

网上中国

共享单车：投放多，坏得快

废旧车回收拷问各方智慧

本报记者 刘 屹

怀揣着解决“城市病”的美好愿望诞生，共享单车却制造了新的“城市病”——近日，多地的共享单车“坟地”再度引发关注。大量废弃的共享单车堆积如山，成为困扰城市管理者的第一大心病。目前，多地政府和相关企业都在积极采取措施。不过，要想真正让共享单车“有尊严地退场”，继续成为城市生活运行的好伙伴，还有待于建立系统的回收体系。

单车“坟场”频现

近日有媒体报道，在四川省成都市的一个便民停车场，3000平方米范围内停放了上万辆废弃的共享单车。这些车辆有的被拆除了车锁，有的被拆除了脚架，还有的轮胎被损坏。

像这样的单车“坟场”在很多城市都不鲜见。由于占用公共空间、影响居民生活，有的地方还因此引发了争议与纠纷。

日前在浙江省杭州市九堡街道三村村，由于过多的废弃共享单车占用了村里大量土地，当地村委会在登报公示后无人认领，便委托他人将共享单车作为废品拆除处理。对此，有观点认为村委会的行为涉嫌违法，也有不少网友为其叫好，因为大量废弃单车着实令人生厌。

共享单车为何无处安放？北京市交通委此前表示，北京市共享单车的月活跃度水平不足50%，近一半车辆处在闲置状态。有专家指出，自然因素和人为因素共同导致共享单车的损坏率较高，而单车的回收和修理又需要较高成本，由此一些共享单车企业选择一弃了之，或是简单地交由回收公司处理，于是便出现了废弃车辆扎堆的问题。

有业内人士分析指出，回收一辆废弃共享单车涵盖搬运、维修、人力成本等一系列费用，这几项费用叠加起来，可能比制造一辆新车的成本更高。由于没有合理的单车回收机制，如果共享单车企业倒闭或是不愿“出手”，大量废弃单车便成了无人管理的垃圾。

多地出手“控量”

2017年9月，北京市发布鼓励规范发展共享自行车的指导意见，对共享单车实施总量调控政策，暂停共享单车新增投放。同时，要求北京市正常运营的共享单车企业建立车辆投放报告制度，及时约谈违规投放企业并责令回收车辆，组织清理违停、违规投放和退市企业的车辆。截至目前，北京市9家共享单车运营企业的运营车辆总数已控制在191万辆左右，较2017年9月最高峰时的235万辆下降近两成。

政府部门加强监督和管理，倒逼共享单车企业合理投放、及时回收，是解决单车“坟场”问题的关键。据北京市交通委相关负责人表示，北京将继续实行增量限制和减量调控政策，并督促企业收回长期不活跃和破损车辆。

放眼全国，从去年开始，多地都采取了类似的管理模式，叫停或严控共享单车投放，解决无序投放问题。最近云南省昆明市规定，从8月1日起，不再接受任何新运营企业投放共享单车申请，确定共享单车投放总量为25万到30万辆，并要求现有共享单车运营企业实施旧车淘汰、新车投放必须严格报备。

受此影响，多家共享单车公司已行动起来，配合管理部门及时回收废旧车辆。摩拜单车此前公开承诺，将在上海至少回收10万辆老旧共享单车，其中，返厂经过修理后可以继续使用的将重新投放市场，确认不能使用的将拆解后按照零部件分门别类进行回收利用。数据显示，截至7月，摩



北京市区停放了大量的闲置共享单车。

新华社记者 罗晓光摄

拜单车环保报废单车超过6万辆，另一共享单车企业ofo则共计回收旧废单车7万余辆。

呼吁多方共治

面对共享单车“回收”难题，管理机构和运营方都在寻求解题之策。专家指出，只有多方共治，才能让共享单车实现经济与社会的双重效益。

为加强政府对共享单车企业的有效监管，北京将借助新技术推动管理模式的转变，加快推进共享单车监管与服务平台建设。据了解，该平台已于2017年底立项并完成立项论证，现已进入项目建设实施阶段。目前，北京市交通委已搭建临时测试环境，实现共享单车企业部分数据接入，并先

期开展了接入数据质量验证、统计以及车辆周转率、活跃度等指标的分析工作。

湖北省武汉市则推出了由“第三方代管”的新措施。由城管部门牵头，与共享单车运营公司联合聘请第三方专业“代管员”，鼓励多种社会力量参与，规范共享单车停放，对车辆进行清洁，以解决大量单车乱停乱放挤占公共空间等问题。

业内人士分析指出，对于报废或损坏的共享单车，只靠各企业独自回收并不现实。如能依托各企业的“大数据”，政府部门调动相关公共资源，通过向企业收取费用等方式集中回收报废、受损单车，再由企业进行后续的修复和报废工作，不失为一种可行性方案。

网约车：管得严，约车难

新业态监管更应创新手段

陈 琴 朱亦祺

自2016年七部委联合发布《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》以来，全国已有200多个城市陆续出台网约车管理实施细则。随着规则细化，执法趋于严格，一些城市打车难、约车难现象重新出现。在网约车发展过程中，如何平衡监管与市场需求，引起各方关注与思考。

营的组织和个人，将受到罚款、扣留驾驶证和车辆，并将违法行为主体纳入信用信息系统等处罚。在山东省济南市，网约车管理细则要求网约车主必须满足平台、车及人“三证齐全”才能接单，而且加大了对人流量密集区域非法运营车辆的检查，将根据违法情节和次数对非法运营驾驶员处于5000到3万元罚款。

随着管理趋严、处罚力度加大，不少之前打“擦边球”或者没有运营资格的网约车主陆续退出网约车行业。这在客观上使得网约车数量大幅下降，由此也使得打车难现象增加。虽然监管是为了维护市场秩序、保证乘车安全，但打车难以及加价接单等增加了乘客的成本，引起部分市民不满。

创新监管是考验

从目前多地出台的网约车管理细则看，不少地方都在《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》的基础上，结合本地实际情况，做了诸多细化，同时也增加了不少规定。有些规定从推出开始，就受到市场质疑，其中最受争议的是要求司机拥有本地户口本地车、对运营车辆规格进行规定，此外，还有些地方要求网约车车辆性质改为运营、对司机进行内容复杂的考试等。

中央党校副教授张效羽指出，网约车的一个特点就是用低成本实现更大规模的服务。设置过高的、繁琐的市场门槛，人为地抬高成本，实际上是在扼杀创新。因此他认为，对网约车业态应进行进一步的监管创新，更积极拥抱市场和民意。也有专家认为，对网约车这种新兴经济形态不能简单以出租车逻辑来管理，照搬出租车管理规定。这对于监管者来说，是很大的考验。

《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》对规范

网约车发展、保障乘客安全等具有非常重要的意义。但对于快速发展的网约车，其中一些问题如用户信息泄露、大数据杀熟、乘客投诉难等，还需要相关部门在发展中进一步创新监管来推动解决，而不能仅靠一部法规来包打天下。

中国政法大学传播法研究中心副主任朱巍认为，更好地平衡管控和更好地提供服务是一个问题的两个方面。监管部门需要给网约车一个过渡窗口期，管理不能太急。同时也要推动出租车和网约车的融合，在新兴产业和传统产业之间形成良性竞争新局面。

规范发展是正道

“野蛮生长”的网约车必然要走上规范发展之路。未来，网约车将是城市公共出行必不可缺的工具，因此，相关部门、网约车平台需要从大局着眼，更好地引导行业规范发展。

日前，交通运输新业态协同监管部际联席会议第一次全体会议指出，交通新业态的监管将坚持包容审慎的监管理念，“既制定规则、当好裁判，维护好市场秩序，又积极鼓励创新，培育发展新动能”。同时，“坚持安全稳定的监管底线，强化风险管控，坚决遏制安全生产事故发生”。

“约车难背后的本质还是新经济和传统经济的冲突，更深层次涉及公共治理体系问题。如何避免政策制定过于任性和随意，如何避免征求第三方和公众的意见走过场，是公共政策制定科学化、民主化面临的挑战。”清华大学公共管理学院院长薛澜认为，监管部门需要更多地听取社会和公众的声音，对监管政策对行业发展的影响进行客观评估和深入论证。

云中漫笔

近年来，全国很多地方医院开始试行电子病历共享调阅，患者不用带着纸质病历在不同医院间奔波，也无需再做不必要的重复化验、检验。这种做法不仅方便了患者，也节约了宝贵的医疗资源。不过，除了一些医院囿于利益关系对接动作迟缓，一些患者也开始担心个人诊疗信息泄露。

对此，一些地方的卫健委表示，下一步除了逐步提高电子病历在医疗机构的覆盖率，还将实施医生、患者两重授权，并要求医院建立网络安全系统来保护患者隐私。可以看出，对于患者隐私保护问题，各地都在想办法解决。

需要讨论的是，共享电子病历对患者来说好处甚多，为何一些患者首先想到的却是信息安全问题？主要原因正在于病历信息对患者来说是敏感的个人隐私，只能在确保安全的前提下共享，不能“带病”上路。现在很多领域的信息泄露事件时有发生，共享病历遭遇泄露的风险不容忽视，患者担心：医院安全系统是否过关？如何防止一些医院利用共享病历招揽患者？医生群体中出现“内鬼”怎么办？

信息电子化需要法律规范先行。2017年6月，我国首部网络安全法颁布，该法对相关方收集、使用、存储个人信息等做了严格规定。2017年10月施行的民法总则规定，任何自然人或组织均可以个人信息被侵犯为由提起诉讼。未来随着专门的个人信息保护法出台，个人信息数据电子化的安全性将得到更有力的保障，公众也将更加敢于、愿意将个人信息电子化并共享。

信息电子化也要求提高防范意识。近年来的个人信息泄露事件，总与黑客攻击、“内鬼”作祟、利益链条挂钩。这不仅说明一些机构组织对个人信息保护程度不高，也说明很多人的信息保护意识没有跟上信息电子化的脚步。

因此，各行各业下一步不仅要加快信息保护技术升级，严厉打击“内鬼”“家贼”，还要从源头上教育公众加强个人信息保护，提升防范意识。

总之，共享电子病历本身是一件好事，也是一件难事。它难在既有传统的利益藩篱需要打破，又有新的信息保护难题需要破解。不过，当改革进入深水區后，畏难没有出路。出路何在？在于改革创新。

回首中国改革开放40年的历程，总是新问题促进新事物、新方法的诞生。我们相信，共享电子病历所产生的新问题，也将能够以改革发展的思路找到解决办法，并逐步推广开来，惠及公众，惠及各方。

互联网大咖秀



雅斯明·格林：

网络安全女卫士

海外网 李连环

“当我们构建搜索引擎、制作视频共享网站、搭建社交网络这些鼓舞人心的工作时，犯罪分子们正在研究如何利用同样的平台来对付我们。”雅斯明·格林在近期的一次演讲中说道。

格林现任谷歌母公司阿尔法特旗下拼图（Jigsaw）公司研发部门主管。拼图公司是谷歌专注于通过技术解决全球安全挑战的内部智库，前身是谷歌智库。格林曾在谷歌智库担任战略和运营主管一职，其战略方面的天赋很受上级赏识。

格林1982年出生于伊朗，1984年随家人迁居伦敦，先后在伦敦大学学院和伦敦政治经济学院获得经济学学士和管理学硕士学位。格林最初的梦想是成为篮球运动员，她读书时曾经在英国最好的女子篮球队效力。毕业后，格林进入一家咨询公司工作，期间她游遍了非洲和中东，比较两地的文化。现在回头看来，她觉得这注定了她会在拼图公司这样的地方工作。

2006年，她怀着对互联网的极大热忱和敬畏之心投身谷歌，却不断意识到互联网世界中存在着巨大危机。格林这样形容：“就像一个幸福的家庭搬进完美的新家，窗外阳光充足，鸟儿啼声婉转……正当他们沉浸在对未来的憧憬时，突然房间陷入黑暗，阁楼上传来恼人的噪音。这时才发现，这个房子并不完美。”而且，格林坚定地认为自己公司的命运与那些需要面对最大压力的人的权利有关，这些人中大部分是女性。

格林还认为，整个互联网不时面临虚假信息和暴力极端主义挑战，因此，要创建有意义的技术来抵制网络激进化。“我们有责任未雨绸缪，而不是只对当前发生的事情做出反应。要有预测性地思考。”



目前针对网约车市场乱象的监管趋严。
曹 一作 新华社发

多地又现“打车难”

几天前从青岛乘坐高铁来北京旅游的小周，发现她再也不能像以前那样在高铁上就提前用网约车应用程序约车，她被提示前面有近200人等候，出站后又发现等出租车的队伍排起长龙，半天不动。小周也许不知道，她的经历正是当前打车难的一个反映。

近期以来，多地都开始严格执行网约车管理细则，加大了对非法运营车辆的查处力度。在北京，《北京市查处非法客运若干规定》正式生效后，非法进行网约车运