

部分城市对电动自行车限行 会影响外卖和快递业吗？

数据显示，我国电动自行车保有量已经超过2.5亿辆，总量还在呈上升趋势，每年生产量也稳定在3000万辆左右。与电动自行车保有量一起增长的，是电动自行车引起的交通事故总量，且不论小剐小蹭，单说电动自行车肇事致人伤亡的事故，从2013年到2017年全国共发生5.62万起，造成8431人死亡，6.35万人受伤。



作为道路交通的参与者，在许多城市，不论是机动车驾驶员还是行人，亦或是普通非机动车驾驶人，想必都能感受到满街横冲直撞的电动自行车对自身安全的威胁。

正因如此，一些城市开始对电动自行车有所限制，有的是特定区域、路段禁行，如北京市对长安街及其延长线等10条道路禁行电动自行车，有的则是全城受限，比如广州市在2017年实施了该市《非机动车和摩托车管理规定》，违反禁行者将被处以罚款。

而从行业监管层面，新国标的实施，也让电动自行车管理更加有法可依，一些城市尽管对超标电动自行车设置了过渡期，但一旦过渡期过去，从严监管也是可想而知的。

但是，有一种担忧开始在一些消费者心头浮现，电动自行车速度变慢了，我的外卖和快递怎么办？

事实上，即便是在禁止电动自行车上路的广州市，消费者依然是可以点到外卖的，也是可以收发快递的。只不过，外卖可能是用自行车送的，快递的用车也是专门车辆。实践证明，即便“限电”，外卖和快递业务也不会从城市中消失。

其实，大部分快递和外卖骑手的二轮电动自行车，并不符合国标，属于超标车辆，正因如此，过快的速度才容易引发交通事故，在给自身带来安全隐患的同时，也威胁到其它道路交通参与者。

相当一部分骑手是自备车辆，而由于企业是按件考核，为了在短时间内运送更多物件，骑手自然愿意选用速度和加速度更快的车辆。在当地交通管理部门对非机动车违章执法相对松弛时，闯红灯、逆行、占用机动车道甚至快速车道等违章行为频现，就不难理解了。

相比之下，企业天生具有逐利性，骑手送单越多，给企业带来的收益越高，其对于上述行为的态度也就可想而知。而一旦发生交通事故，因为骑手与企业关系特殊，后者一方面可以推掉对骑手应尽的义务，另一方面也可以把事故责任的锅甩给前者。在这样的情况下，骑手和事故受害者都面临索赔困难。

在经济和社会可持续发展的过程中，公众利益是不容忽视的，任何企业和个人，都不能完全把自身利益凌驾于公众利益之上。创业者为消费者提供有别于过去的产品和服务，其本质是针对经济和社会发展过程中出现的新问题、消费者在其中产生的新需求提供解决方案，从这点来说，外卖和快递的出现以及盛行，的确满足了消费者的需求。但是，新的业态出现，也会产生新的问题，而解决新的问题，仅仅靠企业和行业自律远远不够。

不过，解决新问题的过程，是可以促进企业和行业转型的，并且这样的转型，将带动上下游的产业一起升级，就拿外卖和快递来说，其转型也意味着餐饮业和物流业的整体升级。比如，一旦餐食配送速度下降，消费者点外卖所能覆盖到的范围就会缩小，那么就会促进这一地区餐饮业集中化而非分散化经营，一些针对某一区域特定时间特定群体的线下餐饮新业态也会出现。

所以，有关方面不用担心，限电之后外卖和快递行业是否还能存在，只要市场需求在，能够满足需求的企业就不会离场。并且，在尊重公众利益的前提下，新的业态将更具活力。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/142089.html>