潮起潮落太匆匆　多方共治需深入

共享经济如何活得更好？

本报记者　**彭训文**

早上8时刚过，和很多北京市民一样，黄先生出门上班。从小区门口到地铁站有20分钟路程，他每天都会习惯性地用手机扫一辆共享单车骑到地铁站。不过这些天，他找车的时间变长了，“车少了，坏的也多了”。

2017年，共享经济进入爆发年。以共享单车为代表，共享汽车、网约车、共享充电宝、共享KTV、共享雨伞甚至共享小马扎……各式各样的共享模式如雨后春笋。不过，近段时间以来，共享单车数量锐减、顺风车频出安全事件，一些共享平台甚至传出转让消息。当热情褪去的资本“一哄而散”，社会正在留下“一地鸡毛”。

“共享”潮起潮落，如何看护好人们的正当权益、社会的公共利益？“多方共治”又该如何深入？记者采访了相关专家。

浙江省义乌市为规范共享单车停放等不断推出新举措，比如在城区施划停车泊位等。图为义乌市新科路附近一共享单车停车泊位，义乌市综合行政执法局稠江大队工作人员正在整理共享单车。

吕　斌摄（人民视觉）

辩证看待共享经济

“共享单车以前挺方便的，现在好车越来越难找了。”家住北京市朝阳区高碑店地区的王大爷最近又把藏在家里许久没骑的自行车翻了出来。他曾经也是共享单车的“深度用户”，但经历几次艰难的找车经历后，现在更愿意骑自己的车。

“打车更难打了。”在北京某事业单位工作的小王需要上夜班，他发现在深夜又很难打到车了。“网约车刚出现的时候，我每天下完夜班都打网约车回家，比出租车还便宜。现在我需要等很久才打得到，有时候着急回家只能选择更贵的专车。”

记者发现，在上下班高峰期，很多地方能骑的共享单车已难觅踪影，网约车则需要排七八十人的长队，等待时间超过半个小时。而此前吸引公众眼球的共享雨伞、共享汽车、共享小马扎等共享模式，很多已不见踪影。

来匆匆、去匆匆，在公众逐渐习惯共享经济带来的便利时，一些共享模式却快速消失了。

“这种现象恰恰说明共享经济是存在市场需求的，这正是共享经济的价值所在。”中国财政科学研究院应用经济学博士后盘和林在接受记者采访时表示，共享经济目前存在的问题并不是共享经济本身的过错，而是相关方对共享经济缺乏行之有效的管理政策。

经历了2016年雨后春笋般的生长期，度过2017年的厮杀期，在今年，共享经济进入了调整期与沉淀期。综合来看，共享经济带来的变革和反思，其实非常珍贵。

一方面，共享经济带来了百姓生活方式、思维方式的变革。以共享单车为例，它的出现对解决人们出行的“最后一公里”问题起到了巨大作用，也使得都市中原本已被边缘化的自行车重回人们生活中。对公共交通来说，共享单车的出现也在一定程度上缓解了城市拥堵，有利于最大化地利用公共道路。而共享汽车、共享玩具等平台的出现，有利于对社会闲置资源进行再次调配，从而让大众廉价地共享这些资源，更是“互联网+”思维方式在人们日常生活中的具体体现。

商品经济发展、移动互联网技术成熟和人们生活水平提升，共同促进了人们对人和物关系的观念发生改变，人们更看重使用而非占有，更多人开始思考在现代社会如何过一种能够自由选择自己喜欢物品的生活，这是一种减量化的生活——而这正是共享经济出现的内驱动力。

另一方面，共享经济带来的困局仍然待解。

首先是资源浪费问题。当前，虽然共享经济大打“数量战”的竞争行为有所缓解，但泛滥、堆积而造成的资源浪费恶果已经形成。据统计，去年共享单车的投放量达到2000万辆，这些自行车报废之后会产生30万吨废金属。它们中有多大比例能在后续回收环节被“吃干榨尽”很难预计。

其次是维护问题。在北京市朝阳区金台路地铁站口工作的某共享单车维护员老陈告诉记者，平台为节省开支，已经减少了搬运共享单车的车辆，“虽然现在投放的新车少了，但坏车变多了，总体上工作量并没有减少”。

自共享经济出现以来，私占、私藏、恶意损毁等现象时有发生，而相关运营平台在起初执行的却是“重扩张、轻维护”的运营思路，导致对共享经济运营模式的探索并未出现大的突破，这也成为困扰当前共享经济生存的大问题。

共享理念需要树立

和很多新经济形式类似，共享经济给人们留下“起初一拥而上，最后又一哄而散”的印象，资本退出后，往往给社会留下“一地鸡毛”。

“共享经济出现这些问题的直接原因是市场涌入了过多竞争者，无序竞争造成了很多企业死亡或者运营出现方向性偏颇。”中国社科院信息化研究中心秘书长姜奇平对记者表示，回顾历史，团购、P2P金融，也曾出现过一拥而上、一哄而散的现象。其深层原因是人们对共享经济的理解存在问题，真正的共享经济共享的是资本。

姜奇平认为，共享经济的本质是使用而非拥有。资本不应以商品为投资重点，而是要培育分享平台，开展金融竞争。“共享经济创业者与此前互联网成功者的区别在于，没有探索出相应的增值业务，真正做到平台分离。这就像王府井大街和这条大街上商店的关系，单纯店和店的竞争，非常容易死掉。”

“这是一个悖论。互联网企业及投资者、甚至创业者的烧钱理性，最终将导致社会、实体经济等集体的非理性，风口过后往往是‘一地鸡毛’。”盘和林表示，共享经济带来的种种问题，实质上源于其高开放、高流动、迅猛发展等特殊属性，特别是进入某些行业不受约束地在灰色地带“野蛮生长”，严重冲击着传统经济社会制度和秩序。从经济学角度来说，这个悖论产生的最根本原因是个体没有承担负外部性的成本，而是由社会或者集体承担了，这个由外部性所导致的市场失灵的最好矫正方法，就是让负外部性成本内在化，即由互联网企业承担相应责任。

盘和林认为，发展共享经济的关键在于以“共享”理念重新构建新的秩序。尤其需要指出的是，这里的“共享”不仅包括平台、公司、用户，更包括传统行业等全社会的“共享”利益最大化。他以共享单车举例说，在一开始时，相关方就应及时限制平台挪用消费者的钱来进行烧钱大战，对退出后的单车“遗孤”承担处置义务等等。唯有此，才不至于热闹散尽，留下“一地鸡毛”。

很多专家承认，共享经济开展的竞争形式总体上是一种理性选择。因为互联网平台通过“撒钱竞争”能快速聚集海量用户，而流量、用户对于互联网企业意味着真金白银，更意味着未来。的确，从表面看来，企业自己投钱买来的东西，愿意被扔、愿意挨砸，旁人管不着。但是，如果企业无视社会效益、无视浪费，恐怕难言真正的经济探索或试错。

中国科学院大学经济管理学院教授吕本富对记者表示，新经济模式的试错成本分为两种，一种是模式本身是错的，很多时候由资本来买单。另一种是超出了资本负担范围，造成对社会资源的占用。

“只要是市场经济，一定的试错成本恐怕是必须付出的，这是创新必须要付出的代价。但是这个过程中如何保证试错不是无效率、浪费的，这是社会要思考的。”吕本富说，这需要国家建立完善的创新创业体系。例如，以色列建立的孵化器、放大器、风险投资监管、培养成熟的创业者等，最大程度地降低了试错成本。“但这并不意味着没有试错的共享经济。”

构建综合治理机制

经过10多年发展，共享经济已经进入“下半场”。为此，国家发改委6月发布了《关于做好引导和规范共享经济健康良性发展有关工作的通知》。《通知》指出，为有效应对近期共享经济发展出现的新情况新问题，要构建综合治理机制、推进实施分类治理、压实企业主体责任等。那么，这个综合治理机制究竟如何构建呢？

企业应该承担好主体责任。中国人民大学公共管理学院教授杨宏山在接受记者采访时表示，今天的问题在于，共享经济作为一个产业要可持续发展，首先盈利模式要是可持续的。而一些企业在运行过程中，在相关设计方面还比较欠缺。他认为，这需要企业切实履行创新责任，不能只致力于圈钱。

姜奇平认为，共享经济创业者应该从苹果、海尔、阿里模式悟出共享发展的真正途径，走平台化道路，把共有资源开放分享给小微主体，和创新结合起来。

“政府应该具有协同治理的逻辑，弄清楚政府、市场、社会该做什么。”姜奇平说，问题的核心在于要有明确分层治理的思路：市场失灵后由社会治理，社会治理失灵后再由政府治理，政府不能直接赤膊上阵。他以数据开放为例说，共享平台的数据开放要有一个“裁判员”来决定数据对谁打马赛克，对谁不打马赛克。这个裁判员应该由社会机制来实现。

吕本富认为，共享经济对旧经济的挤压是问题所在，政府要有适合新旧动能转换的新思路。他以滴滴打车举例说，不能将其和出租车对立起来。政府应该思考如何做好新形势下的行业监管，从监管行业准入转向监管过程。比如对于平台的“杀熟”现象，政府需要及时介入，在监管手段上也要有所创新。

在未来，共享经济将不只是共享一辆汽车、单车、住房，更多是一种新的社会经济运行思维，这需要社会信用体系、规则、秩序等“公共品”来支撑。相比欧美，国内共享经济需要更长的时间来建立一种新的“秩序”。

盘和林认为，政府的职能在于提供“公共品”即公共政策，确保公共利益。例如共享经济如何确保与传统行业之间的公平竞争等。这需要政府主动作为，建立新的监管规则体系及法律保障体系。“只有符合经济和社会秩序，受到法律等制度保障的商业模式，共享经济才是一种健康、可持续发展的模式。”

“政府部门优化公共管理水平是最关键的一环；也只有真正重构起新秩序，共享经济才能更美好、更和谐。”盘和林说。

图为废弃的共享单车。

本报记者　**彭训文**摄

以技术引领共享经济

盘和林

在2014—2015年令人眼花缭乱的井喷式爆发发展中，顶着共享经济名号的项目遍地开花。在随后的2016年，项目数量略有回落，2017年逐渐走缓。实际上，2015年滴滴与快的两个平台的合并在一定程度上可以视为拉开了共享经济进入下半场的序幕，只是由于共享经济最先在出行领域萌芽和结果，而那时其他领域的共享经济正方兴未艾，所以这个信号并没有被充分关注。

随着众多共享经济项目在激烈竞争中成为“烈士”，每个行业坚持到最后还能继续鏖战的企业也不过那么一两家了。很多项目要么半死不活，要么面临艰巨的转型压力。

共享经济进入下半场有3个主要特征，一是面向消费者的共享项目逐渐走向饱和，比如很多城市共享单车的存量远远超过了居民的实际需求，“单车坟场”随处可见，投资者也忍受不了没完没了的补贴大战，转而主动寻求合并，终结混战的局面。二是在消费领域的共享项目被挖掘殆尽，但是企业端和公共医疗服务领域的共享经济展现出极大的发展潜力。三是共享经济作为一种商业模式，在现有技术条件下已经得到充分应用，但是如果与大数据、人工智能等前沿技术结合起来，其发展前景仍然值得期待。

对于共享经济服务的提供者而言，平台数据就算不是其最重要的资产，也是具有战略意义的关键资产，因此，如何让这些数据发挥出更大的价值是平台应该重点考虑的问题。在下半场，可以把上半场的成果再次共享，例如利用平台数据动态调配智慧红绿灯，在高峰时期和非高峰时期，根据车流量、路况调控红绿灯等候和通行时间，由此实现共享经济商业模式的升级，将服务对象由零散的个人延伸到整个社区。

实际上，共享经济的两个关键词“使用而不占有”和“不使用即浪费”，最终指向的都是资源的更充分利用。但是“单车坟场”的出现显然与有效利用社会资源的目标相背离，其中的原因除了混战时期各方盲目投放单车以外，还有就是平台对数据没有充分利用，从而制定更合理有效的单车投放规划。

作为平台，管理庞大的系统和海量的用户数据是其核心任务，而要做到这点，是离不开大数据、云计算以及人工智能等前沿技术的。可以说，共享平台的兴起创造了对新技术的巨大需求，而这些技术在实践中遇到的各种难题的挑战下得以不断发展成熟，并反过来更好地支撑共享经济的发展。

共享经济之所以发展得那么快，一个原因是其作为一种商业模式，很容易被模仿复制，平台成功的关键在于有足够的资本支撑其熬死竞争对手从而独占市场。但是进入下半场后，平台需要考虑的是如何把可及的社会资源更加有效地利用起来，而这是需要技术作为支撑的，也唯有用技术垒起来的城墙才是足够坚固的。

而这些技术在相关产业中的广泛应用，有很强的“头雁”效应。对此，要强化人工智能等科技应用开发，紧紧围绕经济社会发展需求，充分发挥中国海量数据和巨大市场应用规模优势，坚持需求导向、市场倒逼的科技发展路径。当前，在市场的驱动下，包括人工智能在内的一系列面向未来的技术正在共享经济中被广泛地应用，也由此可见，共享经济的下半场将立足于技术进步，并在此基础上实现商业模式的不断升级。

（作者为中国财政科学研究院应用经济学博士后）

扫码观看采访视频