

燕赵观点

在不少共享单车企业草草离场留下一地鸡毛的背景下,剩下来的“玩家”找到一条活路和赚钱之道,对所有人都好。

蒋璟瑶

共享单车贵过坐公交,真的不可理喻吗?

今年4月份以来,多家共享单车平台先后上调价格,北京、上海、深圳、浙江杭州等地纷纷涨价。据记者体验,接近3公里的路程,耗时21分钟,共享单车的价格是1.5元。而如果搭乘公交的话,虽然花费的时间差不多,但如果使用公交卡,只需要1元就可以。业内人士表示,共享单车行业曾经的烧钱补贴大战已经结束,活下来的单车企业,为了生存,如今都普遍上调了价格,这是共享单车进入下半场发展的必然要求。(6月3日央视)

在个别企业先行试探涨价之后,共享单车随即进入全行业的价格普涨阶段。第一个涨价的“出头鸟”,尚且还引发了好一阵舆论躁动。而后续跟进提价的平台,却已经难以激起波澜。在某种意义上说,无论公众还是市场,已经基本适应并消化了这轮“涨价潮”。若非有媒体极其巧妙地打出“骑共享单车比坐公交贵”的“新看点”,并顺势发起“你还会骑共享单车”的投票,此事远不至于再次成为网络热点。

“一小时4元,共享单车贵过坐公交”,很

多人表示难以接受。毕竟,骑车风吹日晒、费心费力。那么,共享单车比公交车还贵,似乎有些不可理喻。类似观点看似有理,实则模糊了一个根本性的前提:共享单车是商业机构的“生意”,为的就是追求经济回报;而公交车则是一种普惠的公共服务。

简单将共享单车和公交车进行费用对比,并没有太多意义。就功能设定而言,共享单车所要解决的就是“最后一公里”的出行问题,这与公交车并不重叠。事实上,公共交通工具无法充分替代共享单车,这恰恰是后者涨价的底气所在。共享单车上调收费,就是一个中性的商业决策,其并不存在任何的原罪和道德瑕疵。在不少共享单车企业草草离场留下一地鸡毛的背景下,剩下来的“玩家”找到一条活路和赚钱之道,对所有人都好。

共享单车,绝不是企业家烧钱送福利。于此,我们一方面要以长远计保持一份理性、包容,另一方面则要警惕在寡头格局下市场被垄断和被操控的风险。共享单车贵过坐公交,该骑还是得骑。

网友说

@先行者 zcf——投资需要成本,维护也需要成本,一味亏本运营,企业是做不下去的。为了做得越来越好,适度涨价是可以接受的。毋庸置疑的是,共享单车方便了大众,还是希望能够越做越长久。

@新哥 198627538——支持政府发展有桩公共自行车,逐渐淘汰共享单车,共享单车乱停乱放,占用公共资源已成为城市一大害了。

@芦文俊 82656769——当初骑你家的车就是冲着便宜去的,现在在不划算,自然就不骑了。

@舜筋——典型的互联网经济套路,先烧钱圈地,垄断后开始涨价。

@约法三章——还是会选择共享单车吧。公交,仅仅是堵车就让人受不了。

燕赵都市报

YANZHAO METROPOLIS DAILY

主办:河北日报报业集团

出版:燕赵都市报社

值班副总编:王栋

地址:石家庄市裕华东路86号

邮编:050013

新闻热线:0311-88620000

微博爆料@燕赵都市报

声明:

未经燕赵都市报书面授权,不得转载或使用燕赵都市报及燕赵都市报旗下新媒体所刊载内容。

在线阅读燕赵都市报原创内容,请扫描以下二维码,关注燕赵都市报官方微信、微博及头条号。



微信



微博



燕赵都市报头条号



燕赵都市报抖音

公民发言

电动车载人不是单纯的立法命题

木须虫

广西南宁一则“电动自行车载人超过12周岁违规”的消息引起网友热议。约八成网民认为相关规定不合理,其中约三成网民认为全国多个城市都已出台类似规定,为市民出行带来极大不便,建议限制电动车只能搭载1人;约两成网民认为电动车搭载12岁以下儿童反而更不安全,此规定的可行性与安全性均存在问题。记者查阅相关资料得知,对于自行车载人的规定,法律授权省、自治区、直辖市人民政府根据当地实际情况制定。(6月3日《法制日报》)

电动车该不该载人或者能载多少人以及能否搭载儿童,站在安全的角度,一刀切予以禁止都不乏合理性,但问题在于实务中能否被遵循以及是否便于执法管理。

为何会如此?广西交通条例立法阶段,在调研、论证和公开征求意见中,部门、群众对“电动自行车载人”存在较大分歧:一种意

见认为,广西是欠发达地区,自行车、电动自行车是群众出行的主要交通工具之一,与出租车、公交车相比,经济实惠便利,应当允许其载人;另一种意见考虑到其制动性能等各方面因素,允许其载人存在较大的安全隐患,应当严格禁止。

应当说,这两种分歧具有普遍性,它反映的是电动车实用性与安全性之间的矛盾。一定程度来说,这两种矛盾是难以调和的。电动车的快速普及根本原因在于其成本的经济性匹配了大众出行的普遍需求,花费低且几乎涵盖了家庭短途交通的所有功能,接送孩子、购物、上下班、送货等等,进而让民众形成了强大的工具依赖。与此同时,电动车交通安全与生俱来的问题也凸显出来,并且电动车生产也片面迎合消费者的要求,往往突破了速度、车重、功率等限制,这往往是以牺牲产品的安全性为代价的。

不难看出,电动车载人并非单纯的立法命题,其本质还是经济命题。在实用的需求找不到更安全可靠的替代之前,牺牲安全性更容易被视为本能的次优选择。20年前,客运超载还是比较常见的现象,根源在于运力供给的滞后。单纯立法制定一些限制规定虽然容易,但因为消减了电动车的一部分重要功能,还是会掉入法不责众的窠臼。

所以,针对电动车载人更需要的恐怕还是系统治理,一方面是从源头上对电动车的属性进行定位并加强交通监管,从而对电动车进行部分限制和有效的治理。很多时候,限制使用比限制一些行为更有效;另一方面则要有序促进功能替代,如大力发展公共交通、停车场建设、普及安全校车等等。在此基础上,完善立法,不断提高电动车安全标准和入市门槛,对使用电动车的生产进行严格规范,才可能相得益彰。

监狱不该成为罪犯高消费的场所

史洪举

继2017年11月获减刑7个月后,贾玉山再次获得减刑7个月。公开资料显示,贾玉山系宝源丰公司原董事长,2008年违反防火规范要求建设厂房,2013年6月3日发生重大火灾,造成121人死亡、77人受伤,直接经济损失1.82亿元。2014年12月,贾玉山被判处有期徒刑9年,并处罚金100万元。值得注意的是,贾玉山在第一次减刑考核期内,狱内月均消费7281元,检察机关曾认为其消费过高,财产刑执行不良,建议下调其减刑幅度。(6月2日澎湃)

根据监狱法及刑事诉讼法的规定,监狱的职能是惩罚和改造罪犯。监狱对罪犯实行惩罚和改造相结合、教育和劳动相结合的原则,将罪犯改造成为守法公民。其有权根据改造罪犯的需要,组织罪犯从事生产劳动,对罪犯进行思想教育、文化教育、技术教育。罪

犯在服刑期间,理当认真接受相关改造和教育,认罪悔罪。“有劳动能力的罪犯,必须参加劳动”,矫正恶习,养成劳动习惯,学会生产技能。

也就是说,监狱就是改造罪犯的场所,而非供罪犯高消费的场所。而罪犯在监狱内就要认真接受教育改造,而非进行高消费。由此可见,服刑罪犯月均消费7281元,显然突兀至极。

罪犯改造经费、罪犯生活费等基本支出均列入国家预算。可以说,服刑人员在监狱内的消费均系超出其基本生活需求的额外消费。按说,如果其消费来源系罪犯的劳动所得,或者亲朋好友赠予,其适当改善一下伙食并无不可,也有助于其认罪服法。但像月均消费7000余元那样的过度高消费,显然既有违公平正义,也与监狱改造罪犯的初衷相背

离。要知道,月均7000余元比很多工薪阶层的月收入还要高,这种高消费让那些为生存而奔波的人情何以堪。

如前所述,罪犯在监狱内的主要任务是接受教育改造,过高的消费有违改造初衷,也容易引起攀比,往往会令其他服刑人员产生不平等感。其次,虽然限制自由就是对罪犯最大的惩罚,但不能由此否定限制其高消费的合理性。因为,勤俭节约、不铺张浪费作为传统美德,自然应当成为罪犯所改造和学习的内容。

在我看来,监狱就是改造罪犯的场所,不能任由罪犯进行高消费,允许服刑人员高消费的监管漏洞应当及时补上。如可参照监狱所在地最低工资标准或年均消费水平,设置服刑人员消费上限,进而让服刑人员切实接受教育改造。