

共享经济的现代发展及其潜在问题： 以共享单车为例的分析

朱富强*

摘 要：共享经济减少了物品的闲置而最大限度地发挥了物品的功效，不仅可以增进生产者剩余和消费者剩余，而且也有利于打造新型的低碳环保的经济形态。但同时，共享经济的无序发展也带来了两大严重问题：（1）准公共品性质滋生出大量的搭便车行为，进而使得运营商受损；（2）准公共品性质还滋生出强烈的负外部性，进而使得运营商获利。进而，第一个问题的解决有赖于有效的治理机制，其中最佳机制是“强互惠”机制，而这依赖于社会网络的建设和文化伦理的培育；第二个问题的解决有赖于明确的责任界定，其中可行的措施是设立“维安基金”，而这有赖于新的制度安排和立法思考。一般地，只有解决上述两大问题，才能全面衡量新兴共享经济的真实经济价值，进而才能更好地引导共享经济的有序发展。很大程度上，共享泡沫的产生和破灭都体现出市场创新的盲目性，从而就需要政府的积极规划和引导。

关键词：共享经济 共享单车 准公共品 公地悲剧 负外部性

JEL 分类号：H43，O33 **中图分类号：**F062.5

文献标识码：A **文章编号：**1000-6249（2017）07-037-14

一、引言

自中共十八大提出“绿色、创新、共享、发展”的新型经济理念以来，以互联网+模式为依据的共享经济（sharing economy）就获得了蓬勃发展，如共享单车、共享汽车、共享充电宝、共享雨伞等不断涌现。一般地，共享经济使得闲置产能得到充分利用，从而得以最大限度地创造出剩余价值，进而使得供求双方都可以获得收益：供给方可以从其物品使用权的短期让渡中获得额外收益，需求方则从产品或服务的廉价共享中获得消费者剩余。但同时，共享经济在蓬勃发展的过程中也逐渐暴露出了不少问题：一方面，由于物品共享过程会呈现出明显的公共品特性，进而就会衍生出日益严重的搭便车现象；另一方面，新出现的共享物

* 朱富强，中山大学岭南学院、中央财经大学经济学院中国政治经济学研究中心，E-mail: zhufq@mail.sysu.edu.cn，通讯地址：广州市新港西路135号中山大学岭南学院，邮编：510275。作者文责自负。

基金项目：广东省创新团队项目“社会主义市场经济理论基础与政策体系”（2016WCXTD001）

品在使用过程中也带来了显著的负外部性，进而对交通管理、公共卫生以及社会秩序等造成了严重障碍。以 2016 年来人们体验最深的共享单车为例，它依托强大的市场资本的支持和规范成熟的市场化运作在短短两年时间已成为各大城市最便捷的代步工具，但同时，物品损坏、盗窃、使用以及扰乱交通等问题也非常严重。显然，要解决这些问题，就需要建立新的监管和治理机制。那么，社会应该建立何种制度安排以突破当前困境并促进共享经济的持续发展呢？这首先有赖于对共享经济基本特性的剖析，进而探究其基本特性所衍生出对社会关系的影响，才能有针对性地提出解决方案，本文尝试对共享经济的基本属性及其衍生的问题作一学理性的探索。

二、共享经济的运营特征

从定义上说，共享经济是指以获得一定报酬为主要目的而在陌生人之间进行物品使用权的临时性转移或共享的经济模式。其实，这种经济模式并不是新鲜事物，在传统社会中朋友或邻里之间就存在大量的物品借用以及信息共享关系，后来则发展为租借婚纱礼服、合伙（顺道）搭车等。相应地，美国得克萨斯州立大学社会学教授费尔逊（M. Felson）和伊利诺伊大学社会学教授斯潘思（J. Spaeth）在 1978 年就提出“共享经济”这一概念。不过，传统的物品或信息共享往往受制于空间和关系两大要素：一方面，共享往往仅限于个人所能触达的空间之内；另一方面，共享需要有双方之间一定程度的信任关系才能达成。但是，随着互联网的兴起，物品或信息共享的空间和关系就被大大拓展了：最初是人们在虚拟社区、BBS、论坛上以匿名为主的共享社会资源和共同获得经济红利，2010 年前后则开始出现了 Uber、Airbnb 等一系列的实物共享平台，从而一种以一定报酬为主要目的而对闲散物品、劳动力、教育医疗资源的让渡使用并进行直接实物交割和货币支付的现代“共享经济”就蓬勃发展了起来。

目前，共享经济主要有三种基本形态：（1）相对传统的租赁方式，供给者提供所有物，需求方使用他人物品并支付一定费用；（2）第三方平台通过互联网聚集供给者和需求者并完成共享交易过程，但平台仅仅审核需求者和供给者身份、提供后台保障和支付平台等并由此收取一定的业务费用；（3）平台方同时也是供给方，从原料采购到物品生产再到销售全链条式服务，如时下流行的共享单车就属于此类。其中，后两种是公司化经营模式，它涉及了三大主体：物品或服务的需求方、供给方以及创建共享经济平台的第三方，这个第三方可以是商业机构、组织或者政府。同时，共享经济平台在前端帮助个体供给者解决办公场地（WeWork 模式）和资金（P2P 贷款）的问题，在后端帮助他们解决聚集需求者的问题；从这个意义上说，共享经济还体现为“钱”的共享，它能够消除资金提供方与需求方之间的中介环节从而促进双方最直接地交易。例如，据公开数据统计，共享充电宝从 2017 年 3 月 31 日到 4 月 10 日这 10 天时间获得 5 笔金额达 3 亿元融资，40 天时间则获得 11 笔金额约 12 亿元的融资，有腾讯、元璟资本、红杉

比增长 130%。^①事实上，共享单车中近年来出现了 ofo、摩拜、小鸣、小蓝、永安行、酷骑等 20 余家运营商，但随着融资能力的差异以及风投资金的“西瓜偎大边效应”，^②目前几乎就只剩下摩拜和 ofo 两家了；其中，这两家在一个月左右的时间里就完成了 5 轮融资，从而向市场投放一批又一批的单车以吸引用户。因此，为了在规模竞争中取得优势，那么，在规模达到一定限度之前，这些运营商往往不惜亏本地通过不断烧钱的方式吸引客户加入；这典型地体现在网约车对客户的补贴上，资本为此投入近 200 亿美元，并最终促成了滴滴对优步的并购。其结果就是，（1）除了最终剩下的几个外，在规模发展过程中，绝大多数运营商都由于资金的无以为继而壮烈牺牲了，如爱日租在烧掉千万美元融资后就成了“先烈”；（2）在此恶性竞争过程中，往往会出现了供远大于需的状况，从而造成资源的极大浪费，如 ofo 就计划在 2017 年底投放 2000 万辆单车。^③

三、共享经济的物品特性

共享经济在时下中国社会早已如星星之火，并呈现燎原之势。其中，有一些已经取得了初步的成功，但也有不少遭到了重大挫败。那么，为何会出现如此的不同呢？这就需要剖析共享物品的特征，看哪些物品能够通过市场机制有效地实现共享。一般地，共享经济具有两大基本特征：（1）它不是物品或服务的买卖，因为并没有出现所有权的转移；（2）它也不等同于两人直接的租借，因为使用权让渡出现在多人之间，同一物品往往在多人之间流动。相反，能够共享的物品或服务往往具有这样一些基本特点：（1）使用权和所有权易分离（物品固有特征）；（2）使用状况易受监控（相应的技术水平）；（3）需求面广且使用频繁（具有规模经济）。显然，对共享物品特点的剖析，可以帮助投资者更好地选择共享物品的投资，也可以帮助我们预测哪些共享物品有更大的成功几率。有鉴于此，这里就共享物品的三大主要特点作一说明。

（一）使用权和所有权易分离

共享经济是指将物品或服务让与给他人使用并由此获取收益。这有两点含义：（1）让与的是使用权而非所有权，从而必然要求使用权与所有权相分离；（2）正是由于使用权从所有权中分离出来而被单独出售，才可以获得收益。也就是说，作为共享经济的物品必须是那种使用权和所有权容易分离的物品，同时，使用权的使用过程往往不会损害所有权的独立性和完整性（当然，这是相对的）；否则，就成为商品的买卖，而不是物品的共享。例如，目前被称为共享

^① “共享经济遍地开花：盘活还是浪费资源？” http://news.youth.cn/jsxw/201706/t20170606_9980887.htm。

^② “西瓜偎大边效应”一词源自台湾地区的闽南语俚语，意思是哪一个西瓜较大，就挑哪一个。引申为，哪里有好处、利益多，就靠向哪里。

^③ “ofo：新融资已接近完成 年底前投放 2000 万辆单车”，http://tech.163.com/17/0627/10/CNUA3S7300097U7R.html#f=post1603_tab_news。

物品的汽车、自行车、房屋、充电宝、KTV、健身房、车位、雨伞、篮球等等，都具有这样的特征。关于这一点，我们可以回顾经院哲学的集大成者托马斯·阿奎那对物品的界分。阿奎那将物品分为消费物和固定物，其中，固定物是指在使用中不被消费掉的物品，它具有与实体分开的用途，因而所有权和使用权可以分别出售；相反，消费物则是指在使用中就被消费掉的物品，消费物的让渡和使用是分不开的，因而它的使用权和所有权不能分开出售。进而，阿奎那认为，固定物的使用权出租产生了使用收益，因此租借者在归还物品的同时需要为自己的享受支付代价，从而出租人可以得到租金；相反，消费物在排他性的使用过程中就消耗了，因而就不能要求租借者在归还物品的同时为从消费中获得的享受支付另外的代价（参见朱富强，2013：50）。当然，在现实世界中，使用权和所有权完全分开往往也是不能做到的，因为物品在使用过程中往往也会受损。相应地，作为共享的物品就应该是那些在共享过程中不易损坏并具有保值性的物品，而那些损耗性强以及折旧过快的物品则不适宜作为共享物品。这意味着，像儿童玩具这类在恶劣环境使用会严重耗损的物品往往不适宜作为共享物品，像手机、电脑这类因技术进步而更新换代比较快的物品也不适宜作为共享物品，而像珠宝首饰这类价值难以确定的产品也不适宜作为共享物品。

（二）使用状况易受监控

由于共享物品可以在不同人之间流传使用，从而带有一定的公共品特征；同时，由于共享物品的使用者必须单独收费，从而又具有一定的排他性。有鉴于此，共享物品往往不能是纯公共品，而且使用状况也需要能够容易监控，从而可以更恰当地被视为准公共品。一般地，公共品具有不同于私人品的三个显著特征：（1）效用的不可分割性，指公共品不可分割成许多可以买卖的单位；（2）收益的非排他性，指任何人消费公共品不排除他人消费，或者从技术上加以排除几乎不可能或排除成本很高；（3）消费的非竞争性，指新增消费者不需增加公共品的供给成本，或者任何人对公共品的消费不会影响其他人同时享用该公共品的数量和质量（朱富强，2016a：275-276）。同时，收益的非排他性和消费的非竞争性被视为公共品更为根本的特征，但同时集这两大特征于一身的公共品并不十分多见；而且，即使具备这两大特征，也可能存在特征上的强弱之分。一般地，不完全具备这两种特征的产品就被称为准公共品。显然，按照纯公共品的这两种特性，谁付款谁使用以及谁受益的原则就无法实现，进而就不可避免地会出现“搭便车”现象。有鉴于此，商业机构要从共享物品的供给和消费中获益，就需要采用一定技术而建立起使用 and 消费过程中的排他性。例如，共享单车之所以能够排除免费搭便车者，主要是采用如下一系列的排他性技术：（1）利用现代卫星技术进行定位；（2）可通过互联网平台可以快速搜寻附近的单车；（3）利用网络支付平台可以在无人监管下实现实时计费；（4）利用现代智能技术可以进行密码开锁和上锁。一般地，只有建立起一整套的监督和管理体系，才能有效保障物品供给者的所有权，才能保障他在物品共享中获利，而那些管理性较差的物品往往面临有借无还

或者产生严重破坏而难以索赔的问题。这也意味着，任何行业的共享经济要发展壮大，关键就在于能够进行有效管理，能够有效克服搭便车问题。

（三）物品需求具有普遍性

共享物品的供给者要在廉价的使用中获利，一个重要的条件就是使用频率要高，进而也意味着共享物品具有广泛的需求，从而也可以获取使用上的规模经济。一般地，我们可以将初始物品的市场投入看成是固定成本，而将每一次使用造成的损失成本（如维修）看成单位可变成成本或边际成本；显然，随着使用频率和数量的增加，每次使用的平均成本就会下降，这就是共享经济的规模经济，进而也就可以使得使用价格下降。那么，哪些物品具有广泛的需求和使用频率呢？这往往与人们的生活水平、生活方式以及生活环境有关。一般地，满足人们基本需求的那些物品往往有很大的需求，如滴滴打车就是一个典型例子；同时，随着人们越来越重视健康生活，共享健身也就应运而生了；进而，大多数物品往往只有在一定人口规模的城市中才可以找到相对密集的需求者，因而共享单车、共享汽车、共享雨伞、共享篮球、共享打印机、共享洗衣机等也主要出现在城市中。当然，虽然住房也是基本需求品，但由于使用期往往较长，交易频率并不高，这导致共享房屋并不会比直接的房屋出租具有明显的经济性，除非在那些以旅游度假为主的地段，这要比宾馆廉价得多。此外，市场需求的物品往往与价格有关，考虑到这一点，共享物品的价值就不宜过高或过低：价值过高的物品往往会影响需求量和交易频率，导致物品使用的流动性不足，如珠宝首饰就往往难以发展成为大规模的共享经济；价值过低的物品不仅本身使用的收益过低，而且人们还有租不如买的心理而导致需求量不足，如充电宝本身价格不高且容易携带而只有小众且低频的需求，甚至还面临着即将进入实际应用的无线充电技术的冲击。最后，一些具有私密性和隐秘性的物品往往也难以有大量需求，从而形成不了宏大的共享经济，如衣服、电脑、手机、水杯等。

基于上述分析，我们就可以理解，为何共享单车能够迅速壮大而成为共享经济的代表？根本上就在于共享单车满足了上述三大要求：（1）使用权和所有权可以适当分离，尤其损耗和折旧可以被控制在一定范围内；（2）单车本身满足消费排他性的要求，且通过现代卫星和网络技术可以对使用状况进行相当程度的监控；（3）中大型城市的使用频率较高，尤其是地铁的广泛建设触动了人们出行“最后一公里”的痛点：地铁公交覆盖不到，打车浪费，步行又太累，而共享单车正好无缝对接，因而人口密集的地铁站点、公交站点、校园、居民区、商业区、公共服务区等就有大量的共享单车停放；（4）其他，单车的价值也介于不低不高之间，单车的价值也几乎不存在无形折旧的损耗，单车被个人专有使用往往会存在大量的闲置，现代互联网技术则将提供单车供求的信息收集、处理、传播和交流的功能。事实上，共享单车始于2014年北大毕业生戴威，其运作模式为：将学校内闲置的自行车统一收集，通过ofo平台在线给校内师生骑行，提供者有权永久免费使用ofo共享单车，使用者低价获得骑行服务。很快，共享单车就从校园走向各大城市，从2016年初开始完成数轮融资，到2017年3月实现了一轮4.5亿美元的融

资;截止2016年底,ofo投放量达80万辆,日订单量突破200万,用户总量突破千万。不过,资本的大量介入使得共享单车的运营模式已经发生根本性变化:上游的自行车厂家提供单车,ofo购买整车投入各大城市,然后在自己开发的ofo平台上为用户提供包括开锁密码、车辆定位、在线支付等服务。显然,共享单车在短短两年之内达到了城市公共自行车几十年来追求的目标,其深层次的原因不仅仅在于市场化和资本的支撑,更与整个国家的经济发展水平、居民消费需求以及技术的发展紧密相关。

四、公共品性滋生的公地悲剧问题

共享物品具有明显的公共品特性,这自然也会滋生出公共品所蕴含的各种公地悲剧和搭便车问题。例如,共享单车使用中就出现这样一些问题:大量共享单车被故意破坏和抛弃(如车座和车轮被盗窃、整车被扔进河流),有人私自拆锁而不付钱使用(如大量车锁被破坏而被人任意使用),私自上锁而将共享物品私人化(如共享单车被停放地下室或家里),甚至还会出现贴上误导性的二维码条以诈取钱财(如不少车牌被涂污),等等。事实上,我们经常会看到不具有资格的中小学生们在校园内外骑着共享单车,可以经常看到他们熟练开锁的身影,也可以看到路边到处堆放着破损的共享单车。同时,如果这类准公共品的损坏和盗窃行为不受到制止,那么就会衍生出一个显著的“破窗效应”:在没有人破坏智能密码锁之前,大家都会遵循有偿使用的原则,但一旦有人率先凭借破坏性解锁而免费使用,那么,后面就会有很多人都采取搭便车行为,乃至到处都是小孩们在骑着共享单车;在没有人私自挪移共享单车之前,大家都会按照规则使用和停放它,但一旦有人将它停放到地下室并加了私锁,那么,更多的私人占有行为就会发生,乃至很多地下室乃至家中都停了共享单车;同样,没有人损害和丢弃共享单车之前,共享单车就会完好无损,但一旦出现了破坏和丢弃行为,更多的破坏和丢弃行为就会接踵而来,乃至到处都是残破的共享单车。

很大程度上,“破窗效应”也是公共品和准公共品蕴含的一个重要特征,其含义是:一个房子如果窗户破了而没人去修补,那么,没多久其他窗户也会莫名其妙地被人打破;如果一面墙出现一些涂鸦而没有被及时清洗掉,那么,整面墙上很快就会布满了乱七八糟、不堪入目的东西;人们在保持干净的地面上往往不好意思丢垃圾,但地上一旦出现了垃圾,人们就会毫不犹豫地丢垃圾而丝毫不觉羞愧。如何理解这一效应呢?这很大程度上源于人的心理意识。例如,当人们看到“第一扇破窗”时,就会引发这样的心理意识:窗是可以被打破的,没有惩罚;相应地,这种想法不知不觉就会导致我们成为第二双手、第三双手。再如,人们走在街上拿着一张雪糕的包装纸却找不到垃圾筒,如果此时看到地上是脏的就会想:环境早就脏了,我扔的这点儿垃圾起不到关键性作用;但如果地上很干净,我们所丢的垃圾就显得很突出,也更可能会招来其他人异样或不满的眼光。同样,如果家里打扫得干干净净,那么前来做客的朋友就不会

随便吸烟，至少也会请主人帮他找一个烟灰缸；但是，如果家里随处可见的尘土和纸屑，那么客人也就很少会找主人要烟灰缸，而是直接把烟蒂扔到地上。

显然，破窗效应表明，环境中的不良现象如果被放任自流，就会诱使越来越多的人仿效，从而使得不良行为变本加厉。解决这一问题的关键在于，必须防微杜渐，从微小的小恶开始抓起，从而避免今后的积重难返和法不责众的现象。例如，纽约的地铁曾被认为是“可以为所欲为、无法无天的场所”，针对纽约地铁犯罪率的飙升，纽约市交通警察局长布拉顿受“破窗效应”启发就全力打击逃票，结果发现，每7名逃票者中就有一名是通缉犯，每20名逃票者中就有一名携带凶器；通过打击逃票，使得地铁站的犯罪率大为下降，治安大幅好转。同样，在破窗效应的作用下，共享单车被大量丢弃、损害和偷窃愈发严重，运营商因此而需要承担额外的车辆置换、维护、维修和寻找等成本，从而损失惨重。事实上，悟空单车和3Vbike等之所以相继倒闭，就在于大量单车被盗，进而也就吸引不到投资。同样，据说，摩拜初期设计生产一辆车的费用高达6000元，尽管后来单车成本随着量的增加而逐步降低到3000元再到1000元以内，但这笔投入依然是巨大的。那么，运营商如何降低这种公共品特性所造成的损失呢？这就需要加强对共享物品使用源头的监管。但如何进行监管呢？主要途径无非有三：自己监督、聘用第三方监督、社会共同监督。

首先，运营商自身对其投放市场的共享物品进行监管。其方式也大致有二：（1）招聘并组建稽查人员，在主要投放点或高频率使用点进行不定时巡查，及早发现那些损害和免费使用共享物品的现象；（2）建立网上“纠察小分队”，发动广大用户上报车辆被偷盗或被违规使用的线索，并用积分、返券等方式来激励那些忠实客户。但是，这种单单依靠运营商自身的力量进行监控是非常有限的。一方面，就组建稽查人员而言，这将花费大量的人力和物力，而且还不一定能够有效解决问题；因为，运营商的稽查人员是没有执法资格的，进而可能会引发大量的冲突，甚至会引起更大的抗衡力量而出现有组织的损害和偷盗行为。另一方面，就网上“纠察小分队”而言，要有效激励广大用户积极上报也需要花费大量的资源，而小恩小惠往往不足以产生这样的激励；而且，网络通报也会出现信息的真实性纠纷，除非抓现行，大多数人就可以否认违规行为，而且运营商也没有权力进行事后处罚。关于后者实际上也就潜含了一个“理性选民假说”：当用户举报的收益足够小时，几乎没有多少用户有花费成本监督他人的积极性；相应地，除非获得运营商获得从处罚某个违规者中可以带来巨大收益，否则他也没有积极性对之进行处罚。

其次，运营商聘用第三方人员对其投放市场的共享物品进行监管。其方式也大致有二：（1）聘请共享物品集中投放地或者高频使用地的原有检查人员，如校园的保安、住宅小区的门卫、商业区和公共服务区的服务员、以及地铁站点和公交站点的管理员等；（2）与政府合作请求相关部门人员协助监督，主要包括分布在城市街道以及住宅各地的警察（巡警、交警以及民警等）和协警。其优势在于：（1）这些人员分布广，因而可以更有效地发现和

制止那些违规使用者；(2) 这些人员原本就有自己从事的工作，因而附带监管就具有明显的范围经济效果。但是，这种方式的监管也存在一系列问题。(1) 需要支付的监管成本同样巨大。既然要聘请他人帮助监管，当然就需要支付一定的报酬；即使政府部门的警察和协警等也因为增加了工作而需要加派人手，当然也应该由运营商支付。而且，尽管第三方监督由于是附带的，因而每个人所收取的报酬要比专职监管人员要低很多；但是，考虑到数目如此庞大的校园、小区、商业区、服务区以及大街上的保安、警察和协警等，需要支付的总数一定会非常巨大。(2) 存在代理问题。在这里，运营商和分布各处的第三方人员之间就存在委托-代理关系，而且由于他们的收益不一致，就会滋生出严重的代理问题。这有两个原因：一方面，如果这些第三方人员所获得的报酬很少，他们就没有很大的积极性去处理一个个非常繁琐的违规行为；另一方面，即使运营商发现了第三方人员的不尽责行为，它也无法像对待自身员工一样加以惩罚。

最后，运营商依靠社会大众的资源行为对违规使用者进行监管。譬如，有公德心的大爷大妈看到小孩在私自打开共享单车的智能锁时，就可以去斥责或阻止他的违规行为；有正义感的大叔大姐看到有人在刻意损害共享单车时，也可以进行举报或直接上前阻止。那么，这些人们为何愿意且能够去阻止那些似乎“与己无关”的违规行为呢？显然，这无法用现代经济学的经济人假说加以解释，因为这些第三方的行为使自己承担了惩罚成本却没有任何收益。相反，这里潜含了一种现代主流经济学忽视的“强互惠”行为。一般地，“强互惠”表现为：人们倾向于与那些守信者进行合作而对那些背信者进行惩罚，尽管这些处罚往往需要花费一定成本。显然，“强互惠”行为不同于传统的“弱互惠”行为，因为传统“弱互惠”建立在当事人之间的互惠利他主义或直接互惠主义之上：谁损害了我，我就一定要处罚他；相反，“强互惠”所惩罚对象并不是曾经损害自己的背信者，而是曾经损害他人的背信者。例如，银行往往不愿贷款给曾有过不良信用记录的人，企业往往也不愿与违背行业规范的企业做生意。在这里，“强互惠”行为需要承担一定的私人成本，而收益却由所有人分享；不过，多数人的类似行为就形成了相互利他主义，最终也会有利于自身的长期利益。很大程度上，人类社会的合作都可以通过这种“强互惠”行为来解释，人们往往愿意遵循共同设立的规则。而且，“强互惠”现象在大而复杂的社会中往往比小规模的社会中更有意义，因为在更大规模的社会中，交往者之间的信息更不对称，而强互惠行为所施行的第三方惩罚有助于抑制这类欺骗和背信行为。那么，大规模社会中的“强互惠”行为是如何形成的？一般地，千丝万缕的社会网络将市场个体联系了起来，从而使得他们从看似孤立的个体变成了共生的群体，从而合作就是他们的最佳选择；因此，要为“强互惠”行为提供坚实的社会基础，就需要打造人与人之间频繁互动的社会网络关系，进而培育强烈的集体主义文化，最终打造出一种社会共同治理机制（朱富强，2010）。显然，这就需要重新深化对社会网络和社会相互联系的认知。

五、负外部性滋生的责任界定问题

上面的分析集中剖析了运营商因为共享物品的准公共品特性而受损的情形，但在另一方面，运营商也会因为共享物品的负外部性而获益。譬如，共享单车在现代社会运营的一个基本要求是：用户用完后需要停放在适当地点以便下一位用户使用。这就带来了两个问题：（1）如何保障用户用完后停放在适当地点？（2）共享单车应该停放在什么地点才是适当的？前者涉及到人类行为的监管问题，后者涉及到法律和规则的设计问题；同时，这两者都是共享单车作为一个新事物所衍生出的负外部性问题，因而经营者也必须对这种外部性买单。

首先，就用户对共享物品的处置而言。一般来说，共享物品在使用后应该停放在适当地点，这不仅是便于其他用户使用，更是为了维护社会秩序，保障交通畅通。但是，迄今的实践却根本没有遵守这一点，到处都可以看到共享单车乱停放的现象，乃至往往会堆在景区中心地段，堵在商场门口，占据机动车停放点，甚至停放于盲道、人行道、机动车道、绿化带等不规范和不安全场所；结果，原本旨在方便骑行的共享单车却增加了盲人、行人机动车以及一般行人等出行的困难，进而恶化了交通状况，增加了城市交通管理的难度，甚至加大了城市交通管理的财政支出。为什么会这样呢？这就涉及到人类行为中的道德风险和逆向选择：逆向选择意味着人们会利用事前信息的非对称性等选择有利于自身收益最大化却不利于他人或社会利益的行为，如那些具有高风险概率的人往往更愿意购买保险，具有高风险的项目往往更愿意以高利率借款；道德风险则意味着人们会利用事后信息的非对称性、不确定性以及契约的不完全性而采取的不利于他人或社会的行为，如投保的人往往就不愿再花费同样的努力去提防风险，股东在公司上市后也就没有以前的积极性来监管企业的运营。在共享单车的使用中，逆向选择主要体现为隐藏个人信息而不规范地使用共享单车，如假借他人的信息注册并使用单车；道德风险则主要体现为隐藏个人行动而任意处置共享单车，如将单车任意放置在不安全的环境下。事实上，作为私人品的单车，使用者在用完后往往会将它停放在正确的地点，以降低单车被偷窃、丢弃、损害或处罚的风险；但是，作为共享品的单车，使用者在用完后的停放就要随意得多，因为共享单车被偷窃、丢弃、损害或处罚都不会损害自身利益。

其次，就共享物品的存放占地而言。绝大多数共享物品置于公共场所都面临着一个停放问题，尤其是像单车这类共享品，尽管单个车辆占地不大，但由于数量庞大，因而总占地面积就非常大。同时，由于很多城市长期推行以汽车为中心的交通建设，导致自行车专用车道缺乏，自行车停放点也越来越少；这样，随着大量的共享单车涌入城市，单车停放就成为城市管理的一个大难题。进而，为了避免交通混乱，一些城市已经在开辟新的共享单车停放点。例如，深圳市交通运输委员会发布的《关于鼓励规范互联网自行车服务的若干意见（征求意见稿）》以及

《深圳市自行车停放区（路侧带）设置指引（试行）》就明确指出，自行车停放不得妨碍行人通行，在占用人行道停放时须保证 1.5m 的剩余人行空间，并且指出适宜停放区域包括轨道站出入口后方及两侧、公交站台两侧空地或者高架桥、人行天桥下空间。^①但是，其中也潜含了这样的问题：既然这些原本属于公用地的停放点是为了满足共享单车而设置的，而共享单车的收益却为运营商所专有，那么，共享单车是否需要为这些停放点买单呢？事实上，共享单车的路边停放或者定点停放，只要它没有为之付款，就需要受到政府有关部门的管制或取缔，因为它本质上就与占道经营没有什么区别。进而，共享单车衍生出的另外一些公共服务，如增加的交通事故、清除违规的停放车辆等，运营商是否应该另外支付呢？事实上，政府提供的很多公共物品——无论是路边空间还是道路疏通和交通秩序维持——最终都源自所有人们的纳税资金，相应地，公共产品收益理应为纳税人所分享，而不能为少数资本牟利服务；否则，如果收益归资本，而成本由社会承担，那么，运营商就会获得了不应有的收益，进而将导致“共享经济”过度发展。更不要说，一些共享物品如高功率的充电柜置身于人流密集的商场和超市中，或者破损物品堆积在公共场所，往往还潜含了安全隐患，运营商是否应该为之购买保险呢？事实上，当共享单车进入美国、新加坡时，政府立马评估其对公共路权、公共秩序等的影响。显然，考虑共享物品投放和运营带来的负外部性，那么，运营商在正常的税收之外还应该另外交付一笔维安基金以作补偿。

最后，就共享物品的法律保护而言。例如，共享单车被损坏、丢弃和偷盗，那么，警察该不该管呢？从现有法律上说，只要被损坏、丢弃和偷盗共享单车达到一定的数量，从而够得上立案标准，那么，无论从私有财产还是公有财产保护上说，警察和法院都应该管。但问题是，共享物品又不同于传统的私人品和公共品。一方面，私人品首先要所有者尽保管和维护的职责，因而私人品也通常放置在私人处所，从而可以有效防止被损坏、丢弃和偷盗；但是，共享物品却通常放置在公共场所，而且所有者也没有采取相应的或有效的监管措施，从而就无法有效防止被损坏、丢弃和偷盗。试问，如果一个人满大街撒钱，然后可以要求警察帮他找回来吗？在这里，我们可以将国家比作保险公司，每个人都交了一定的税收作为国家为其产品进行保险的保险费；这样，在损失风险发生时，国家就需要拿出保险费来弥补受损者的损失。问题是，如果不同物品发生风险的概率是不同的，它们需要支付的保险费或费率能够相同吗？显然，传统私人品的所有者为保障其物品安全付出了种种努力或花费，进而也降低了其物品被损坏、丢弃和偷盗的风险；在这种情况下，当风险发生时，保险公司当然就应该进行赔付。与此不同，共享物品所有者并没有为其物品提供同样多的保护努力，以至其物品被损坏、丢弃和偷盗的风险非常高；在这种情况下，当风险发生时，保险公司当然也就可以拒绝赔付，或者事先要求共享物品所有者交付一笔更大的保险金（即税收）。另一方

① “‘网红’单车该停哪里 终于有城市出规定了！” <http://finance.jrj.com.cn/2016/12/28092421897798.shtml>。

面，公共品的收益为所有成员所分享，政府当然也就可以动用所有人缴付的税收为其提供以降低它被损坏、丢弃和偷盗的风险；同时，当风险发生时，国家也就可以为损失进行追讨。与此不同，共享物品的收益为特定私人所独有，政府当然也就不应该动用所有人缴付的税收为其提供保护以降低它被损坏、丢弃和偷盗的风险；同时，当风险发生时，国家也不可以为损失进行追讨，除非共享物品所有者缴付了额外的保险费。显然，从两方面都表明，共享物品要获得国家相关机构的保护以及追讨损失，就应该在传统私人品所缴付的政策税收外再缴一笔额外的风险基金或税收；而且，只有提供这一笔风险基金或税收后，才可以更全面地衡量共享物品所带来的真实收益。

可见，正是由于共享物品的投放和使用往往会滋生严重的负外部性，相应地，要全面衡量共享经济的收益，就必须将这些负外部性考虑在内；同时，为了以更真实的成本来引导资源配置，运营商也就必须缴纳一笔额外的费用以补偿这些负外部性。例如，就共享单车而言，如果车辆乱停乱放，就会影响交通和市容；如果专门开辟出停放点，就占用了属于大家的公共土地；如果共享单车运营中出现了车辆被损、被盗以及被弃而事件而要求警方查处，就额外增加了警力负担。有鉴于此，由共享经济所衍生出的一系列现象并不能完全照搬既有的法律规章。例如，《治安管理处罚法》第49条规定：“盗窃、诈骗、哄抢、抢夺、敲诈勒索或者故意损毁公私财物的，处五日以上十日以下拘留，可以并处五百元以下罚款；情节较重的，处十日以上十五日以下拘留，可以并处一千元以下罚款。”显然，给共享单车上私锁而导致他人无法使用，或者私自带回家或藏在“私密处”，这些行为在某种程度上也构成了对运营商私有财产的侵犯，并符合盗窃罪和侵占罪的构成要件；但是，这并不需要或应该进行刑事立案，即使当运营商向法院提起诉讼，并且更接近于按民事案件进行处理，因为运营商本身也应承担有效保护其财产的责任。再如，《道路交通安全法》第84条规定：未征得公安机关同意，占用道路影响车辆通行的，处50元以下罚款或者警告。显然，共享单车被违规停放或者随意丢弃时，也构成了违反交通管理条例的要件；但是，公安机关在进行处罚时，并不仅仅是用户要承担责任，运营商也要承担责任，除非在合同条款中明确违规停放的认定标准、处罚以及被处罚人违规行为的申诉处理等。据报道，2017年6月1日上午，一家共享雨伞企业上海首批投放了100把共享雨伞，结果，在短短一日之内这100把共享雨伞全被借走但无一人归还。^①试问，警察如何按照失窃案进行追查呢？企业不应该自己承担后果吗？有鉴于此，随着共享经济的蓬勃发展，就需要出台新的行业运营规则以及相关监管政策，进而也需要制定和修订一些相关法律，从而明确共享经济的发展方向，而不至于产生劣币驱逐良币的效应。

^① “羊群效应下，共享经济做起了‘乌托邦’的美梦”，<http://tech.sina.com.cn/roll/2017-06-07/doc-ifyfuzym8276979.shtml>。

六、结语

共享单车的出现和发展有效地整合了分散在各处的闲置资源,极大提高了这些物品的使用频率,降低了这些物品的无形或自然折旧,从而最大限度地发挥了物品的功效,并增进了生产者剩余和消费者剩余,这显然有利于经济的环保健康和可持续发展。但与此同时,共享物品的投放和运营也会带来两方面的问题。一方面,它的准公共品性质会滋生出显著的搭便车行为,而这往往会损害运营商的利益。显然,为了解决搭便车问题,运营商就需要寻求有效的治理机制,而最佳机制应该是唤起全民正义感的“强互惠”机制,而这种“强互惠”机制又依赖于社会网络的建设和集体主义文化的培育。另一方面,它也会滋生出强烈的负外部性,而这往往使得运营商获利。显然,为了解决负外部性问题,运营商就应该承担起其应尽的责任,需要为场地占用、影响交通以及物品监督等支付成本,或者设置一定的维安基金以增加政府有关部门的服务供给,进而也就导向了新的制度安排和立法思考。只有解决上述两大问题,才能全面衡量新兴共享经济的真实经济价值,进而才能更好地引导共享经济的有序发展。否则,在心理放大效应的驱动下,运营商的逐利行为将会产生这样的严重后果:一方面,受美好预期以及短期利润的吸引,大量资本在短期间内会盲目涌入该领域,从而导致共享泡沫越吹越大;另一方面,当其他问题暴露而引发真实利润的下降或不如预期时,这些资本又可能会大规模地撤出,从而造成新的产能闲置和资源浪费,甚至由此引发出严重的经济危机。

当然,无论是解决搭便车问题的“强互惠”或社会共同治理还是解决负外部性问题的责任界定和法律安排,都不是一蹴而就的事,也都需要政府在其中发挥积极的作用。同时,考虑到有效监督的困难,一些共享物品的公共品化发展也是一个可行方案,因为这不仅可以通过每个人分享公共品而解决搭便车问题,而且也可以通过将负外部性内部化而解决收益分配不公问题。在将共享物品公共品化后,政府就可以动用公共财政来提供单车等共享物品,由政府来承担日常的管理和运营费用。其好处在于:(1)可以广泛地利用分布各处的警察以及其他公共部门人员,对违规使用进行监管;(2)可以利用现有法律以损坏、盗窃或侵占公共财产罪对一些损坏、盗窃或丢弃共享物品的行为进行法律处罚;更甚者,(3)这也有助于将外部性内部化,从而可以更全面地衡量共享经济创新所带来的整体福利。但也存在这样一些不利之处:(1)不同共享物品的推出往往需要应对市场需求的敏感性,而这种敏感性往往为创新型企业所拥有,从而政府接管共享产品有可能导致共享经济发展缓慢;(2)政府的官僚机构往往缺乏私人那样的内在激励来管好和用好共享物品,进而也会产生物品乱放置、破损严重等现象;更不要说,(3)共享物品的投放和共享经济的发展往往需要庞大的资金,这往往不是政府财政所能承担的。因此,作为一个新事物,共享经济的发展和治理还需要在实践中不断优化。但无论如何,真正的学者需要看到商业创新所伴随的外部性问题而不是简单地为企业创新呐喊辩护,进而也就需要引入

有为政府在产业规划和监管方面的恰当角色；进而不应简单地将社会演化等同为生物恶化而为市场中出现的一切新事物辩护，而是应该看到社会演化中出现的问题（朱富强，2016b）。

参考文献

朱富强 2010, “社会共同治理观的逻辑基础”, 《中山大学学报》, 第 5 期, 第 167 – 175 页。

朱富强 2013, 《经济学说史——思想发展与流派渊源》, 清华大学出版社。

朱富强 2016a, 《现代西方政治经济学——以公共选择学派为主的经济和政治理论》, 清华大学出版社。

朱富强 2016b, “演化经济学面临思维转向：从生物演化到社会演化”, 《南方经济》, 第 3 期, 第 87 – 102 页。

The Modern Development of Shared Economy and Its Potential Problems: An Analysis by Taking the Example of Shared Bicycles

Zhu Fuqiang

Abstract: The sharing economy reduces the idleness of goods and maximizes the value of goods, which not only can improve the producer's surplus and consumer's surplus, but also help to build a new economic form with low-carbon environmental protection. However, the disorderly developing of sharing economy has also brought two serious problems: (1) the nature of quasi public goods will cause a large number of free riding behaviors, which makes the operators damaged; (2) the nature of quasi public goods also will create some strong negative externalities, which makes operators benefited. Accordingly, it depends on the effective governance mechanism to solve the first problem, and among these, the best mechanism is the mechanism of “strong reciprocity”, and which depends on the construction of social network and the cultivation of cultural ethics. It depends on a clear definition of responsibility to solve second problems, and among these, the feasible measures is to establish the “security fund”, and which depends on the arrangement of new institutions and the thinking of legislation. Generally speaking, only by solving these two problems, can we comprehensively measure the true economic value of the emerging sharing economy, and then better guide its orderly developing. To a great extent, the emergence and bursting of sharing bubbles both reflect the blindness of market innovation, which results in requires of active planning and guidance from active government.

Keywords: Sharing Economy; Sharing Bicycle; Quasi Public Goods; Tragedy of Commons; Negative Externality.

(责任编辑：雨田)