

3萬億人民幣規模 扭曲業態敲警鐘 共享經濟防變「獨享」

共享新經濟 之內地啟示

共享經濟無疑是當下內地發展最迅速的商業模式，大到房子、汽車，小到個人物品等，一切皆可成為共享的目標。有統計數據顯示，內地去年共享經濟年交易額超3萬億元（人民幣，下同），但市場規模急劇膨脹之下造成的無序和糾紛一時間引發不少社會問題。不少業內人士認為，目前諸多共享模式有漸進的變味趨勢，共享也開始成為某些平台壟斷後的盈利工具。長此以往，市場負面因素勢必逐步增多，敲響共享經濟未來發展的警鐘。

內地已有共享經濟領域

領域	代表性平台
汽車	滴滴出行，易到用車、嗒嗒拼車
單車	OFO單車、摩拜單車、小鳴單車
技能	在行、嗒嗒、分答
房屋	螞蟻短租、途家、airbnb
物流	人人快遞、58到家、菜鳥裹裹

資料來源：綜合市場消息

根據國家發改委的定義，共享經濟指的是通過互聯網平台將分散資源進行優化配置，提高資源利用效率的一種新型經濟形態，擁有「擁有權」，強調「使用權」的特性。國家信息中心公佈的數據顯示，去年內地共享經濟市場交易額約為34,520億元，比上一年增長103%，未來幾年仍將保持年均40%左右的高速增長。預計到2020年，共享經濟交易規模佔GDP比重將達到10%以上，到2025年佔比將攀升到20%水平。

「成長」對消費者好壞參半

然而，共享經濟快速增長的同時亦遭遇多重「成長的煩惱」，特別是不少平台由最初的聚攏閒散資源共享模式，逐漸演變成獨大獨享的新模式，衝擊傳統行業。以共享出租車為例，據網易一份調查報告顯示，目前滴滴出行已佔據內地9成市場份額。同濟大學知識產權與競爭法研究中心研究員劉旭認為，網約車平台的網絡效應會使

得更多司機選擇註冊用戶更多的平台，以至於讓其他對手對進入市場望而卻步。有網約車出行習慣的郭先生向記者稱，因為現在網約車品牌選擇性不多，導致預訂車輛費上漲成為常態，而且因為網上的加價功能導致馬路巡遊車輛不接街客，反過來導致只能網上叫車。看似共享經濟是便利出行，但實質亦增加出行成本，從綜合角度來評判的話，網約車性價比並不見得比傳統出租車來得高。

網約車遭人詬病還有司機服務變得刻板生硬起來，不會和人聊天分享生活等。不少用戶認為這些變化的發生，是因為網約車已經從最初的私家車主共享閒置資源，演變成汽車租賃公司提供僱員司機的網絡出租車新模式導致。另外，共享單車的快速發展，也導致相關產業的產能過剩。另一方面，興起在國外的一些共享模式如房屋短租等，到了中國又出現水土不服，這些現象恐怕也是始料不及。

摸石頭過河滲透全行業

儘管共享經濟在內地的發展還處於摸石頭過河階段，但不可否認的是，其絕對會成為未來的一種主流經濟模式。賽迪智庫明確認為，分享經濟正成為撬動經濟社會發展潛力新力量，未來會向全行業滲透。而有關共享經濟的行業規範和引導也越來越被政府部門重視，目前從網約車、共享單車及短租等方面都有新規陸續出臺。不少業內人士稱，國家對待共享經濟的態度還是積極的，只是新生事物監管不能一步到位，需要不斷摸索來變化。



共享單車公司瘋狂燒錢生產單車爭市場，部分交通要點堆積大量單車佔據公共空間，失去共享經濟的原意。 記者孔雯瓊攝

企業急擴張 市場速飽和

香港文匯報訊（記者 孔雯瓊 上海報導）共享經濟是由個人或企業將閒置的資源拿出來與他人分享，並相互獲益的一種行為，誕生最初還扛有去化過剩產能的重任。中歐工商學院創業學教授龔炎表示，當下幾乎每個行業都面臨產能過剩問題，這些都是共享經濟的前提基礎。然而，從市場中不難發現，目前一些共享經濟模式為追求規模效應卻又導致產能過剩。

以當今內地最火熱的共享單車為例，原先是為了解決出行最後一公里難題，但過度的市場化競爭卻導致共享單車企

業瘋狂燒錢大規模造車。中國自行車協會指，內地每年單車需求約2,500萬輛。惟僅僅摩拜單車、ofo兩巨頭在今年的預計產能已高達3,000萬輛，意味着共享單車產量將超過全中國內需總量。

年產3000萬單車超內需

目前很多城市已經共享單車氾濫，很多公共場地上堆積數以百計、排得密密麻麻的單車，佔據大量公共空間。上海白領林小姐表示，現在很多地鐵出口處已到了寸步難行的地步，不少單車停放很久都沒人使用，難以理解這樣的「浪

費式」共享。

外資登陸「水土不服」

另一方面，本該被看好的「分享」產品也未能做起。業內此前認為中國市場上最應該被分享的當屬房屋資源，西南財經大學曾有報告指內地城鎮住宅市場的整體空置率達22.4%，據此估算城鎮空置房有4,898萬套。

但實際上，以房屋短租平台鼻祖Airbnb為例，入華約兩年時間發展卻不溫不火。從其近期公佈的中國市場運營數據來看，目前在華只有8萬個房源，佔上述空置房源數字的比例不到0.2%。如果加上內地其他規模較短租平台，總和也未過400萬套房源，依然不到空置房源的1%，可見並未有效運用閒置樓房。

收入抵不上開支礙供應

而且，有關短租糾紛也時常見諸報端，最常見是租客質素不高造成房子損毀嚴重，租金遠遠不抵再次裝修費用，造成大量房主寧願空置房子也不願出租。

部分內地共享公司及規模

公司	規模	市場份額
滴滴出行	月活躍用戶3,723萬	訂單量佔市場94.6%份額
OFO單車	單車80萬量、用戶數超1000萬	市場佔有率51.2%
螞蟻短租	30萬套房源，3千萬用戶	佔內地在線短租43.5%份額

資料來源：綜合市場消息



共享經濟滲透內地人生活之中，如何得到用戶信任成為業界不可迴避的問題。 資料圖片



一眾物業短租平台控制的房源總和不到整體空置房源1%，加上「職業業主」操控，以致發展受到一定阻礙。 資料圖片

逐利易變質 斂財難取信

共享經濟中的盈利模式向來為大眾所津津樂道，因此一些模式也在眾人的討論聲中被指誤入歧途變成「假共享」。業內指，目前的確有部分「共享」脫離社會形態，變成單純斂財的商業模式，長此以往會因為得不到用戶信任而難以存活。

押金大商機 易付不易還

眼下被議論最多的便是共享單車盈利模式。按照共享單車低廉的分時租賃費用來看，其每小時1元（人民幣，下同）的租金收入，遠遠不足抵上單車投放、硬件損耗和管理費用。然而，如果再來看看其押金部分，便可發現多數共享單車平台收取的押金在99元至299元不等，按照共享單車兩大領頭平台摩拜單車和ofo宣佈的用戶數量來推算，可以發現平台實際上攬近40億元的巨額押金。因此不少觀點認為，共享單車更像是會移動的「儲蓄所」，押金所產生的利息收入或其他孳息收入才是其的真正盈利點所在。

目前有關單車押金的退還問題仍是用戶投訴的主要焦點。有用戶向記者表示，遭遇過申請退押金卻連續13天沒有回應，好不容易打通客戶服務電話，客服卻一直在敷衍，稱「正在處理，請耐心等待」，並未實際解決問題。還有

人稱，不少共享單車押金可退，但充值進去的餘額卻不予以退還，由於市場上對此沒有相應監管，都不知道去何處投訴。

商業「假共享」打擊供應

另外，目前內地一些共享短租平台還造就了一大批富裕的房屋中介，掛在網站上面的房源大都成為這批人的致富工具，尋找短租往往一房難求，要麼被中介要求長租，要麼房源被中介抬價後費用高得離譜，普通民宿一晚價格已經快趕上高星級酒店住宿費用。有赴內地旅遊的留歐學生小趙告訴記者，原本他以為內地的短租比較好找，但網上問了一圈發現很多好房都是中介，或是二房東、三房東信息，很多都要求長租。而在歐洲，很多地方的政府是禁止短租平台長期出租房源的。

業內認為，正是因為不少「假共享」的出現，拉低用戶對共享經濟的信任度，原本為解決社會需求主打的便利性產品，又「開倒車」成為不便利狀態。再加上，互聯網門檻低，越來越多的商業公司蜂擁介入，導致供需雙方不能直接對接需求。因此，目前已有不少人士呼籲要打擊「假共享」，讓共享經濟回歸有效利用閒置資源本質。

■記者 孔雯瓊

個人信息不留神易曝光

香港文匯報訊（記者 孔雯瓊 上海報導）為分享共享經濟的便利，使得人們越來越輕易地在互聯網上留下個人信息。另外，很多企業在收集到客戶的海量數據之後，也格外容易成為黑客攻擊的目標。因此，發展安全技術並建立良好的信息交換制度，成為亟待解決的問題。

近期，免費地鐵共享WiFi「花生地鐵」涉嫌過度讀取用戶信息的消息迅速在滬、穗、深百萬地鐵族間傳開。儘管花生地鐵回應稱，在無線方面遵守國家工信部、安全方面遵守國家公安部規定，但是仍有不少用戶擔心個人信息被人進行精準產品投放，以及建立大數據庫時所用。

近半內地網站存安全漏洞

上海市信息安全行業協會會長談劍峰認為，在安全防護上，內地許多網站做得並不到位，大量用戶數據正是被互聯

網公司洩露出去。目前，內地存在安全漏洞的網站數量多達百萬個，在360網站進行的安全測試掃描中網站總數中幾乎佔近半。

由此可見，收集個人信息的共享軟件平台就算本身並不存在惡意，但也會因為安全技術不過關而導致用戶信息被不法分子盜取。用戶的信息也正是因為平台保存不當，給造成隱私洩露，這讓欺詐變得有機可乘。

個人分享小心變家宅分享

除間接洩露個人信息外，很多用戶在使用共享產品時往往疏忽大意，不經意主動洩露個人信息。如很多人在發佈自己的閒置資源時，往往會在發佈信息中透露個人姓名和手機號碼等。還有人在共享的網絡空間上存儲照片時，不僅設置密碼簡單，並會在家人親朋的照片上標識具體姓名，一旦照片遭用心不良者



不少企業儲存的客戶訊息被黑客盜取販賣。 資料圖片

下載，後果更是不堪設想。除共享產品企業需要強化網站技術安全外，還有人建議在內地建立網絡個人信用體系。財經評論人邊際就認為，共享經濟之下要警惕信息詐騙升級，並且可以學習國外建立網絡上的實人認證，可以阻擋掉一大批網絡詐騙者，從而在根源上收縮詐騙的空間。