

# 共享經濟到來 委員籲良性發展

在內地，越來越多的人騎着以ofo、摩拜為代表的共享單車穿梭在大街小巷，也有越來越多的人放棄出租車而選擇Uber、滴滴拼車等出行，客棧和民宿為更多人所青睞並漸有超越酒店之勢，這表明共享經濟已經悄然來到我們身邊。在驚喜和熱捧之餘，我們對共享經濟的反思也隨之開始：它給傳統產業帶來的機遇的同時也帶來了破壞，它的監管和盈利模式等都需要思考和解決。多位政協委員接受本報採訪時認為，進一步發展共享經濟需要健全社會誠信體系、明確法律責任並創新監管方式。

香港文匯報·人民政協專刊記者 王曉雪、凱雷 北京報道

商家、平台、消費者可以不見面實現消費，互聯網經濟的便捷和魅力吸引了大批消費者，其範圍覆蓋生活服務、交通出行、房屋住宿、醫療分享等領域，而政策的鼓勵和支持更促使共享經濟平台雨後春筍般出現。

## 政策紅利催熱共享經濟

自去年國家首次發佈針對共享經濟領域的指導及鼓勵措施後，今年全國兩會前，國家發改委又就《分享經濟發展指南》徵求意見，提出了允許和鼓勵各類市場主體積極探索分享經濟新業態及新模式、加快形成適應分享經濟特點的政策環境、鼓勵創新監管模式等規劃佈局。

政策釋放的紅利及民眾的爭相追捧讓共享經濟呈現出火熱的發展態勢。今年1月，李克強總理更對這類互聯網企業對實體經濟的帶動作用表示充分肯定，他說，「某個自行車企業可能就被你帶活了，新興服務業的發展給製造業創造了巨大的市場空間。」有委員認為，單車平台和製造企業的合作，將推動傳統產業生產模式變革。

據國家信息中心信息化研究部今年2月發佈的《中國分享經濟發展報告2017》估算，2016年中國分享經濟市場交易額約為34,520億元人民幣，比上年增長103%；參與者總

人數達到6億人，比上年增加1億人左右。報告預測，未來幾年，中國分享經濟將保持年均40%左右的高速增長。

## 共享經濟不能野蠻生長

在全國政協委員、觀瀾湖集團主席朱鼎健看來，共享經濟能夠改善社會閒置資源，提高流通效率，同時能讓更多的公眾參與進來，獲得收益或者以更低廉的價格獲取服務。但對於共享經濟的發展，朱鼎健擔憂的是如何讓共享經濟在有序的管理下健康良性發展，而不是野蠻生長，這是完善共享經濟需要解決的問題。

正如朱鼎健擔憂的那樣，在共享經濟的火熱增長背後，其弊端和一系列問題也隨之暴露出來，如互聯網網宿企業對資源的審核缺失，共享單車遭遇的惡意損毀等。在互聯網網宿行業，相關企業對資源的審核很多時候僅僅是基於房東上傳的內飾照片等，對其是否具有營業資質、消防條件如何、實際的地址和交通便利程度是否與描述一致等問題均沒有足夠的核查。

而近期火爆的共享單車更是問題多多：共享單車被上鎖、二維碼和車號被刮壞、藏進綠化帶和自家車棚、掛在樹上甚至扔進河裡……共享資源遭遇惡意損毀卻難以追究，不僅是對共享經濟企業盈利的考驗，更是對社會誠信體系的挑戰。

## 共享呼喚道德守則

全國政協委員、河北省農林科學院副院長王海波認為，中國的共享經濟是隨着時代進步、科技發展應運而生的，從政府層面來講，要監督管理和維護好這樣一個新經濟、新業態；從相關企業層面來講，也要有與社會相互依賴依存的共識。

王海波指，此前類似「竭澤而漁」的短期行為時有發生。很多新經濟、新業態本來可以發展為一個很好的模式，但是搞一段時間就把它搞壞了，這不是豐富經濟的發展，而是一種「否定式」的發展，這與缺乏統籌兼顧是有關的。例如國內網購的一些亂象已經影響到了其自身發展。網約車等共享經濟企業也要吸取這方面的教訓，不斷改進服務和管理，才有持續競爭力。

王海波強調，在法律方面，任何法律的出現都需要有一個過程。在這一過程中，更多的需要公眾的道德守則來維護和監督五花八門的共享經濟模式。例如房屋的短租、共享廚房等共享經濟模式要發展到一定階段，才會產生相關的較為細緻的法律法規來約束它們。

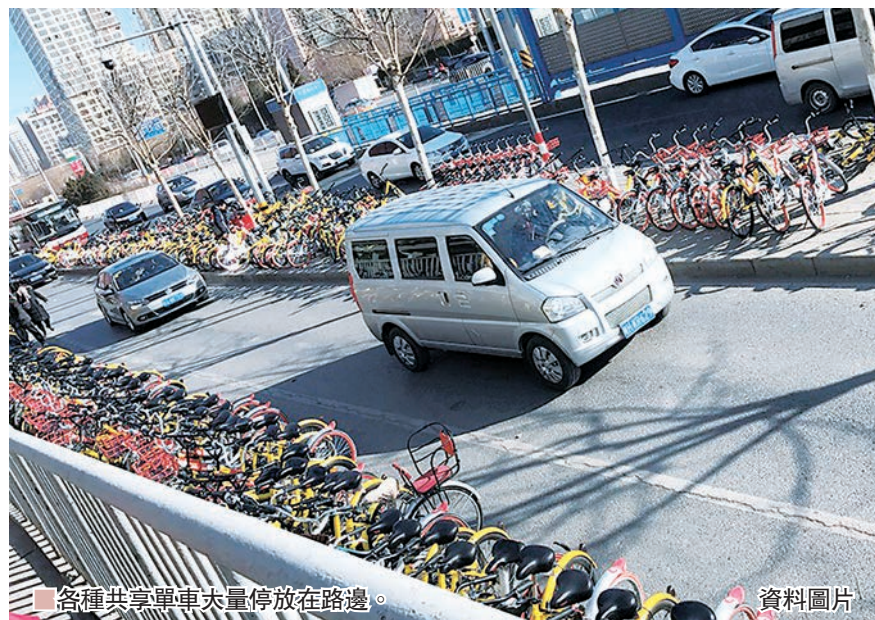
因此，相關企業、中介平台要有最基本的道德原則和公德意識。「因為市場經濟也需要有道德約束，而法律究其根本也是基於公德、道德的明確條款。」王海波說。



■截至目前，深圳摩拜單車投放量達15萬輛、ofo單車投放量達9.5萬輛，該市自行車日均使用量超200萬人次，綠色出行越來越受到市民的青睞。 中通社



■繼共享單車後，共享汽車也悄然出現在北京、上海、廣州、深圳、福州等10餘個城市。圖為福州街頭的共享汽車。 記者蘇榕蓉攝



■各種共享單車大量停放在路邊。 資料圖片

## 共享亂象需政府協調

「我感受到了這個方式帶給我出行的便利，尤其是最後一公里，而且經濟上沒什麼負擔，屬於百姓福利！」北京市政協委員郭耕也是共享單車的使用者，但他同時也告訴記者，不少單車被刻意損毀或擱佔，凸顯了個人文明程度的缺失。

此外，各種單車互不兼容，缺乏人性，商道壓過人道，卻在大行其道。他強調，這需要政府出面協調，使共享單車發揮為人民服務的功用，而非企業家大肆斂財的平台。

據了解，政府對共享單車的制約和監管已經展開。近期北上廣深等一線城市正在討論制定共享單車管理規範及行業標準，治理亂停亂放及滿足監管需求已經成為新的市場門檻。

## 或出台停車秩序試點

此前北京市西城交通委約談了摩拜、ofo兩家共享單車企業，要求控制西城區共享單車數量，並規定在長安街沿線等10條大街禁止停放共享單車。摩拜對此表示，將積極與政府建立溝通聯繫機制，發揮後台數據對車輛分佈和運營情況的監控能力，必要時主動干預、調度車輛。ofo則表示，將利用大數據對城市需求進行預測，明確劃分共享單車停

放區，同時組建線下運維團隊進行網絡化管理，保障共享單車在規範區域停放和用戶規範使用。

來自北京市交通委的消息稱，其正在調研共享單車運營企業及其自行車停放點，將研究出台相應的停車秩序試點區域以及管理辦法。

## 「相信新事物可以發展好」

3月23日，備受關注的《共享自行車服務規範》、《共享自行車技術條件第1部分：自行車》兩部團體標準向社會公開徵求意見。兩部標準雖不具備強制性，但對於報廢年限、押金監管、GPS定位及人員維護等熱點問題都作了規範要求。

對於共享單車的發展，交通運輸部部長李小鵬充滿信心。他稱，共享單車是城市慢行系統的模式創新，也是互聯網+交通運輸的交通方式，對解決人民群眾最後一公里的方式特別見效。「我相信共享單車這個新事物可以發展好。」郭耕也認為，共享單車是互聯網創新開拓的一個體現，之後的各種新的生活方式勢必呈現井噴趨勢。

李小鵬同時表示，應該積極鼓勵和支持共享單車的發展，政府、運營者和使用者三方面都應該共同努力。

# 責任模糊引致亂象頻生

除了頻頻發生的亂象，共享單車行業更遭遇了首例索賠案。今年1月，31歲的馮先生出地鐵站後租用ofo共享單車，在下坡騎行時失控摔傷。馮先生稱自己牙齒有6顆受損，唇部和面部嚴重受傷，鼻樑骨折。馮先生認為造成事故的原因是車輛剎車失靈，運營商未盡維護修繕義務致產品存在質量缺陷和安全隱患。馮先生將運營方訴至北京市朝陽區法院，索賠醫療費等2萬元。

有律師認為，共享單車企業作為出租方應當提供質量合格的產品，盡到審慎、善良管理及維護保養的義務，同時有應當

向單車的租用者針對租車的注意事項、安全騎行事項等進行告知與提醒的責任。若是共享單車經過權威部門的司法鑒定，確認屬於缺陷產品，則該企業需承擔賠償責任。

## 法律責任界定是根本

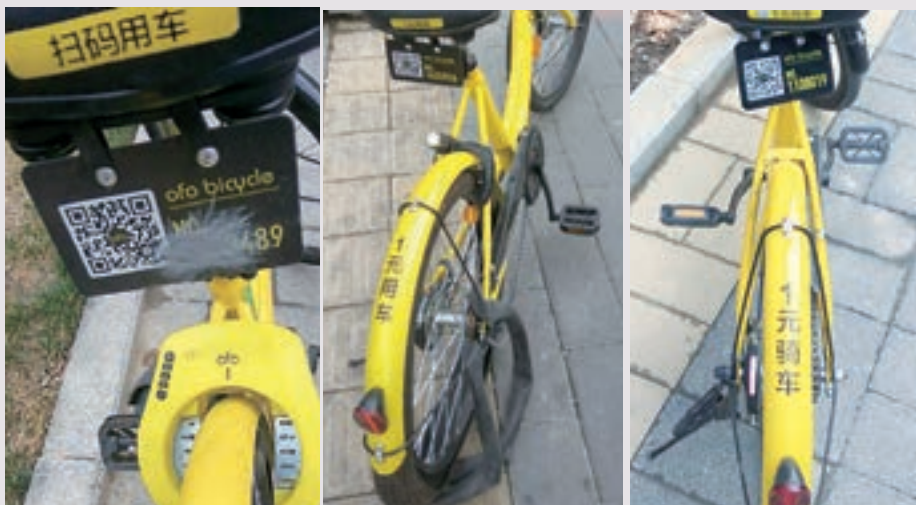
「雖然我沒有使用共享單車，是騎自己的自行車，但仍感受到共享的便捷。」在北京市政協委員朱良看來，共享最大的好處是節約資源，並給公眾提供了極大的方便，未來必然會有更大的發展。「之所以

有種種亂像是由於公共資源的分配問題，其根源在於法律責任的界定。」朱良認為，正是因為責任界定的模糊導致了種種問題的發生。

朱良告訴記者，與此前出現的有權公共自行車不同的是，前者是先通過政府的批准，隨後資金投入，最後再投放市場。而共享單車則屬於倒置，在這種模式下，相關的管理機制就需要盡快建立起來，同時也需要各方的平衡。

以索賠案為例，朱良解釋稱，共享單車需要解決出廠是否合格、投放是否合格、消費者交接時是否合格以及誰來負責檢驗等問題。「車是由平台投放的，但畢竟很多車是定做的，並非市面上出售的商品車，這就存在商品合格證的問題。其次，合格的產品投放給消費者的時候，是否經過了二次檢驗？因車輛反覆使用，平台也需要確保再次投放的時候是合格的。此外，消費者之間交接時缺少一個還給平台的環節，而消費者之間直接交接會造成車輛質量或完好狀態的責任無法切分，責任就無法明確。」

最重要的是法規沒有明朗化。平台與消費者之間存在脫節，沒有形成完整的交接棒體系。「這就帶來很多麻煩，因此需要從法規上解決，明確法律責任。」朱良說。



■共享單車被損壞現象普遍。

記者任芳頌攝

## 籲制定共享單車管理辦法

備受爭議的還有共享單車的盈利模式。許多共享自行車採取的是資本經營模式，自行車廠接到大量訂單，有消息稱因共享單車帶活了一大批傳統自行車廠以及修車師傅。但共享自行車經營者實現盈利始終是值得懷疑的問題。

全國政協社會和法制委員會委員、中國扶貧開發協會副會長郭文聖告訴記者，按照共享單車的要求，用戶需繳納押金後方可用車，押金額度從數十元到數百元不等。數量龐大的用戶群體，全行業押金總額不可小覷。

為切實保障用戶權益和資金安全，打擊挪用押金等不法行為，預防兌付風險，郭文聖建議制定《共享單車經營服務管理暫行辦

法》，對於用戶押金的存管模式進行明確規定，要求各共享單車企業採取第三方存管，保證押金與經營現金流分離。他認為應由交通運輸部會同有關部門，參照網約車管理辦法起草該《辦法》。

「當前，共享單車行業處於快速擴張階段，新增共享單車的數量多，但這一發展並沒有考慮到各地原本已有較高的單車存量，包括居民自有單車及城市公租自行車。城市自行車道和停車區域總體空間有限，短期內無法完全容納新增單車。」郭文聖表示，應在《辦法》中設立專門條款，鼓勵共享單車企業「科學增量，盤活存量，優化總量」，即倡導公司在投放新車的同時，將城市棄置無主單車、居民自

願共享單車、城市公租自行車接入平台，真正實現「城市大共享」，避免產能過剩和資源浪費。

同時，郭文聖指出，目前共享單車普遍採取無樁模式，在便利居民的同時，亂停亂放等問題隨之產生。加之共享單車企業線下運維能力不足，此類問題愈演愈烈，侵佔公共空間的同時極大加重了交通管理部門的負擔。他說，「建議《辦法》着重強調共享單車地面運維、線下運營的重要性，就單車數量與運維人員配比等給出指導意見，以期實現『共享單車運維團隊為主、城市交通管理部門監督、廣大居民用戶配合』的線下業態，保障公共空間利用效率和公共交通安全。」



■共享單車亂停亂放現象嚴重。 記者任芳頌攝