



共享经济,不能逃避社会责任

方翔

新民眼

随着越来越多的摩拜单车投入运行,上海街头时常会看到乱停乱放的橙色摩拜车,有些车辆甚至直接停在非机动车道上,影响了一条路的交通。不久前,上海还发生过部分摩拜单车使用者因违法拒缴罚金而遭扣车的事件。摩拜单车可以说是共享经济在我们社会发展的一个缩影。当企业在享受共享经济带来的“红利”时,也必须承担起应尽的社会责任。

有关资料显示,“共享经济”一词,最早出现于1978年的《美国行为科学家》杂志上,而它被广泛传播和接受是在2008年金融危机发生之后,其核心就是把所有权分离为支配权和使用权。就像摩拜单车,骑行者只是拥有使用权。共享经济绕过所有权,务实地只重视“使用权”,共享产品和服务,节省金钱、时间、空间和资源,这无疑使其在当今社会迅速崛起。

个体经济借助于互联网技术强势“回归”,今天甚至没有什么实物资本,也一样可以成为共享平台上的兼职厨师或者理发师;某著名的电商平台推出了跑腿服务,甚至可以让你在上厕所忘带卫生纸的情况下,通过付费让人帮你送过来。

政策制定者和学者之所以对“共享经济”感兴趣,着眼点不全是普通人收入的增加,而是这种新经



孙绍波画

济模式创造社会财富的可能性。摩拜近期发布的数据显示,自6月10日第一辆摩拜单车进入宝山区至10月份,摩拜单车在宝山区主动投放2400辆自行车,目前保有量为5100辆,日均骑行次数超过3.1万次,骑行总距离8.7万公里。业界分析,通过保有量5100辆的数字和每天3.1万的骑行次数,很轻松可以计算得知,每辆摩拜单车每天的平均使用次数是6次,其实按照最低1元的营收来计算,那也是

每天每辆单车6元的营收。业内人士透露,有投资人在考察摩拜的过程中了解到的一个数字:一辆摩拜单车初期的边际成本是1000元左右,如果是大批量生产都可以降低到700元左右。这就意味着一辆摩拜单车大概只需要120天就可以收回成本了。根据此前的新闻报道,摩拜单车计划在2016年年底在上海的单车总拥有量达到10万辆。如果一辆摩拜单车真的能够持续使用四年,并且摩拜单车运营方的年度运

营成本不要太高的话,一年一个亿的利润还是有希望的。虽然这只是业内的一种估算,但共享经济惊人的盈利模式却由此可见一斑。

然而,我们也应该看到,在共享经济中,因为个体追求利益最大化,往往会造成对于整个生态的冲击,甚至会造成整个社会财富的减少。早在1968年,生态学家哈丁就发表了论文《公地悲剧》,他假设牧场对所有人开放,每个人都过度放牧以获得最大利益,最后必将导

致草场退化。哈丁的结论是:“虽然每个人都克制对大家都有利,但个体受到各种刺激却常常阻碍那样的结果成真。”

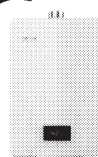
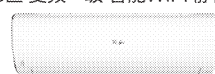
事实上,如何解决这个问题,西方也早有方案。1990年,经济学家奥斯特罗姆发表了《共享管理》的论文,她认为,共享是可以不被破坏的,因为人们能够认同对公共资源的长期保护优于个人利益。之所以打破规则追求个人利益,是因为惩罚力度太小的缘故。共享本身就是强大的管理机制,需要的只是设计原则,让参与者内部形成监管。

从海外的情况来看,共享经济在发展过程中也会遭遇不少监管问题,但最终仍纳入了管制(包括设定了许可)。在业内看来,不承认共享经济问题的复杂性,将监管问题一概武断归为维护垄断利益实难经得起推敲。在监管中,很重要的一个原则就是企业必须承担相应的社会责任。就拿内地公共自行车推广最好的杭州来说,骑行者必须将自行车归还到指定的停车桩上。这种做法至少给租赁者一个强制的约束,也保证了车辆的停放不影响城市交通。

在一些专家看来,只要是面向公众的特定服务就应该受到公共监管。我们面临的最大的风险在于,这些共享平台的“砵吗”越来越多,已经足以撬动消费者和劳动者的权利。对于有关部门来说,是时候制订相关政策,让提供共享经济的企业来承担他们应有的社会责任。

穿越双十

品牌联盟潮流盛典

苏宁代言人
杨洋双十代言人
张天爱苏宁易购
suning.com**林内热水器**
RUS-13E66FEF
13升 零下15°防冻
WIFI功能 无线遥控仅售 **6080元****创维彩电 55E5**
55英寸 4K超高清
智能酷开网络仅售 **2999元****惠而浦空调** ISH-35FA1W
1.5匹 变频一级 智能WIFI 静音仅售 **3299元**

O2O购物节

门店活动时间
11.1 - 11.13