

共享汽車究竟能走多遠？

繼網約車、共享單車之後，共享汽車作為共享經濟的新興產物為社會各界所關注，並在北京、上海、深圳等多個城市顯現出「爆發式增長」跡象。而中共十九大報告將共享經濟明確列為經濟新增長點之一，並要求其「形成新動能」，這也將為共享經濟帶來重大利好。多位政協委員在接受香港文匯報記者採訪時表示，面對共享汽車的迅速發展，公共配套資源如何及時跟上並進行合理配置，從而避免出現「共享單車式」的問題，都是政府管理部門需要考慮的。

香港文匯報·人民政協專刊記者 王曉雪、凱雷 北京報道

數據顯示，截至今年7月初，內地註冊運營分時租賃的企業達到300多家，車輛規模3萬輛左右，其中投放車輛超過500輛的23家企業，有15家成立於2015年及以後，預計未來5年汽車分時租賃市場將以超過50%的增幅繼續發展。今年8月，交通運輸部、住房城鄉建設部聯合發佈的《關於促進小微型客車租賃健康發展的指導意見》明確鼓勵發展小微型客車租賃服務，對已然火爆的共享汽車無疑又添加了一副催化劑。

作為當下最引人矚目的經濟模式，共享經濟在中國發展得如火如荼，這種模式極大地改變了原有的生產和消費方式，並逐漸滲透到人們生活的各個領域。從單車、汽車，到充電寶、籃球、雨傘，再到公寓、辦公空間，共享類別日趨豐富。

中國電子商務研究中心發佈的《2016年度中國共享經濟發展報告》數據顯示，2016年中國共享經濟市場規模達39,450億元（人民幣，下同），增長率為76.4%，共享經濟的提供服務者人數約為6,000萬人，共享經濟平台的就業人數約585萬人。

真共享還是跟風要看資源利用率

然而，共享雨傘推出後只收回幾把，大多數被拿回家成為「私有財產」；大量的共享單車「墳墓」屢見不鮮……當這樣的消息不

斷出現，人們不禁質疑這是盤活了閒置資源的共享還是新的資源浪費？

「比如一個村裡就老李家買了台電鑽，誰家裝修幹活都管老李借，這叫共享，如果老李開始收費，那就變共享經濟了。這是對閒置資產的再利用，提升了效率也就減少了浪費。如果你在村裡投放一百台電鑽，按小時收費，這叫時租，如果運營不好，電鑽堆成山也沒人用，那就是資源浪費，是與共享經濟的初衷背道而馳的。」張連起告訴香港文匯報記者，所以評估是真共享還是跟風，就看資源利用效率提高了還是降低了。

資源利用率取決於投放量

在北京市政協委員朱良看來，共享汽車的資源利用率問題很大程度上取決於共享汽車投放的數量。他分析指出，在北京現行的小客車搖號與尾號限行政策下，一輛共享汽車可以解決原本五六輛私家汽車才能解決的出行問題，具有較高的運行率；但是對於住在郊區的人而言，開私家車進城上下班，只需要穿過城區兩次，真正在城區內運行的時間不是很长，而使用共享汽車會使一輛車在城區內運行的時間增加到十幾個小時，反而會對交通造成更大的壓力，違背了北京市現行的控制機動車數量的交通政策。所以，共享汽車公司需要做一個準確的評估，提高資源



■ 共享汽車在北京、上海、深圳等多個城市顯現出「爆發式增長」跡象。

資料圖片

利用率。

也確實有人對共享汽車明確提出了質疑，認為在私家車已經飽和的基礎上再增加大量共享汽車，不僅會大幅增加城市交通和停車位的壓力，也會進一步擠佔公共車位、影響居民出行，使城市停車難、道路擁擠問題更加突出。而共享汽車中不乏平治、寶馬等豪華車。一方面是共享汽車公司巨大的硬件資金投入，另一方面是每分鐘僅1.5元的資費，以及各種停車優惠，其盈利模式尚需進一步探索。

共享汽車發展仍面臨挑戰

全國政協委員郭文聖也認為，共享汽車的進一步發展仍面臨挑戰。他告訴香港文匯報記者，共享汽車需要各地配給大量牌照、停

車場地等公共資源，存在「停車難、充電難」的問題，擴張加速與配套緊缺恐將成為矛盾。政府需要在停車規劃、電力配輸、交通資源應用等方面給予協調。另外，社會共享秩序的構建須盡快跟上，通過相應的法規與制度，樹立公眾的共享文明意識。

交通安全漏洞「零容忍」

多年關注交通出行問題的北京市政協委員陳小兵則指出，在給予共享汽車充分發展空間的同時，對安全漏洞需要「零容忍」，首先需要規範的就是確保安全駕駛。無論政府部門還是共享汽車的經營者，都要先從制度設計上完善安全機制，把安全風險降到最低，才能管理運營好這個新生物。其次還

要有強制保險，加上大力宣傳、教育，才能將共享汽車的上路風險降到最低。

中國電子商務研究中心助理分析師陳禮騰此前在接受媒體採訪時表示，網約車、共享單車等都是共享經濟培育的新市場，促進了就業也為經濟的發展作出了貢獻。共享經濟的發展，必須突破原有的體制機制障礙。共享經濟不同於傳統經濟，其資源不是重新製造的一手資源，而是閒置於社會各處的已有資源，受限於傳統模式與固化思維，這些資源無法參與到社會生產的大循環中。共享經濟作為一種經濟模式離不開政府的宏觀調控，只有在政府的正確引導下，共享經濟才能更好地規範發展，這也是政府積極出台相關政策的目的所在。



■ 共享雨傘、充電寶不斷出現，共享類別日趨豐富。

資料圖片

共享汽車發展印證委員提案

早在2014年的全國兩會，全國政協委員劉建即遞交《鼓勵並支持各主要城市推行汽車共享交通出行方式》的提案，當時引起諸多委員的熱議。劉建在提案中表示，北京的交通擁堵非常嚴重，困擾着人們的出行；另一方面，由於城市規模過於龐大，公交接駁尚不完善，許多人還離不了開車出行，推行汽車共享的出行方式可以最大程度實現車輛資源的合理有效利用，達到方便出行，緩解擁堵和減少汽車尾氣污染的目的。

2020年車隊規模料超17萬輛

在這種情況下，探索發展和推廣一種既能滿足人們日益增長的出行需求，而且還具有重要的經濟和社會意義的交通方式顯得尤為重要。劉建認為，中國目前已經具備了一定的開展汽車共享服務的基礎條件，建議相關部門加快制定相關扶持汽車共享的政策與操作細則，成立汽車共享協

會等專門機構，主要負責專項調查研究與促進工作，盡快研究地區試點項目，將汽車共享網點設立於試點城市主要地段，投入共享車輛上線運營。

當下共享汽車的迅猛發展正印證了劉建當年的建議，據《2017中國共享汽車現狀與趨勢報告》披露，目前中國投入運營的共享汽車數量已經達到3萬輛左右，預計未來5年汽車分時租賃市場將以超過50%的增幅繼續發展，到2020年，整體車隊規模有望達到17萬輛以上。

須完善社會誠信體系

面對共享汽車的發展，郭文聖建議包容看待新業態，在共享經濟發展之初，政府不宜管得過死，充分發揮市場的相關技術和相關商業模式能不斷湧現，同時監管也要儘快跟上，要讓發展與規範同步，避免共享經濟野蠻生長，讓共享經濟對經濟的正面帶動作用充分發揮出來。

共享到如今延伸到社會資源的合理配置，都叫共享。

郭文聖指出，任何行業的發展，都會經過野蠻生長的階段，然後才會成熟起來。是否對社會管理帶來混亂是政府是否出手的判斷依據。政府需要時刻關注這些新業態、新現象，加強研究，做好政策儲備。目前看來，共享經濟似乎亂象不少，但往往市場最困難的時候，反而可能是拐點，更加充分的競爭，有助於優勝劣汰。此外，社會誠信體系的機制建設也亟需完善。他強調，沒有誠信，共享經濟無法長遠發展。

中國貿促會研究院國際貿易研究部主任趙萍也認為，應該給共享經濟一個寬鬆的發展環境，使得共享經濟的相關技術和相關商業模式能不斷湧現，同時監管也要儘快跟上，要讓發展與規範同步，避免共享經濟野蠻生長，讓共享經濟對經濟的正面帶動作用充分發揮出來。

智慧停車系統緩解停車難題

國家發展改革委2015年發佈的數據顯示，中國大城市小汽車與停車位的平均比例約為1比0.8，而發達國家約為1比1.3。隨着汽車保有量快速增長，國內停車位缺口超過5,000萬個。

停車難題也成為分時租賃行業面臨的癥結。郭文聖表示，在目前的分時租賃行業普遍採用兩種模式：一種是用戶可以在所有政策允許的停車場所停車輛，但由於其中一些場所停車費用較高，這一部分費用將會由下一位使用者支付；另一種模式是用戶必須將車停放在公司規定的區域內，這些區域往往是由公司的合作方提供，停車成本較低，成本由公司負擔。無論如何，在目前條件下，這兩種模式都需要支付額外的成本——前者需要付出額外的停車成本，後者則需要付出額外的時間成本，並影響使用體驗。

多地鼓勵「共享停車」

他指出，針對這一問題，在鼓勵城市商業中心、政務中心為分時租賃車輛停放提供便利外，可以還鼓勵探索優惠路內停車費等措施。「路內停車」是指機動車道兩旁符合地方政府規劃的停車位。企業與當地政府簽訂協議，只需每年繳納固定費用，其車輛即可在市區內合法劃設的路內免費停放。

為解決停車難這一「攔路虎」，今年以來北京、上海、廣州等城

市，在地方的停車管理條例或規定中，提出鼓勵發展「共享停車」模式，允許一些單位或個人將專有停車位對外開放，並通過移動互聯網平台進行分時出租。

共享模式的出現，為緩解「停車難」提供了有益嘗試。而多位業內人士認為，能夠解決共享汽車停車難題的最快捷方式，當屬智慧停車系統。

年內完成「共享停車」試點

在青島市政協此前確定的10件重點督辦提案中，智慧停車系統赫然在列。青島市政協委員王賢茂在《關於發展智慧停車系統案》中建議，在中心城區建立城市停車管理雲平台，創建APP，通過手機準確定位空閒停車場等建議，為市民出行節省交通時間，緩解城市的擁堵狀況。王賢茂認為，智慧城市是一個包含民生、環保、公共安全、城市服務、工商業活動在內的全新智慧生活系統，而智慧停車將是步入智慧城市的必經環節。

就青島市智慧停車一體化平台項目設計方案，青島市城鄉建設委選專門組織召開諮詢會，計劃2017年完成「共享停車」市南區試點項目，結合停車資源普查項目，建立全市停車資源數據庫。並於2018年制定智慧停車信息平台數據交換規範，實現與相關政府系統互聯互通、數據共享。



■ 共享汽車應避免出現「共享單車式」的問題。

資料圖片

■ 共享汽車業態應規範用戶行為，並提供高品質車輛進入共享汽車領域。

資料圖片

設置管控機制 避免違規停放

鑒於在共享單車的運行中出現了「亂停亂放」、「佔用行車道」等一系列亂象，如何讓共享汽車更好地融入現有的公共交通體系，成為其重要補充，避免出現「共享單車式」的問題，公共配套資源如何及時跟上、合理配置，這些都是政府管理部門需要考慮的。

深圳市政協委員、深圳職業技術學院副教授王雪建議，相關部門可以在軌道交通終點站、城市邊緣地區、立交橋下空間或者大型社區旁，在停車租金方面給予優惠和減免，提供場地支持。

打造體系內閉環生態系統

而在朱良看來，能否為共享汽車提供停車上的優惠減免甚至場地，在北京是要打一個問號的。朱良告訴記者，如果共享汽車像共享單車一樣大量的投放，在北京的交通中佔有一定的比例，以現在的停車資源本來就緊張的狀況和現如今交通部門對私有自行車和共享單車停放一視同仁的法律規定來看，為共享汽車在橋底、地鐵站邊設立獨立的停車場是比較困難的。

張連起認為，當共享汽車的發展有現在共享單車三分之一或四分之一規模時，會出現更多的業務內容，搶佔更多利潤空間。

他說，「對共享汽車業態來說，一是規範用戶行為，提升客戶體驗。運用數據信息匹配停車場，設置智能管控機制規範客戶用車行為，避免違規停放；二是提供高品質車輛進入共享汽車領域，激發客戶對高品質生活的追求，並為客戶提供個性化、差異化、體驗式服務，打造體系內閉環生態系統。」

