，应对这种畸形心态驱使的恶意破坏，仅靠企业完善管理加强防范是远远不够的。实际上，网约单车企业不只是一种经营行为，同时也是向社会提供的一项公共服务产品，共享单车必须依靠政府和全社会共同来保护，笔者以为，经营企业应当与政府相关行政执法部门联手建立一套共享单车的保护机制，对于诸如像整车“扔进河道”，二维码及整车喷漆等完全让单车失去共享价值的行为，警方更应当及时介入，将其列为损害公私财物案件来查处，总之，共享单车需要共同保护，既是在维护企业合法利益，更是在维护公共利益。

无论是由政府兴建的公共服务设施，还是由企业提供的经营性公共服务产品，市民群众有免费或有偿使用的选择，却没有随意甚至故意损坏的权利，共享单车遭遇各种“花式”破坏，更说明即使在北京这样的国家首都城市，市民的文明素质和修养也有待进一步提升，而随着社会经济的发展和互联网企业的不断涌现兴起，政府和企业为城市公共服务提供的各种“自助”设施、设备甚至代步工具势必会更多，文明素质提不上去，保护共享设施、设备的意识不能提高，不只会遏制城市文明进步的脚步，让城市公共服务的成本大幅增加，最终损害还是自己，北京如此，其他城市同样更不例外。

**新华网评论：别让共享单车成为一面“照妖镜”**

**2017年02月23日16:50新华网陈凯茵/文**

一篇《共享单车，真是一面国民照妖镜》的文章在朋友圈里火了起来，共享单车从一种出行工具，变成了一面“照妖镜”。

有人说，这面“照妖镜”照出的是国民素质。原本应该乖乖应该停在路边的共享单车，有时竟横七竖八地挡了行人的必经之路；有时竟会出现在树上、绿化带、河里等匪夷所思的地方；有时甚至被脱去“共享”的衣服，出现在一些人的家中，变成她或他的独家坐骑。

也有人说，这面“照妖镜”照出的是城市管理的惊慌与迷茫。中国从一个“自行车大国”进化到如今的“汽车大国”，原本道路管理的问题还未完全解决，新老问题交织，挑战原有的监管和规则，共享单车遭城管扣留的案例层出不穷。

更有人说，这面“照妖镜”照出的是共享单车商业模式背后的“劣根性”和运营的“不灵光”。共享单车“随停随用”的模式利用的正是人性的弱点，人人图一己之便容易导致乱停乱放。而运营平台缺乏有效的监督、惩罚、防范机制，则让共享单车“经常受伤”。

这面“照妖镜”照出了用户、平台和监管这三方的问题与不足，但其实任何新兴事物都是从混沌走向成熟，要加快这一进程则需要用户、平台和监管三方的共同努力。

就每位用户来说，享受了“随骑随停”的便捷，自己也需要有“停好”和”善待“的素养。最终只有每位用户而都遵循用车规则，共享单车才能实现持续“共享”。

就管理部门来说，对共享单车“乱停乱放”等问题，应及早纳入城市管理的范畴当中。各地政府与共享单车平台还应尽快“牵手”，制定共享单车管理规范，建立单车使用诚信系统，对违规停放、而已破坏公共秩序的用户进行处罚。

就共享单车平台来说，也应肩负起社会责任，不能只管投放与赚钱。联手政府、同行、研究机构出台相应的行业规范，并通过媒体或APP等进行宣传引导，提醒用户觉将车停到合适的地方。此外，还可以提升技术手段，通过大数据等加强监管，创新运营方式，让用户更乐于遵守规则。

总之，要想方设法把这个新兴事物规范好，三方还需共同改进，力求还原共享单车“原貌”。

**共享单车离不开文明共享的城市环境**

**作者：朱永华**

最近，各个品牌的共享单车成了街头巷尾独特的风景。在资本的助推下，各家厂商也迅速在全国扩张布局。这个月，已经走遍的北上广深的共享单车开始向成都进军，不过，刚一进入就遭遇到水土不服。24号，成都市华阳街道的城管以非法占道经营为由扣押了辖区内百余辆违规停放的共享单车（据11月27日《央广网》）。

共享单车是现代城市集环保理念和运动健康为一体的短途代步工具，他已经不再是传统意义上的自行车概念，已有过去的家庭财产型主要出行工具，进而成为以互联网平台为依托，适应城市环保发展理念和便利民众休闲代步的一项新型经营产业，更以其收费低廉、随时取用、随时停放的开放性运营方式，给城市居民带来了更具个性化的良好体验。因此，共享单车不仅一出现就吸引了全社会的关注，且无论走进任何一座城市，总会成为最亮丽的风景线和最热的话题。但共享单车在适应时代发展和给城市民众带来便捷和快乐体验的同时，“随时停放”也就被一些使用者轻易转化为了“乱停乱放”，不但给城市管理添堵，也让不少市民对共享单车还能走多远产生了担忧。显然，如果这种随意乱停乱放共享单车的现象不能得到有效改变，不但让现有的发展势头会出现萎缩，不排除有城市拒绝共享单车准入的可能。

其实，发生在成都这起对共享单车的执法“乌龙”，城管方面非但没有任何过错，其表现出的责任意识更值得推崇才是，面对到处随意乱停乱放的共享单车，专司城市管理的城管部门自然有责任加以应对处理，将200多辆共享单车予以拖走暂扣，既是在保障单车的安全，也是给经营单位一个提醒，让其意识到经营管理中存在的弊端。虽然按照职责划分和《成都市非机动车管理条例》规定，城管部门有“越位”之嫌，但此举所释放的职责意识和管理善意是不言而喻的，如果当地公安交通管理部门也清楚属于自己的职责管理范围，同样也不会视之任之，注定也会采取相应的处理措施。因此，管理闹出“乌龙”，面对共享单车初入成都呈现的乱停乱放态势，作为负责任的城市管理部门肯定不能坐视不管。

实际上，连停乱放还不是共享单车给城市带来的唯一尴尬，包括乱停乱放在内，恶意破坏损毁、丢弃、占为己有，甚至成为违法小广告的“发布平台”等，不仅在给城市管理者添堵，也给共享单车企业的经营和健康发展带来诸多困扰，归根寻缘，问题还是出在城市居民素质的参差不齐上，成都共享单车的呈现的这些问题，实际上在北京上海等地不仅早已不鲜见，甚至可能都已经成了“见怪不怪”。他既需要城市管理者有广阔的心胸，适当“包容”新型行业起步阶段带来的某些弊端，更需要创新管理思维，以积极的态度去应对和解决共享单车所带来的城市管理问题。同时也要督促企业不断完善对共享单车的有效监控和管理，采取有效方式来提醒和监督租车者有序停放。

共享单车进驻成都，实际上既是成都城市素质的一张试纸，也是给城市管理者带来了一项智慧挑战，如何让集环保与运动健康为一身的共享单车，在给市民群众带来便利良好体验的同时，又能避免无序乱停乱放给城市管理添乱，却是城管和公安交通管理等部门都需要认真思考解决的问题，从这个角度来看，当地城管部门对共享单车管理闹出的“乌龙”非但不“负面”，反而给解决共享单车的乱停乱放带来启发，如果包括城管在内与公安交通管理部门以及单车经营企业三方实现“信息共享”和建立“联动机制”，由企业加强自身监控巡查的同时，城管和公安交通管理部门在发现使用者乱停乱放行为后，及时予以批评或处罚，并通知企业进行处理，或也是消除共享单车乱停乱放的一个途径。

总之，在互联网时代下，依托网络平台和互联网+的新型行业产业会层出不穷，由新型行业产业出现给城市管理所带来的挑战会更多，任何一座城市既不能避免更无法拒绝，尤其是分享经济行业的出现，更需要城市有一个积极的态度和良好的共享与分享空间，共享单车更离不开“共享”的城市环境，提高市民和城市素质以跟上经济与时代发展的脚步，才是各地各级政府探无止尽的永恒追求。

**拿什么修复你，受损的共享单车？**

4月7日，北京朝阳区一ofo共享单车维修点“车满为患”，长约上百米的道路一旁堆满了数千辆等待维修的故障单车，有些地方的车堆超过2米高。据维修点工作人员介绍，该处自2月初开始，每天都会接收成百上千辆故障单车，而这个维修点还只是北京数个类似站点的“冰山一角”。除了爆胎等一般故障外，更多的则是号牌被刮花，座椅、车锁及脚蹬丢失，甚至还有车轮丢失或整车损毁等人为损毁的情况。修车师傅坦言根本“修不过来”，平均每人一天可以修复20台左右的故障单车，依现有的送修数量及修理速度，根本无法在短时间内将该处所有故障单车修好。（4月8日中国新闻网）

低碳环保、经济便捷、锻炼身体、缓解拥堵……我们能找很多词语来赞美公共自行车、共享单车。然而，大家可能想不到，用户对共享单车的爱护如同沙漠里的甘霖那样稀缺。骑坏了共享单车不报修也就罢了，居然有不少用户故意损坏，甚至连小孩子都能做出把小黄车挂在树上的事。

根据媒体的相关报道，每天接收的故障单车达上千辆，这些受损单车堆成小山，修车师傅都忙不过来。看到修车师傅忙得午饭都顾不上吃，笔者心里难免生出无限的感慨：受损的单车固然需要修复，可需要修复的何止是共享单车啊？

首先，用户的慎独情怀需要修。共享单车的益处无须再赘述，既然选择了共享单车，我们就应像对待自己的私车一样爱护，因为对待共享单车的态度，反映了一个人的道德修养、公德意识和慎独情怀。管理平台对共享单车的使用人的监督手段较少，即便你损坏了共享单车，管理平台也难以找到责任人。正是这种因素，导致了很多人肆无忌惮地破获共享单车。因此，用户的慎独情怀需要修复。

其次，运营企业看待单车的态度也需要修。用户注册时需要交100元押金，运营企业把盈利空间就是对准了这笔押金。运营企业当然是逐利的，但发展初期，企业看重的仅是用户的押金，他们将这笔钱可以用来投资。因此，运营企业就忽略了共享单车在用户心中的体验，也忽略了共享单车如今所遭遇的厄运。很显然，运营企业需要修改对待单车的态度，重视对用户的体验和监督，才能让共享单车走出被无辜损坏的沼泽。

最后，监督技术需要修改、升级。一个人刷卡骑了共享单车，后台数据仅能记录谁使用了它，去了哪里，但并没有了解使用者是否损坏了单车。那么，这就需要运营平台从成本的角度，积极地升级监督技术，或是研制出科学有效的举报措施，能让故意损坏者得到赔偿、处罚。唯有如此，才能彻底改变共享单车的命运。黄齐超

**时评:共享单车遭虐,我们该反思什么**

**2017年02月22日正义网**

媒体近日报道了多起破坏、霸占共享单车的新闻。比如:在武汉,近百辆共享单车被扔沟里;在深圳,超500辆共享单车遭破坏堆成“小山”,在郑州,有大爷大妈将共享单车圈起来收看管费……最新看到的是云南网发布的一条名为《共享单车遭俩熊孩子“狂虐”家里还私藏6辆换着骑》的消息。

从“狂飙突进”,到遭遇“倒春寒”,共享单车面临的尴尬警示我们:拥抱共享经济,我们还没有做好准备,特别是文化观念上的准备。

按照经济学家的解释,共享是指“使用而非拥有”,是在不改变物品所有权前提下分享模式,其优点在于使资源获得最大限度的利用。这种模式与我国当前努力推行的创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念恰相契合。顺应潮流又开风气之先的共享单车,自然而然地受媒体热炒、资本热捧,在短时间内取得了快速的发展。

新事物的超常规发展,往往会暴露基础的薄弱。共享单车频遭霸占、破坏的事实,就印证了这个道理。

首先,共享单车面临着制度支撑不足的尴尬。没有规矩不成方圆。共享单车要健康发展,离不开完善的内外部的制度支撑。从企业来说,共享单车运营公司要不断完善管理体系。比如,建立诚信用车的奖励机制和不当用车、无序停车的惩罚机制。从政府部门来说,对于适应发展趋势的新形式、新业态,应该扶持与规范并重,主动介入,制定规则,加强监管。对于扰乱道路秩序和城市管理秩序的乱停乱放问题,一方面要兼顾便民和城市管理两个方面利益,提供单车停放区域,另一方面,对于故意毁坏、窃取单车的行为,也要依法处罚,在维护企业利益的同时,放大警示效应。客观说,从媒体反映情况来看,这两方面做得都不够。

其次,共享单车面临着观念文化基础不牢的尴尬。大爷大妈将共享单车圈起来收看管费,孩子肆意破坏单车,让笔者联想起前段时间网上流传着一段视频,家长纵容孩子敲打灯柱,被路人制止后仍理直气壮,这不单单是个别人私德缺失、私欲作祟的问题,而是反映出我们在公民素养和公德教育上还有薄弱环节。共享是“使用而非拥有”,共享的前提是对他人权利的承认和尊重。权利意识和诚信意识,是共享经济得以充分发展的观念根基,法治文化和诚信文化是共享经济繁荣发展的文化土壤。如果忽视了思想文化的土壤培育,共享经济的发展就会成为沙上建塔,共享单车的单兵推进就会夭折。这才是应对共享单车发展难题最需要直面的问题。

制度的疏漏可以迅速补上,文化的短板却需要久久为功下恒心、春风化雨做细活。清除陈旧的观念、病态的积习,让法治理念、诚信意识成为更多的公民、特别是孩子的思想基因,不仅是为共享经济铺路,更是为推进和谐中国奠基。

**人民网评：骑稳共享单车，何止要点共享精神**

**2017-03-03人民网**

这些天，有关共享单车的新闻很火。比如有的市民给单车加上自己的锁，共享秒变私享了；有的干脆重新喷漆装上儿童座，巧取豪夺地侵占了；再有的到地方顺手一扔，管它占不占道，方便潇洒了……还有推测为同行相煎的：比如共享单车一出来，开黑摩的的饭碗没了，那我也砸了你吧！

一句话，可怜的共享单车，纵使三头六臂，似乎也难逃多舛的厄运。

事实上，共享单车的好处，自然无需赘言。一则，方便了市民出行，解决了短途交通的不便问题。二则，绿色环保，健康低碳。颜色醒目的共享单车，在路权均衡的城市，简直是现代文明的一道风景。三则，朝阳产业，创新引领。APP加持的共享单车，在互联网+新技术的引领下，开启了产业竞发的另一片蓝海。有数据显示，到去年底，我国共享单车企业已超过20家，车辆达数百万辆，用户总数接近1900万人。眼下，来自中国的“小黄车”甚至已经漂洋过海，出现在了美国硅谷等街头。这引得英国《金融时报》等国际媒体撰文称，中国的共享单车是全球创新的典范，也是最新向外输出的成功案例。

顶层设计叫好、市场也很叫座，但就是这样的共享单车，在一些城市却成了谁都要咬一口的唐僧肉。

这样的尴尬，当然要话分两头来说：一方面，单车运营方的防范技术亟待升级，指望市民自觉来捍卫共享单车的完好无虞，这显然有点过于单纯。GPS定位等技术，也许比抽象的人性考验更值得信任。另一方面，它也确实反映了城市文明在局部“微循环”中的沉疴与积弊。共享经济模式翻新，与技术文明和人文精神难舍彼此。如果各自为私，有缺乏公益与公共的边界，共享经济再好，恐怕都会被找到“薅羊毛”的漏洞。

对于共享单车运营方来说，面对居高不下的被盗率、损毁率，是该想想技术性的办法：既让单车更强大、更结实，也让单车时刻处于轨迹监控之下。不能因为运营成本和硬件成本的掣肘，而放任共享单车处于粗放发展的阶段。于此而言，花钱打补贴战、广告战，不如真金白银“武装”好每一辆共享单车。

当然，就像旅游中的不文明现象一样，泛道德的指责，有时可能不如黑名单更速效。

私自改装或侵占共享单车，这哪里是什么道德文明问题呢？这是赤裸裸的违法犯罪。不爱护共享单车的，可以道德教化；将单车据为己有的，警察叔叔就该及时出手了。共享单车“风吹雨打”的命运，更多的，还是指向制度呵护与管理的缺位。如果没人问没人管，养眼的单车就成了福利洼地——这是放之四海而皆准的朴素道理。

在这个问题上，我们既希望地方部门为创新的共享单车营造良好运营环境——比如深圳市交通、城管、交警等部门选取了一批轨道站点及常规公交站点，按照标准规范设置自行车停放区；上海市也将出台相关意见，试图及早解决车辆标准、区域分布、违停处理等问题；更希望运营方与地方执法部门能严肃偷盗损毁共享单车行为的惩戒与责罚——起码《治安管理处罚法》等要及时为共享单车的平安畅行兜底撑腰。

治霾又治堵的共享单车，要骑稳骑好，看来还要各方真下功夫、多下功夫。

**时评｜单车挺重要，共享最难得**

**全网资讯04-07**

自行车是个浓浓文艺味道的词，比如何勇当年就唱过：“骑着单车，带你去看夕阳”。贵阳地势高低起伏，所以很少有人骑自行车。但在花溪、观山湖……春风水岸，也常见年轻男女轻快穿梭，车如流水人如花。“竹杖芒鞋轻胜马”，东坡先生的《定风波》词不是描写自行车，却特别符合自行车的意气风发。

今年莫名其妙火了共享单车。一位老人家感叹当年自行车无比金贵，而今随处摆放，有的人却不爱惜，那些被恶意破坏的共享单车，被丢到这里那里，或者是拔了气门芯，或者是脱了轮胎，或者是拆了踏板，总之是惨状难叙。

不过任何新芽破土，都有这样那样的挫折，在所难免。时间长了，有了规矩，有了共识，就会渐入佳境。

单车不是新词，加了“共享”才显得鲜嫩。“共享”也不是新词。如今总是流行“外国月亮”，一说共享经济，多半要提罗宾·蔡斯或者埃尔文·罗斯等学术大咖，其实孟子见梁惠王，就说了“独乐乐不如共乐乐”，已是共享之意。大凡天下英雄，都说过类似语句，《西游记》中的石猴，因寻得水帘洞“与列位安眠稳睡，各享成家之福”，摇身就成了“美猴王”；曹操在赤壁大战前，也说过：“收入江南以后，天下无事，与诸公共享富贵，以乐太平。”

世界最大的困惑，在于资源分配不均。“共享”因此有着深刻的社会意义，不只是英雄人物的意气风发。“患不均”，古往今来皆如是，不只是二十一世纪的苦恼，但是产权私有的背景下，要想实现资源分配最优化，谈何容易。

但是中国应有先机。我们提倡“各尽所能，各取所需”，是否就隐含了将共享作为实现路径呢？我们所为之奋斗的“文明和谐”“共同富裕”，也需要共享作为推动机制。如今许多城市家庭，已经具备了相对充裕的物资积累，在培养孩子时，更注重兴趣和特长，已经非常接近于“各尽所能”的意图。我们正在一个特别好的时间节点上，去探索“共享”之路。

长时间以来，我们都尝试用数学建模的形式，去分析社会，但是这一模式中，变量太多，难以精准把握，所以“大数据”应运而生，为我们更精细的描述社会系统提供了全新的方式。在这样的基础上，“共享”完全有机会推广到更多的领域，甚至是汽车、住房这样的大宗商品。

有人质疑说，共享将会意味着资源维护困难。这就是短视之论了，第三方服务机构完全可以提供这样的服务，取而代之的是使用成本的大幅下降、社会资源分配的全方位优化。

贵州正发力“大数据经济”，或许可以将“共享”和“大数据”更好的结合起来，创新经济发展机制。

即将是谷雨时节，雨生百谷，“共享”不仅是人类社会的“道”，也是“自然之道”。我们需要更多一点耐心，和更多一点的智慧，需要“莫听穿林打叶声”的坚定，方能体会到“竹杖芒鞋轻胜马”的潇洒。

**共享单车的管理是谁的责任?.**

**来源：校报471期2017-03-16作者：文/陈振海**

三月初，上海制造局路停车场停满了四千余量“共享单车”，收车方黄浦区车辆管理公司称因共享单车大量投放，挤占本属于市民的停车空间，运走停在白线外和一部分白线内的共享单车，给市民停车腾地方。

2016年度十大新词语之一的“共享单车”，在2017年彻底火了起来。以“摩拜”为例，不仅完成了约合人民币15亿元的股权融资，并且与富士康达成独家战略合作，将新增五百余万产能。目前已在全国二十三个城市投放使用。据统计显示，市场上已有“摩拜单车、ofo共享单车、小蓝单车、小鸣单车”等数十家共享单车公司。

在共享单车火爆的背后，暴露出诸多管理方面的问题：轮胎、车座、车牌号、二维码等被破坏；民众加装私锁据为己有。此外还有违停、占道等现象车亟待解决。在《共享单车，真是一面很好的国民照妖镜》一文中，作者尖锐地提出中国公民的素质有待提高。

在“共享单车”出现之前，城市规划中均划定区域供便民自行车停放，如地铁站旁、校园内都有“白线区域”。但以金融产品面貌出现的“共享单车”，由于投放数量多、管理主体的界限及权限模糊，原意为便于还车、用车的无桩理念却使其处于无人管理的状态。单车大量投放后，市民的无序停放给市政管理带来巨大工作量和压力。

在成都，百余辆共享单车因“占道经营”被没收；在南京，四万多辆共享单车因为无牌照而被没收；在北京，百余辆共享单车因违停影响交通而被扣。被扣车辆将以怎样的方式再次回归市场，我们不得而知。但如果以上违停、占道等现象屡禁不止，共享单车所服务的，将仅仅是利己不利人的自私者。共享单车公司将管理成本交给社会，只负责生产、运营成本，这显然是不合理的。

近日，北京市人大代表宋慰祖建议应设立共享单车准入门槛及管理标准，在某一城市的单车进驻数量应当得到控制；成都正式发布的《成都市关于鼓励共享单车发展的试行意见》是我国首个有关共享单车的管理方案，其中对停放守则、文明用车奖惩制度及建立个人信用评价体系均提出初步管理方案；北京各区拟划共享单车停车区，与私人自行车停放点区分开，规范共享单车使用秩序。

违规使用和蓄意破坏共享单车的事件应得到严格惩处。去年12月，昌平一男子盗窃5辆共享单车藏匿在出租屋内，后被警方抓获后依法刑事拘留；今年2月，四川成都首例盗窃破坏共享单车案开庭审理，被告人因偷盗共享单车被判犯盗窃罪，判处拘役3个月、罚款1000元；三月初，天津市公安局已将怒扔共享单车入河的两位男子抓获，并将处罚款及行政拘留。

企业自身没有执法权力，则更应当配合政府部门的工作。解决共享单车面临的难题，不仅需要政府部门的管理、执法尽职尽责，共享单车公司的参与也很重要。明确“谁能管、谁去管、怎样管”，才能切实做到共享单车的初衷：“推动骑行文化，缓解交通拥堵，减少环境污染。”

**共享单车走红的真正原因**

**作者：杨国英来源：南方都市报2017.02.16**

共享经济理论决定了共享单车具有确定性的利润空间，随着成本的优化和盈利点的挖掘，共享单车将逐步满足盈利条件。

近日，共享单车品牌ofo以51.2%的市场占有率号称行业第一，而摩拜单车则是月活跃用户量这个维度上的第一，其月活跃用户量已达到313.5万人。数据掐架反映了激烈的市场竞争。事实上，伴随着共享单车概念的持续火热，该行业已经涌现出了20多家创业企业。

2016年下半年以来，大量应用创新型的移动互联网创业项目遇冷，共享单车却在资本寒冬中逆势走红，成为现象级的存在。这说明，城市公共交通的建设乃至网约车的发展，仍然没有满足人们多样化的出行需求，或者说，共享单车在短途出行这一细分领域的优势已经得到一定程度的认可。

目前困扰共享单车的主要是盈利模式不清晰的问题。共享单车行业在硬件造价成本过高、用户素质不高导致硬件损坏严重、被利益相关行业所打击、用户的使用体验欠佳等方面备受质疑，这些现状都推高了经营成本。而与此同时，新的竞争者还在不断加入，竞争激烈倒逼企业聚焦于通过烧钱抢占市场，更加重了舆论对于行业前途的担忧。

尽管上述问题都是客观存在的，但长期来看，大部分问题其实是可以优化、部分克服的。就盈利模式而言，目前阿里、腾讯、滴滴等产业资本对于共享单车都有投资，实际上间接说明了他们是不担心这个问题的。即便进行直接论证，共享单车的发展空间也是值得肯定的。

从共享经济的角度看，共享单车有着坚实的盈利基础。共享经济代表了一种趋势，即人们会从重视工具的所有权，到逐渐重视其使用权。其理论依据在于，对于一些被个人拥有的工具，当其在充分满足个人使用需求之后出现闲置，且共享的成本远远低于闲置成本，共享就比拥有更具经济价值。对于共享单车的入局者来说，移动互联网破除了单车共享的信息成本，而随着智能技术的发展和共享单车的规模化，智能硬件的成本也会越来越低。理论上讲，只要每个用户所分摊的企业经营成本不高于个人拥有单车的成本，共享单车就具备实现盈利的基础。

就当下而言，虽然共享单车比普通自行车的造价更高、人为破坏等现实情况推高了共享单车的运营成本。但在资本的支撑下，优秀的共享单车品牌在做大规模、抢占市场的同时，也有足够的时间去研究升级硬件的智能化水平、优化运营调度、培养用户的使用习惯以及发展多样化的服务，从而探索出更好的盈利模式，这正是共享单车的想象空间所在。

具体而言，共享单车在优化成本控制和开辟盈利点上都有文章可做。就成本控制而言，优化硬件制造以及扩大市场规模可以降低硬件制造的成本，形成规模经济的优势，例如，摩拜通过优化流程，其硬件制造成本已经从每辆单车3000元降低至1000元，小鸣单车的单车成本仅为400元，也得益于其在产业链和规模经济方面的优势。扩大市场规模其实也是在做用户培养的工作，在这个过程中，用户素养、对单车接受度的提高也有利于降低成本。当然，共享单车企业必须重视运营的经验总结和优化，持续提升用户体验和服务的溢价能力，而不是因为扩大市场规模放大现存问题，从而推高其他方面的成本。

在挖掘盈利点方面，未来共享单车也有一定的想象空间。比如，共享单车的硬件及App均具有一定的广告价值，App作为搭载服务多样化的潜在平台以及平台内沉淀的用户数据，长期来看也具有确定性的变现价值。此外，作为物联网的基础硬件，随着物联网的发展，共享单车开辟出全新商业模式的可能性也是有的。事实上，相比短期内的盈利难题，这些需要时间解答的问题，恰恰可能是投资者们更为关注的。

共享经济理论决定了共享单车具有确定性的利润空间，随着成本的优化和盈利点的挖掘，共享单车将逐步满足盈利条件。因此，从算大账、不算小账的角度看，对于已经具有一定竞争优势的共享单车企业，只要规模化伴随着运营的持续优化和认可度的提升，一时的烧钱扩张也无可厚非。

(作者系中国金融智库研究员)

**《长安街》时评:共享单车还能“骑”多远?**

**央广网2017-01-09共享单车**

1月4日，摩拜完成D轮融资2.15亿美元，加上此前ofo共享单车成功拿下滴滴数千万美元的战略投资，在这个经济寒冬，共享单车在资本市场抢眼的表现引起大众关注。

2016年，摩拜、ofo、小鸣、骑呗、小蓝……共享单车掀起了城市的彩色风暴。只需要交99-299不等的押金，你就可以通过扫描二维码的方式解锁一辆停在路边的自行车，以极低的费用，轻松的骑到目的地。市民都纷纷走上街头体验。

中央人民广播电台新媒体副总编辑王健体验后表示，整体感觉非常方便，尤其是在存取方面。但是，由于他尝试的是实心胎的摩拜单车，所以体感稍累。

资深媒体人张春蔚也表示，体验后感觉共享单车更适合短途，实实在在是解决了“最后一公里”的问题。

眼下资本对共享单车的追逐，张春蔚表示，有三点原因：第一、共享单车庞大的实名制用户数据对投资方具有很大的吸引力；第二、以最实惠的价格解决了人们最后一公里的刚需；第三、越来越多的共享单车平台出现，在竞争中出现机会，这样的聚集是资本投资的倾向。

两位也坦言，如今的共享单车市场，是摩拜、ofo两大巨头和很多其他企业共存的现状，在竞争过程中很有可能会出现像昔日滴滴和快滴、滴滴和uber合并的局面。

事实上，在共享单车逐渐成为人们日常出行工具的同时，也有一些问题随之产生，例如有些单车被损坏、私藏、乱停乱放等，董倩也坦言，这的确像试纸一样在检验着人们的文明素质和水平。

张春蔚说，共享单车是以共享的名义出发的某种新经济，但是，共享的礼仪没有，共享的文明没形成，共享的诚信没有，而最后，为此做善后工作的还是政府。

除了政府的力量，王健认为，企业也应该更多地考虑这些问题，例如，将使用单车的信用积分作为一种有实质性的鼓励，也可以通过更多的技术性的或者管理性的手段来加以解决。

共享单车作为一种共享经济引起了人们的关注，其实，随着智能移动终端的普及，越来越多的共享经济出现在人们的视野，例如途家、蚂蚁、滴滴、易到、回家吃饭、觅食、河狸家、闲鱼、分答等平台，涵盖了生活的方方面面，都在悄悄地改变着我们的生活。

董倩认为，共享经济可以说是善意经济，它依靠各方的善意能够良性地往前走。但是在实际社会中，并不是每一个人都会去善意地使用。

面对这一问题，张春蔚认为，共享经济提高了效率、减少了浪费，政府有责任去善后。但是与新事物发展的速度相比，政府的管理速度显然会慢一些，所以光靠政府的力量是不够的。

王健也表示，除了企业通过技术和管理方式约束以及政府的监管，最重要的还是我们每一个参与其中的人，要时刻记住：“己所不欲、勿施于人”！（中国教育电视台《长安街》栏目播出记者亢晓倩）

**央广时评：管理共享单车要多点宽容**

**2017-02-27来源：央广网**

互联网思维为经济社会运行提供了更多可能，进来备受关注的共享单车可谓互联网思维孵出的一枚新蛋。作为共享经济的典型代表，它的出现为在城市生活的人们出行提供了一种新的选择，也多了一份方便。但当很多人还对这种出行方式抱着“尝鲜”态度时，却不时有共享单车被故意损毁或被市政管理部门集中收缴的新闻出现。

据广西媒体报道，最近，广西南宁市近百辆共享单车因违章停放被城管部门拖走。其实这种现象并非个案，近期在深圳、成都等地也出现过共享单车因占道被城管等部门收缴的事件。不可否认，自行车的无序停放确实会对交通、市貌等产生一定的影响，但是否因此就进行集中收缴却值得商榷。

在共享单车出现之前，很多城市，特别是经济条件较好的城市就已陆续推出由政府主导或倡导的公共自行车服务，只需按相应程序办理好手续，缴纳一定的押金，就可以方便使用。由于有固定的存放地点，使用费用低等特点，受到很多人的欢迎。但是也应当看到，虽然有诸多便利，公共行车服务也存在一定的不足，比如办理手续程序繁琐耗时、上下班高峰时段自行车不够用、公共自行车网点布局不合理等问题。

而共享单车的出现可以说正是对城市公共自行车的有益补充。只需下手机上下载APP，通过手机支付押金和使用费，不需将车放在固定存放点等特点就极大的吸引了一批市民的兴趣。特别是免去复杂的办理手续环节，更受到年轻人的喜欢。

可以看到，在共享单车的刺激下，一些城市的公共自行车手续办理已经在发生变化，如有的地方简化了办理手续，扩大了适用人群而不再限于本地市民使用。因此，无论从提高自行车使用效率、方便百姓来说，还是从倡导人们绿色出行考虑，共享单车的出现都是一个有益的探索。

但作为一种新出现的事物，共享单车存在较大的一个问题，就是在城市中如何停放。由于现在城市中包括自行车在内的停车收费政策，很多共享单车用户当然不会支付额外的成本将车停放在收费的停车场所，所以在其他地方的随意停放也就成为一种普遍现象。除了无地可停，当然也有一些人的恶意停放，各种“花式停车”层出不穷，出现被随意停放的自行车在城市道路中“立马横刀”，在“驿外断桥边，寂寞开无主”等情况。

无论是运营企业事先没有预料到，还是没有事先与城市管理部门进行对接，随意停放的自行车确实显得有些“任性”。但“一收了之”绝不是解决这一问题的最好方法。作为市政管理部门，应当看到共享单车确实方便了公众，人们对其有着较大需求。针对共享单车无处安放的情况，可以考虑在城市中划出更多特定的免费区域。另一方面，共享单车运营企业也需要不断提高技术水平，建立信用积分系统，强化车辆使用后续监管，激励用户规范骑行和停放，增加用户违规停放的成本。

互联网时代为我们的生活提供了更多可能，在“大众创业，万众创新”的时代，各种新鲜事物还会不断在我们身边涌现。作为管理者，政府应当以更加包容的态度对待这些创新，进行积极的引导和规范，才能让创新焕发更大的活力。（许大为）

**时评|共享单车伤痕累累，康复之路何在**

**北京化工大学学生新闻中心2017-03-28**

随着互联网的深入发展以及新一代信息技术与创新2.0的互动演进，共享经济发展迅速，而共享单车作为其一个典型代表十分受热捧。可是，自从共享单车的诞生开始，就屡屡遭到人为破坏。近日，成都警方又破获一起故意破坏共享单车案。经审，该男子系无业人员，因生活拮据便打起了共享单车的主意。又害怕整车出售被别人发现，于是将单车砸碎后卖废铁。

这样的新闻已经屡见不鲜了，“公车私用”、“被上私锁”、“被砸”、“被偷”、“被扔河里”，这都是一些共享单车遭遇的“不幸”，我们看到这些新闻的时候都会感叹国民素质还应该有所提高，而真的只应由“素质”、“道德”来背锅吗？共享经济是时代的大势所趋，而这却与国民素质不合节拍，共享单车是否应该继续？

共享单车被害，谁来背锅

一位匿名网友发帖说：“共享单车太不好用了，不仅关不上锁，而且退押金太难了，客服根本不理。我很生气，就把它胎给扎了！”

一位出租车司机说：“自从有了它，我们这些人的生意少了一大半，我还要养家糊口啊，这让我怎么生活。我只能做点手脚，让它跑不起来！”

这两种人其实很具有代表性，分别是受众和利益相关者。首先，单车本身的系统设计决定着受众的接受程度，而受众是否喜爱又决定其未来发展，共享单车本身的运行系统和运营模式存在很多漏洞，比如小黄车未安装定位系统、车身材料不坚固、押金难以取回等都会使得受众满意度下降，而且新一代的ofo共享单车取消了在车身锁内的嵌入式芯片，GPS模块和SIM卡，无法随时监控单车在路上的位置，导致在低监管程度下更多的人去违规使用单车，而这正是其受到破坏的一方面原因。其次，政府没有妥善处理好利益相关者的权益，一种产业的发展必然会对另一种产业产生冲击，共享单车的便捷和省钱的优势使得出租车一类的行业生意大幅度下降，所以，对利益相关行业的安置就显得尤为重要。

每一个社会阶段，人的素质都是在一定的维度内，不会短期萎缩，更不会短期膨胀，并不是所有事情都应由“素质”和“道德”来背锅，客观条件的助推才是真正有效的。

共享单车康复之路漫漫

当一种新的经济模式出现的时候，必然存在很多阻碍，但是新生事物的发展总要有一个过程，共享单车不仅环保低碳，而且方便利民，即使存在诸多漏洞，也必将向前发展。

公司自身可以考虑建立举报奖励制度。人为的破坏如果没有办法惩罚便会愈演愈烈，共享单车可以考虑建立一整套举报制度，由市民进行自发的保护和监督，并通过发放优惠券或红包的形式对举报者进行线上奖励。

政府可以进一步完善基础设施建设和加强立法。政府可以完善道路监控系统和骑行基础设施建设，并通过严格立法来进行监督，将共享单车的管理带入完善的法制化轨道以此监督公众行为，帮助共享单车的发展。如今，上海、深圳等地已经开始运行共享单车管理监督机制。

做一个文明的出行者。共享单车的出现给我们带来诸多便利，我们也应当尽其所用、爱其所有，只有我们每个人都爱护它，共享单车才能真正为我们提供最优质的服务。

中国，这片土地上的人曾经好过，也曾经极度败坏。当我们在讨论得是“素质”这一话题时，ofo这个“小东西”就显得不足为道。只能说，“共享单车”，是这个“共享经济”时代的机遇，也是检验一个时代素质的“试金石。贪小便宜，钻规则漏洞的心理越是广泛地存在，“共享单车”便越难展现出它成功的一面——即在盈利的同时方便了使用者。而现状却是：运营商的损耗成本越来越高，使用者的用户体验越来越差。总而言之，“共享单车”虽然正在制度和车本身上下功夫，但是在实现“共享”这个初中上还有很长的路要走。

**城市要对共享单车更“友好”**

**2017-01-06来源：广州日报**

共享单车成为两会热点，一点也不让人意外。出门看看，一辆辆单车在大街小巷流动，随处可见，已经成为街头一景。它们为市民带来了很大便捷，也因此成为城市的“新宠”。

与此同时，共享单车面临的问题也引起了各界忧虑。其问题主要有三种，一是停车难，二是行路难，三是人为破坏等尴尬。其中，最棘手的还是行驶问题。以我来说，每天从地铁站骑车到报社，短短两公里，有时不得不逆行，有时要与机动车为伍，有时还要跑去跟路人争道，左右腾挪、步履维艰甚至“走投无路”，一个大写的累！

问题出在哪？说白了，行路难，难在路权分配，难在城市慢行交通系统不够完备，归根结底就是市民短期激增的需求与相对落后的城市道路供给之间的矛盾。而问题的解决，也直接指向了城市交通规划、城市管理。

对此，广州有必要打造“单车友好城市”。参照哥本哈根，自行车不仅有路权，而且还给单车出行充分的优先权；在硬件配套方面，除了专门车道，道路交叉口还有单车过街设施、专用信号灯等，政府甚至鼓励将机动车位改为自行车停车位，对单车出行提供坚实的财政保障、法规配套等。考虑到当前市民骑行需求不断提升，广州也有必要立足长远和全局，把软硬件配套建设、共享单车管理等提上议事日程，及早出手。

在具体操作上，可以考虑更多地借助市场之力。毫无疑问，推广单车出行，企业有更多资金，也有更大动力。因此，政府部门可以出规划、出思路，明确规则，然后更多地交给企业，由市场决定资源的配置。比如去年10月底，海珠区政府与摩拜单车签订战略合作协议，双方将相互合作，逐渐完善一套可复制、可推广的城市慢行交通体系。

此外，值得强调的一点是尽量向大数据借力。共享单车借助GPS等技术，每一辆单车的行车轨迹都会被记录，广州每条街道、区域有多少人骑车也都一清二楚。在这基础上，可以梳理、分析哪些道路有更多的骑行需求，结合道路实际情况优先予以满足，让城市里的共享单车更智慧，也更有效率。(夏振彬)

**可以共享的不只是单车**

**来源：济南日报-齐鲁党报网2017-03-03**

眼下摩拜单车穿梭在泉城大街小巷，成为一道靓丽的风景线。摩拜单车投入泉城，既美观轻便，又经济实惠，大大地方便了广大群众。假如共享不仅仅在交通出行上，其他关系到民生的问题也可以用共享模式解决，不是更好吗?!

□焦申孝

眼下摩拜单车穿梭在泉城大街小巷，成为一道靓丽的风景线。摩拜单车投入泉城，既美观轻便，又经济实惠，大大地方便了广大群众。假如共享不仅仅在交通出行上，其他关系到民生的问题也可以用共享模式解决，不是更好吗?!

共享单车之所以受广大群众欢迎，其价值就在于共享。其实，大到政府厂矿企业，小到个人家庭物件，甚至是人才，都可以实现共享。

比如“看病难”。看病难到底难在哪儿呢?据了解，原因之一就是医护人员匮乏所致。在医疗界有一句话，“三分治疗、七分护理”。也就是说，医生只负责看病和手术，护士负责临床护理。我们不妨实行“流动医生固定护士”的模式，让医生到各个医院就诊看病，一名医生多家医院共享。这种共享医生的模式，在一些国家已经实行。

再如，在教师队伍里，城市里的名师不少，但是能够享受到这一优秀资源的仅仅是有限的学生。如果我们采取优势资源共享，设个远程视频，链接多家师资力量薄弱的学校，那儿的学生就可以同步享受到优质教育资源。

类似人、财、物的共享，无需一一列举。然而在现实中，共享并不是一件易事。曾几何时，个别单位的领导或是部门的头头脑脑总是囿于自己的狭隘思维，如何支配人才、资源总是站在自己单位和部门的角度出发。当然，在自己的一亩三分地里精耕细作，无可厚非。可是，如今已经进入互联网时代，再局限于自己的部门或单位的拓展，没有摩拜单车这种共享思维，自然难以发挥人、财、物的最大价值，这也是一种无法计量的浪费。这种思维被淘汰的危险近在眼前，绝不是危言耸听。

观念一变天地宽。社会资源共享革命时不我待，我们要树立共享的理念，从大局出发、从全社会出发，想一想、试一试、闯一闯，还能从哪个方面共享，还能和哪些部门共享。唯有如此，把共享落实到行动中，共享的新生事物一定会遍地开花，早日惠及社会和群众。

**对共享单车也该“共享管理”**

**2016-12-05来源：团结报-团结网　　李英锋**

11月25日至26日，包括摩拜、一步、永安等在内的约200辆共享单车被四川成都市天府新区华阳街道城管办的城管执法队员以“占用城市道路开展经营活动”为由暂时扣押。26日下午，在3家共享单车公司分别与华阳街道城管部门沟通，并出示了单车所有权证明、公司运营手续及其他证明后，被扣押的单车终于回到了街头。（11月30日《中国青年报》）

共享单车的出现，让民众的出行有了更多选择，可以在一定程度上解决民众出行“最后一公里”的问题，给民众带来了很多便利和实惠。同时，共享单车能够引导人们慢行交通，绿色出行，对缓解拥堵、改善环境也有一些贡献。

然而，作为新生事物的共享单车也产生了一些负面影响，比如，乱停乱放，侵占盲道、人行道，给行人、机动车带来安全隐患，影响市容环境等。也正因此，共享单车与城市管理和交通管理产生了一些矛盾。如何消除共享单车的负面影响，化解共享单车与城市管理、交通管理之间的矛盾，实现共享单车的社会效益最大化，成了政府、单车运营者以及民众应该共同面对的问题。

一些地方的共享单车因停放不规范等原因遭遇监管介入，暴露出单车运营企业与政府沟通不足、缺乏合作，暴露出有的监管部门对共享单车这一新生事物的监管准备不足、研究了解不够、管理理念滞后、主动对接服务意识不强，也暴露出一些单车用户的自律意识、责任意识缺失。

共享单车的问题不仅是企业经营问题，也是政府管理问题，更是社会问题。对于共享单车，既要共享权利，也要共享责任，共享管理。

单车经营者应该积极与政府沟通，向政府提供单车数量、运营模式、路线、停放区域等信息，与政府协商解决单车停放区域的划定、停车规范等问题。

政府则应对共享单车保持开放包容的态度，摒弃封闭、保守、刻板、简单粗暴的管理思维，不说“不能办”，多想“怎么办”，把单车运营纳入城市管理、交通管理规划，找准共享单车的发展与城市管理、交通管理的契合点，规范、服务、支持共享单车的发展。在这方面，国外有成型的经验——比如荷兰的阿姆斯特丹，单车道、停车场和修车点都非常完备。

而民众应该珍惜共享单车模式，尊重共享单车的使用规则，遵守城市管理和交通管理的规则，做文明守法的使用者。

只有各方共同参与，共同努力，共同付出，才能扬共享单车之长，避共享单车之短，才能让共享单车驶入文明轨道、法治轨道。

**[成长时评]共享单车不能“共享”给小学生**

**2017-02-15来源：四川文明网**

搜索、扫码、解锁，几个简单的操作后，就可骑车上路了，共享单车成为越来越多人选择的出行工具。记者在调查中发现，使用群体里出现了不少小学生的身影，他们甚至骑行在马路上追逐嬉戏，让人心惊胆战。法律规定，在道路上骑自行车必须年满12周岁。交警提醒，孩子独自骑自行车发生交通事故，监护人需承担相关法律责任。（2月14日《北京晨报》）

12周岁以下孩子骑行共享单车，有的家长不以为然。一方面，现在的孩子身体发育比较早，成人们觉得“小大人”骑行自行车不会有什么问题的；另一方面，孩子通过共享单车满足短时间的出行，积累骑行单车的技巧似乎有必要。但是，法律规定，在道路上骑自行车必须年满12周岁。对此，家长这一关很重要，家长履行监护人的职责很有必要，关键是家长对小学生骑行单车不能有模糊认识。

如今，道路上的机动车辆、红绿灯很多，路况处于随时变化中，虽然12周岁以下孩子有的身高接近成人，但他们的心智、生活积累和应急反应，却还停留在较低的状态。2016年，上海涉及不满12周岁未成年人的非机动车交通事故达245起。一旦出现意外，受到伤害的一定是孩子。负责任的家长，应当以孩子的安全为重，对孩子晓之以理，而不是放手让孩子骑行单车。家长要收住他们的心，保证他们平安。

有的孩子是在放学后、上学前，自行用家长信息注册，获得共享单车。对此，家长应当多留个心眼，主动与学校联系，了解学生的准确上学、放学时间，督促孩子按时回家，有条件的家长应当按时接送孩子，减少孩子在路途的逗留时间，避免让他们接触到共享单车。学校教育也应涉及到安全教育，将严禁12周岁以下孩子骑行共享单车写入学校的“约法三章”中，发现学生违禁骑行单车，应主动与家长联系，共同做好孩子的工作，避免严禁不严。

如果非要满足孩子骑行单车的欲望，家长应陪同孩子一起骑行单车，适当提醒，把握要领，且不宜在人流车流大的路段骑行。在成人的指导下骑行单车，与孩子自己骑着共享单车追逐嬉戏，有着本着的区别。一种是教育式的，一种是自主式的。后者很可能夹带着孩子之间的不正当、不理性较真，极易出现交通安全事故。孩子骑行共享单车，安全是最重要的，让孩子懂得法律，家长严格遵守法律，同样是重要的。

前几天有消息说，上海近期将推出一系列规范未成年人骑行或驾驶非机动车行为的举措，包括改进共享单车注册办法、履行签约承诺、增加弹窗提示、强化信用管理、更新智能锁等方面，严格落实法律法规关于未成年人骑行单车的要求，承诺不在中小学、少年宫等未成年人出入集中的场所投放共享单车，组织运维人员加大巡查力度并及时劝阻教育未成年人违规骑行行为。这种做法值得推广。（卞广春）

**共享单车，真是一面国民照妖镜**

**2017-02-16　中国新闻网**

http://mini.eastday.com/a/170216174514572.html

话说，共享单车已经在不少城市普及开来，“随骑随走”的模式大大方便了老百姓的出行。

然而，这些原本应该被停放在路边，等待有需要的人使用的自行车，有时却出现在了马路中央、河里、树杈上，四肢不全，遍体鳞伤……

一辆小小自行车的遭遇，无限放大了某些人心中的“恶”。因为有那么一小部分人，恶意地对单车大肆破坏，而且手段之“毒辣”、花样之丰富，让人心寒……

从目前来看，摧残共享单车的“作案手法”至少有以下几类：

“斩立决”

话不多说，直接上图！

真不明白，把座椅卸下来的那些人是啥目的，难不成带回家装自己自行车上？

“五马分尸"

除了“断头”，还有更凶狠的做法……

唉，“开肠破肚”，是不是太残忍了点？

这辆共享单车被“分尸”后倒在地上。

截图自海峡都市报

而这辆，则可能是有史以来境况最惨的共享单车……

乱扔乱放

有些人骑完了车，就这样对待人家：

把车弄上树的朋友，你也真是不嫌累……

除了上树，还有下河的：

下面这位在马路上横刀立马的“大将军”，请问是谁把你放这儿的？

截图自法制日报及微博

而这，又是什么高难度的舞蹈动作？

扔在垃圾桶里，算是行为艺术么？

讲真，用完之后就不能好好停放么？

据为己有

除了搞破坏，还有一种“虐待”共享单车的方式，是想尽办法据为己有：

为了霸占人家，就绑上锁。有没有想过共享单车的感受？

还有人涂改了车身颜色，强行改造成“私家车”……

这位大姐，你后头加座椅、中间加横梁，动手能力不可谓不强……

伤害他人

此类行径就更不可原谅了，不仅破坏了公用的自行车，还意欲伤害他人！

比如说吧，初看下面这张图，也许，你以为是有人把车座划了……

截图自海峡都市报

然而，当我们把局部放大……

看见了吧，这是有人插了一根针在车座上！而且直接朝向骑车人不可描述部位……

这显然是有人恶意为之啊！

此外，还有人故意涂改二维码：

或者覆盖、更改二维码骗取他人钱财：

截图自云南信息报

在车把手上挂垃圾：

乱喷乱涂，自己不用，也不让他人使用：

围绕共享单车的不文明现象其实还有许多。

例如，据《大河报》报道，近期有不少市民吐槽使用共享单车时，遇到停车场大爷大妈强收停车费。原本仅需付1元用车费就可使用的单车，在起点或终点的停车场被要求交纳停车费。遭遇“两头收费”时，“一元用车”变“三元用车”。

《河南商报》采访的一位张先生就碰到了这种事。他和一位让他交钱的大爷解释了半天，说这是公共自行车，可大爷就是不听，还把附近的其他共享单车都给锁上了，张先生只能掏1块钱走人……

大家知道，中国之前一直有“自行车王国”之称，虽然近十几年来私家车飞入寻常百姓家改变了不少人的出行习惯，但在较短出行范围内，更加方便快捷的自行车依然是很多人的首选。

再加上交通拥堵、停车难等问题，因此一夜之间出现的共享单车迅速获得出行者的认可也就不足为奇啦！