

促进分享经济发展需要新作为

邓智团

文匯时评
中国新闻名专栏

7月3日,国家发改委等八部门联合印发《关于促进分享经济发展的指导性意见》。《意见》指出,要按照深化简政放权、放管结合、优化服务改革的总体要求,加强预期引导,优化发展环境,促进分享经济发展。7月5日,上海市自行车行业协会发布共享自行车三项团体标准。此为全国首个行业自律性的团体标准,将于2017年10月1日起实施。

从跟随向引领转变

分享经济进入我国的这几年,正是我国移动互联网技术、移动终端和移动支付迅猛发展的时期,领先的技术优势和巨大的消费市场在这里结合,迅速点燃了我国的分享经济市场。数据显示,

2015年分享经济在全球市场的交易规模才8000亿美元,而根据《中国分享经济发展报告2017》估算,2016年中国分享经济市场交易额已约达3.45万亿元,共有6亿人参与。报告预测,未来几年,我国分享经济将保持年均40%左右的高速增长,到2020年,分享经济交易规模占GDP比重将达到10%以上。

创新正引领上海未来发展,一向以管理严密著称的上海,成了我国分享经济发展的创新前沿:滴滴快车上上海获得了全国甚至全世界第一张网约车牌照;当前中国最大的一批以分享经济为特质的互联网企业在上海迅速涌现,如大众点评、饿了么、WiFi万能钥匙等平台企业,以及金沙江资本等一众风险投资公司;作为全球首个智能共享单车模式的创建者,摩拜单车的第一辆车即是在上海投放的;自去年4月22日共享单车出现,一年多来,上海市场上共享自行车已经超过100万辆。可以说,我国的分

核心观点

当前我国分享经济正处于从模仿跟随向创新引领转变的新阶段,更需要进一步处理好政府和市场关系,使市场在资源配置分享经济发展中起决定性作用,并更好地发挥政府的作用

享经济正在从追随模仿阶段向创新引领阶段转变,而共享单车的出现正是这一转变的开始,上海由此也成了分享经济企业创新创业的前沿和试验田。

发展面临诸多挑战

分享经济的优势,让其成为2008年金融危机后世界经济增长的新亮点。但分享经济也给城市经济和治理带来新挑战。这些新挑战,大致可以分为三类:一是违背合理规范。如企业在面对共享单车“风口”时,存在技术含量不足和过度投放等非理性行为,与共享倡

导的绿色发展理念相悖,在不少情境中已经反转为资源的浪费;市民对共享产品的使用,也存在一些违规行为,以共享单车的违规使用最为突出,如不遵守交通规范,随意停放共享单车影响交通,还有不重视个人信用、破坏二维码等不文明现象。二是监管法规滞后,主要是缺乏相应技术规范、突破原有监管规则、改变原有经济秩序、引发新的安全隐患等方面。如共享单车对交通管理的冲击、安全隐患、资金模式等。三是对传统行业和消费者保护缺位。如可能的不公平竞争对传统行业的冲击,税收

不完善导致的运行成本较低,形成的不公平竞争环境,直接伤害到相应传统行业的发展。安全、监管缺失,从业者的就业条件、工作环境等是否能得到保障,消费者的安全能否得到保障等等。

为此,上海市交通委已发布《上海市规范发展共享自行车指导意见(试行)》,对于各方责任、车辆投放、押金管理、信用互通等方面均有了较为明确的意见,并首次提出上海不发展共享电动自行车。

处理好“两只手”的关系

分享经济热潮席卷全球,在成为各国经济增长新亮点的同时,各国政府也迅速做出反应,迅速制定分享经济发展战略,及时调整监管法规,以拥抱分享经济的姿态,支持和引导分享经济发展。比如,韩国首尔市2012年提出建设分享城市计划,全面建设全球首座共享城市;英国2014年从国家层面提出打造“分享经济全球中心”;伦敦针对分享出行出台《网约车法案》;荷兰

阿姆斯特丹2014年出台第一个分享住宿法案;美国加利福尼亚州政府针对共享私厨出台《家庭自制食品法案》。

当前我国分享经济正处于从模仿跟随向创新引领转变的新阶段,更需要进一步处理好政府和市场关系,使市场在资源配置分享经济发展中起决定性作用,并更好地发挥政府的作用。

一要应及时推出分享经济不同领域的技术标准和使用规范,如“共享汽车统一服务规范”“分享住宿统一服务规范”等。这次上海市自行车行业协会发布的共享自行车三项团体标准就包括三方面内容:《共享自行车第一部分:自行车》《共享自行车第二部分:助力自行车》和《共享自行车服务规范》。

二要科学评估分享经济的作用,及时制定分享经济发展战略。全面评估分享经济对经济增长、资源节约、劳动就业、收入分配、税收等贡献;推出“分享经济发展战略”,制定“分享城市发展规划”,打造“分享型全球城市”。

三要尽快弥补法律法规空白,营造公平竞争的市场环境。从促进行业发展、保护消费者权益、推动改革创新的角度出发,以“负面清单”和底线思维监管模式,加强部门协作,不断完善征信体系、劳动保障、知识产权和税收等方面的制度建设。

(作者为上海社会科学院城市与人口发展研究所研究员)

那柯里百年老店获新生,店主李天林
开办农家乐生意红火——

“我经历的苦,娃娃们不会再受了”

■本报记者 赵征南

那柯里,原名马哭里,传说疲劳的男儿踏上难行的茶马古道,在此面对一溪清水,流下热泪。这里曾是茶马古道南路的第一个驿站。

走进位于云南省宁洱县的那柯里古村,随处可见青翠的大叶榕、凤尾竹和乔木茶。密林之间,风雨桥边,便是百年荣发马店。

古道与荣发马店的兴衰

尘封的往事在此留下或浅或深的印记。篱笆墙的正中,古朴大门上挂着一副颇有豪气的对联:“关山难越谁为主;萍水相逢我做东。”院子里,豆腐棋、石水缸、油灯、马驮子、铡刀、皮包、竹编包……这些老物件仿佛仍在诉说着马帮曾经的繁华。

马哭里马帮的故事在上世纪50年代初戛然而止。当时,政府在周边新修了公路,汽车的鸣笛逐渐代替了马头上的响铃声。后来,经过此地的傣族百姓看见诗画田园、小桥流水,就用傣语“那柯里”为其取名——“那”为田,“柯”为桥,“里”为好。那柯里一直保存着已褪去棱角的石板古道。只是没想到,四轮时代,交通却成了那柯里经济发展的劣势。

李天林,69岁的哈尼族老人,从父辈那里继承了荣发马店。当时,人欢马叫成为过去,为马帮服务的器具闲置在一旁,李天林每天带上砍刀,以砍柴和采药为生。

院落的西南角,是李天林以前生活的土基房,冬不暖、夏不凉。2008年,在上海援建资金的支持下,那柯里启动整村推进脱贫,改善水、电、路基础设施情况,依托茶马古道以及茶文化资源,发展生态旅游。李天林将“荣发马店”的金字招牌挂起,开办农家乐,百年老店重获生机。

“忙不赢”的农家乐不缺人手

这不,农家乐又来人了,这一次,还

是熟客,从北京来的画家,第三次住进了二楼的房间,在此写生。

新荣发马店有4个标间,40多张餐桌,一到节假日,人们乐意走进深山,体验颠簸的古道,累了饿了,就挤到李天林家的院子里,只为在百年老店里吃上几口山野小菜,一家人根本“忙不赢”。

不过,李天林不用为人手短缺的事情担心,总会有人来帮忙。吸引他们的不光是远比县城日工资高的120元工资,更重要的是,山里人身上特有的“换工”习惯——谁家有事,打个招呼,闲着的人立刻赶过来,有事的人一般也会放下手头的活来帮忙。

“节假日,我就提前去茶园里叫人。别人家采茶了,我也会叫儿子、女婿去帮忙。”在李天林看来,互助是那柯里恒久不变的亮色。

傍晚时分,李天林的两个孙子一路小跑回到了家,吵着要去县城买衣服。“吃过饭再去。山里面盛不下你们了?真是惯的!”话虽这么说,可看着衣食无忧的孩子,他打心眼里高兴。想当年,他自己上了两年小学就辍学了,那一切都是为生计所迫。

“当时,人们脑子里只有生活,想着怎么吃饱。即便在上学时,每晚都要扛着几十斤柴去县城卖,一次卖个几毛钱;放假了,要干农活,还要爬山抓草药。哪像现在的孩子,可以只想着学习,不用考虑生活。”李天林回忆说。

李天林仍然记得,他当年上学时就是一个班,一到下雨天,没有换洗衣服的孩子们挤在一间不大的教室里,那种聚集在一起的味道,别提有多辛酸。现在,上海援建的那柯里小学已建起了崭新的教室、食堂、操场和宿舍,教学条件堪比县城小学。

“我经历的苦,娃娃们不会再受了。”李天林一边说着,一边到厨房切了一个香橼果,蘸了浓浓的蜂蜜,递到小孙子的嘴巴里。



李天林家的百年老店变身农家乐,收益可观。 本报记者 赵征南摄

武汉发布9项政策措施吸引人才

目标:5年留住100万大学生

本报武汉7月5日专电(驻鄂记者钱忠军)不仅落户不愁,连住房也有着落。日前,武汉市正式公布涵盖安居落户、促进就业、支持创业、高效服务等领域的9项政策措施,支持大学生留汉创业就业,确保实现“5年留住100万大学生”目标。

为加快建设现代化、国际化、生态化大武汉,全面开启复兴大武汉新征程提供人才支撑和智力支持,武汉市今年启动实施“百万大学生留汉创业就业计划”。

武汉市发布的《关于支持百万大学生留汉创业就业的若干政策措施》指出,

将大学毕业生择业期由过去的2年放宽至3年,并每年筹建50万平方米以上的人才公寓,5年内达到满足20万人租住需求;建立“人才住房券”制度,政府以奖励形式发放支持企业人才和大学生购、租房券;5年建设3000个以上大学生实习(训)见习基地;设立大学生创业贷款担保基金,担保贷款额度最高可达200万元;首设免费创业工位等。

据了解,这些政策措施不仅适用从武汉高校毕业的大学生,同样适用于全国其他高校来汉创业就业的大学毕业生。

1号洪峰过境武汉,继续向下游推进

长江水位将保持长时间高位运行

本报武汉7月5日专电(驻鄂记者钱忠军)长江1号洪峰进入湖北境内,5日凌晨到达汉口。5日16时,长江汉汉口站水位27.72米,达到入汛以来最高值,随后水位缓慢回落波动,20时汉汉口站水位27.71米。水文部门预计长江1号洪峰5日晚在汉口站现峰后波动转退,并继续向下游推进。

来自长江防总的水雨情信息显示,4日15时30分,长江中游干流洞庭湖与长江交汇处莲花塘站洪峰水位34.13米,超警1.63米,20时回落到34.08米。

“长江2017年第1号洪水”1日在长江中下游形成。1日到2日,长江防总连续下达5道调令,将三峡出库流量由27000立方米每秒减至8000立方米每秒,同时调度金沙江中下游梯级和下游溪洛渡、向家坝水库同步拦蓄,减少进入三峡水库水量。上述联合调度降低莲花塘河段洪峰水位1到1.5米,避免了其超保证水位。

5日16时,长江九江站超警1.17米,目前长江中下游干流莲花塘至大通段主要站点水位超警0.17-2.08米,长江水位将保持长时间高位运行。

最新气象资料显示,西太平洋副热带高压明显西进北抬,新一轮强降水主雨带将从长江上游东部逐渐向东推移。5日至8日,强降雨主要位于长江上游东部、汉江上中游,湖北省西北部和西南部有中到大雨、局部暴雨或大暴雨;9日至11日,受高空低槽东移影响,雨带东移至长江中游,湖北省自西向东有大到暴雨,局部大暴雨。

为做好上中游水库群调度工作,4日晚间,国家防总与长江防总异地视频联合会商,进一步研判水雨情变化趋势,围绕水库调度方案进行了深入的讨论。目前,长江委正在研究制定最优方案,在下游“减负”同时,也为应对10日左右到来的上游洪水腾出防洪库容。



7月5日,工作人员在长沙橘子洲景区内清淤。

新华社记者 李尔摄

湘江西江水位全线回落

国家防总:警惕南方退水出险

新华社北京7月5日电(记者王立彬)湘江、西江水位5日开始全线回落。国家防总要求长江防总及湖北、湖南、江西等省防范退水期可能出现的险情。

记者从国家防总获悉,5日8时,湘江归阳以上江段已退至警戒水位以下,衡阳以下江段仍超警0.94-2.69米,衡山段超保0.17米、湘潭至长沙段超保0.32-1.05米;洞庭湖水位34.58米,较4日14时洪峰水

位低0.05米;长江干流洪峰已过螺山江段,莲花塘至大通江段超警0.17-2.08米;西江干流水位全线回落,桂平至德庆江段水位超警2.05-4.74米。

针对当前南方洪区退水期可能出现的险情,国家防总向长江防总、湖北、湖南、江西等省发出通知,要求加大巡堤查险力度,及时增派技术人员,强化监督检查,落实抢险物料和措施,确保堤防安全。同时,国家防

总加派3个督导组、5个工作组赴湖南、湖北、江西、广西、贵州等地协助地方开展抗洪抢险工作。目前,国家防总在南方抗洪一线工作组、专家组、督导组已达19个。

根据湖南、广东两省防指请求,国家防办近日已从10个中央防汛抗旱物资仓库,组织调运编织袋、覆膜编织布、长丝土工布、铅丝网片等价值1982万多元防汛物资,支援两省抗洪抢险工作。

如果无人车驶来,你敢坐吗

业界认为“技术奇点”即将到来,建立标准和检测体系刻不容缓

追踪·人工智能

■本报记者 徐晶卉

坐在一辆百度和博世共同开发的自动驾驶汽车里,百度创始人李彦宏出发去上班了。早上10点的北京五环路车辆川流不息,无人车的方向盘自动旋转着。李彦宏正即时描述乘坐体验:“车处在自动驾驶的状态,行驶非常平稳。”

李彦宏敢乘坐无人车“兜风”,你敢试坐吗?或许,很多人对无人驾驶这个新事物仍抱着谨慎的态度。今天的汽车工业正在走向自动驾驶的未来,无人车“技术奇点”即将来临。但从接受到认可,公众对无人驾驶的信心建立,还有很长的路要走,及早建立标准和检测体系这道“防火墙”刻不容缓。

三天可以组装一辆无人车?

如果告诉你,李彦宏乘坐的这辆循迹自动驾驶汽车,从组装到上路只用了三天,你信吗?

这的确是事实。百度董事会副主席、

集团总裁兼COO陆奇昨天对外详解阿波罗计划1.0版(Apollo 1.0)时透露,阿波罗计划的核心技术平台由四层组成,如果把所有模块加在一起,能让每一个开发者“从0到1”的时间缩短为三天,快速组装一辆属于自己的自动驾驶汽车。而在此前,若想打造一辆具有自动驾驶能力的汽车,至少需要几十人的团队进行超过六个月的研发攻坚。

无人驾驶技术正在加速向我们驶来,这是一个显而易见的发展趋势。谷歌、梅赛德斯奔驰、宝马、特斯拉等汽车巨头纷纷发布无人驾驶汽车或概念车,全新的人车关系已初具雏形。

“我们即将迎来无人驾驶汽车‘技术奇点’。”奇瑞汽车股份有限公司董事长尹同跃坦言,无人车的到来比想象中更快。

麦肯锡咨询公司预测,一旦技术安全与立法问题得以解决,2030年高度自动化驾驶的汽车销量会占到汽车总销量的50%,而无人驾驶的汽车会占到15%。美国雷克萨斯研究公司的报告则认为,到2030年,无人驾驶汽车将形成一个价值870亿美元的市场。

用户对无人车安全仍不放心

“自动驾驶”通过智能信息交换与共享,使车辆具备对复杂环境的感知和智能化决策的能力,其不需要人参与操作的特征,被业界认为将颠覆汽车发明130多年以来的使用惯性。

虽然无人车已经上路,并在部分城市部分路段开放道路运营,但用户仍然保持谨慎态度。此前有调查机构开展的一项民意调查显示,仅三成受访者认为无人驾驶是“安全的”或“非常安全的”,18%的受访者认为这项技术“有些不安全”,24%的受访者甚至认为“不安全”,还有近30%的受访者无法作出决定。

TuV南德汽车部门高级副总裁亚历山大·克劳斯认为,公众对无人驾驶的信心不会在一夜之间建立起来,除了需要突破无人驾驶技术的挑战外,检验车辆的自我管理能力和、制定规范的无人驾驶自主等级和安全测评标准、确立交通事故处理的法律和保险索赔等,也是加快无人驾驶进程的重要举措,“只有通过技术检测、审批、立法等层面保障无人驾驶的安全性,才能让公众放下戒备,享受无

人驾驶的新未来”。

技术“八仙过海”,统一标准如何定

如今,摆在无人驾驶技术面前的一道难题,是如何向世人证明“它是安全的”。

无人驾驶技术本身是一个庞大的体系,汽车企业、互联网企业的开发方向和实现路径都不尽相同,处在“八仙过海,各显神通”阶段。驭势科技创始人赵勇认为,政府应出台一个更科学、更专业的导则,制定一个测试、评判的标准,以明确无人车技术何时可达到政府、公众的期待。

目前德国已经开始制定高度自动化驾驶系统的质量标准与检测方法。作为参与者之一,克劳斯透露,在自动驾驶的共性问题上,及早建立统一的“防火墙”刻不容缓。

记者了解到,6月中旬,工业和信息化部、国家标准化管理委员会联合制定的《国家车联网产业标准体系建设指南(智能网联汽车)(2017年)》已提出,在2020年和2025年之前,分别建立低级别和高级别自动驾驶(无人驾驶)技术标准相关体系。