

中国式共享经济领跑世界

共享单车、共享汽车、共享雨伞、共享短租房、共享充电宝……经历了2016年的资本疯抢,2017年共享经济日渐壮大,新业态不断涌现,正成为我国经济转型发展的新动力。共享经济涉及领域不断扩大,“共享+”业态越来越丰富,人们的共享消费习惯越来越多元,共享行业实现了高速增长。与此同时,共享经济正深度重塑中国的经济形态。从工农业生产到老百姓衣食住行,以物联网为基础的共享经济正给产能过剩、产品过剩、发展不平衡不充分的中国带来新的发展机会。

1. 实现跨越发展

以中国电商、社交平台为代表的移动互联网和移动支付崛起,带动了中国式共享经济热潮。国家信息中心统计数据显示,2016年我国共享经济市场交易额达3.45万亿元,同比增长103%,这一增速位居全球之冠,未来几年将继续保持年均40%左右的高速增长,市场机构预测到2017年底,我国共享经济的交易规模将达到4.5万亿元。

中国共享经济近年来实现了从无到有的跨越式发展。

投资了ofo、滴滴和饿了么等知名企业的金沙江创投合伙人朱啸虎说,在过去的五六年里,中国抓住移动互联网机遇,在改造线下物流基础设施、发展线上用户交易和信用系统方面取得了突出成就,中国共享经济正是站在这一肩膀上才获得跨越式发展。

阿里研究院2017年10月发布的报告《创新飞跃的五年:10大关键词解读中国互联网》显示,自2013年电商零售额、2014年电商渗透率超过美国后,中国电商发展便一发而不可收,2016年零售额占全球的42.4%,美国只占24.1%;以共享经济为主体的中国独角兽市值占全球43%,仅次于美国的45%。

腾讯研究院《2016-2017分享经济发展研究报告》也显示,分享经济资本热潮在2014年起步,2015年井喷,当年融资笔数增幅高达100%,融资规模增幅近340%。2016年融资笔数回落30%,但融资总额仍保持3%的小幅增长。中国信息通信研究院政策与经济研究所助理研究员李强治表示,近三四年共享经济融资增长态势世界罕见。

在迅猛发展的同时,我国共享经济领域竞争日趋白热化,快速更新换代。

波士顿咨询公司《解读中国互联网特色》报告认为,中国互联网用户更草根、更移动化、更喜新厌旧,由此带来的中国互联网行业特点是竞争容易迅速白热化,经济活跃度高、波动性大,企业存活率低、一夜成名现象较多。

朱啸虎表示,从全球看,中国共享经济快速迭代独树一帜。在中国,移动互联网和共享经济从资本寒冬到资本泡沫,基本三年是一个周期,三年足够一家初创企业成长为巨头,并逐步抬高行业门槛,而国外这个周期一般是七到八年。现在共享经济在衣食住行等各个领域基本都有巨头诞生,一些共享单车、共享充电宝风口上的企业经营不善酿成危机,市场正在酝酿下一次变革。

2. 倒逼信用机制不断完善

共享经济发展过程中,不可避免的出现了问题。比如,一些共享企业资金链断裂,在市场的激烈竞争中败下阵来,其中又以共享单车最为明显。今年以来,悟空单车、叮叮单车、酷骑单车、小蓝单车、小鸣单车等共享单车项目相继停止运营,并且引发了押金退款难题。按照几家企业公布的用户数粗略估算,难以退还的押金涉及金额近10亿元。

其实,以押金为代表的共享经济成本,很大程度上是信用成本。共享经济的蓬勃发展,正加速推动中国信用体系建设和相关领域的数据积累。与此同时,数据、信用的积累、应用和共享中出现的不同情况,也带来政府、企业和个人之间的新矛盾,并表现为数据安全、信用风险等方面问题。因为缺少互信,数据信息无法流通,产品和服务难以实现价值,甚至监管都会成为问题。信用和数据问题成为发展共享经济必须要迈过的两道坎。

“怎么保证你是可信的?”这个问题是共享经济时代交往中面临的首要问题。信用机制是共享经济的生命线。围绕共享,政府、企业之间合作关系的信用支撑。数据监管存在盲区,数据共享存在障碍,数据泄露无法惩处,主要原因是信用机制不健全。

国家信息中心的调查显示,53.4%的用户认为,大多数的共享经济是非常值得信任或者比较值得信任的。其中88%用户仍担心平台的个人信息安全问题,以及平台是否有完善的征信评价和售后服务体系。这表明,发展共享经济有良好的信誉基础,但信用机制也直接影响着个人参与共享经济的程度。

“政府与企业信息共享,这里面存在责任风险。因此,一般部门的态度

是:能不共享的尽量不去共享。”江苏省交通部门的一位负责人表示,政府与企业之间缺乏信任机制,无法评价企业是否可信,也难以控制企业的数据使用行为,公共信息的共享就很难开放。

然而,政府与企业之间的信息共享又非常重要,滴滴出行有关负责人就表示,政府与企业之间迫切需要以具体行动促进机制形成,通过信用积累实现监管与运营的良性互动。“必须要推动这样的共享,通过积累行为数据形成信誉,才能形成可持续的数据互通,没有交流没有互信就难有互通。”这位负责人说。

“为什么共享汽车、共享单车、网络约车等共享经济业态中都涉及押金?因为要共享首先要有信用担保。”中国政法大学传播法研究中心副主任朱巍等认为,目前共享经济更多沟通了企业与企业,实现了两者之间的信息共享和服务共享。

“未来应该是一个万物共享的时代。”弘康人寿保险公司董事长、中国社会保障学会副会长卢德之是较早提倡共享的企业界人士。他认为,共享应该是一种未来社会面貌。那么通向未来之门的钥匙何在?受访专家和业内人士普遍认为,核心关键在于诚信体系建设。

专家表示,目前各方面的征信体系仍是割裂的,应当加快完善政府部门服务信用体系、企业经营诚信体系、个人信用使用和管理体系,并实现三个体系的融合,才是促进共享经济发展的根本之策。

在完善信用体系的基础上,共享经济体系将逐步形成。相关专家普遍认为,随着共享经济的深化发展,诚信将成为个人、企业、政府部门生存发展的第一需要。

3. 深度挖掘“中国机会”

中国为何能在共享经济领域弯道超车?专家和创投界人士认为,一个重要原因在于,发达的互联网物流基础设施和移动支付,为共享经济迅速发展提供坚实的物质载体。同时,我国移动互联网消费者基数大密度高,发展平台型共享经济规模效应突出。

据悉,2016年中国移动支付总额达8500亿美元,相当于美国同期的70倍。纪源资本GGV管理合伙人符绩勋表示,过去的经济组织都是中心化结构,互联网企业是去中心化架构,移动互联网时代,信息端口随时随地可以接入,共享经济正是在这样的基础上发展起来,提升了资产和实物利用效率。相比发达国家普及的信用卡,中国移动支付二维码在全球率先普及使真正的端到端消费场景无处不在,而且转账即时且免费,使共享经济真正完成了交易闭环。

从消费者基数的角度看,共享经济平台只有用户数量足够多才能实现规模经济,降低搭建平台的单位成本,扩大平台广告收益和溢出效应,实现平台

可持续发展。

波士顿咨询公司《解读中国互联网特色》报告认为,中国共享经济消费者不仅基数大,而且人均在移动设备上耗时更长,人均APP安装量比美国都多,国人分享意愿受移动支付影响而被激发,带来旺盛的共享经济需求。朱啸虎说,在移动互联网时代美国用户数比我们多,但在移动互联网时代中国用户数全面超越美国,而且偏年轻,愿意接受新事物,再加上区域集中度高密度大,使得共享经济APP在中国的规模效应突出,行业获利和可持续发展前景都比西方更好。

此外,我国传统产业效率较低,原供给难以满足市场需求,存在较大的共享经济改造空间。全国最大干线物流车货匹配平台运满满公司研究院院长徐强表示,在运满满出现之前,中国的货车司机一天24小时全在车上,非常辛苦,每年都要交给物流园区不小的一笔入场费,还要接受线下信息不对称带来的利益损失。运满满等干线物流共享平台的成立,不仅帮助司机



一些共享经济从业者和创投界人士认为,在已经实现跨越式发展的基础上,如果能够抓住当前西方国家对共享经济普遍保守的机遇加快发展,中国共享经济可能形成自己的模式,并在未来引领世界潮流。

中国的庞大人口规模和全面移动互联网化(线上化)是最大优势。共享经济发展的必要条件是规模,只有规模足够大才会有真正有效的商业模式,实现可持续发展。中国移动互联网用户已经超过美国与欧盟网民数总和,这是中国共享经济发展的最大市场优势。

据悉,共享经济核心是在重构人与人关系,中国的微信和支付宝等平台在做好人与人的社交信用连接方面世界领先。BAT等企业通过移动支付、流量入口和LBS位置服务使中国用户消费行为全面线上化,这为共享经济企业提供了海量数据,是其未来大数据和人工智能算法训练的最重要资源。滴滴出行政府事务部专家赵伟滨表示,滴滴每天订单超过2000万单,占全球比例接近70%,优化的数据计算和路径优化能力难以与滴滴相匹敌,因其数据训练量不如滴滴。

中国企业拥有鲜明的本地化定制特色和迅速响应市场能力,在共享经济“出海”过程中具备一定竞争优势。与全球其他同类企业相比,这些是中国互联网和共享经济企业的独特鲜明特点。中国共享经济企业在海外扩张时更注重塑造市场环境,投资基础设施,偏好进入与中国市场类似的市场(如用户基数大、部分行业尚不成熟等),线上线下推广并重,整体布局行业生态。与美国互联网企业相比,中企偏重应用驱动型创新,这使得其倾向于保留当地品牌和团队,更注重贴近当地市场快速反应,本地化定制特色突出,也更容易为此开放自身平台。

赵伟滨表示,支付宝在印度拓展业务过程中,投资当地的PayTM并输出技术能力,现在PayTM用户已达2.2亿户,支付宝借此获取了印度消费者的核心数据,这使得其在印度与亚马逊的电商和支付竞争中占得先机。

中国智能硬件领域的低价格模块化和微创新是硬件基础。创投机构创新工场董事长李开复近期在麻省理工学院发表演讲认为,中国未来将在实体经济智能化方面超过美国,即把真实世界里很多线下行为数字化方面中国将更加成功,因为中国制造的硬件成本低,共享经济企业将因此获益良多。以共享单车为例,骑行过程中,共享单车传输了很多GPS信息数据,这些数据的传输依赖大量的传感器,中国传感器等硬件的价格要比美国低得多,模块化硬件组合成本低也使得中国在汽车电动化和共享化方面走在世界前列。

值得注意的是,共享经济的“中国模式”已经开始引领世界潮流,比如二维码移动支付、共享单车、物流线上车货匹配等;脸谱模仿微信开始在通讯应用中植入约车和支付功能,推特开始模仿微博推出视频直播功能,美国的Limebike共享单车也在紧跟中国共享单车实现无桩化和内置GPS;苹果公司的iMessage即时通讯增加了与微信一样的支付功能。

徐强表示,运满满的干线物流线上车货匹配也是全世界首创,优步和亚马逊都纷纷学习和借鉴了这一模式,美国的同类企业用户量只有我们的5%。目前运满满的越南版已经上线,中越凭祥和东兴口岸每天有4000到8000辆重卡穿梭运货,但往往返程都是空驶,未来发展在线配货、多式联运潜力很大,运满满就此提出建设跨境运输智慧大脑,以此努力向“一带一路”沿线国家输出中国方案和中国智慧。

本版文字综合经济参考报、新华社等媒体报道。图片来源网络,请作者与本报联系,以奉稿酬。

4. 政策护航行业有序发展



从滴滴出行平台到共享单车,再到共享充电宝、雨伞、图书、奢侈品等,“共享”创新创业项目蓬勃发展。在此过程中,与政府管理之间的矛盾冲突也密集出现,频繁引发关注。

一是诸多领域的共享经济处于探索阶段,发展初期,服务和产品的安全性、标准化、质量保障、数据保护等方面存在不足和隐患,在解决痛点的同时也带来新问题和争议。

以共享单车为例,行业恶性竞争、无

序投放、车辆损毁、交通事故、押金难退等问题交织,用户、企业都将矛头对准政府管理。

此外,多家企业反映,目前共享经济发展进程中,竞争对手窃取用户数据、恶意拉客、转移用户的金融账户等问题频发,但政府监管尚处于真空。

二是市场准入缺乏标准。杭州一个“共享雨伞”项目目前遭遇挫折,企业生产的4万把共享雨伞仅有6000把运行,有5000多把被没收在城管部门的仓库

里。

“共享经济是国家鼓励的新经济业态,共享雨伞也戳中了用户痛点,得到广泛认可,但有关部门为了回避管理变革,直接扼杀产业创新。”该项目负责人抱怨说。

虽然面临诸多难题,但政府的开明和拥抱技术的态度是软件保障。共享经济平台的特点是快速迭代与试错,而且其参与主体自然人化给各国都带来不少监管难题,但我国政府的开明态度是其未来发

展的定心丸。

李建华表示,目前我国已经出台了《关于促进分享经济发展的指导意见》,这比发达国家领先了一大步。

朱啸虎表示,中国政府非常开明,总是“让子弹先飞一会”,新闻门户、在线视频、电商、共享单车的发展都是如此,政府都是允许等一等看一看,等行业发展起来后再审慎监管,这种策略使得共享经济的快速迭代与试错特点得以最大限度发挥。

5. 中国模式引领潮流

