

效果类似分时租赁,使用存在监管真空,占用公共资源  
满足小部分人的出行需求——

# 做加法的共享汽车该不该踩刹车



本报记者 方翔

自行车、助动车、汽车……只要你能想得到的城市出行交通工具,如今都可以加上“共享”的标签。手机下单、随叫随走、价格优惠——时尚、酷炫的“共享模式”已经俨然成为了城市的一道风景线。消费者能否方便使用?社会如何管理?“共享出行”能否真正解决城市交通难题?这些问题需要我们认真面对。



自从摩拜打出“共享”的大旗,在出行市场上,助动车、汽车等纷纷进入了“共享”领域  
本报记者 刘歆 摄

## 流程创新 便捷程度尚需改善

这两天,途歌 Togo 共享汽车成为了申城街头巷尾议论的热点,首批尝鲜的消费者褒贬不一。

市民王女士下载了 APP 之后发现,要真正找到车是一件非常难的事情。虽然根据媒体报道,首批 100 辆全新 smart 已攻占魔都各大时尚地标,包含大悦城、人民广场、淮海路、外滩半岛酒店、上海展览馆、老码头等。但王女士打开软件才发现,在自己周边 8 公里范围内只有 3 辆车,停车费该由谁来支付也是个大问题。

“其实,现在共享汽车的一些经营模式,我们之前已经开始运用了,只不过当时市场将其称为‘分时租赁’。”国内最大的新能源汽车分时租赁公司环球车享首席市场官黄春华说,“目前我们在上海已经有 2500 个租赁点,并提供 6000 辆新能源车用于分时租赁服务,每天上海的订单超过 15000 个。从全国范围来看,环球车享的业务已经拓展至 23 个城市。今年我们计划进入 50 个城市。我们的汽车全是零排放的车型,像荣威 E50、宝马 i3 等。”

去年,上海出台了《促进新能源汽车分时租赁发展的指导意见》,明确提出到 2020 年底,全市新能源汽车分时租赁服务网点超过 6000 个,纯电动车超过 2 万辆,充电桩超过 3 万个,基本形成覆盖广泛、互联互通的充电设施网络,中心城充电服务半径小于 1 公里,基本满足中心城每年 4000 万人次以上的出行需求。

“我曾经在外地高铁站租用过环球车享的电动汽车,感觉不仅价格比出租车有优势,而且使用也更加便捷。”市民程先生说。

事实上,自从摩拜打出“共享”的大旗,在出行市场上,助动车、汽车等纷纷进入了“共享”领域。这样的模式,已经逐渐被人们关注并使用,而它们对于整个城市交通的影响,也在逐渐显现出来。相比以往的分时租赁,“共享”模式创新的只是流程,让租借更加便捷。

## 增量共享 道路负担不降反升

国家信息中心去年 2 月发布的一份报告显示,每分享 1 辆汽车,可以减少 13 辆汽车的购买行为。在国内大中城市,买车、养车成本越来越高,再加上限行政策、上牌难及城市停车位饱和等问题,公众对“共享汽车”有巨大的潜在需求。然而,在一些业内专家看来,大力发展共享交通工具,特别是在机动车领域,还需要经过慎重的考虑。

“我觉得现在大家对于分时租赁和共享交通的概念有些混淆了。我认为,分时租赁与共享交通不能简单等同。”同济大学交通运输工程学院陈小鸿教授认为,“如果现在的‘共享汽车’其数量有限且受到控制的话,对整个城市的影响并不会太大,但如果不受控制,‘野蛮生长’的话,可能会对城市交通产生影响。”共享的不仅是车辆,还有紧缺的道路空间。道路是城市公共资源中尚无法计量、也不能限量使用的设施(环境),但这并不等于使用无成本、增长无约束。因此,城市交通管理中“公共交通优先”“交通需求管理”成为普遍接受的准则。”

“共享单车市场现在有巨大的需求,共享汽车不能相提并论。”同济大学可持续发展与管理研究所所长诸大建教授说,“共享单车之所以受欢迎,是因为它无缝融入绿

色公共交通体系,形成‘B+R(自行车+轨交)’的出行模式,与上海成为可持续发展的韧性生态之城的目标相吻合。而共享汽车可以算作共享出行的一种交通方式,但不能成为一种主流。”

在诸大建看来,在上海这样的超大城市,公共交通的出行方式应该提倡,也是趋势。而现在的一些所谓“共享汽车”模式,有点依葫芦画瓢,并未学到“共享单车”的精髓。虽然车子共享了,但对道路交通和停车的负担还是会增加。

大众出行总经理袁栋梁也认为,对于大城市来说,重点还是要发展公共交通,如果共享汽车因为价格便宜而推广的话,对于整个城市的运行会带来非常大的压力。“是不是所有的需求都需要满足,我觉得有关部门以及消费者应该要辩证地看待这个问题。如果按照有些企业所标榜的‘方便、舒适、安全、快捷、便宜’,这需要消耗多少的社会资源才能达到,这是需要测算的,而不是仅仅投入汽车就能实现。”

## 车满为患 发展警惕野蛮生长

共享经济作为一种方兴未艾的商业模式,的确在改变我们的生活场景。

一方面,各种共享产品提升了生活便捷度。比如,通过对多余资源的激活和共享,出行可以自定时间和路线。但另一方面,业内人士也提醒,共享经济真正的活力,不仅来自于互联网技术或者将社会潜在资源激活的商业模式,更源于对社会真实需求、美好期待的有效回应。采取市场化的手段,也应警惕纯粹的逐利行为。

从共享单车的“野蛮”发展中,我们已经看到了在利益的驱使下,

单车的数量和规模已经和市场的实际需求出现了明显的偏差。同时,我们更应该看到,按照我国《道路交通安全法实施条例》规定,驾驶自行车、三轮车必须年满 12 周岁;驾驶电动自行车和残疾人机动轮椅车必须年满 16 周岁。而现在共享交通工具中,只要下载一个 APP,对于实际使用者的监管基本属于“空白”领域。

有关数据显示,2016 年上海涉及不满 12 周岁未成年人的非机动车交通事故共发生 245 起,造成 85 人伤、1 人死亡;涉及不满 16 周岁未成年人的电动自行车交通事故共发生 1509 起,造成 456 人伤、1 人重伤、1 人死亡。随着越来越多的共享自行车、共享电动自行车进入到城市中,我们如何避免未成年人使用成为了一个亟待解决的问题。

在共享汽车领域,我们所遇到的挑战或许会更大。虽然现在一些共享汽车在注册时就需要登记驾驶证信息,但是在实际使用中,实际驾驶人是否为注册人很难辨别,甚至不少软件只管注册,不对使用者进行任何审核。

相比于当初的分时租赁,现在的共享经济之所以能够迅速发展起来,很重要的一个因素还是在于降低了运营成本,特别是“随借随还”的模式,更可以看作是一种流程创新。但是,对于个体成本的降低,不应该增加社会的公共成本,甚至影响社会安排。让那些不使用共享经济的人不增加社会成本,应该是共享经济的一条基本原则。

回到共享交通工具中,我们可以看到,在大型城市中,如果通过增量服务释放潜在需求,在整个社会资源有限的情况下,实际上会给社会带来巨大的负担,这应该引起城市管理者的关注。

## 记者手记

“共享经济”模式,其本质特征在于所有权被使用权代替,交换价值被共享价值代替。其最大的特点就是人人皆可参与、人人皆可受益,有利于促进社会公平正义。然而在现实生活中,要想人人皆可参与、人人皆可受益,其实是很难做到的,更多时候我们考虑到的是绝大多数的人是否受益。

对于有关部门来说,发展怎么样的共享交通工具,很重要的一个前提就是其是否优化了整个公共服务。共享单车之所以能够发展如此迅速,就是其解决了人们出行“最后一公里”的难题,加上并没有占用太多的社会资源,因而能够为大多数人所接受。

但是共享汽车的发展,就面临着对于城市道路以及停车等资源的占用,加上在使用人群中,并不像自行车拥有广泛的群众基础,因而实际收益的人群可能是极少数人,而占用大部分人的社会资源。因而对于其发展,有关部门不能仅仅从价格因素去考虑了。

在业内人士看来,共享经济的核心是保证每一个人都有平等的共享机会,而不是平均占有社会资源。在享有公共资源的同时,也要承担社会公共的义务。真正实现公平正义基础之上的共享,是按照规则的共享,这也就需要有关部门能够根据不同共享模式,来出台不同的规则,实现社会资源的配置最优化。

# 共享要有公平基础

方翔