

doi: 10.3969/j.issn.1674-4993.2017.09.042

交通领域中的共享经济模式研究*

□ 宋玲玉 胡 敏 朱 阁

(北京信息科技大学 信息管理学院 北京 100192)

【摘要】共享经济在我国城市交通领域得到了广泛地应用和普及。文中对车辆共享的多种模式给予总结,分类为传统出租车、网络约车和分时租赁模式,并根据商业模式和典型企业代表进一步细分,指出新型车辆共享模式对出行者、合作者和投资者的价值体现。对车辆共享在我国发展过程中的问题给予梳理,并提出由企业治理为主,结合行业协会、消费者和政府立法与执法相结合的综合治理建议。

【关键词】共享经济;城市交通;汽车共享

【中图分类号】 F570

【文献标识码】 A

【文章编号】 1674-4993(2017)09-0123-02

Research on the Economic Model of Sharing in the Field of Transportation

□ SONG Ling-yu, HU Min, ZHU Ge

(Beijing Information Science and Technology University, School of Information Management,
Beijing 100192, China)

【Abstract】 China's shared economy has been widely used and popularized in urban transport. This paper summarizes the various models of vehicle sharing, classified as traditional taxi, network bus and time-sharing rental model, and further subdivides them according to the business model and typical business representatives, pointing out the value of the new vehicle sharing model for travelers, partners and investors. The paper analyzes the problems in the process of vehicle sharing in China and puts forward a comprehensive management suggestion based on corporate governance, combining industry associations, consumers and government legislation and law enforcement.

【Key words】 sharing economy; urban traffic; car sharing

1 引言

“共享经济(亦称分享经济、合作消费)是通过互联网平台将商品、服务、数据或技能等在不同主体间进行共享的经济模式。”^[1]在过去近二十年间,共享经济在全球的交通出行、房屋住宿、知识技能、生活服务、医疗服务以及生产能力领域均取得了巨大的成就。近年来,共享经济在我国保持快速发展态势。2010年到2012年间,我国共享经济在交通出行领域起步并迅猛发展,出现了易到用车、快的和滴滴打车等早期的出行平台;从2013年到2015年,各类打车软件相继出现,市场竞争十分激烈,“烧钱圈地”之后的滴滴和快的合并,几乎占领整个打车市场,完成了传统出租车的网络化和信息化;从2015年至今,滴滴出行继续保持主导地位,继而出现了“共享汽车”新的共享经济出行模式^[2]。在共享经济环境下,交通出行领域的迅速发展,繁荣了从线上到线下的移动互联网经济,充分利用了社会闲散车辆资源,提高了整个交通出行的效率,触发了传统城市交通行业的绿色出行的社会变革。

2 城市交通领域的发展

在共享经济以及互联网的快速发展过程中,带动了一批网络平台的崛起,诞生了多种新型的出行模式。这些新型的出行模式是从传统的公共交通体系和私人交通工具之间产生了一种以公司为平台,公司自有车辆或私人车辆资源共享的新形式的分享车辆使用权的出行方式,在国内起步较早,发展规模较大,逐渐形成较为成熟的经营模式。目前,互联网打车服务创新不断,模式层出不穷。例如,神州专车借助移动互联网实现车辆信息和需求信息的共享,实现公司自有车辆的高效运营,在传统出租车行业的基础上进行信息化创新;Uber借助移动互联网不仅实现了需求信息的共享,同时,将车辆供给方的私家车主与乘客需求通过平台的信息共享联系在一起,实现了私家车闲置资源的共享;滴滴出行和易到用车则是兼具私家车与公司自有车辆信息和需求信息的综合创新模式;共享汽车和共享单车的分时租赁模式实现公司自有车辆的共享,这一租车模式避免了传统租车方式中与人交接的过程,根

【收稿日期】 2017-07-28

* 基金项目:北京社科基金“应急救援资源动员的情景推演与流程仿真研究”[15JGC171];北京市优秀人才培养资助“城市跨区域应急资源协同调度系统建模研究”[2015000020124G0182]

【作者简介】 宋玲玉(1993—),女,山东威海人,北京信息科技大学信息管理学院,硕士研究生。

胡 敏(1982—),女,北京信息科技大学,副教授。

朱 阁(1978—),男,副教授,硕导,研究方向:电子商务。

据用户的位置信息,自动寻找附近车辆,通过平台的在线交易实现自助租车。表 1 整理和划分了不同的车辆共享模式,通过对比可以发现车辆共享模式的发展和变化。

表 1 城市交通出行共享模式对比

共享内容	传统出租车		网络约车		分时租赁	
	车 + 司机	车 + 司机	车 + 司机	车 + 司机	车	车
代表企业	北京市出租车	神州专车	Uber	滴滴出行	ofo	Car2go
车辆来源	公司	公司	个人	多种渠道	公司	公司
运营模式	B2C	B2C	C2C	B2C + C2C	B2C	B2C
市场运营企业	北京市出租汽车管理局	神州专车、首汽约车	Uber	滴滴出行、易到用车	ofo、摩拜单车	Car2go、Gofun、TOGO
赢利模式	打车服务	租车费	平台服务	平台服务	用车费	用车费
模式特点	重资产	重资产	轻资产	轻资产	重资产	重资产
市场成熟度	非常高	一般	高	一般	低	非常低
经营成本	高	高	低	低	一般	高

交通出行领域是共享经济发展的重要组成部分。根据《中国分享经济发展报告》,从交易总额来看,2016 年交通出行领域市场的交易总额占共享经济市场交易总额的 5.9%;从融资金额的角度来看,2016 年交通出行领域市场的融资金额占共享经济市场融资金额的比率高达 40.94%;从参与人数来看,交通出行领域市场占共享经济市场的 50.83%。因此,交通出行领域占据着较大的市场规模,且具有巨大的发展潜力^[3]。

从业务模式来看,城市交通出行领域的平台企业,为了不断扩大市场规模,满足消费者的不同出行目的的需求,发展了新的业务模式,扩展了共享经济平台的业务功能。立即叫车是指用户通过手机软件叫车的的功能,相比传统的叫车方式,减少了用户的等待时间,对传统出租车行业造成一定的冲击。拼车服务降低车辆的空载率,最大程度的利用闲置的资源,提高资源的利用率。企业租车是为员工因公外出、加班或根据会议行程提供接送机、时租等专业的用车服务,满足企业对车辆的要求。国际租车是神州租车和首汽租车推出的在国外租车的业务。导游司机、翻译司机、城际列车等是在杭州成立的平台企业曹操专车提供的特殊的用车服务,针对需求选择不同类型的职业司机。另外,还扩展了多种其他业务如短租自驾、多日接送、日租、半日租、热门路线等服务。

从价值体现来看,交通出行领域共享经济的创新企业为出行者、合作者以及投资者均带来新的价值。首先,交通信息的共享为出行者带来了新的价值。传统出租车、神州专车和首汽约车等 B2C 模式由于制定统一的服务标准和经营规范,用户的出行安全有较高的保障,服务体验基本一致;神州专车、Uber 和滴滴出行等用车方式打破了传统的叫车方式,通过手机 App 直接叫车,减少了等待时间;共享汽车的出行方式实现了用户自驾,既节省租车公司雇佣专业司机的费用又增加了用户出行的乐趣;共享单车解决了用户的短距离出行,使用户在出行过程中更加便利;其次,从对合作者的价值来分析,神州专车、共享汽车和共享单车等新兴车辆共享企业刺激了车辆生产、维护、修理等需求,为合作的上下游车辆供应商和

维修公司带来了利益;Uber 的车辆共享方式为车主提供了就业机会,与平台运营商之间实现了双方互惠互利的合作关系;最后,从对投资者的价值来看,传统出租车、神州专车、uber 和滴滴出行等出行方式通过为用户提供出行服务为投资方带来清晰的盈利模式;共享单车和共享汽车正在吸引投资方的大量资金支持,未来的盈利模式将更加多样化。

3 车辆共享经济发展中的问题与建议

交通领域的信息化发展和共享经济模式虽然为城市交通带来了诸多便利,但同时也带来了新的问题和挑战。

首先,信息技术的推广和应用应考虑消费群体的接受度。对于勇于创新的企业而言,创新应考虑用户的自我效能感和技术准备。例如,汽车共享虽然在中国市场上要先于单车共享,但真正使得汽车共享得到推广却是在单车共享模式普及之后。因此,并不是有价值的创新就一定顺利地能被市场接受并采纳,需要考虑消费者的技术接受度和使用经验。对于技术落伍者而言,技术的创新可能会带来市场歧视。例如由于打车软件的广泛使用,使得不擅于使用智能手机的技术落伍者(尤其是中老年人)成为该创新的牺牲者。因此,如何保障全体消费者的权益,提供交通领域的普遍服务成为未来城市交通领域创新的一个课题。

其次,政策和管制严重影响着车辆共享市场,导致交通领域的共享经济模式创新面临巨大的政策风险。例如北京、上海等地区出台关于网约车的管理条例,对加入平台的车辆、司机给予十分严格限制,这在一定程度上阻碍了网约车平台的发展。网约车的出行模式是在互联网的应用下发展起来的,是根据市场的需求与供给自发产生的一种消费行为,与政府、企业和用户三个主体相关。从政府的角度来说,政府应该全面衡量整个社会最广大人民的利益,平衡环境、城市治理和经济发展的关系,提供一个公平的市场竞争环境。从企业的角度来说,企业更了解网约车行业市场的发展机遇与状态,通过市场竞争和行业协会的协调,企业的自治应该成为该行业发展与治理的主要力量。例如,企业通过改进信用评价体系,在线管理和约束消费者行为。从用户的角度来讲,用户可以在企业的信用评价体系下自我约束自己的消费行为,提升自己的个人信用和社会责任意识。因此,在互联网的大背景下,政府应改变对市场的监管方式,尊重行业的发展规律与市场竞争机制,鼓励互联网与传统交通行业的融合创新,服务于以企业创新为主的现代经济发展模式。

最后,车辆共享发展中的问题需要消费者、企业、行业协会和政府综合治理。车辆共享发展中主要包括停车点不足、汽车共享中的停车计费问题,共享汽车充电问题、不正当竞争问题、事故处理纠纷问题和恶性损害竞争企业车辆问题。对于停车点不足、汽车共享中的停车计费问题,要靠不断的创新来解决新型出行方式产生的新问题。行业协会可以制定相关的停车制度,协调政府对城市的交通进行规划和改造。例如,城市管理者可以将交通场站和停车场站提供给共享车辆作为停车位,车辆共享企业共享停车位,提高停车位的利用率,不断完善租赁网点布局,改善租车难停车难。(下转第 122 页)

学历的限制,对前沿技术、低碳运营的理解与实践程度有限,在短时间内较难成为本文所描述的低碳电商物流人才之外,其余三类——高职、本科、研究生都是低碳电商物流人才的主力军。

再者,从社会培训的途径来看,以企业内部、地方行业协会所组织的短期培训为主要形式。此类培训针对性较强,对各层面人才的需求都能照顾到,培训完后能够立刻上手,应用效果较好;但缺陷也比较明显,缺乏对人才系统性的培养,只能用作应付一时之需,难以延续人才的可持续性发展。

综合来看,不论哪种类型的电商物流人才都应该是系统性的学历教育与实践性的社会培训共同培养的成果。

深厚的系统理论功底是做好电商物流网络规划与设施布局的基础,因此,规划人才首先应具备较高的学历水平——本科、研究生以上学历,同时,在实践经验的积累过程中利用高层次的、有针对性的社会培训、研修资源来不断提升人才的专业能力。

电商物流作为新型物流业态,其运营管理必然要求人才具备创新、灵活的管理思维,包括对运营模式、流程、组织的管理,这就要对潜在的运营管理人才进行大专、本科以上层次的学历教育,在企业真实工作中通过完整项目的实施来培养模式优化、流程管理、团队建设等方面的能力。

技术应用人才的培养主要强调基于业务流程的、对信息化、自动化、智能化技术的应用能力,因此,技术应用人才以高职教育作为理论培养基础,以企业对人才实施的专项技术技能培训作为实践技能培养基础。

低碳电商物流人才的结构特点及培养路径



低碳思维、低碳理念、低碳技术应用			
职业能力	行业发展战略; 电商物流网络系统规划; 节点设施布局规划; 运输方式设计规划; 配送网络设计规划; 物流系统建模与仿真等。	电商物流运营模式创新; 电商物流业务流程标准制定; 组织结构优化与人员培训; 成本管控; 安全管理等。	电商物流业务流程执行; 信息化、自动化、智能化系统与设备的应用、调试、维护等。
	学历教育: 本科、研究生及以上 社会培训: 高层次研修	学历教育: 大专、本科及以上 社会培训: 综合项目实战	学历教育: 大专及以上 社会培训: 专项技术培训

[参考文献]

- [1] 冯霞,李菽林. 低碳经济视角下的低碳物流人才培养研究[J]. 物流工程与管理 2016 (38).
- [2] 魏庆琦,肖伟. 低碳物流背景下物流管理专业人才培养研究[J]. 物流工程与管理 2012 (34).
- [3] 陈庆. 我国电子商务物流如何构建低碳发展的模式[J]. 对外经贸实务 2015 (12).
- [4] 严雪晴,李小玲. 物流产业转型升级与高技能物流人才培养互动关系论析——以广东省为例[J]. 中国储运 2016 (1).

(上接第 124 页)

的问题^[4]。对于共享汽车充电桩的问题,因为目前市场上的大部分共享汽车都是新能源汽车,所以,充电桩的建设也成为制约其发展的因素之一,而充电桩的建设需要政府在城市规划和配电装置上给予政策性支持。对于不正当竞争问题,政府应鼓励企业通过行业协会制定相关管理机制,规范行业内的竞争,对于破坏他人利益的不正当竞争行为通过行业自律解决问题。企业在追求经济利益的同时应足够重视国家政策和社会效益,谋求长远发展。对于事故处理纠纷问题,根据政府制定相关的政策与法规,明确交通事故处理纠纷中的企业与消费者的责任。对于恶性损害竞争企业车辆的个人或企业行为,政府应发挥执法部门的作用,对事故进行依法严肃处理。

4 总结

交通领域中的共享经济模式提高了车辆资源的使用效率,缓解了城市交通出行压力,为需求者的出行提供了便利,为企业带来了大量资本投资,同时也为政府和城市管理带来

了新的问题和挑战。本文总结了共享经济下的城市交通出行领域的发展、问题以及建议,通过政府政策的支持、行业协会的管理与行业标准的制定、企业的自治与创新以及用户的自我约束,未来共享经济下的城市交通出行方式将成为城市出行的主流趋势。

[参考文献]

- [1] 汤天波,吴晓隽. 共享经济“互联网+”下的颠覆性经济模式[J]. 科学发展 2015,12(85):78-84.
- [2] 中国分享经济发展报告:现状、问题与挑战、发展趋势[R]. 分享经济发展报告课题组,国家信息中心,电子政务 2016.
- [3] 中国分享经济发展报告[R]. 国家信息中心分享经济研究中心,中国互联网协会分享经济工作委员会 2017.
- [4] 王新源. 共享汽车的创新运营要素研究[J]. 长安大学学报(社会科学版) 2013,15(4):39-44.