



编者按/ 衣、食、住、行关系着社会与经济发展的诸多层面。行,可简单概括为交通运输,其中,作为混合了共享经济与电动自行车的子行业,共享电动自行车不仅满足了许多城市居民的日常出行需求,也丰富了城市交通服务。但由于电动自行车近年来在消防安全、行驶安全等方面的隐患凸显,共享电动自行车的发展与治理在近年来备受监管部门、相关企业等方面的关注。

该如何看待电动自行车的作用与风险? 又该如何正确认识共享电动自行车的作用? 4月19日,中国经营报社、中经传媒智库共同举办了“两轮电动车高质量发展,共享经济提供助力”研讨会,会上,来自行业协会、企业的代表,以及专家学者均对此发表了自己的看法,对电动自行车、共享电动车的未来发展、监督管理建言献策。



季为民
中国社会科学院工业经济研究所副所长, 中国经营报社社长、总编辑

季为民:共享电动自行车可发挥更重要的作用

本报记者 吴清 北京报道

随着城市化进程加速和人口的不 断汇聚,城市交通问题日益突出。传统的交通模式已无法有效满足人们对便捷、高效出行的需求,因此,交通科技的发展正成为解决城市交通难题的重要途径。而共享出行作为交通科技的一个重要应用,不仅提供了更加便捷、灵活的出行选择,而且减少交通拥堵、节约资源、改善环境质量,正逐渐改变着人们的出行方式,推动着城市交通共享经济的发展。

“我们从方方面面看到‘智能、平安、绿色、共享’已经成为交通强国的重要内涵,互联网租赁自行车健康发展也是推进交通运输新业态规范、持续、健康发展的一个重要方面。”在4月19日由中国经营报社、中经传媒

智库举办的“两轮电动车高质量发展,共享经济提供助力”研讨会上,中国社会科学院工业经济研究所副所长,中国经营报社社长、总编辑季为民表示:“调控电动自行车保有量及使用也是建立城市交通基础公共服务供给体系的题中应有之义。”

党的十九大提出了建设交通强国的目标,2019年我国又印发了《交通强国建设纲要》,明确提出“到2035年我国要基本建成交通强国”,尤其提到“在智能、平安、绿色、共享这几个交通的发展维度上不断进步的同时,让人民生活的幸福感随之提升”。

交通运输部、国家铁路局等五部门为贯彻党的二十大精神,同时也为落实交通强国战略,于2023年制定了《加快建设交通强国五年行动计划(2023—2027年)》,其中提到“要推进交通运输新业态规范健康

持续发展”,还明确提到“要规范小微型客车租赁和互联网租赁自行车健康发展”。

近日,国家自然科学基金委员会也发布了《面向2035年中国城市交通发展战略》,从四项坚持、三大方向、十项行动等几个方面,提出城市交通的基础公共服务供给体系和运行机制,在“十项行动”中就明确提出了“要建立和完善协同治理,调控机动车及电动自行车保有及使用”。

季为民认为,从国家战略到部委的行动计划,都能够看到电动自行车在扩大交通服务供给,在解决人民群众出行的“最后一公里”,在建设绿色、节能、智慧交通方面都发挥着重要作用,这也是研讨这个话题的主要意义。

季为民指出,在解决人民群众日常出行“最后一公里”的问题上,

过去几年,尤其是在大中型城市,共享单车发挥了很重要的作用。当然,也不可否认,在共享单车的发展过程中也有这样那样的问题。但总体来说,共享单车为城市的通勤一族提供了更多的便利。

实际上,共享电动自行车可以在这个问题上发挥比共享单车更重要的作用。我国是全球电动自行车生产和销售第一大国,目前,我国电动自行车全社会保有量高达4亿辆,是人民群众日常短途出行的重要交通工具之一。

但是,最近几年共享电动自行车只是在中小城市得到了一定程度的发展,为人民群众日常短途出行提供了更多的便捷性。共享电动自行车用户的总体分布数据显示,二线城市占27.4%,三线城市占36.2%、四、五线城市占34.6%,一线城市只占1.8%。

“可以看到,出于社会治理方面的担忧,一线城市对共享电动自行车的政策显然是非常严格的。”季为民表示,一些大型城市的交通管理部门也在尝试对共享电动自行车放开一些试点区域,给出更多空间。

城市尤其是大型城市的交通服务供给体系究竟需不需要共享电动自行车? 愿意放开共享电动自行车试点的大型城市应该如何行动? 共享经济参与其中,究竟会对电动自行车蓄电池、充电、骑行安全等问题带来怎样的影响? 这些问题正成为行业各界关注的焦点。

“共享交通,应该是凝聚大家关注又和民生息息相关的一个非常重要的话题,行业各界共聚探讨非常有现实意义。”季为民表示,让我们共同为交通强国战略来分享我们的智慧,做出我们的贡献!



唐元
中国城镇化促进会副会长

唐元:让平台企业在共享电动自行车发展中发挥主力军作用

本报记者 吴清 北京报道

“提升电动自行车管理水平,我认为从根本上来说还得靠科技、靠平台。哈啰这些平台对自行车的管理是很成功的,基本上走上了可持续发展之路。经过多年的迭代发展,我国也出现了若干具有竞争力的平台企业。”在4月19日的“两轮电动车高质量发展,共享经济提供助力”研讨会上,中国城镇化促进会副会长唐元表示,可以让平台在国家规范促进电动自行车健康发展的过程中发挥主力军和头部企业的作用。

如何处理好加强电动自行车监管和方便老百姓的关系,如何处理好保城市平安与促进电动自行车持续健康发展的关系? 可以说是目前

各级部门纠结的问题,也是十分值得研究的课题。但是,到底怎么管? 目前业界还没有真正提出一些系统性的解决方案。

为此,针对促进城市电动自行车持续健康发展的问题,唐元提出了自己的几点建议:

首先是要加强统筹领导。因为城市电动自行车管理涉及面广、部门多,还关系老百姓的切身利益和城市形象,是城市管理的重要内容,也是一个跨部门的综合性问题。所以,建议各级政府将促进电动自行车健康发展纳入议事日程,设立专门的协调机制和跨部门的协调机构,把这项工作作为一个重要的事情来抓。

其次是要着力抓好安全。电动

自行车在城市发展面临的最大问题是安全问题,必须着力打造电动自行车的本质安全体系。建议从城市管理、电动自行车生产和流通、电动自行车上市准入和监管、电动自行车淘汰处理全过程,对其进行规范管理。

唐元认为,在加强限速管理和电池管理的同时,关键是要发挥平台作用。提升电动自行车管理水平,从根本上来说还得靠科技、靠平台。经过多年的迭代发展,我国出现了包括哈啰在内的一些具有竞争力的平台企业,目前看这些平台的管理是成功的。

为此,唐元建议各级政府对电动自行车平台企业加大支持力度,鼓励这样的平台企业做大、做强、做优,尤

其要为优秀平台企业营造良好的市场需求。建议今后大城市所有的电动自行车均应纳入平台管理。

“不仅是平台自己的电动自行车必须管,老百姓已经在使用的电动自行车也要纳入平台管理,怎么做呢? 技术上其实不难实现,就是每一台电动自行车加一个监测监控装置。费用方面,老百姓出一点儿,政府补贴一点儿,平台出一点儿。比如老百姓交平台一点儿管理费,一个月交10块钱总是可以的。类似这样的思路把它好好地用起来。”唐元说。

与此同时,唐元建议,在强化柔性执法和完善市政措施的基础上,也要加大政策支持力度。从“人民城市人民建,人民城市为人民”的角度,公共财政的支出应该补贴一下

电动自行车的相关需求,比方说更换电池、建设公共充电设施、设立专用道,财政拨专款来做这些事是应当的。

唐元认为,从鼓励电动自行车平台企业做大、做强、做优的角度,应该鼓励金融机构加大对像哈啰这样的平台企业的支持力度,创造条件,让他们在国家规范促进电动自行车健康发展的过程中发挥主力军和头部企业的作用。

“打造‘人民城市’代表我国城市治理的方向。要从打造‘人民城市’视角看待和处理城市电动自行车发展问题,以人民为中心,不断提升城市安全、便捷、宜居、宜业水平,让人民群众在城市生活得更方便、更舒心、更美好。”唐元表示。



郭平
中国道路运输协会副秘书长

郭平:正加紧推出共享电动自行车行业白皮书

本报记者 谭伦 北京报道

近年来,国内共享电动自行车加速普及,伴随市场规模扩大,共享电动自行车也在迈入更为规范有序的发展新阶段,而如何更加精准地监测城市共享电动自行车运行数据,已成为交通安全领域日益突出的硬性需求。

4月19日,在研讨会上,中国道路运输协会副秘书长郭平表示,目前正在加紧和科研院所合作,研究推出涉及国内城市共享电动自行车在总量控制模型、设计、调控及运营服务规范等方面的多维度报告,并发布相关行业白皮书,以为共享电动自行车行业高质量发展提供助力和参考。

据郭平介绍,在上级主管部门要求下,2022年8月,中国道路运输协会正式组建了互联网租赁自行车工作委员会,该组织囊括了目前国内行业7家头部运营企业,其市场总份额在自行车领域占比超过95%,电动自行车领域占比超过80%。这一高集中度,为行业的规范管理与发展奠定了良好

基础。

成立以来,该委员会相继就共享单车的行业增值税、城市创文创卫期间的收车问题提出了行业规范报告和意见。郭平表示,目前全行业最为关心的还是更加精准和细分的数据监测统计,从而帮助监管者和行业企业更好地把控和了解市场,这也是该委员会当下的主要工

作之一。

基于此,郭平介绍,从2023年开始,互联网租赁自行车工作委员会在旗下7家企业的共同支持下,开始了行业高质量发展的大型课题调研,预计将形成一个主报告与六个相关的子领域的规范性文件,从宏观层面促进共享电动自行车安全、规范、有序发展。



王静
北京师范大学法学院副教授

王静:“人民治理”的方式或许能最终解决共享电动自行车发展的问题

本报记者 李静 北京报道

共享电动自行车是共享经济的重要组成部分,正逐渐成为很多人生活当中的重要交通工具,它的发展越来越受到广泛关注。北京师范大学法学院副教授王静所在的研究机构在过去几年里一直承担着国家级共享经济的研究工作。

4月19日,王静分享道:“我们最早是研究网约车和共享民宿,但从去年开始,共享电动自行车的研究问题

变得更为紧迫。”

在如今的城市中,电动自行车包括共享电动自行车的数量越来越多,在便利人们生活的同时,多发的火灾问题、机动车与非机动车混行等问题愈发突出。“这其实折射出地方政府在面临这样的问题,缺乏把法律和新经济结合在一起的思路。”王静指出,过去大多数地方政府在管理共享电动自行车时的思路就是去“卡一下”,在数量上“限制一下”,但这样的做法其实触犯了《行政许可法》,以及统

一大市场,负面清单相关的法律制度。

在国家发展改革委和国家市场监管总局对各地共享电动自行车的发展情况进行了督查之后,过去“卡一下”“限制一下”的情况在发生改变,但地方政府对下一步怎么做比较茫然。

王静表示,在今年年初对于共享电动自行车的管理问题已经有过学理上的探讨,有三个问题值得思考。

首先,如何定义共享电动自行车? 因为共享电动自行车和共享自行车不是完全一样的东西,共享电动

自行车到底是准公共交通产品,是俱乐部物品,还是公共产品? 从经济学上来讲,怎么去定义共享电动自行车,这决定着政府监管的时候到底该怎么做。

第二,要不要对共享电动自行车的数量进行控制?“我们感觉可能还是要对数量进行控制,那前提就是要解决共享电动自行车的合法性问题。”王静说道,“立法资源怎么给到这个行业,可能还需要更多的专家、企业、行业协会来推动地方政府乃至

中央政府对这个问题的 高度认知。”

第三,共享电动自行车牵扯事前、事中、事后多轮监管,各个政府部门之间,以及各种社会主体之间怎么配合,并没有一个成熟的模式。例如在规划非机动车道、车辆停放等方面都存在很多问题。

王静表示:“发展共享电动自行车,最根本的目的就是用共享替代私家,用共享去解决‘人民城市’的问题。我觉得‘人民治理’的方式或许最终才能解决问题。”

刘兴亮:建议不要对共享电动自行车“一刀切”式地限制

本报记者 张靖超 北京报道

“共享电动自行车在城市出行中的作用和价值,第一是提高出行效率,它确实 在短途的点对点的出行场景中具有不可替代的优势。第二是节能环保。第三是提升我们的生活质量。”在“两轮电动自行车高质量发展,共享经济提供助力”研讨会上,著名经济学家刘兴亮这样说道。

刘兴亮以自己今年春节在广西壮族自治区北海市游玩时的经历举例说:“今年过年的时候,我们家去北海玩了六天,住在北海市老城附

近的一家酒店,每当出现交通拥堵时,电动自行车比汽车的速度要更快。所以,共享电动自行车对缓解交通压力、提高出行效率真的是一个非常好的体验。我女儿最后总结说:‘这几天我们每天不是在骑电驴,就是在找电驴的路上。’”

《中国经营报》记者了解到,目前我国电动自行车保有量已约为4亿辆,其中,包括哈啰在内的共享出行企业投放的共享电动自行车的数量约为1200万辆。

刘兴亮认为,共享电动自行车能够在近几年里得到市场的认可,

主要原因有三点:第一,共享经济确实对我们的商业模式、生活方式、工作方式都产生了非常多的促进和改变;第二,城市化竞争加速,电动自行车对缓解交通压力、提高出行效率是一个非常好的选择;第三,是社会各界对绿色出行、低碳出行意识的提升。

但在发展的过程中,电动自行车、共享电动自行车行业也面临一些挑战。“第一个挑战来自法规政策,虽然各级政府都对电动自行车的发展给予了一定的政策支持,但是我们的法律法规还不够完善,甚

至有一些朝令夕改的地方。第二个挑战是市场需求的多样化,每个城市的特点也不一样,就导致出行的需求也不一样,所以我们的市场需求也在不断地发生变化。第三个是技术发展的快速性,尤其是进入人工智能时代,技术发展速度非常快,在跟硬件结合后,可能新产品还没有发布,这个技术可能就已经落后了。”刘兴亮说。

对于监管风险,刘兴亮建议,一方面,政府应加强市场监管,尤其是对超速、危险骑行等有安全风险行为的治理。另一方面,有关部门应加强

对共享电动自行车的政策支持,同时鼓励更多的企业进入,“政府不应‘一刀切’式地限制,应该因地制宜地灵活制定市场准入制度。如果共享电动自行车能够普及,对它的管理也会相对容易一些。”

对于市场需求的风险,刘兴亮表示,政府应鼓励产业在技术、商业模式方面的创新。而对于技术迭代的风险,刘兴亮认为,技术永远是推动出行体验提升的最好方式,政府应该通过资金支持、技术合作等方式来鼓励企业研发更先进、更稳定的技术,提升智能化方面的体验。



刘兴亮
著名经济学家