



“共享经济”持续火热 加快顶层设计和制度安排是关键

本报记者 郭梦仪 北京报道

“共享经济”在去年被写入“十九大”报告之后,成为今年全国两会热议的一个关键词。

随着互联网的飞速发展,以

项目遍地开花

随着共享经济的不断发展,共享单车、共享租车、共享租房、共享充电宝不仅便利了老百姓的生活,更充分利用了社会资源。刘尚希表示,共享单车号称当前中国的“四大发明”之一。既然是发明肯定有一个摸索的过程,如果新生事物一开始就十分规范,那它可能就不会出现,要用辩证的眼光看待共享经济。

3月5日,第十三届全国人民代表大会第一次会议开幕,国务院总理李克强代表国务院向大会作政府工作报告。报告提出,要发展平台经济、共享经济,形成线上线下结合、产学研用协同,大中小企业融合的创新创业格局。

共享单车成焦点

要解决出行“最后一公里”问题,各地人民政府应因地制宜、因城施策,加强管理。“共享经济”中,以“互联网+”交通为特征的共享单车成为代表委员们关注的焦点。

2月1日,在南昌火车站内,南昌局集团有限公司和一家共享汽车企业及一家共享单车企业联合举办了一场“铁路+共享汽车+共享单车”的活动。在这个春运首日,双方共同推出了“铁路+摩托”“铁路+摩托”等利民举措,也是全国首次、铁路首创的陆路衔接新模式。

除南昌外,多地铁路部门同样

共享汽车监管需深思

作为重资产、重运营、重营销的共享汽车,要求项目具有雄厚的资本、相对较强的技术实力和管理能力。

在“共享”概念热炒的喧嚣之下,却也难掩暗潮涌动。曾一度被视为“中国新四大发明”的共享单车新鲜感过去一半,其所到之处反而都伴随着“共享汽车”的影子。

据公安部统计,截至2017年底,国内未来10年将有7亿有驾照而无车的人群,市场需求与空间十分巨大。巨大的市场需求为共享汽车带来了广阔的发展空间,目前全球汽车产业都在逐渐向电动化和网联化,在中国随着“双积分”等政策的出台,发展新能源汽车成为车企当下最重要的任务。

之前,共享汽车行业主要由互联网企业主导,百度、腾讯、阿里巴

滴滴、ofo、摩拜单车、闲鱼、蚂蚁短租等为代表的共享经济逐渐成为社会服务最重要的一股力量。在住宿、交通、教育服务、生活服务及旅游领域,优秀的共享经济公司不断涌现。从宠物寄养共

享、车位共享到专家共享、社区服务共享、导游共享,甚至移动互联网需求的WiFi共享项目不断涌现。

围绕“共享经济”的各种形式,参会代表与委员提出了多份议案和提案。全国政协委员、中国财政科学研究所所长刘尚希接受《中国经营报》记者采访时表示,从微观看,共享经济作为一种经营模式,是一个探索,要在发展中去规范,在规范中发展。

围绕“共享经济”的各种形式,参会代表与委员提出了多份议案和提案。全国政协委员、中国财政科学研究所所长刘尚希接受《中国经营报》记者采访时表示,从微观看,共享经济作为一种经营模式,是一个探索,要在发展中去规范,在规范中发展。

共享汽车企业车辆规模

将高铁与“共享汽车”概念相结合,均开创了“共享出行”新战略。当春运的传统主力军选择拿起网络新军的手后,这两个原本在交通领域占据不同端口的独立模式如今完成了相互衔接。

全国人大代表、腾讯公司董事会主席兼首席执行官马化腾表示,传统行业和互联网衔接之后,也产生了大量新业态、新模式,也可能产生很多矛盾和冲突。比如共享单车在繁荣的背后依旧存在不少问题。

共享汽车企业车辆规模

作为重资产、重运营、重营销的共享汽车,要求项目具有雄厚的资本、相对较强的技术实力和管理能力。

巴积极投资,滴滴、美团、摩拜等企业也大步进入该市场。而2018年伊始,包括神州专车在内的企业开始以资本注入、技术投入的模式进入共享汽车领域。共享汽车的人局者越来越多,有的城市甚至出现了超过十几家的分时租赁运营商。

目前,一汽、北汽、上汽、首汽、吉利都已经开始了在共享汽车领域的布局,甚至包括宝马、奔驰等豪华汽车品牌也都开始了自己的共享汽车项目。与此同时,神州专车、摩拜、美团、滴滴等此前在共享出行领域积累了经验,资本的共享商业模式运营者也将触角延伸到了共享汽车。

享、车位共享到专家共享、社区服务共享、导游共享,甚至移动互联网需求的WiFi共享项目不断涌现。

围绕“共享经济”的各种形式,参会代表与委员提出了多份议案和提案。全国政协委员、中国财政科学研究所所长刘尚希接受《中国经营报》记者采访时表示,从微观看,共享经济作为一种经营模式,是一个探索,要在发展中去规范,在规范中发展。

围绕“共享经济”的各种形式,参会代表与委员提出了多份议案和提案。全国政协委员、中国财政科学研究所所长刘尚希接受《中国经营报》记者采访时表示,从微观看,共享经济作为一种经营模式,是一个探索,要在发展中去规范,在规范中发展。

围绕“共享经济”的各种形式,参会代表与委员提出了多份议案和提案。全国政协委员、中国财政科学研究所所长刘尚希接受《中国经营报》记者采访时表示,从微观看,共享经济作为一种经营模式,是一个探索,要在发展中去规范,在规范中发展。

共享汽车企业车辆规模

将高铁与“共享汽车”概念相结合,均开创了“共享出行”新战略。当春运的传统主力军选择拿起网络新军的手后,这两个原本在交通领域占据不同端口的独立模式如今完成了相互衔接。

全国人大代表、腾讯公司董事会主席兼首席执行官马化腾表示,传统行业和互联网衔接之后,也产生了大量新业态、新模式,也可能产生很多矛盾和冲突。比如共享单车在繁荣的背后依旧存在不少问题。

共享汽车企业车辆规模

作为重资产、重运营、重营销的共享汽车,要求项目具有雄厚的资本、相对较强的技术实力和管理能力。

巴积极投资,滴滴、美团、摩拜等企业也大步进入该市场。而2018年伊始,包括神州专车在内的企业开始以资本注入、技术投入的模式进入共享汽车领域。共享汽车的人局者越来越多,有的城市甚至出现了超过十几家的分时租赁运营商。

目前,一汽、北汽、上汽、首汽、吉利都已经开始了在共享汽车领域的布局,甚至包括宝马、奔驰等豪华汽车品牌也都开始了自己的共享汽车项目。与此同时,神州专车、摩拜、美团、滴滴等此前在共享出行领域积累了经验,资本的共享商业模式运营者也将触角延伸到了共享汽车。

提。全国政协委员、中国财政科学研究所所长刘尚希接受《中国经营报》记者采访时表示,从微观看,共享经济作为一种经营模式,是一个探索,要在发展中去规范,在规范中发展。

围绕“共享经济”的各种形式,参会代表与委员提出了多份议案和提案。全国政协委员、中国财政科学研究所所长刘尚希接受《中国经营报》记者采访时表示,从微观看,共享经济作为一种经营模式,是一个探索,要在发展中去规范,在规范中发展。

围绕“共享经济”的各种形式,参会代表与委员提出了多份议案和提案。全国政协委员、中国财政科学研究所所长刘尚希接受《中国经营报》记者采访时表示,从微观看,共享经济作为一种经营模式,是一个探索,要在发展中去规范,在规范中发展。

共享汽车企业车辆规模

将高铁与“共享汽车”概念相结合,均开创了“共享出行”新战略。当春运的传统主力军选择拿起网络新军的手后,这两个原本在交通领域占据不同端口的独立模式如今完成了相互衔接。

全国人大代表、腾讯公司董事会主席兼首席执行官马化腾表示,传统行业和互联网衔接之后,也产生了大量新业态、新模式,也可能产生很多矛盾和冲突。比如共享单车在繁荣的背后依旧存在不少问题。

共享汽车企业车辆规模

作为重资产、重运营、重营销的共享汽车,要求项目具有雄厚的资本、相对较强的技术实力和管理能力。

巴积极投资,滴滴、美团、摩拜等企业也大步进入该市场。而2018年伊始,包括神州专车在内的企业开始以资本注入、技术投入的模式进入共享汽车领域。共享汽车的人局者越来越多,有的城市甚至出现了超过十几家的分时租赁运营商。

目前,一汽、北汽、上汽、首汽、吉利都已经开始了在共享汽车领域的布局,甚至包括宝马、奔驰等豪华汽车品牌也都开始了自己的共享汽车项目。与此同时,神州专车、摩拜、美团、滴滴等此前在共享出行领域积累了经验,资本的共享商业模式运营者也将触角延伸到了共享汽车。



本报资料室/图

营造宽松发展环境

未来要以更包容的态度、更积极的政策,推动现行制度与分享经济接轨,不断营造分享经济发展的宽松环境。

当前中国共享经济面临的普遍性挑战在于,一方面,这一新生事物使得传统的监管方式无法适应,各行业共享经济的标准又尚未建立;另一方面,共享型企业拥有趋近于零的边际成本,这会使传统企业面临巨大竞争压力。共享型企业在某些行业的进入和快速扩张,冲击着原有的商业模式和经济行为规则。

九三学社中央今年两会提交了《关于促进我国分享经济健康发展的建议》提案,该提案中提到,未来几年中国分享经济增速将保持在年均40%左右,到2020年交易规模占GDP比重会超过10%,从业人员超过1亿人。

根据国家信息中心分享经济研究中心近日发布的《中国分享经济发展年度报告(2018)》,2017年中国分享经济市场交易额约为4.9205万亿元,解决就业约7000万人,带有典型共享经济属性的独角兽企业占中国独角兽企业总数的51.7%。

提案建议,未来要以更包容的

态度、更积极的政策,推动现行制度与分享经济接轨,不断营造分享经济发展的宽松环境。为此要完善市场准入机制,借鉴“负面清单”管理模式,科学界定和严格审查行业垄断,保护行业创新,通过分类管理、试点示范等方式,依法为分享经济的发展营造政策环境。

上述提案指出,现行法律法规多数用来规范传统的经济发展模式,既不能解决共享经济各行业在准入门槛、从业人员社保、税收监管、信息安全以及信用体系建设等共性问题,也无法解决行业差异化带来的具体问题。如在房屋分享领域会遇到卫生、消防缺乏统一标准问题,在WiFi共享领域会遇到网络实名制问题等。

上述提案建议,加快共享经济健康发展的顶层设计和制度安排,梳理和完善分享经济发展的政策法规,弥补与互联网新业态相关的法律空白,推动现行制度与分享经济接轨。

两会多位代表委员聚焦网约车发展:地方限制不利于行业创新

本报记者 郭梦仪 北京报道

一年一度的全国两会已经正式在北京拉开帷幕,作为共享经济代表的网约车逐渐成为多样化出行的风口行业,也成为了代表委员热议的焦点。

如何处理政府监管和行业发

展之间的关系,成为此次两会代表委员关注的热点。据《中国经营报》记者了解,此次讨论的主要内容集中在网约车的安全性、合法性、如何管理以及未来发展等方面。

3月7日,连续两年关注网约车发展的全国政协委员、中国科学院自动化研究所研究员、博士生导

师易建强向两会提交了《关于在机场、高铁站开辟网约车通道的建议》。在接受本报记者专访时其表示,有关部门应早日推进机场、高铁站等地的网约车专用通道和必要的配套设施建设,破解这一由于新模式产生的新问题,为乘客、司机和交通管理创造便利。

据本报记者了解,针对网约车发展和监管的问题,不少代表委员也准备向两会提交相关建议和提案。虽然代表们的意见各不相同,但都认同网约车行业政策应该在合理范围内调整,并在政策法规下依法管理、合规运营,才能让行业健康发展。

地方网约车细则引争议

易建强在接受本报记者采访时指出:“网约车通道的开辟可以引入灵活机动的网约车运力,有效减少乘客等待时间。网约车司机在提供服务的同时,餐饮、厕所、休息等基本问题常常无处解决,设置专门的网约车蓄车区域和配套设施,也有利于保障司机的基本权利,促进网约车的发展。”

在机场、高铁站等地客运高峰期,出租车、公交车、地铁等传统运力常有较大压力。易建强表示,网约车充分利用了社会闲置的私家车资源,能满足巨大客流量的交通需求,维护机场和高铁站的运行秩序。另外设置网约车专用通道,还有利于规范网约车管理,防止网约车的调度干扰机场和高铁站交通秩序,从而减少安全隐患、提高管理效率。而且,设置专门的通道将减少每一位网约车司机和乘客之间的搜寻成本,进一步方便市民出行,加快网约车的周转速度。

其实,在机场等场所设置网约车专用通道,目前在国内外已有先例。

公开资料显示,2017年1月,深圳机场正式启用了全国第一条网约车专用通道和蓄车区,用于网约车候客和上客。而美国南加利福尼亚州机场、纳什维尔国际机场、旧金山国际机场等地都为网约

车设置了专门的上客区域,并取得了良好的运行效果和社会反响。

为了应对网约车快速普及带来的巨大机遇和新的挑战,易建强建议有关部门早日推进机场、高铁站等网约车专用通道和必要的配套设施的建设,为乘客、司机和交通管理创造便利。此举对方便市民出行、改善机场和车站交通管理状况和保障网约车发展都有重要意义。

全国人大代表、民进中央常委、清华大学政治经济学研究中心主任蔡继明也发表了对网约车行业的建议《坚持包容审慎监管原则,促进网约车行业健康发展》。其表示,目前“办法”欠缺对地方政府出台细则的原则性指导和约束,以至于现在一些地方政府用户籍、居住证等要求限制司机进入,用车型、价位、轴距等指标限制车辆进入。他认为,这些限制条件过于严苛,影响了从业人员和相关企业参与的积极性,不利于鼓励创新和促进就业,应当取消或改进。

蔡继明建议,应适应网约车平台“一点接入全网服务”特征,监管分工上取消地市级面许可要求,把网约车平台许可收归省一级政府;数量上取消接入车辆、驾驶员许可,由政府出台车辆安全标准、驾驶员资格标准要求,由平台来落实主

体资质审核;价格上继续实行市场调节价,激励网约车供给更加灵活多样;服务上做好服务质量测评。

此外,还可以加强政企合作,提升监管能力。建议树立“政府监管平台、平台和市场约束车辆和司机”的理念,推动平台落实主体责任。同时应升级管理手段,取消各地市单独与平台数据对接的要求,形成覆盖全国、统筹利用、统一接入的数据共享大平台,实现监管能力升级。探索建立分类监管、动态监管体系。

来自基层的全国人大代表陈雪萍今年也向两会提交了有关网约车发展问题的建议。她在《关于创新网约车监管模式释放共享经济活力的建议》中,直指很多地方网约车政策,对网约车兼职司机和全职司机搞一刀切,缺少分类监管的对策。调查显示,在北京、广州等城市,兼职司机占70%左右,因此,对于兼职运力,应该给予最大限度的鼓励支持。

陈雪萍建议,政府可以针对全职运力与兼职运力的特征,给予不同的监管模式。例如,可以考虑按照工作时长或者订单数量将全职与兼职司机加以区分,进行分类施策。对于全职运力,可以采取许可的形式;对于兼职运力,可以采取备案的形式,由平台进行日常监管。

应用互联网思维包容监管

“网约车是我国共享经济的代表性业态,是以大数据和云计算技术为驱动,对传统出行业态实施了现代化改造。它提供了更安全、更便捷、更舒适的出行服务,同时也创造了大量就业和收入机会。因此对网约车的监管不能再沿袭管理出租车的传统理念。”蔡继明说。值得注意的是,多位专家表示多地网约车新政细则存在门槛高、价格贵等规定,不符合公平竞争审查制度。

全国政协委员陈崎嵘指出,随着中国经济发展的新常态和经济增长驱动力的变革,互联网交通企业迎来了快速发展的黄金时期。

陈崎嵘建议应支持中国互联网交通企业走向全球,提供中国标准的出行服务。目前,中国互联网交通企业,如滴滴出行等企业利用开放发展的有利条件,开拓了国际市场,为全球化战略打下了很好的基础。通过海外投资带动我们的技术、设备、产品和服务的出口,改变了我们以往过多依赖产品贸易出口的模式,这是一个非常难得的突破。因此,政府应结合国内交通全球化需培养一大批有国际竞争力的交通企业的需求,顺势推动并支持上述企业走向全球化。建议制定好的战略和政策支持,推动滴滴出行、运满满、货车帮、摩拜、百度等互联网交通企业走向世界。

应用互联网思维包容监管

因此陈崎嵘认为,政府应从基础设施、监管方式、开放平台、政策支持和产业升级等方面给予宽松的发展环境。中国政法大学中国国际反垄断和投资研究中心主任祁斌同样指出,地方网约车对一些人口、户籍以及车辆的限制是违反了公平竞争审查制度以及市场自主原则的。“政府在公共事务中,不能光考虑管理,还要考虑社会服务。”祁斌说。

交通运输部部长李小鹏在公开发言时表示,网约车改革需“因城施策”,“当然可能的严格一些,有的更开放一些,但都是结合实际。”李小鹏表示,鼓励地方政府结合当地的实际情况,经过法定程序、因地制宜、因城施策推进出租车行业的深化改革。

多位专家指出,目前全国多个地区在制定网约车政策时,进行了苛刻的限制,限制了网约车行业的发展。国家发展和改革委员会、财政部、商务部、工商总局、国务院法制办会同有关部门研究制定的《公平竞争审查制度实施细则(暂行)》的第三章审查标准第十四条“市场准入和退出标准”中表示,不得设置不合理和歧视性的准入和退出条件。

国家发改委价格监督检查与反垄断局朱忠良博士以发改委查处的泉州、兰州两地的网约车细则为例。这两个地方开始出台的文件,

对网约车的车辆、驾驶员、网约车平台的准入条件进行了非常苛刻的限制:比如,泉州的实施细则要求对网约车提高门槛,从价格上车辆厂方销售价格不低于15万元,或者是市场上普通的出租车价格的1.5倍,作为一个地级城市,如果按照这种规定只剩下1.46%的汽车达标,绝大部分的汽车就被退出市场,“网约车服务就不存在了,可见这样过于苛刻的标准,给市场竞争带来了损害。”朱忠良说,发改委介入调查之后,两地的网约车细则都有了修改。

朱忠良曾在接受媒体采访时表示,在处理政府和市场的关系问题上,首先应该明确哪些政府“不该管”:比如市场准入和退出、商品要素的自由流动、影响生产经营的成本、影响生产经营的行为等应属于市场调控的范围。而结构性问题等则应属于政府负责调控的范围。

中华全国律师协会反垄断专业委员会秘书长黄伟律师指出,对网约车政策从公平竞争的视野进行考察,对涉嫌违反公平竞争细则的予以审查非常必要。网约车政策在落地中,一些地方政府通过非常苛刻的标准、手段,刻意将出租车与网约车区分为两个不同市场,这其实不利于传统出租车行业的改革、用户出行体验和共享经济的发展。