

【时文选粹】“美好出行”，需各方的共同努力

编者按：“网约车”作为一种新生事物，在给人们带来交通便利的同时，也对出租车行业带来巨大的冲击。新事物虽然来势凶猛但总夹带着不完美，诸如安全问题、体制不健全以及市场监管不力等都是亟待完善的地方。对待新事物我们要用理性和宽容的态度，不可因为某方面出现问题就横加指责，甚至全部否定，新生事物的成长不仅需要时间，更离不开全社会的共同关爱和大力支持。

“美好出行”，需各方的共同努力

题目题目即论点，发出倡议。

①“滴滴一下，美好出行”，这是滴滴出行平台的广告语。但在现实中，滴滴对乘客“美好出行”的承诺并没有百分百兑现，网约车事故频频发生，这一系列事故也将网约车的发展推上了风口浪尖。

①引述广告语并联系现实，提出问题。

②如果说2017年是中国网约车“困境中求得生存”之年，那2018年大概是中国网约车“脏水和孩子一起倒掉”的一年。在这个网约车发展尚未健全的环境下，其出现的问题也愈发频繁，也就带来了大量对网约车的污名化与妖魔化。

②“网约车”遭遇生存困境。

③以空姐遇害案为引子，它既揭开了网约车治理中的困境，也将网约车的标签化的“原罪”暴露在公众面前。但“芳林新叶催陈叶，流水前波让后波”，在这个技术迭代的时代，互联网专车分化传统出租车的市场，这是守旧势力挡也挡不住的潮流，就像如今的智能手机几乎全面取代了过去的砖头机、电话机一样。

③类比论证，强调“网约车”是一种新事物，最终将会取代传统的出租车。

④有毛病的网约车必然需要治理，这是我们谈论网约车的共识。不过，在治理中，有两种偏好也是需要警惕的：一是“一治就死”，即在懒政思维的影响下，一棒子将有问题的新生事物打死，曾经的微信或者支付宝，如果也是在懒政思维之下，估计要晚生不知多少年了；二是“一治就过”。传统出租车与网约车的利益对抗，是无法避免的事情，如果制度设计出现“位置决定想法”的倾向，那“包容审慎”就成了一

④道理论证，警惕在“网约车”治理过程中可能会出现两种错误做法。

⑤因此，我们对两个关键性的问题需要有更深的认识。第一，网约车是否真的危险性更高？此前，国家行政学院行政法研究中心副主任张效羽说，“从官方统计看，网约车其实比传统出租车的恶性案件发生率低，要更安全。”在当前网约车分布远高于传统出租车的语境之下，加之流量经济衍生的传播效应，我们很容易给网约车“定罪”，但要知道，个案的发生不能代表数据上的逻辑。

⑥第二，在网约车事故中，平台究竟该承担多大责任？眼下有个不得不面对的矛盾问题：在少数制度设计者的眼里，网约车平台就是出租车企业，所以应该管理好“人”和“车”，在这个层面上，平台是趋于“无限责任”的；但事实上，平台并非传统出租车企业，在程序与技术上无法抵达“人”和“车”的“无限责任”。

⑦如此看来，要解决这个矛盾，既需要“仰望星空”，也需要“脚踏实地”。除了设置制度、法令等相关规定对网约车做出约束，也需要将外部环境与综合管理相结合，协同交管部门和平台方的治理，像打击酒驾一样打击黑车等。

⑧网约车作为一种新生事物，其发展必然伴随着阵痛。有一点可以肯定：就算没有网约车，出行打车的效率症结和安全风险也不会自动消失。或许再直白一些，“美好出行”岂止是一家平台的事情？只有平台、相关部门等责任方，秉持各自守序、包容开放的原则，打破利益固化、守旧偏见，网约车在 40 年改革开放再出发的路上，才会真正提供“美好出行”。

来源：2018 年 05 月 28 日 光明网 时评频道 作者：邓海建

【时代警句】

网约车作为一种新生事物，其发展必然伴随着阵痛。有一点可以肯定：就算没有网约车，出行打车的效率症结和安全风险也不会自动消失。或许再直白一些，“美好出行”岂止是一家平台的事情？只有平台、相关部门等责任方，秉持各自守序、包容开放的原则，打破利益固化、守旧偏见，网约车在 40 年改革开放再出发的路上，才会真正提供“美好出行”。

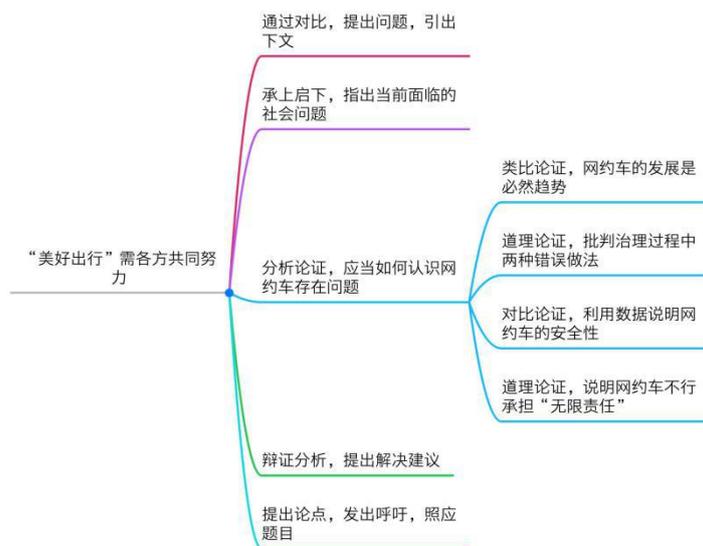
⑤**对比论证，网约车其实比传统出租车更安全，强调不要因个案的发生给“网约车”定罪。**

⑥**道理论证，论述“网约车”平台在程序与技术上无法抵达“人”和“车”“无限责任”。**

⑦**提出治理网约车的具体办法。**

⑧**发出呼吁，照应题目。**

【思维导图】



【相关链接】

网约车“黑名单”适逢其时

一段时间以来，由网约车引发的恶性安全事件持续发酵，引发社会关注。尽管涉事网约车企业采取了加强审核等举措，但对网约车企业加强监管和惩罚的呼声仍不绝于耳。

近日，为加强对出租汽车行业市场主体的信用监管，交通运输部发布了《关于加强和规范出租汽车行业失信联合惩戒对象名单管理工作的通知（征求意见稿）》。根据这份意见稿，对于出现违规情况的企业、司机，将视情节轻重列入诚信状况重点关注对象名单，或直接列入失信联合惩戒主体名单，并通过相关平台向公众发布。由此可见，针对网约车行业存在的诸多乱象，管理部门已有了治理思路：既加强事前准入把关，也通过失信惩戒等方式强化执法监管；既关注个体的网约车经营者，也强调平台企业的责任。

可以预见，通过建立失信惩戒“黑名单”，有针对性地“震慑”网约车企业和司机。

能够提升网约车平台的违法成本，减少违法事件的发生。对于法律规范尚不完善的网约车行业而言，“黑名单”制度的建立适逢其时。

当然，这份意见稿只是提供了一个方向，仍有许多问题需要明确。例如，失信主体的标准如何界定，需要有更明确的表述；对于被重点关注和列入黑名单的企业，除了公示之外，也需要有进一步的惩戒；如何建立完善失信惩戒的联动机制，也需要考虑。

“黑名单”制度要真正发挥作用，还需要打通管理部门和网约车平台之间的信息壁垒。比如，乘客就网约车司机违规情况投诉时，相关信息能否从网约车平台“抵达”管理部门，这需要两者建立有效的信息共享机制。如今，网约车发展已经从拼规模逐渐转向拼质量，安全问题成为决定平台生死的“阿喀琉斯之踵”。失信惩戒制度的建立，给网约车企业敲响了警钟：如果不能在安全管理上采取有效举措，也许会带来毁灭性的后果。认可。

来源：2018年05月30日 人民日报海外版 作者：刘 晓

编者：张新锋

高级教师
省级名师

赵焰：

优秀青年教师
高三把关老师

刘广彦：

中学高级教师
河南省骨干教师
河南省学术技术带头人



关注“新课标大语文”微信公众号
[我的]-[课件下载]栏目
下载大量作文资料，每天更新之