

出租车涨价？干脆市场化好了



本报评论员
高路

这种便捷、便宜、服务周到，正是市场化改革的成果，是资本、企业家、司机以及公众共同参与的结果。



在网约车价格战中一度被打懵的传统出租车行业，借着网约车新政出台的春风，渐渐缓过劲来，重拾涨价的信心。7月26日，中国出租汽车产业联盟致函国家发改委，表示目前巡游出租车定价偏低，建议调整巡游出租车的定价机制。

让出租车行业非常不满、感到受到约束的正是网约车的“自由”，“网约车实际的运营模式与巡游出租车差别并不大，但是网约车采用的就是市场定价模式，只需要在后台把加价倍数一调，就能实现价格调整；但是巡游出租车如果要调整一次价格，可能要经过非常长周期的论证。”建议函认为这对出租车不公平。

事情开始陷入到另一个尴尬之中——网约车以传统出租车为涨价借口，传统出租车又以网约车为涨价借口，大家相互借势，相互取暖。

中国出租汽车产业联盟是一家由国内几十家骨干出租车企业组成的联盟，其提出的意见在行业内还是有一定代表性的。出租车行业当然也有表达自己诉求的权利。同样是涨价，人家好歹还给个理由，给有关部门打个报告，可是，滴滴涨价、夜间补贴、高峰期竞价，什么时候打过报告？

从他们身上，都可以看到市场扭曲的一面，比如出租车要求涨价的这套逻辑本身就欠缺说服力。出租车觉得自己定价低了，应该拿出出租车行业的平均收入、成本构成说事，而不是拿居民收入增长和房价增长说事，这两者并没有必然联系。网约车市场定价，出租车就得市场定价吗？怎么不想想牌照怎么来的，这不是忘本吗？还有网约车，之所以能维系这么高的定价，也不全是市场竞争的结果，很大程度上得拜一家独大的垄断地位所赐。

这不禁让人想起网约车刚刚兴起的那段好日子。那个时候，打的是可以拿补贴的；那个时候，什么早晚高峰打不到车、出租车交接班打不到车的问题，都统统不存在；那个时候，出租车行业多年养成的择客、拒载、绕路，一夜之间都解决了。

这种便捷、便宜、服务周到，正是市场化改革的成果，是资本、企业家、司机以及公众共同参与的结果。在理顺定价机制这件事情上，行政管理能起的作用非常有限，政府不是市场竞争主体，怎么可能对成本构成一清二楚，出租车产业联盟说自己亏了，网约车说自己赚得心安理得，公众则不以为

然，嫌贵了，各有各的数据，众口难调，政府又该怎么去核算呢？在瞬息万变的市场竞争中，政府的角色是管理，规范市场秩序才是政府的职责。

所以，最好的应对办法是更彻底的市场化改革。既然政府难以作主，出租车行业单方面引用的数据又很难服众，不如让市场说话，市场说你这个东西值多少钱，市场愿意给你的服务开多少价，由市场说了算。当单一的市场主体不足以满足大家日益增长的出行需求时，就应该放开管制，适时引入更多的市场主体，网约车不就是这么产生并发展壮大的吗？同样的，当网约车平台形成一家独大的垄断之势时，必然产生店大欺客的现象，就需求从打破垄断的角度重新安排市场竞争格局。滴滴合并快的、优步中国前后完全不同的价格曲线，说明的正是这一简单朴素的道理。

不用过多担心过度竞争的问题，也不用过于担心管理失控。竞争到最后，必然是价格和服务质量的比拼，高了没人要，要想赢得顾客就必须解决安全问题、诚信问题。竞争会推动市场降低成本、提高服务质量，竞争会推动不同的市场主体形成不同的价格体系。

共享的不只是方便，还要安全



本报评论员
陈江

作为服务于大众的企业来说，共享单车能共享的不单是方便，更多的应该是安全。确保企业提供的是一个没有明显纰漏的产品，这是关系公众利益和安全的大事。



共享单车有效解决了城市交通“最后一公里”的痛点问题，成为人们日常出行的宠儿。这样一种便捷的交通工具，有时候，到了熊孩子手里就成了穿梭于大街小巷的玩具……2017年3月，上海的一名11岁男孩在使用ofo共享单车过程中与客车相撞身亡。近日，男孩父母将肇事司机及车辆所属的汽车租赁公司以及相关保险公司、ofo运营方北京拜克洛克科技有限公司告上法庭。索赔878万元，并要求ofo公司立即收回所有机械密码锁具，并更换为更安全的锁具。

消息一出，立刻引起了大家的广泛关注。其中大多数人表示这样的家长简直是新型的高代价碰瓷、新世纪甩锅侠，受到了满满的嘲讽。据了解，这个孩子是找到了一辆可以直接解开机械锁的ofo单车，直接上路才发生的惨剧。事后，根据交警部门的认定，该男孩未满12周岁，骑着自行车在道路上逆向行驶，且疏于观察路况，未确认安全通行，负本起事故主要责任。这也正是这对家长遭受如此鄙夷的原因：家长自身没有履行监护人

职责在先，且主要责任在于自家孩子，现在却提出了如此高的赔偿，甚至把第三方也拉进来成为自己的索赔目标。

可是，不妨换个角度想想，这对父母无论提出了多少数目的赔偿金额，哪怕是一个亿，这都是法律允许的，是法律赋予他们的权利，而赔偿金额是否合理，法院自会依法给出判决。如果积极利用法律赋予自身的权利都变成错误的话，那我们就不是受文明教育的现代人了。

我们不必先急于探求高额赔偿背后的目的诉求，客观上，共享单车发生的惨剧和它的弊端，确实因为这件事的热度而被大家更广泛知晓了，这有助于让共享单车不断去完善，避免悲剧再次发生。据媒体不完全统计，2017年以来，因骑共享单车发生的意外事故多达18起，其中6人不满12周岁。我们可以看到，年龄不满12岁使用共享单车而发生意外的孩子占据的比例非常大。这一点足以引起警觉：这不是孤例。为什么？产品本身有什么缺陷？

作为监护人，照看孩子是父母的职责。但是不管什么样的家庭，没有监护人能做到全年365天，每分每秒都让孩子处于自己的监护之下。加上孩子天生的好奇心以及对安全意识的缺乏，一旦脱离监护人的视线，难免做出危险动作。就像上海的11岁男童，直接骑上了共享单车。而在这种情况下，共享单车自身，成了能够阻止惨剧发生的一道重要防线。共享单车既然是提供服务的一方，那么它应该保证的，就不单单是自行车本身车胎有没有气、刹车好不好，连同如何确保不被非法使用和不安全使用的问题，也应该是共享单车提供方考虑的方方面面。

作为服务于大众的企业来说，共享单车能共享的不单是方便，更多的应该是安全。确保企业提供的是一个没有明显纰漏的产品，这是关系公众利益和安全的大事。基于这一点，不妨把“878万索赔”一案看作一次公益诉讼。这在共享单车已经成为城市交通重要组成部分的今天，并不是一个虚妄的高蹈之语，而是避免下一次悲剧发生的迫切现实。

“机关大院”免费停车，值得借鉴



本报特约评论员
王景琰

“开放机关大院车位”确实值得各城市推崇和借鉴，尤其是其所彰显出来的“封闭性公共资源与民众共享”的城市管理理念。



目前，河北省正定县已经将所有机关事业单位的院门打开，社会车辆可自由免费停放机关单位院内；同时，正定县城所有停车场已经实现免费开放；马路调整，方便居民、游客路边停车。

为创建全国文明城市，今年4月，正定提出“古城新韵，自在正定”的口号。而将机关单位的院落院墙打开，开放内部停车位，允许社会车辆免费自由停放的规定就是对“自在正定”的实际践行。其实，机关大院里面的停车位等资源本来就是公共属性，因此，这一规定的实质不是馈赠，而是归还。

不过，这种归还的现实意义还是很大的，也值得肯定。毕竟其真正推倒了机关大院和民众

之间那面存在已久的有形墙，一定程度上疏通了城市的空间限制，停车难、停车贵等城市病能得到一定疏解。并且，规定还一步到位，让“免费”随着“开放”一起落地，这样的话，给予民众的就只有方便，没有一点麻烦，那机关大院与民众隔的心灵上的无形墙也会被逐渐“溶解”。如此看，“开放机关大院车位”确实是城市社会管理理念的一次有益的探索和革新。

“开放机关大院车位”确实值得各城市推崇和借鉴，尤其是其所彰显出来的“封闭性公共资源与民众共享”的城市管理理念。我们的社会确实还有很多公共资源是封闭性的，比如学校的体育馆、操场，一些小区、街区和景区等。民众无法共享里面的资源，但是这些资源

恰恰是社会的紧缺品，如果继续封闭下去，不仅会给民众添麻烦，也会给城市管理带来新的问题。所以，探索这些地方的进一步开放是目前必须要考虑到的现实问题。

当然，过程中也会遇到很多争议性的问题，对这些问题应该正视，但切忌盲目放大，更不应该因此而停滞不前。比如，开放单位和场所的安全性和使用这些公共资源的文明性问题。还有现在推广街区制的探索，既有公共道路和路网资源紧张且不畅通的压力，也有影响居民生活的担忧。但这些并不是无法解决的，可以通过精准的管理和规范来慢慢缓解，寻求争议双方利益的一种平衡，进而做到谨慎而适度地前行。