忽如一夜春风来，“满城尽带黄金甲”，大街小巷尽骑“小黄车”。最近几个月，数百万辆共享单车涌入中国各大城市，甚至还走出国门，骑行世界。作为一种新生事物，共享单车在国内迅速发展，在给民众出行带来很多便利，成为人们出行代步的新选择的同时，也引起人们的丝丝隐忧。请看——

共享单车：畅行背后的“死结”

严　冰　陈曼菲　罗楚江　潘蔓玲　李　喆

4月6日，ofo小黄车联合交通运输部科学研究院发布《2017年第一季度中国主要城市骑行报告》，这是我国首个针对主要城市共享单车骑行情况做的集中梳理和数据研究。报告显示，我国20座城市第一季度累计骑行5.93亿公里，相当于绕地球14794圈；日均累计骑行距离为659万公里，相当于地球赤道的164倍。

据了解，国内最早的共享单车企业创立于2014年，到2016年底，国内共享单车用户数激增700%，共享单车市场整体用户数量已达到1886万。截至2017年3月中旬，全国共享单车投放总量已超400万辆，北上广深4座城市投放量占比已超70%。

▲2000辆共享单车在重庆大学城投用。图为市民使用手机扫码取车。
何　超摄（人民视觉）

▶4月13日，北京大学未名湖畔，学生骑共享单车畅行湖光塔影之间。
李　喆摄

◀4月12日，福建福州警方推荐的共享单车停车点正式启用。
新华社记者　宋为伟摄

解决出行“最后一公里”难题

4月13日傍晚，北大春意正浓。恰逢上课时段，校园里的“小橙车”、“小黄车”来往穿行于湖光塔影之间。大二学生小于四分钟前才从宿舍出发，此时已达理科教学楼门前：“WiFi几乎覆盖全校了，只要动动手指，去哪儿都特别快。”但是笔者也留意到，校园里还有不少“坏车”，偶有同学尝试解锁却摇头走开。

4月14日上午9点，北京大望路地铁站。很多“上班族”出地铁站后，直接骑上一辆共享单车，前往商圈写字楼。紧靠地铁站的外围护栏，李女士正用手机对着一辆共享单车的后座“扫码”。她对笔者说：“我已经两个多月没骑我自己的车了，‘小黄车’既方便又便宜，关键是免去了我停车、锁车的烦恼。”

4月17日下午4点55分，北京市朝阳区蓝色港湾附近，“黄橙蓝”色的共享单车与私人单车、电动车夹杂着，停放在路旁的“共享单车停放处”。人们都在讨论这个新兴事物，“最近都免费骑呢”，“租金也还便宜”。“滴铃滴铃”的铃声此起彼伏，观光游客、时尚男女，甚至是外国友人都骑着共享单车欣赏蓝港美景。只是那些互相比着速度、还时不时依靠踏板站起来加速的学生从笔者身边呼啸而过，着实让人捏了一把汗。

除了北京，共享单车在其他城市也“火”了起来。前不久，上海市自行车行业协会秘书长郭建荣称：“预计今年上半年，上海市场将拥有50万辆共享单车。”成都市政府将共享单车写进2017年政府工作计划，鼓励其发展。“小蓝车”（Bluegogo）更是走向世界，其团队向澳大利亚悉尼市政府提交一份商业案例，拟在当地推行共享单车。

共享背后问题涌现

随着投放增多、用户普及，共享单车在给百姓出行带来便利的同时，也因其暂未成熟的“共享”模式暴露出许多问题。

“虐车”现象频现。4月16日下午3点，笔者在北京市将府公园门口发现5辆停放着的“小黄车”，其中有3辆车的二维码被恶意涂抹，这使过路行人无法使用。除此之外，许多车辆还被“大卸八块”，车链车铃不翼而飞。3月18日，福州市台江区有9辆共享单车被扔进白马南路附近的白马河中，被相关工作人员打捞上岸后，其中部分单车无法继续使用。此外，有报道称，业内同行或与共享单车存在竞争关系的行业也会对车辆进行恶意破坏。

停放秩序混乱。共享单车之所以方便，最大的特点便是车辆无具体归还地点，用户可以随时随地锁车离开。但正是不受约束的停车规则，使得有些地方的停放秩序变得混乱。一些单车被随意停放在路口，给过往车辆和行人造成阻碍；还有一些单车被停放在单位大院或私人小区，变相转“共享”为“独占”。3月24日，媒体还曝光了北京朝阳区八王坟东公交车站周边道路上共享单车堆积的问题，多条公交车道被“单车群”占据，引起北京市交委的关注。

安全遭到忽视。3月26日，上海市一名10岁男孩骑行“小黄车”与一辆大客车发生碰撞，遭碾压身亡。这是上海首例不满12岁未成年人使用共享单车致死的事件。此外，近日街头频频出现共享单车“花式载人”景象，部分父母将车筐当做“儿童座椅”，甚至有些成人也坐进了车筐，超出车框承重的同时，也造成了道路安全的隐患。由此可见，共享单车虽然带来了许多便利，但人们在使用时常常忽视用车安全。

除了“虐车”、秩序混乱、安全隐患等问题，共享单车还被不法分子利用，车上的“二维码”成为新的诈骗工具。诈骗手段包括：收款二维码。本用来开锁的二维码被不法分子用假二维码覆盖，让不少用户扫码损失钱财；钓鱼网站：不法分子仿制共享单车官网页面，以此获取用车人的身份信息和银行卡信息；山寨木马APP：如今共享单车均通过APP租赁，不法分子利用假二维码，在用户手机中植入带有病毒的山寨APP，盗取用户个人信息。

有人悲观地预测，上述问题如同“死结”，如不及时解开，用不了多久就会把共享单车“困死”。

“死结”如何解开？

分享经济之下，共享单车盛行，在享受便利的同时，政府、企业和民众还应该各自承担自己的责任，一起解开影响共享单车畅行的“死结”。

政府参与“共治共管”

共享单车的发展离不开政府的监管，但在新的经济环境下，政府更应主动作为，主动参与，不仅要解决出现的问题，还要积极出谋划策为共享单车的发展提供良好的平台。

政府参与共治，为共享单车开辟使用空间。上海同济大学经济与管理学院教授诸大建认为：“造成空间资源有限这一困境的根本原因，是城市还未适应自行车社会。无论宏观层面的城市规划，还是微观层面的道路设计、停车摆放，都没有为大量公共自行车到来做好准备，政府提供的公共空间资源仍然不足。”共享单车具有公共交通服务的功能，因此需要政府在治理决策中主动为其提供使用空间。比如，法国巴黎市政府为了促进Velib公共自行车的发展，取消了巴黎市区4000个汽车停车位，建立公共自行车站点。共享单车作为快速发展的新生交通工具，只有系统地完善其配套措施，才能缓解大量共享单车对城市治理造成的压力。

政府参与共管，与企业实现互利共赢。目前，由于缺少城市管理信息支持，企业生产和投放单车时无法控制适宜的量，因此会造成资源的浪费。然而政府相对于企业掌握更多的宏观信息，为企业提供道路承载力、城市人口容量等情况，就让企业经营有了“导航仪”。与此同时，上海宏观经济学会许泽成主任认为，共享单车的使用会产生许多交通流量、流向的信息，能侧面反映出政府交通管理可改进的方向。因此，政府与企业信息互补、加强合作，既可促进企业盈利，又可便利政府管理，从而实现互利共赢。

企业运营需明责

相比不断扩大的投放规模，共享单车企业现有的配套设施、线下运营管理投入情况严重滞后，“重投放，轻运营”的矛盾突出，这是导致行业系列乱象的重要原因之一。

在政府管理不断规范的同时，共享单车各企业也在不断明确自身的责任。

企业不断提升技术水平。小蓝单车副总裁胡宇沸表示，将通过三个途径解决停放秩序问题。首先是通过APP、微信、微博、短信等线上渠道强化用户文明停放车辆的意识；其次，在线下多处地点配备运营人员，引导用户停放在规定的地方；另外，目前小蓝单车正进行技术改进，优化现有的定位系统，及时监控用户在指定区域停车的状况。

企业加强与政府对话。各企业应当建立与属地政府或管理部门的事前沟通机制，服从和配合属地政府的管理要求，不应忽视道路的“公共资源空间”特性。ofo方面人员表示，“小黄车”已向北京市西城区政府相关部门提交了《承诺书》，做好禁停区域巡视收车工作，并通过微信、APP软件等途径开展对禁停区域的宣传，实施对违规停车用户扣除信用分的措施，同时也会积极配合相关政府部门的工作。

公民素质需提升

最近，一些共享单车的“补牌侠”、“单车猎人”正维护着公共利益，为城市留住尊严。他们会把共享单车上被划掉的车牌数补上，会把那些被上私锁、被损坏的共享单车“松绑”，并向官方举报，通知维护人员将它们物归原地。目前，这群守护共享单车的志愿者在全国已有2000多人。

从使用者主动变为监管者，是公民意识的提升。在共享经济时代，用户是“共享”的重要环节，公民素质及作为对这项新生事物的影响深远。作为社会主体，在享受便捷服务的同时，公民也要积极监督、举报社会上的不良行为，这守护的不仅是社会的利益，也是公民自身的形象。

专家还指出，在共享经济时代，人们追求的是社会资源利用率的最大化，闲置的社会资源只有得到更广泛地分享才能获得效益。共享经济做得好才能共享快乐，要让分享成为一种习惯，在分享中获得更多更好的服务。

面对共享单车带来的改变和挑战，资深媒体人高严先生对本报表示：“信息时代下，政府要创新服务和监管模式。同时，共享单车企业也要主动探索升级新的运营方式。共享的实现需要社会各方面的协调协作、责任共担，以成就共享社会的美好未来。”

小小的共享单车正考验着各国的治理能力。

在法国巴黎，仅2015年Velib共享系统就有9000辆自行车被损坏或被盗；在新加坡，共享单车品牌oBike的自行车因停放问题被政府贴上了移除标志；今年1月，美国西雅图市政府宣布，Pronto自行车共享服务于3月31日终止……

在中国，据艾媒咨询最新预测，2017年共享单车市场规模将超过百亿元，增速高达735.8%。但是，本报到现场采访政府、企业、市民方面大量相关人士后发现，社会对共享单车的态度，已从起初的“叹为观止”变为理性思考：乱停乱放问题如何解决？用户资金安全如何保障？事实上，不只是共享单车，近年来出现的诸如房屋短租、共享厨房等新经济方面的创新，都需要与之相适应的监管创新。

治理新经济，全世界都没有成熟的经验。目前，中国在某些领域已经走在世界前列。例如，2016年7月中国政府发布的《网约车管理暂行办法》，是全球范围内颁布的首个国家层面的网约车法规。

共享　共治　共赢

潘旭涛

相较于网约车，共享单车的用户更分散，治理难度更大。共享、共治、共赢，这是共享单车发展的三个步骤。目前，共享已经实现，只有解决好共治，才能走向共赢。如何共治，这其实是中国治理创新的大命题。

十八届三中全会提出“社会治理”，代替了之前常用的“社会管理”，一字之差，标志着社会治理体制的革新：从单一的政府管理变为政府治理与社会自我调节、居民自治的良性互动。

治理以共享单车为代表的新经济，政府的着力点之一应该是建立平台，让各方在这一平台上共同参与、公平竞争。当前，信用体系就是这样一个平台。4月13日，国家发展改革委副主任连维良指出，要通过加强共享单车公司与“信用中国”网站以及征信机构的信用信息共享、开展守信联合激励和失信联合惩戒等措施，构建以信用为核心的共享单车规范发展体系。

被誉为“现代管理学之父”的彼得·德鲁克有一句经典之言：“有效的管理者用人，是着眼于机会，而非着眼于问题。”治理新经济同样如此。治理新经济，各国几乎处在同一起跑线上，善于监管者，不是被动地应对新经济产生的各种问题，而是借机升级监管体系、提高治理水平。