

共享汽车有序才能发展



杨忠阳

虽然共享汽车和共享单车有着同样的炒作逻辑和商业模式，但是二者背后却有着完全不同的需求定位、运营属性和安全监管门槛，这些“不同”足以压制共享汽车的爆发时间和发展空间，更何况现在的共享单车也没哪一家已实现盈利，共享汽车实现盈利更难，所以其在短时间内不可能出现爆发



毕业季，少些形式多点“意义”

魏永刚

六七月份是毕业季。一批又一批不同年龄的青少年，结束一段学习经历，开启另一段生活。毕业，总是夏季里的“热词”之一。在各种形式的欢送和庆祝毕业中，我们看到，不少庆祝显现出的是形式的奢侈，却失去了教育意义。因此，笔者想对正在毕业的青少年，还有正在组织毕业庆祝活动的学校，说一句：学生毕业，少些形式，多点“意义”。

毕业，本来是一段学业的结束。经过几年紧张学习，终于完成了一个阶段的学业，同学之间，师生之间，以热闹的形式庆祝一下，古已有之，无可厚非。但现在，毕业形式越来越复杂，越来越奢华。有的大学，铺起长长的红地毯，让毕业生“走红”；有的学校，把本科生、硕士研究生、博士研究生在操场上围成一圈，租用直升机、无人机“航拍”合影；甚至有的小学，也要让孩子们走过“毕业门”。为了一个毕业典礼，甚至要准备好几天，“彩排”好几次，这样的活动其实已经超过了庆祝毕业的本来意义，成为形式主义和奢靡之风的一个表现。

毕业庆祝在奢靡之外，还要“兴师动众”。不知道从什么时候开始，学生毕业请家长参加成为一个“惯例”。小学毕业典礼要家长参加，中学毕业要家长“见证”，大学毕业要“感恩父母”，每个阶段毕业的孩子都要“请家长”。这在情理上固然有其合理的成分，但仔细想来也有点“劳民伤财”。城里的父母参加孩子毕业典礼的“成本”，大概要请一天假。农村父母的参与成本就更高。一个农村孩子大学毕业，让他在另一座城市打工的父母放下手头营生，赶到另一座城市去“见证”孩子的毕业，接受孩子“感恩”，实在意义并没有想象的那么大。

毕业是一个人成长的节点。在这个特殊时刻，举行一些庆祝活动，是应该的。但这种活动还是要少一些形式，多一点“意义”为好。有一首《毕业歌》传唱了七八十年，今天仍然在青少年学子毕业的此刻响起。“我们今天是桃李芬芳，明天是社会的栋梁”，“同学们！同学们！快拿出力量，担负起天下兴亡”，这些豪迈的歌词激励了一代又一代青年。庆祝毕业，还是应着眼于让孩子们记住点什么，而不必一味追求场面宏大、形式热闹。

继共享单车之后，关于分时租赁的“共享汽车”的议论也急剧升温。6月3日，一步用车获得多氟多集团1.35亿元A轮融资。此前有多家共享平台号称拿到数额不等的融资。交通部、住房和城乡建设部6月1日发布的《关于促进汽车租赁业健康发展的指导意见（征求意见稿）》提出，“鼓励汽车分时租赁发展”。有观点认为，共享汽车正在驶入政策和资本风口，大有爆发之势。

笔者并不这么认为。理由在于，虽然共享汽车和共享单车有着同样的炒作逻辑和商业模式，即资本通过大手笔投入，先培养用户使用习惯，然后依靠租车费用、押金、广告费等增值服务，以及后期大数据所挖掘出来的新价值链来实现盈利，但是二者背后却有着完全不同的需求定位、运营属性和安全监管门槛，这些“不同”足以压制共享汽车的爆发时间和发展空间，使得共享汽车只能走有序发展之路。

首先，从需求定位来看，共享汽车要比共享单车受到更严的总量控制。虽

然国家《关于促进汽车租赁业健康发展的指导意见（征求意见稿）》明确提出“应当予以鼓励发展”，但也强调要“在坚持公交优先发展战略的前提下，建立与公众出行需求、城市道路资源、停车资源等相适应的车辆投放机制，使其与其他出行方式协调发展”，这实际上给共享汽车规模设置了一定限量，即鼓励的前提是，不能让共享汽车像此前的共享单车那样“野蛮生长”，特别是在北京、上海等城市交通资源普遍紧缺的城市。可是，如果没有一定规模的网点和数量，共享汽车的使用就不会便捷，消费者体验就不会太好，这反过来又会影响需求。与共享单车助力解决城市交通出行“最后一公里”难题不同，共享汽车应用场景有较大局限性，似乎更适合节假日期间及有限牌政策的一线城市和旅游城市等。

其次，从运营属性来看，共享汽车要比共享单车“重”，乃典型的重资产模式。与每辆共享单车百元左右成本相比，采购一辆新能源汽车动辄几万元到

十几万元。更不能忽视的是，汽车分时租赁运营比一般自行车的租赁业务也要复杂得多，不仅包括运营指标、车辆车型选择、定价、网点选择、车机与系统、停车与充电基础设施，以及车辆调度和清理等诸多环节，而且在使用中还需要支付停车费、油费或者电费、保险费用、路桥费以及日常运维等成本。根据中国汽车工程学会组织的调查，目前我国一个稍具规模的汽车分时租赁平台要实现盈利，每辆汽车日收入至少得150元。事实上，德国戴姆勒Car2go、法国博洛雷Autolib等共享汽车，从项目筹划到运营经历了接近10年甚至更多时间，但受制于运营端的发展速度，目前车辆规模也仅在万辆水平。以至于戴姆勒股份公司董事会成员、大中华区董事长唐仕凯不得不感慨，“从盈利的角度看，推动汽车共享出行服务确实比自行车和出租车存在更多难度”。

最后，从安全监管来看，共享汽车的要求也比共享单车高很多。由于汽车的复杂程度和行驶速度远高于自行车，

一旦发生事故，其造成的伤害和影响也远高于后者，这就对使用者和监管者提出了更多要求。今年4月份，成都一位刚毕业的大学生租用共享汽车行车时发生交通事故，致一死一伤。值得注意的是，这位大学生驾照已被扣12分，是借用朋友账号租用的共享汽车。尽管对于这起事故的责任划分目前还没有定论，但却对共享汽车的安全使用及监管提出了新的挑战。

当然，共享汽车短时间内不能爆发，并不意味着分时租赁企业没有市场成长机会。从长远看，汽车分时租赁能够降低驾驶者成本，随着自动驾驶技术的成熟，分时租赁车辆的便利性会逐步得到解决，其对出租、网约车以及传统租赁模式的优势就会放大。眼下的关键还在于，企业要围绕用户需求，在服务模式、技术、管理上不断探索和创新，解决用户痛点，改善用户体验，才能为未来的脱颖而出打下坚实基础。那些指望在短期内“捞一把就走”的资本，有可能会失望了。

用发展破解全球治理困境

程大为

“一带一路”是在全球化出现逆流时提出的，其历史使命是使全球化均势发展，使多数国家获得发展机会。中国“十三五”规划提出的五大发展理念，也将丰富以发展为目的的全球治理思路

提出“一带一路”倡议以来，中国国家主席习近平在外交场合多次阐述了中国希望与“一带一路”沿线国家建立命运共同体、实现共同发展的愿景。“一带一路”是在全球化出现逆流时提出的，其历史使命是使全球化均势发展，使多数国家获得发展机会。

首先，发展问题第一次作为主导议题在全球治理层面加以解决。

长期以来，以WTO、联合国、世界银行等国际机构为核心的全球经贸治理机制一直没能很好解决发展问题。强权在WTO谈判中经常出现，导致对发达国家有利的领域自由化进程很快，对发展中国家有利的领域尤其是劳动密集型产品领域的自由化进程一拖再拖。在发展中国家的强烈要求下，WTO把2001年多哈谈判定为“发展回合”，讨论发展问题。但由于众所周知的原因，直到今天，发展问题仍然得不到解决。因此，纠正全球经贸治理的方向偏差、重视发展需求已经迫在眉睫。习近平主席指出，长期以来，世界政治、经济秩序为发达国家所主导，被霸权主义、单边主义、南北分歧所困扰。“一带一路”倡议虽然是在一个区域范围内探讨发展议题，却却是将发展放在主导地位的全球治理安排。

其次，发展中国家第一次掌握规则制定的主动权。

国际规则制定权，实质上就是国际利益的分配权。随着发达国家实力减弱，其在全球治理方面出现减少或中断全球公共产品供应的倾向。特朗普上台

后，退出跨太平洋伙伴关系协定(TPP)，明确表现出减少全球治理公共产品供给的意图。在此形势下，习近平主席敏锐关注到全球治理中的国家地位变化，指出全球治理体制变革正处在历史转折点上，国际力量对比发生深刻变化，新兴市场国家和一大批发展中国家快速发展，国际影响力不断增强，是近代以来国际力量对比中最具革命性的变化。共同发展由中国提出，得到“一带一路”沿线国家和联合国等国际组织认可，从全球经贸治理层次上看，这是发展中国家第一次掌握规则制定权。

再次，发展第一次成为全球经贸治理的目标。

在全球化出现逆流、很多国家走向保护主义老路时，中国坚持自由贸易信念，认为自由贸易是实现发展的必由之路。不但如此，中国还关注到发展中国家的本质需求，提出共同发展目标，超越了传统贸易体系的贸易自由化目标，将全球经贸治理的首要任务回归到经济发展。更为重要的是，共同发展是投入以渔，强调发展中国家经济增长的重要路径是实现工业化。“一带一路”倡议主张产能合作、区域产业链塑造，这就是在创造发展机会。中国“十三五”规划提出创新、协调、绿色、开放、共享五大发展理念，从长远来看，这些理念将为世界经济长远发展提供动力，并丰富以发展为目的的全球治理思路。

(作者系中国人民大学经济学院教授、博士生导师)



翟桂溪作(新华社发)

急功近利

中央要求2020年实现脱贫目标，各地立下“军令状”，层层签订责任书，为扶贫工作扎实推进提供了制度保障。但是，个别地方为了完成任务、体现政绩，层层加码赶进度，搞虚假扶贫、数字脱贫，用形式主义代替了真抓实干。如果在脱贫攻坚中存在急功近利行为，难免会导致扶贫政策虚置，不仅浪费财政资金，抵消了务实扶贫干部的干劲，也损害了贫困群众的致富信心，严重损害党和政府的形象。因此，对这类行为必须予以纠正，切实保障脱贫攻坚质量和实效，让贫困地区的群众切实看到变化、真正得到实惠。(时锋)

发展扶贫产业切勿盲目而为

拓兆兵

在脱贫攻坚过程中，有些地方出现了扶贫产业“掠夺式”发展的苗头，有的是盲目扩规，向市场索求无度，有的是竭泽而渔，向自然索求无度，这都需要警惕和纠正。事实证明，自然规律和市场规律不可违背，扶贫产业同样不能例外。扶贫产业务必要评估好风险，规划好规模，控制好产量。唯有如此，才有利于实现农民稳定增收

当前，脱贫攻坚进入关键时期，各地都在大力发展脱贫致富产业。产业是脱贫致富的基石，但有些地方却出现了扶贫产业“掠夺式”发展的苗头，有的已经危及脱贫攻坚事业，需要警惕和纠正。一种是盲目扩规，向市场索求无度。近年来，随着我国经济发展水平的整体提高，贫困地区有了发展产业的基础条件，再加上国家扶贫资金的持续投入，贫困地区产业正在向规模化、现代化方向发展。为了提高规模效益，有些地方不顾市场需求，盲目扩大种植养殖规模，其中既有农民自发扩大规模，也有当地政府的主导推动，且某些地方更多表现为政府主导扩大规模。由于地方政府具有捆绑整合项目资金和扶贫资金的优势，扩规速度很快，往往两三年就能扩大十几万亩甚至几十万万亩，养羊养牛一扩就是几十万只甚至上百万只。如此急速扩大的产量，往往忽视了市场容量。更为严重的是，由于毗邻省区地理及资源禀赋条件相似，出产的农牧产品

也相似，这就形成了巨大的地区性种植养殖规模，造成市场严重过剩，轻则价格下跌，重则无人问津，农民遭受巨大损失。一种是竭泽而渔，向自然索求无度。贫困地区大多是资源匮乏地区，有限的较好资源往往被当成“摇钱树”透支使用。为了在短时间内提高优势特色农产品产量，有些地方土地不轮作、草原不轮牧，导致品种退化、病虫害严重；有的大量施用化肥农药，导致土地板结、重金属超标；有的不顾水资源短缺的现实，大规模发展耗水产业，导致产品质量下降、产业不可持续。凡此种种，在各地都有不同程度的体现。扶贫产业之所以出现“掠夺式”发展的苗头，有主客观两方面的原因。从主观上看，干部群众脱贫愿望强烈，有些人为了脱贫不管不顾。各地又都出台了脱贫时间表，有按时完成任务的压力。从客观上看，贫困地区优势资源有限，能够利用和做大的资源就那么两三种，各地要用足、用好仅有的资源，获

取最大效益，难免会一哄而上。实际上，不仅贫困地区，近年来很多条件较好的地方也出现了“掠夺式”发展的苗头，有的地方已经得到了血的教训。盲目扩大规模、竭泽而渔造成“谷贱伤农”“菜贱伤农”，尽管很多地方采取政府补贴、命令公务员等群体“爱心”购买等措施化解，但终究只能暂时缓解供需矛盾，无法从根本上解决问题，这最终都会影响农民发展生产的积极性、产业的连续性和脱贫攻坚的进程。值得欣慰的是，有些地方已经注意到了这些情况，并采取了措施。比如，宁夏中卫市就对脱贫致富成效显著的百万亩硒砂瓜采取了限规提质的做法，同时着手培育可接续产业，既保护了硒砂瓜的质量和品牌，也保护了农民未来的利益。事实证明，自然规律和市场规律不可违背，扶贫产业同样不能例外。扶贫产业务必要评估好风险，规划好规模，控制好产量。唯有如此，才有利于实现农民稳定增收。



刘岱宗 世界资源研究所中国可持续城市项目主任

“多模式交通”代表城市出行未来

共享单车让城市自行车体系全面回归，人们的出行方式也更加绿色和多样。由自行车、公共交通体系、步行等构成的“多模式交通”是城市出行的未来。此前，北京的交通规划重点是强调公共交通系统规模，如地铁里程、公交车数量等。下一阶段的重点不应是修建更多地铁，还应更多关注如何对地铁等公共交通系统实行优化改造，由规模建设转为管理和服务质量提升。目前美国、欧洲等地很多城市都在提升城市功能混合度，促进工作区、生活区居住平衡，在削减出行距离方面投入很大精力，共享单车和城市功能混合度的提升恰恰起到了互相促进的作用。

叶甜春 中国科学院微电子研究所所长

争夺集成电路产业科技制高点

集成电路制造技术代表着当今世界微细制造的最高水平，集人类超精细加工技术之大成，因此集成电路产业是一个国家高端制造能力的综合体现，是全球高科技国力竞争的战略必争制高点。芯片强则产业强，芯片兴则经济兴，没有芯片就没有安全。在信息时代，集成电路是核心基石，电脑、手机、家电、汽车、高铁、电网、医疗器械、机器人、工业控制等各种电子产品和系统都离不开集成电路。没有集成电路产业支撑，信息社会就失去了“根基”。因此，集成电路是现代工业的“粮食”。

张洪波 中国文字著作权协会总干事

知识付费是对知识的尊重

《新华字典》作为一本工具书，具有较强的社会服务功能，但它本身也是一种文化产品，是商品，它的电子版也是如此。因此电子版的《新华字典》定价多少，出版方可根据市场需求自行决定。目前在互联网应用市场上，的确有不少可供用户免费使用的字典类产品，但其中充斥着大量盗版和仿冒之作。一些盗版产品不仅质量低下，有违规范标准，而且乱插广告，用户体验较差。知识付费近年来已被社会逐渐接受，知识付费是对知识的一种尊重，也是保持产品持续发展、服务用户的必要方式。

欢迎读者就热点经济话题发表评论、漫画，来稿请发至:mzjjgc@163.com。

本版编辑 牛瑾 祝伟