

数百城投放超千万辆共享单车 能否打通出行“最后一公里”？

近日，在北京出差的陈先生表示，他在经济技术开发区下地铁时，发现地铁口有共享单车，便扫码骑行。在他看来，相比共享单车，共享单车又快又轻松。但是，北京王女士告诉记者，共享单车虽是绿色出行方式，但成本很高，她每次骑行平均价格3-4块，一天就要6-8块，每月要200块左右。这看似比买电动自行车便宜，长期下来，也是一笔不小的开销。如果自己购买一辆电动车，反而更划算。

早在2017年，北京出台的《北京市鼓励规范发展共享单车的指导意见(试行)》在发展原则中明确提出，不发展电动自行车作为共享单车。然而，自2024年5月30日起，北京经开区决定在其行政管理区域范围内开展共享单车试点。根据试点区域交通现状、出行需求和基础设施建设情况，将试点区域内既有共享单车按一定比例置换为共享单车，计划分阶段投放6000辆共享单车。

中国城市公共交通协会初步统计数据显示，截至目前，全国投放运营共享单车城市300多个，投放数量超1500万辆。

中国城市公共交通协会慢行交通分会秘书长史未名在接受记者采访时表示，从城市管理来讲，目前国家尚未有统一标准。因为各个地方主管部门不同，权责不是很清晰，共享单车治理是一项千城千策的工作。

他还表示，共享单车治理中，一个关键的问题是不同城市的共享单车投放总量。有时，地方政府部门跟协会讨论后也很困惑，车辆投多了，怕对秩序造成很大干扰；车辆投少了，老百姓可能又觉得不够“解渴”。从交通工程角度来说，各地可以根据城市规模、产业结构、居住关系、交通条件和居民出行特征等因素，科学测算共享单车的城市投放总量。



漫画：运营乱象 新华社发

1. 探访：共享单车很“抢手”

近日，记者走访亦庄经开区几条主干道发现，除了一辆共享单车未按规定停在马路上外，其余共享单车都按规定停在停车点。记者在此等候10分钟，5辆共享单车“停人栏”后，很快被其他人扫码骑走。

“如果有选择，我还是选择共享单车，比共享单车快多了。”在北京亦庄附近上班的李女士说，共享单车骑行很方便，但价格有些高。另外，共享单车停放不如共享单车方便，因为单位附近没有停车点，距离单位有几百米远。

对于价格问题，李女士表示，虽然共享单车骑行价格比共享单车要高，但比打车便宜，如果按5公里的距离计算，打车可能需要20元左右，而共享单车花费不到10块钱。

记者在某出行App扫码一辆共享单车，App弹出“停车点外还车将收取调度费”“请在蓝色运营区内骑行”“为保障安全请勿载人骑行”“请取出头盔，全程佩戴”“请在蓝色运营区内骑行，运营区外骑行将断电，区外还车最高收取50元调度费”等信息提示。当记者未取出头盔，想拧动车把驱动行驶时，该车辆头盔语音提醒：“佩戴头盔方可通行”。

记者登录某共享单车App发现，页面显示“电动车15天10次卡14.82元”“电动车30天30次卡37.74元”等多种形式优惠骑行卡。

对于骑行价格，记者对比3家共享单车发现，其骑行价格一样，即前15分钟需2.5元，之后每增加5分钟加收1元，1小时内骑行费用为12元。此外，用户还需缴纳15元调度费，如果车辆停在运营区外则收取40元调度费，归还头盔或正确放置头盔则收取30元头盔管理费。

在北京东长安街地铁站外，某共享单车运维工作人员陈飞说，他不是北京的运维人员，而是从外地调配过来的，指导北京运维人员。目前，北京经济技术开发区投放了共享单车，除他所在公司外，另外两家共享单车企业也投放车辆。

陈飞说，与家用电动自行车不同，共享单车在电量耗尽时采用换电的模式，而不是充电。当某一辆共享单车电量低于20%时，运维人员就会收到信息提示，然后通过后台的车辆管理系统查找电量耗尽的车辆，完成换电，这些换下来的电池会进行集中充电。“运维人员是24小时服务，换电不仅可以节约充电时间，还可以充分提高电动车的出行效率。”

在互联网租赁自行车的停车区，附近一家便利店的工作人员告诉记者，今年6月初自己才看到路边投放共享单车，感觉“抢手”。尤其是上班早高峰，共享单车几乎是“一车难求”。

2. 能否打通出行“最后一公里”？

早在2017年，交通运输部等十部门发布《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见》，重申不鼓励发展共享单车。然而，根据《2023年中国主要城市共享单车/电单车骑行报告》显示，相比于2022年，投放共享单车的城市增加了6个。例如，曾表示“暂不发展”的南京，今年提出鼓励引导企业有序发展共享单车。

在东南大学交通法治与发展研究中心执行主任顾大松看来，2019年，电动自行车新强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》施行以后，电动自行车的硬件配置有章可循了，各地政府从“暂不支持”到“鼓励引导”。

史未名表示，从出行距离来讲，共享单车覆盖的出行半径大概3-8公里，属于城市交通中的中短距离出行。对于大城市来讲，它承担更多的是一个与公共交通衔接的功能。对小城市来讲，这种方式直接从“门”到“门”了，不需要换乘其他交通方式，这是共享单车在三线城市及县城发展好的原因。

在他看来，共享单车和共享单车跟城市公共交通不是竞争关系，应该作为城市公共交通的重要组成部分。通勤距离更长的共享单车的出现，拓展了公共交通的服务半径，提升了公共交通的服务水平，能够更好地保证人们的绿色出行。

在九三学社北京市委城建专委会副主任、北京清华同衡规划设计研究院副总规划师、交通研究中心主任黄伟看来，共享单车不仅具备私人电动自行车的优点，还具有不少私人电动自行车所不具备的优势，所以安全和管理问题不能成为“不发展租赁电动自行车”的理由。

黄伟认为，通过政府与企业间的合作，通过合理停放空间、加强与地铁和公交站的接驳、设置安全的充电桩、发布交通信息等，可为市民骑行共享单车提供更好的出行服务，不仅可提供更好的居住地(或工作地)到地铁(或公交站)“最后一公里”服务，还可满足市民中等距离(3-5公里)的出行需求，减少对小汽车的依赖。如果共享单车真正能够在成本、网点覆盖、骑行安全性和舒适性几方面都能得到老百姓的认可，部分私人电动自行车骑行者可能将转向使用共享单车，私人电动自行车保有量可能逐步降低。

“控量投放是解决城市共享单车管理难题的关键一步。”黄伟说，地方政府要加强源头调控，根据城市面积、人口规模、区位特点、公共交通配套程度和淡旺季等因素，精准测算共享单车的使用需求。

他认为，政府应加强三方面的监管：一是运营监管，制订共享单车企业的准人和退出机制，在投放规模、车辆合规、规范停车等多方面进行严格监管，定期考核。二是骑行监管，强化警力配置，增加非现场执法手段，重点加强对城市道路电动自行车的骑行监管，降低电动自行车不按车道骑行、超速骑行、闯红灯等违规骑行行为。三是价格监管，共享单车企业应执行成本规制管理，允许其合理的利润水平，但并非完全是自由定价，价格调整应与政府协商并履行必要的听证程序。

3. 为何部分地方“不鼓励发展”？

“共享单车管理上最大的难题，就是乱停乱放。”顾大松说，《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见》出台的背景是当年的电动自行车行业标准还没出来，市场上投放的共享单车出现普遍超标、容易发生交通事故、火灾隐患突出、车辆运行安全风险高、电池污染问题严重等问题。因此，有些地方认为“不鼓励发展”就是禁止，应一律清退。

记者粗略统计发现，自2024年1月1日至今，仅在某一投诉平台上就有超百条针对共享单车企业的投诉，其中不合理扣费、乱收调度费等问题是投诉重点。

4. 如何破解共享单车治理难题？

在顾大松看来，作为全国文明城市，宁波对共享单车的有效治理和成功实践可以作为一个成功的“城市样板”，为其他城市治理共享单车提供经验。他说，破解共享单车治理难题的“宁波法治模式”主要体现在三个方面，即“科学立法、严格执法、企业守法”。

他表示，2019年7月1日修订施行的《宁波市非机动车管理条例》确定的“四项硬法制度”与“一项软法制度”。其中，“硬法”是指《宁波市非机动车管理条例》第十八条与第三十七条确立了包括总量调控、电子注册、电子围栏、即时履行四项制度，这些制度积极调动了使用者、管理部门和经营企业一起为共享单车的进驻、使用、停放等事项“负责”。而“软法”制度则为管理部门与企业之间就停放管理问题签订行政协议预留了空间，通过双方的合意行为的“软法”方式补充了刚性的“硬法”不足，推动共享单车停放的精细化管理。

孙祺介绍，在共享单车投放前，他和同事根据共享单车反馈的数据测算和调查发现，共享单车使用量最高的是用于通勤，早上7点到9点和下午4点到7点是通行高峰，像地铁周边、学校周边会出现大量用车需求，相关停放区域很快饱和或无车可骑，企业无法在短时间内进行有效调度，用户为赶时间会把车子乱停乱放。

孙祺表示，起初，管理部门要求共享单车运营企业成立专门的运维团队，要求每200辆车配备1名运维人员，并要求企业建立主动巡查制度，每天派运维人员到定点停留、投放车辆的场所进行巡查，对车辆乱停乱放、车容车貌损毁、车子电量不足等情况做好闭环处理。

他说，目前，宁波市整治协调小组办公室定期召开由三部(交通、综合行政执法、交警)参加的季度例会，对运营的共享单车企业开展考核考评，并严格处置企业违规行为。自《宁波市非机动车管理条例》实施以来，该市涉电动自行车死亡人数同比下降超过60%，取得明显治理成效。

孙祺介绍，宁波市互联网租赁自行车监管平台具有专门的现场事件管理模块，管理部门的工作人员在现场发现问题后，可使用微信小程序的拍照功能将违规情况上传到平台，平台自动转发工单到对应企业的App，根据考核办法的要求，相关企业必须在5分钟内响应、30分钟内到达现场处置，待问题处理完毕后会将情况反馈给平台。如果相关企业对事件处理不到位，会影响到平台对企业的季度考核得分，而考核分未达标者将被扣除在宁波市场上运营共享单车的份额。

孙祺表示，平台会将当前共享单车的编号备案，执法人员通过微信小程序“单车技术服务”，登录账号密码，进入“扫码查询”界面，点击“扫码查询”后，扫描检查车辆二维码，检查车辆是否存在“未备案”“已注销”“无信息”状态，以上三种状态均视为车辆未备案的违规行为。对违规车辆进行取证，并通知车辆所属公司相关负责人到现场接受调查。

据央广网

时事·社会

责任编辑、美术编辑：刘珠昱

进展如何 效果怎样？——新就业形态就业人员职业伤害保障试点情况调查

2. 多举措打通服务痛点难点

记者采访发现，为打通职业伤害保障服务痛点难点，各地借鉴、对标工伤保险制度基本框架，在打通服务痛点、职业伤害认定、经办时效、待遇支付等方面进行创新探索。

——打通服务痛点，提高理赔效率。记者了解到，四川、上海、北京等地探索引入商业保险机构参与职业伤害确认、劳动能力鉴定、待遇给付等业务环节，建立起“人社、商保、平台企业”三方沟通协作机制，更高效地开展职业伤害保障相关业务办理。

“在此基础上，成都推行快认快支模式，对事实清楚、资料齐全、不涉及劳动能力鉴定的‘小伤快认’案件，截至6月底已办理756起，平均确认时效2.63天。”成都市人力资源和社会保障局工伤处处长郑兴全说。

——建立适应平台跨区经营的信息服务体系。记者调研发现，在依托职业伤害保障全国信息平台归集汇总数据的基础上，一些试点省市建立了集中信息系统。

上海市人力资源和社会保障局相关负责人介绍，上海通过“全国一体申报、本市串联处理、信息集成共享”的方式，将职业伤害保障相关业务事项进行整合，对一次性伤残补助金、伤残津贴、生活护理费等待遇的给付实现“免申即享”。

“快递、外卖等行业从业者具有灵活、弹性、共享的特点，‘新职伤’通过‘总对总’自上而下的信息系统搭建，实现了试点范围内平台从业人员、接单信息等数据跨部门、跨层级、跨区域及时流转。”郑兴全说。

——探索更合理的职业伤害认定经办机制。北京市形成“三合一”经办机制，将职业伤害确认、劳动能力鉴定、待遇核定支付“三件事”合并为待遇给付申请“一件事”，在伤害事故发生后，劳动者原来需要提交三次申请变为仅需提交一次，后续可获得全流程业务办理指引。

北京市人力资源和社会保障局相关负责人说，从试点进展情况来看，推进职业伤害保障，有利于分散平台企业经营风险，新就业形态劳动者权益保障水平明显提高，特别是对重大伤亡的保障，凸显社会保障制度的兜底性。

3. 推动多方共筑职业安全“防护网”

来自人力资源社会保障部的信息显示，下一步将探索扩大新就业形态就业人员职业伤害保障试点。多位受访专家和业内人士表示，尽管各地职业伤害保障试点总体情况平稳有序，但推进新就业形态职业伤害保障仍需多方发力。

一是有序推进试点，探索将更多平台企业纳入范围。余飞跃表示，目前仅将四大行业7家平台企业纳入试点，制度覆盖面相对有限，建议根据试点经验修订之后，按“一项制度保全面”的思路，在工伤保险制度难以覆盖的新业态就业群体中全面实施，以解决制度保障“不完全”问题。

二是探索建立更科学的职业伤害认定体系。相较于传统就业形态劳动者，新业态从业者面临着不同的职业风险，在内容和表现形式上均有新的变化。中国人民大学劳动人事学院副教授齐庆梅说：“今后需要建立更科学的认定范围、方式等，以便更准确地识别这一群体的职业风险，保障从业者的相关权益。”

三是为从业者提供更全面的保障。中国社会科学院法学研究所研究员王玉玉表示，要鼓励平台企业购买补充商业保险，与职业伤害保障形成互补，为新就业形态就业人员提供更全面的保障。同时，平台企业应加强开展职业伤害预防工作，增强职业伤害预防观念，持续完善安全防护措施，多方共筑职业安全“防护网”。

新华社北京8月15日电

打击涉体育领域“饭圈”违法犯罪 公安部公布4起典型案例

据新华社北京8月15日电 记者15日从公安部获悉，公安机关网安部门高度重视“饭圈”乱象，持续会同有关部门依法严厉打击相关领域违法犯罪行为。巴黎奥运会期间，网安部门密切关注涉巴黎奥运会相关动态，切实加强针对性工作措施。公安部15日公布4起打击整治涉体育领域“饭圈”违法犯罪典型案例。

北京公安机关侦办的贺某某涉嫌诽谤案。查明犯罪嫌疑人贺某某(女，29岁，江苏苏州人)在网络社交平台发布诋毁乒乓球运动员和教练员的信息，造成恶劣社会影响。8月6日，北京公安机关依法对其采取刑事强制措施。

广东公安机关侦办的王某涉嫌诽谤案。查明犯罪嫌疑人王某(女，38岁，广东广州人)多次在网络社交平台发布辱骂、诋毁乒乓球运动员和教练员的信息，造成恶劣社会影响。8月13日，广州公安机关依法对其采取刑事强制措施。

山东、河北公安机关侦办的盖某、徐某某涉嫌网络暴力案。查明盖某(男，23岁，山东烟台人)于8月3日晚，编造所谓“五问XX”(内容系质问巴黎奥运会某项目冠军)，徐某某(男，23岁，河北石家庄人)在网络社交平台公开发布，该文章在网上大量扩散传播，造成不良社会影响。山东、河北公安机关分别对2人予以行政处罚。

河南公安机关侦办的杨某某涉嫌网络暴力案。查明杨某某(女，18岁，河南焦作人)在网络社交平台公开辱骂体操运动员，造成不良社会影响，河南公安机关依法对其予以行政处罚。

据《都市快报》

快递员、外卖员、网约车司机……新就业形态就业人员在烈日下工作、在风雨中奔波，他们的职业安全问题受到社会关注。根据人力资源社会保障部等部门要求，自2022年7月起，在北京、上海、四川等7省市的美团、货拉拉、曹操出行等7家平台企业开展新就业形态就业人员职业伤害保障试点。

试点两年来，职业伤害保障工作的推进情况怎样？如何更好地保障新就业形态就业人员的职业安全？新华社记者就此展开调查。



一名外卖骑手在北京市海淀区四季青镇送餐。新华社记者任超 摄

1. “新职伤”已有886万人参保

今年6月，北京一条街道旁的大树被风刮倒，正在送餐途中的外卖员刘宇在驾驶电动车经过时摔倒，导致手部、腿部受伤，上报美团平台后，平台客服协助他提交了职业伤害保障理赔申请。

“一开始我觉得自己又没交过保费，怕费半天劲报不了。”刘宇说，没想到几周后，就收到了职业伤害医疗费报销2000多元，工作人员还向他电话询问了受伤情况以及是否需要进一步劳动能力鉴定。

记者了解到，与传统工伤保险不同，职业伤害保障由平台企业直接缴费，采取按单计费、按月订单一申报缴费方式，既不存在劳动关系为前提，也不以工资总额为缴费基数。

试点两年来，“新职伤”推动应保尽保，取得了积极进展。截至6月底，上海市已累计将7家试点平台企业的113.09万名新就业形态就业人员纳入保障范围；四川省职业伤害保障累计参保131.95万人，待遇支付共计1.22亿元；北京市参保人数已达89.96万人……

人力资源社会保障部数据显示，截至6月底，7个试点省市累计参保新就业形态就业人员886万人。

华东师范大学公共管理学院副教授余飞跃表示，新就业形态从业者在工作中出现交通事故受伤等职业伤害的风险较大且风险承受能力较弱，“新职伤”试点的实施，有助于填补“保障缺失”的空白，让他们得到及时的救治和经济补偿，减轻从业者的经济负担。