# 分享经济呼唤治理创新

邹雅婷　高搏扬

早晨上班，骑摩拜单车去地铁站；中午休息时间，在“分答”上听一段关于投资理财的专业建议；晚上回家，用Airbnb（爱彼迎）预订出国旅游住的民宿……时下，分享经济渗透到人们生活的方方面面，并成为投资基金竞相追捧的创新热点。

然而，在分享经济火热发展的同时，也暴露出城市管理、安全风险等方面的新问题。专家指出，监管部门应“小步快跑”追上新业态发展步伐，通过创新治理思路和治理手段，解决分享经济“成长中的烦恼”。

## 1 分享经济火爆发展

2000辆共享单车在重庆大学城投用。　　何　超摄（人民视觉）

“看着满大街的橙黄蓝绿，就知道共享单车有多火了。”在北京某互联网企业工作的陈小姐感叹道，“短短几个月的时间，共享单车就从一个新概念变成了人人都在谈论的热门话题。它这么快火起来也是有理由的，骑一次车只要五角或一块钱，确实很便宜又方便。”

“世界各地都有单车共享方案，但鲜有国家将其变得这么简单。”——美国《洛杉矶时报》报道称，摩拜和ofo等企业的快速兴起，揭示了中国正在成为世界上最具创造力的创新实验室之一。

中央党校经济学部教授李旭章在接受本报采访时表示，分享经济是社会发展到一定阶段的产物，最初在欧美发达国家流行起来，并逐渐风靡世界。“分享经济最大的特点是提高了资源的利用效率，把闲置、浪费的资源利用起来。一方面通过共享帮助别人，另一方面节约了成本，价格比较便宜。”

喜爱旅游的冷先生是共享住宿平台Airbnb的忠实用户。“一开始选择Airbnb，是因为它跟酒店不同，可以和家人、朋友住在一套民宅里，有一种家的感觉。”冷先生对笔者表示，在同等住宿条件下，Airbnb要比订酒店便宜，而且还可以在旅行中交到更多的朋友。“去年5月我去台湾旅行，就是用它来订民宿，当地房主给了我很多出行建议，还带我出去喝酒。我很喜欢这种人文关怀。”

近几年，分享经济在中国快速发展，已经渗透到出行、房屋、医疗、教育、物流、金融、生活服务、自媒体等多个领域和细分市场，在各个领域，都涌现出相应的代表性企业。

中国人民大学法学院教授、商法研究所所长刘俊海对本报分析称，分享经济的兴起是“互联网+”战略落实以及“大众创业、万众创新”的必然趋势。“分享经济体现了产品创新、服务创新、盈利模式创新、消费观念创新等，符合绿色、共享的发展理念。”

2016年，“分享经济”首次写入政府工作报告，引起社会各界关注。今年的政府工作报告中进一步提出，“支持和引导分享经济发展”，“本着鼓励创新、包容审慎原则，制定新兴产业监管规则。”

国家信息中心分享经济研究中心发布的《中国分享经济发展报告2017》显示，中国分享经济发展迅猛，对培育经济发展新动能、引领创新、扩大就业作出了重要贡献。报告估算，2016年中国分享经济市场交易额约为34520亿元，比上年增长103%，共有6亿人参与，比上年增加1亿人。报告预测，未来几年，中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。未来10年，中国分享经济领域有望出现5家至10家巨无霸平台型企业。

## 2 新业态带来新问题

分享经济作为新生事物，在给民众生活带来便利的同时，也引发了许多新问题。以共享单车为例，违停占道、车辆损毁、押金去向不明等问题，成为饱受诟病的痛点。

笔者走访发现，在一些重点商圈或地铁站周边，共享单车有专人定时整理，摆放得相对整齐。但在许多社区里或小路上，共享单车随意停放、无人管理，占用盲道或挡住出入口的现象时有发生。“早上一出楼门，满眼都是五颜六色乱停乱放的共享单车，把消防通道彻底堵死了，要是着火了可怎么办?”北京市民王小姐抱怨道。

上海市消保委近日对共享单车进行的200次消费体察发现，自行车乱停放成为居民不满的一大焦点，37%的车辆是在有明确标识公共停车区域之外找到的，早晚高峰时段的乱停放问题尤为严重。

不仅是乱停乱放，共享单车被损坏、被喷漆、被私人占有等情况也很常见。“没有脚踏板的、车锁故障的、轮胎破了的、卸掉车座的……损坏方式花样百出，通常得不到及时维修。”北京市海淀区某高校的张同学说，“我还看到不少人给共享单车加装私锁，别人根本没法用。”

除了使用过程中出现的种种乱象，共享单车平台的押金管理问题也引起了舆论关注。据悉，摩拜单车押金为每人299元，ofo的押金为99元。摩拜和ofo公布的数据显示，其用户数量均已达千万级，以此估算，两家公司押金存量都达到几十亿元。巨额押金去向如何？是否存在安全风险？不能不引起人们的担忧。

专业人士指出，共享单车押金的最大隐患在于，单车提供者可能因为经营不善而破产或将押金挪作他用，丧失退还押金的能力。今年2月，福建莆田的卡拉单车面世10多天就有大量单车“失踪”，投资方很快撤资，导致公司运营资金紧张，用户退押金困难。即便是摩拜、ofo这样的大平台，尽管企业承诺对押金和余额分别设立了账户，专款专用，但仍有一些用户表示，遭遇了退还押金、余额困难的问题。

“在共享单车‘一车对多人’的交易模式下，沉淀的资金拥有金融属性，而一旦具有金融属性的平台缺乏监管，就很容易造成市场失灵。”同济大学法学院副教授刘春彦认为，共享单车盈利模式尚不成熟，而法律法规在押金监管方面存在空白，随着市面上的共享单车企业越来越多，政府介入监管的迫切性越来越大。

与共享单车差不多同时兴起的共享汽车，也面临着法律、安全等方面的隐患。专家指出，相比共享单车，汽车所要占用的城市空间和道路资源更多，违规驾驶、违章停放带来的危害将会更显著。有的共享汽车平台注册认证程序不严，注册人与使用人不一致，导致责任分配难题。此外，大部分共享汽车采用的是新能源车，在城市充电桩不足的情况下，找车难、停车难成为用户最大的困扰。

TOGO（途歌）共享汽车市场部负责人罗寒心在接受本报采访时表示，为了规避一些风险和问题，途歌的用户认证程序非常严密，通过严格的审核来确保每一位用户真实、统一。对于使用流程、行为准则、责任分摊等，在《用户服务协议》里都有明确规定，希望用户正常使用，尽可能减少违规。“与其他很多共享汽车企业不同，途歌投放的主要是汽油车，归还时不用停到固定场地充电，只要是正规停车位就可以停靠。”罗寒心说，“目前用户反馈较多的问题是车辆投放不足，一些地区还没有覆盖到。虽然投放数量一直在增长，但与用户实际需求相比还存在差距。”

## 3 管理方式创新马不停蹄

刘俊海指出，分享经济发展过程中出现的新问题，倒逼有关部门进行管理创新。现有的管理方式是基于工业化时代的传统经济模式创设的，但是到了信息化时代，“互联网+”的产业模式创新为管理者带来了前所未有的新挑战。“对待分享经济的基本原则是兴利除弊。一方面要满腔热忱地支持分享经济发展，另一方面要强调法治和规范，着力打造一个多赢共享、诚实信用、法治理性、可持续发展的市场生态环境。”刘俊海说。

事实上，共享单车等新业态凸显出来的问题已经引起政府部门的关注，各地相继采取了一些措施，引导其有序发展。去年12月，深圳公布了《关于鼓励规范互联网自行车的若干意见（征求意见稿）》。今年3月，成都正式发布《成都市关于鼓励共享单车发展的试行意见》。北京、上海等城市的管理部门也约谈了多家共享单车企业，并抓紧制定有关共享单车管理办法。

近日，由上海市自行车行业协会和天津市自行车电动车行业协会牵头制定的共享单车团体标准（征求意见稿）已完成编制，这是国内首个依托区域协作制定的团体标准。据悉，该标准包括3个文件，从硬件技术和服务规范方面对共享单车企业提出要求，如共享单车实行3年强制报废、24小时内维修制，单车必须具备卫星定位和互联网运行功能，共享单车押金退回期限不超过7天，运营平台对用户在使用过程中所造成的人身伤害赔偿标准不低于15万元，等等。上海市自行车行业协会总工程师徐道行透露，这一团体标准如果5月能报备通过，预计6、7月份就能在上海施行。

北京盈科（上海）律师事务所律师丁勇表示，共享单车团体标准主要能起到三个作用：一是保证产品质量，二是保障使用安全，三是规范管理和服务。“共享单车团体标准属于行业规范性文件，其法律效力还是比较高的。”丁勇说，如果单车使用者在使用过程中出现了问题，这一团体标准可以成为划分使用者和单车提供方之间责任的重要依据。

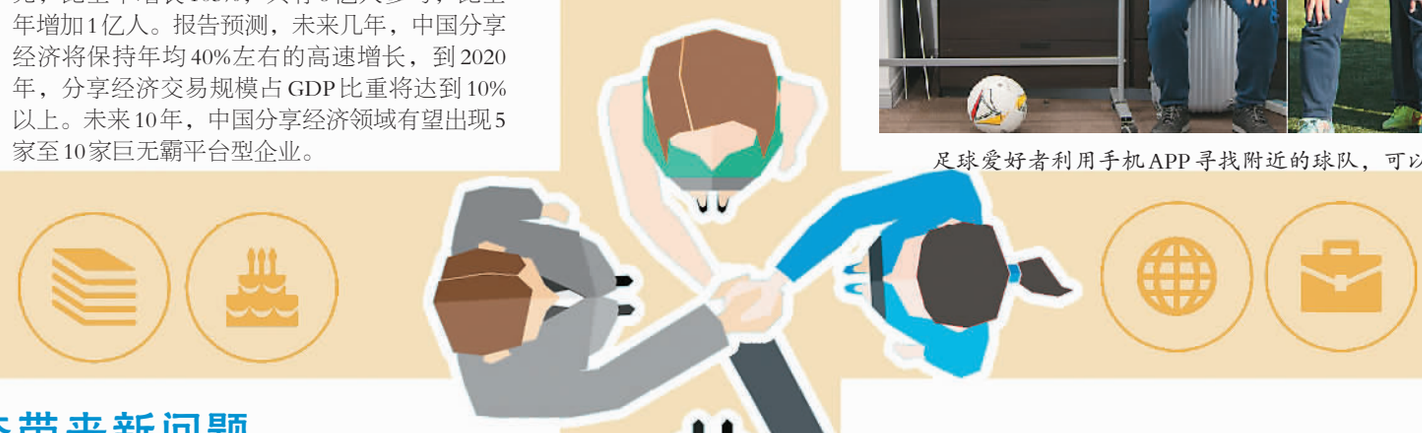
刘俊海认为，上海出台的共享单车团体标准对于其他城市也具有参考价值，应该把好的经验复制推广，并在此基础上形成国家层面的行业准则和规范意见。

李旭章则表示，政府可以为分享经济制定基本的发展原则，做好必要的监管，在此之外，应当更多地依靠行业协会发挥自律作用。“国外的共享住宿行业准入规则不是政府制定的，而是由行业协会的成员自己制定的。用规则去引导是好事，但是不能管得太细太死。”李旭章说。

对于分享经济的发展前景，业内人士普遍表示看好。“今年初，北京市交通委特意到我们公司进行考察、指导，我觉得政府对分享经济还是挺支持、挺看重的。”途歌市场部负责人告诉笔者，“途歌的愿景是共享汽车以后能够代替私家车出行。我们今年将加大投放，争取把北上广深四个城市的每个区域都辐射到。希望城市管理部门能增设一些公共停车位，让各家共享汽车都能停放。”

“新经济新业态不能‘野蛮生长’，企业自治、行业自律和政府监管要协同推进，才能实现分享经济的美好明天。”刘俊海说。

足球爱好者利用手机APP寻找附近的球队，可以降低场地租用费。　新华社记者　李　京摄



## 创新推动分享经济发展

张影强

分享经济是通过新一代信息通信技术实现社会闲置资源合理充分利用的新经济形态，也是信息革命发展到一定阶段时的产物。分享经济不仅是当前中国经济发展的新趋势、新理念和新引擎，更是保持经济可持续发展，谋求占据国际社会未来竞争制高点的重大战略举措。

分享经济依托互联网技术，能有效减少供给和需求的信息不对称问题，在去产能、去库存和降成本等方面具有天然的优势。在供给侧，通过互联网平台，可以将社会大量闲置资金、土地、技术和时间转化为有效供给，缓解资源紧张和大量闲置浪费并存的现象。在需求侧，分享经济则能有效匹配消费者的需求，以最低的成本满足需求。消费者节省了大量的“搜寻成本”，能及时了解其他消费者对商品和服务的真实评价，提高了整个社会消费者的福利水平。

当前，发展分享经济需要新举措。

一是更新理念、创新监管。分享经济是大众参与的商业模式，政府的监管对象庞大并有一定的虚拟性，监管内容快速增长，需要及时调整监管和治理模式。市场监管部门要积极地适应新常态，解放思想，转变监管理念，塑造互联网监管思维，发挥大众评价、企业治理、行业自律等多方作用，建立多方协同治理机制。比如，创新监管方式，利用大数据技术等加强监督检查和违规处置，建立健全以信用为基础的事中事后监管体系，加大失信惩戒力度；培育专业的信用服务公司，构建用户信用评级系统，将分享经济中的诚信者和欺诈者纳入目录，并对信用极差的个人或企业进行披露。

二是拥抱创新、趋利避害。分享经济是大势所趋。政府首先要鼓励创新，不仅要营造企业创新发展的环境，更需要创新治理方式来适应分享经济发展的要求。作为市场监管者，要科学认识新生事物，最大限度地保护创新；同时也要坚守监管的底线，将人民的切身利益和人身安全放在第一位，维护正常的市场秩序。

三是完善法规、保障发展。在分享经济模式下，现有法律和规范存在模糊边界，相关的保险、税收、劳动法等法律法规也不尽符合分享经济发展要求。应及时建立健全相关法律法规，并对网络平台和专业从事分享经济的中介公司加强监管。加强商品和服务提供者的资质审查，调整分享经济模式下的财税政策，规范交易行为，保护交易双方的合法权益，可考虑有针对性地对民办分享设施建设进行财政补贴。

大家之言

（作者为中国国际经济交流中心高级经济师，邹雅婷摘编，略有改动）