

共享单车经济属性及其发展探析

欧国立,王冬雪

(北京交通大学 经济管理学院,北京 100044)

摘要:针对共享单车所属经济范畴的争议问题,在共享经济理论分析框架下,对共享单车经济学属性进行了分析评述。研究认为,由企业改造的闲置私人单车属于共享经济下的物品,此类共享单车发展需要企业设计相应的激励机制,鼓励更多的闲置单车投入社会以循环利用资源,提高社会闲置交通资源的使用效率;通过融资新增产能并大量新投入使用的共享单车严格意义上不属于共享经济,属于分享经济范畴;共享单车发展在很大程度上是社会资本的趋利性所致,在发展过程中也暴露出很多问题,政府应当对共享单车的数量、空间分布、停放等方面进行规划、监管和一定程度的控制,使其在不影响正常城市交通秩序和效率的情况下能够健康发展。

关键词:共享单车;共享经济;经济属性;准公共物品;闲置单车

中图分类号:F572;F724.6 **文献标志码:**A **文章编号:**1671-6248(2017)04-0025-06

Research on economic attributes and development of bicycle sharing

OU Guo-li, WANG Dong-xue

(School of Economics and Management, Beijing Jiaotong University, Beijing 100044, China)

Abstract: As for the controversial issue of economic category of bicycle sharing, economic attributes of bicycle sharing were analyzed and commented based on the framework of sharing economic theory. Research shows that privately idle bicycles transformed by the enterprises belong to the goods under sharing economy, and their development needs enterprises to design corresponding incentive mechanism to encourage more idle bicycles to be put into the society, in order to recycle resources and improve the efficiency of the use of idle transportation resources; a large number of new bicycles sharing by financing which have been put into use don't belong to the sharing economy in the strict sense, and they belong to the category of sharing economy; the development of bicycle sharing is largely the result of the profit of

收稿日期:2017-06-08

基金项目:北京市社会科学基金重点项目(16GLA003)

作者简介:欧国立(1961-),男,山东招远人,教授,博士研究生导师。

social capital, and many problems have also been exposed in the process of development. The government should plan, supervise and control the amount, space distribution and parking of bicycle sharing so that it can develop healthily without affecting the normal traffic order and efficiency of the city.

Key words: bicycle sharing; sharing economy; economic attribute; quasi public goods; idle bicycle

“互联网+”和共享经济概念兴起之后,共享单车作为解决城市交通“最后一公里”问题的新型方案在大城市迅速发展,共享单车在短距离移动中具有较高的可达性,并弥补了政府公共自行车定点取换车不便的弊端,因此被居民们广泛接受。但是作为城市基础设施,共享单车在飞速发展的同时,也存在着诸如侵占公共资源、违规乱停乱放等亟待解决的问题。这些问题的根源在于其发展定位和方向模糊,而明确发展定位和方向的关键在于正确认识其经济属性。虽然共享单车的名称已被社会普遍接受,但其是否真正符合经济意义上的“共享”还存在许多争议。本文在共享经济理论分析的基础上探讨共享单车经济属性及其发展问题。

一、共享经济与共享单车

共享经济的理论研究近几年才开始发展起来,Henten 等指出,交易成本的存在促进了共享经济的发展^[1],信息的不对称及交易成本阻碍了个人及企业的经济活动。共享经济是以获取一定报酬为目的,借助互联网平台,通过整合线下闲置社会资源,实现某种物品使用权暂时转移的一种经济模式。共享经济通过建立网络平台,使私人资源与信息更加透明化,买方和卖方的交易选择更加顺畅,这种模式降低了经济活动中的交易成本,共享经济也随之兴起。共享经济的蓬勃发展既源于信息化时代电子媒介的发展,也源于相关运营企业的成功,国外已有许多共享经济发展成功的案例。Ert 等重点研究了旅游业中盛行的共享经济企业——Airbnb,认为 Airbnb 是以 P2P 的平台为基础,通过整合个人闲置的房屋信息和游客的住房需求,达到了买卖双方房屋资源有效匹配^[2],此种消费模式以交易双方彼此信任作为基础条件。Martin 阐述了基于网络平

台的个人对个人的共享经济,即个人基于网络平台将其自有的资源分享给他人,这种共享经济的杰出开拓者包括 Craigslist、Freecycle 和 Couchsurfing 等公司,同时这种基于网络平台的共享经济也能够使个人获得资源,最为杰出的是 Zipcar 提供的汽车租赁或服务模式^[3]。Gregory 等从消费者角度阐述了共享经济中的许多活动,指出供方将其拥有的闲置的产能提供给消费者使用,消费者获得使用权而非所有权^[4]。

虽然学者们已对共享经济进行了初步研究,但是共享经济的定义在学术界尚未统一。从学者们对共享经济的研究中可以发现,大部分的学者认为共享经济的核心是基于网络平台模式对闲置资源的共享,是个人对个人基于网络平台分享其自有资源的一种经济活动。因此共享经济具体表现为私人或团体将其拥有的闲置资源或过剩的产能共享给他人,他人只拥有使用权,而供方仍拥有资源或产能的所有权。共享的前提是现有资源的共享,而非新资源的创造,因此共享经济时代下产生的所谓的共享产品也应是私人部门现有的闲置资源。

在现有的共享单车中,一部分由私人提供,企业将私人闲置的自行车重新修理并投放市场,“智享单车”是典型代表;一部分由企业提供,自行车生产商制造自行车,ofo、摩拜等企业将自行车投入市场并运营,用户扫描车上独有的二维码并解锁单车。因此,目前在市场上存在的共享单车中,由私人提供的单车属于共享经济下的经济活动;而由企业提供新生产的自行车则不具备共享经济的主要特征。由企业提供的共享单车是企业借助于互联网向社会提供的物品,可以由所有消费者使用,共享单车具有公益性、盈利性与局限竞争性等特点,且私人部门拥有收费权,根据 Samuelson 对物品属性的界定,共享单车的经济属性属于私人部门提供

的准公共物品^[5],而不具备学术界认同的共享经济由私人提供的、闲置的共享性质。因此,由企业提供的共享单车不属于严格意义上的共享经济。

二、共享经济下共享单车的发展问题

共享单车的经济属性决定了共享单车的发展方向及其面临的问题。基于互联网,由私人提供的闲置单车属于共享经济下的产品,是现有资源的再利用,其直接关系主体包括个人、使用者及企业,单车的发展取决于三个主体对产权的界定;由私人部门提供的共享单车属于私人部门提供的准公共物品,其直接主体除了企业与用户外,还需要政府的参与,单车的发展取决于政府和市场如何参与。

(一) 私人提供的闲置单车

Adler 等在自行车是否能减缓交通拥堵问题上进行了研究,基于鹿特丹公共交通罢工的实证模型分析交通拥堵问题,发现公共交通补贴政策是次优的,主要因为对公共交通的补贴使得部分自行车用户转向公共交通的使用,因此减缓了私家车带来的交通问题^[6],这证实了自行车的使用能够在一定程度上减缓交通拥堵。

共享单车发展始于大城市,中国一线城市是共享单车的首要发展城市,大城市的高速发展带来的交通拥堵问题为共享单车提供了市场。这些大城市人口密集度高,私人拥有的汽车数量较多,因此私人汽车的出行数量高,受城市道路空间的限制,大量的私人汽车占用了较多的路权,而个人理性和集体理性的不一致,使得城市的交通拥堵日益严重^[7]。为解决城市化过程中带来的负效益,政府制定并实施了多项政策,相关学者也对各种政策进行了理论论证,如拥堵收费、公交补贴、限行限号、产业转型等政策旨在减缓交通拥堵问题^[8-12]。但是这些政策自实施以来,效果并不显著,城市的交通拥堵问题并未解决,这在很大程度上为共享单车的发展提供了机会。欧国立指出,交通运输需要满足可

持续发展,各种运输方式高效统一^[13]。交通运输作为基础设施,城市也需要保证各种交通运输方式可持续发展且高效统一,共享单车体积小于私家车,且其受拥堵的影响较小,因此用户可以用自行车代替私家车,提高车程效率,一部分私家车用户转向共享单车,这使得路面私家车的数量有所减少,进而减轻私家车带来的交通拥堵问题。

私人提供的闲置单车在经济属性上属于共享经济产品,能够提高既有资源的使用效率。借助互联网信息技术,将私人拥有的闲置单车通过有偿使用方式加以利用是真正意义上的共享单车,也是其发展的一个重要方向。大城市中私人拥有的单车数量较多,同样有较大部分单车被闲置,闲置单车的高效利用有助于减缓交通拥堵,节约社会资源。在共享经济下,如何将闲置的单车高效利用是发展共享经济需要解决的问题。现有的单车企业已经开始发展共享经济,也鼓励私人将闲置的单车投入市场,但是共享经济的发展处于探索阶段,将私人闲置的单车投入市场面临着产权问题,单车的拥有者、使用者及企业间对单车产权的界定及划分,是企业高效运作和提高私人单车利用率面临的主要问题。

(二) 私人部门提供的共享单车

通过社会融资并由私人部门基于盈利目的而提供的共享单车是当下共享单车发展的热门话题。共享单车的经济属性要求在满足企业利润最大化的基础上保证其有效供给,并为城市带来一定的正效益。这种由私人部门提供的准公共物品需要政府和私人部门的共同参与,政府如何干预及私人部门如何对共享单车的发展进行定位,是共享单车发展面临的核心问题及可持续发展的方向。

共享单车的主要目标是解决公共交通存在的最后一公里问题,Faghih-Imani 等研究了纽约市出租车与共享单车出行时间的比较,发现短距离内共享单车更加节省出行时间^[14]。共享单车是用户短途出行的最优交通工具得到了学术界的基本认同。国外的部分城市共享单车发展较为成熟,但是中国

的共享单车发展仍处于探索阶段。共享单车在给城市带来较多的正效益的同时,也会产生较大的负效益。共享单车亟待解决的问题是如何管制问题、如何平衡与各种交通工具间的关系及其引发的路权问题。

共享单车的大量投放及停放点的不规范占用了较多的道路资源,随之产生了对共享单车的监管问题。公众对共享单车的需求,具有时段性及周期性,在用车高峰期,轨道交通站点堆积大量的自行车,占用较多的道路资源,共享单车的有效管制能够提高道路资源的使用效率。同时共享单车的管制问题也体现在如何规划车辆空间格局,共享单车同样存在潮汐现象,人口流量的时间差异产生的单车需求量也不同,因此,如何优化自行车的布局是解决管制问题的关键。

准公共物品的公益性与盈利性,决定了其市场中的发展动力和发展路径。共享单车是由私人部门提供的准公共物品,私人部门获取经营利润是其盈利性的体现,而便利用户、缓解拥堵等则是其公益性的体现。作为解决最后一公里及增强城市空间连接性^[15]的主要交通工具,共享单车是城市公共交通的辅助工具。因此共享单车发展的核心问题是政府与市场的参与问题,共享单车的正效益是私人部门解决了最后一公里问题,增加了城市的可连接性,而共享单车产生的负效益给政府提出了要求。共享单车的正效益推动着共享单车的发展,负效益制约了共享单车的发展,共享单车的可持续发展要求其降低或消除其负效益,而解决其负效益的基本途径就是政府和企业的共同参与,这是由共享单车准公共物品的经济属性决定的。

三、共享单车的发展方向

共享单车适应城市的发展要求,成为城市主要交通工具之一。但刚开始发展的共享单车面临着诸多问题,需要政府、企业和个人的共同参与治理。共享单车的经济属性及其面临的发展问题决定了共享单车的发展方向,同时共享经济的发展要求共

享单车首先发展个人闲置的单车,提高个人闲置单车的利用率,同时发展私人部门提供新生产的单车,两种单车协调发展。闲置单车的再利用能够使城市资源重新得到分配及利用,这是共享经济发展的核心理念,也是高度城镇化发展的必然结果,因此共享单车的发展必然要求首先发展城市现有的闲置单车,高效利用闲置单车是先决条件,私人部门提供的共享单车应当是对闲置单车的补充,闲置单车与新生产的共享单车协同发展才是共享单车的发展方向。闲置单车的发展要求企业建立完善的激励机制,私人部门提供的单车发展要求政府与企业的共同参与。共享单车的发展需要多主体共同参与,政府建立完善的规范制度,企业建立发展即治理机制,用户树立正确的消费观念^[16]。

(一) 闲置的共享单车

闲置单车资源的发展,要求企业、个人和用户之间明确单车的产权:私人拥有单车的所有权,企业拥有单车的经营权,用户拥有单车的使用权。单车产权的分离对单车的供给、使用及运营带来了较大的困难,企业需要鼓励单车所有者分享其拥有的闲置单车,将单车重新改装并运营,使用者使用改装后的单车,在此过程中,企业从单车所有者中获得单车的经营权,使用者从企业获得使用权,用户是否继续拥有单车的所有权则是企业需要解决的一个问题。

企业能否获得闲置单车是共享经济能否推进的决定因素,在较高的交易成本、互联网繁荣及可持续发展环境下,发展共享经济适应着城市的发展,共享经济与共享单车的发展需要先发展闲置单车,闲置单车的再利用属于资源节约、环境友好型的经济活动。随着共享经济的快速兴起,私人闲置单车的共享是共享单车的发展方向之一。

共享经济下的单车发展模式不同于其他经济活动模式,传统的共享经济活动仅仅是企业提供个人对个人进行经济活动的平台,而单车的发展模式主要由企业参与到经济活动中,企业不仅要提供平台,还代替所有者与用户直接发生交易。企业要想

获得闲置单车的经营权就必须获得闲置的单车资源。这要求企业设计相应的激励机制鼓励私人分享其闲置的单车^[17],闲置单车能够分享到市场是共享经济发展的第一要素,而激励机制是单车发展的必要条件。大城市闲置单车的存量较多,企业如何设计较为完善的激励机制,以鼓励闲置单车投入市场是单车最终的走向^[18],也是其可持续发展的必然趋势。

(二) 私人部门提供的共享单车

共享单车的发展与提出的管制问题要求政府和市场共治^[19],政府应参与到共享单车的治理中,共享单车产生的负效益要求政府制定相应的法律法规以规范共享单车的停放、使用,但政府也需要避免过度管制,减少共享单车行业的行政壁垒。共享单车带来的正效益要求市场必须参与,市场的自我调节机制能够促进共享单车的发展,同时市场的竞争机制也要求企业不断完善共享单车的发展。

在社会层面,共享单车属于准公共物品。共享单车的准公共物品的性质体现在共享单车具有公益性。共享单车的公益性是推进共享单车持续发展的最优优势,但其必须解决带来的路权问题^[20]。这要求政府明确共享单车与道路的产权问题,参与管制并规范共享单车的停放问题,以最大化实现共享单车的公益性质,政府还应出台系列法律法规政策规范市场秩序。同时,加强对企业的管理力度,优化共享单车布局,合理安排共享单车的投放范围及停放点数量。

在企业层面,共享单车由私人部门提供。共享单车作为私人部门提供的准公共物品,同样存在盈利性质。私人企业只有保证收益高于成本时,才能保证准公共物品得以有效供给。市场中随着提供共享单车的企业数量增加,多家共享单车企业目前处于价格竞争阶段,大量的资金投放给企业带来较重的资金负担,虽然部分企业能获得社会融资,但是其盈利模式是企业要考虑的主要问题^[21],企业只有在运作中保持净收益才能长久发展,共享单车只有在企业最终盈利的情况下才能被企业持续供给。

共享单车的准公共物品属性,在共享单车的可持续发展中要求政府与企业共治、共赢。共治为共享单车提供正确的、规范的发展环境,使其正效益最大化、负效益最小化;共赢为企业与社会共同发展提供必要条件,企业与社会共赢既能满足其公益性,也能满足其盈利性。共治、共赢是共享单车的发展之路,要求政府与市场共同参与,政府要为共享单车提供良好、健康的社会与法制环境,保护共享单车的安全及解决其路权问题,同时企业需要解决其盈利模式,以保证共享单车能够持续供给。

四、结语

共享单车的发展目前仍处于探索阶段,其经济属性与社会影响在很大程度上影响着共享单车的发展,由私人提供的闲置单车属于共享经济下的产品,其发展的核心问题及方向是明确产权,设计激励机制,鼓励私人分享其闲置资源,促进资源再利用;由私人部门提供的共享单车属于私人提供的准公共物品,具有一定的公益性,同时也有盈利性,并对社会产生较大的影响,政府如何参与管制并采取消除共享单车的负效益决定着共享单车的发展,私人部门如何定位共享单车以兼顾社会服务与企业发展,是当前政府与私人部门需要重点解决的问题。

共享单车自出现以来发展迅猛,也暴露出很多问题。从已经出现的问题来看,对其进行合理的规划和监管是十分必要的,例如共享单车的投放数量、空间布局及停放问题等。共享单车的空间布局与治理规划决定了共享单车的发展,形成健康、绿色、可持续的城市共享单车系统要求政府迫切出台规范准则及制度整治共享单车停放问题。目前的共享单车空间布局上存在不合理之处,从“潮汐效应”中可见一斑,ofo、摩拜等共享单车企业急需通过用户信息大数据分析合理优化其空间布局,也需要解决市场投放数量问题。共享单车作为城市交通,核心作用是解决最后一公里问题,数量分配是否合理,决定了其能否发挥最优作用。共享单车数量较

少不能满足人们日常的通勤需求,数量较多则会产生浪费资源、占用其他路权等社会问题。社会上共享单车种类和数量都在增加,企业和政府应该加强管控,在保证共享单车解决最后一公里问题上不占用其他道路与空间资源。现阶段共享单车面临的诸多问题,需要政府、企业及社会共同参与发展与治理,以更好地发展城市交通。

参考文献:

- [1] Henten A H, Windekilde I M. Transaction costs and the sharing economy[J]. European Regional Its Conference, 2015,18(1):1-15.
- [2] Ert E, Fleischer A, Magen N. Trust and reputation in the sharing economy: the role of personal photos in Airbnb[J]. Tourism Management, 2016(55):62-73.
- [3] Martin C J. The sharing economy: a pathway to sustainability or a nightmarish form of neoliberal capitalism? [J]. Ecological Economics, 2016(121):149-159.
- [4] Gregory A, Halff G. Understanding public relations in the sharing economy [J]. Public Relations Review, 2017,43(1):4-13.
- [5] Samuelson P A. The pure theory of public expenditure [J]. Review of Economics & Statistics, 1954, 36(4): 387-389.
- [6] Adler M W, Ommeren J N V. Does public transit reduce car travel externalities? quasi-natural experiments' evidence from transit strikes[J]. Journal of Urban Economics, 2016, 92(14):106-119.
- [7] 欧国立. 合作博弈、集体理性与城市交通效率[J]. 中国地质大学学报:社会科学版,2009,9(1):100-104.
- [8] 贾腾,欧国立. 基于凡勃伦效应的城市交通拥堵定价理论研究[J]. 北京交通大学学报:社会科学版,2011, 10(3):19-23.
- [9] 徐壘,欧国立. 交通拥堵收费的理论依据和政策分析[J]. 中国工业经济,2012(12):18-30.

- [10] 张敏,欧国立. 城市公共交通补贴问题分析[J]. 城市公共交通,2001(3):9-12.
- [11] 谢旭轩,张世秋,易如,等. 北京市交通拥堵的社会成本分析[J]. 中国人口·资源与环境,2011,21(1): 28-32.
- [12] 范伟康,韩宝睿. 世界产业转移与发达国家交通拥堵改善对中国的启示[J]. 交通运输工程与信息学报, 2015(3):121-126.
- [13] 欧国立,王睿哲. 基于三维综合交通运输理论视角下中国综合交通运输发展的思考[J]. 长安大学学报:社会科学版,2017,19(1):20-27.
- [14] Faghih-Imani A, Anowar S, Miller E J, et al. Hail a cab or ride a bike? a travel time comparison of taxi and bicycle-sharing systems in New York city[J]. Transportation Research Part A Policy & Practice, 2017(101): 11-21.
- [15] Bullock C, Brereton F, Bailey S. The economic contribution of public bike-share to the sustainability and efficient functioning of cities[J]. Sustainable Cities & Society, 2017(28):76-87.
- [16] Malhotra A, Van A M. The dark side of the sharing economy and how to lighten it [J]. Communications of the Acm,2014,57(11):24-27.
- [17] 梁科伟. 准公共物品中政府参与角色及定位研究[J]. 企业导报,2012(16):32.
- [18] Martin C J, Upham P, Budd L. Commercial orientation in grassroots social innovation: insights from the sharing economy[J]. Ecological Economics,2015(118):240-251.
- [19] 黄斯涅. 公共物品自愿缴费机制的实验经济学研究进展[J]. 经济学动态,2015(1):109-121.
- [20] 王卫华,欧国立. 城市交通的产权空间属性研究[J]. 北京交通大学学报:社会科学版,2008,7(3):31-35.
- [21] 王玉园,李芳. 城市准公共物品的管理困境及对策分析——以武汉市公共自行车为例[J]. 经营管理者, 2011(21):13-14.