



共享经济环境下城市“拼车” 运营机制与管理对策研究

武 峰¹, 吴应良²

(1. 广州大学 华软软件学院, 广东 广州 510990;
2. 华南理工大学 经济与贸易学院, 广东 广州 510006)

摘 要:随着移动互联网的普及,互联网服务的 O2O 模式有利于实现线上的便利性与线下的体验完美结合,涌现出了网络在线“拼车”这种新型城市出行服务方式,有利于促进共享经济的发展,但与此同时也对服务经济的管理与创新提出了许多问题与挑战。通过分析我国网络拼车发展现状及存在问题,提出了一种基于共享经济思维的网络拼车服务模式的理论模型——由实体层、虚拟层及支撑层构成的建构模型,重点分析了模型中由信息技术、制度管理和文化与价值观三要素驱动的支撑层功能和运营条件,有助于为促进我国城市网络拼车等共享经济新业态的发展与服务创新提供理论指导或决策支持。

关键词:共享经济;网络拼车;O2O;移动互联网;商业模式

中图分类号: F426.471

文献标识码: A

文章编号: 1671-931X (2017) 03-0048-05

随着移动互联网的普及,O2O 的电子商务模式实现了线上与线下对接和循环,传统商业利用线上平台进行营销、推广,将用户引到线下实现消费或服务,最终完成交易,从而达到实体经济与互联网的融合。在 O2O 的创业浪潮中,已经涌现了一大批如餐饮 O2O、家政 O2O、美业 O2O 及出行 O2O 等等。该模式最大的特点就是线上的便利性与线下的体验功能完美融合,消除了传统商业模式中信息不对称,大大提高了交易的效率,但并没有改变传统商业的本质。例如“滴滴出行”打的软件,让司机与乘客之间通过互联网连接在一起,司机减少空载,乘客不用为打不到车着急,提升了交易双方的体验。通过乘客对司

机的服务进行线上评价,督促司机改进服务,更好的提升服务的体验。

一、国内外拼车发展现状

(一)拼车含义界定

拼车又称为合乘,俗称“顺风车”、“搭便车”。国内学界对此并没有统一的定义,有观点认为,“拼车”是几个原本没有特定关系的人,因为出行的需要而结合在一起,利用各自优势,结伴而行的行为^[1]。也有观点认为“拼车”是指以非盈利为目的,根据平等自愿原则,几个人同时乘一辆车去某一目的地,车主向乘客收取或不收取维护车辆行使的基本费用^[2]。本文

收稿日期:2017-02-24

基金项目:2016 年度国家社会科学基金项目“分享经济下基于 TRIZ 理论的网络约租车服务创新研究”(项目编号:16BGL190);广东省教育厅 2014 年度省质量工程“大学生校企实践基地建设”(项目编号:粤教高函[2014]97 号文)。

作者简介:武峰(1976-),男,宁夏吴忠人,硕士,广州大学华软软件学院讲师,研究方向:电子商务与商务智能、智慧农村;吴应良(1963-),男,安徽安庆人,博士,华南理工大学经济与贸易学院电子商务系教授,博士研究生导师,研究方向:信息系统与管理、知识工程与知识管理、电子商务与商务智能。

认为拼车的定义是: 出行路线相同或同一方向的若干人, 自愿乘坐同一辆车抵达目的地的行为。按拼车时间来划分, 可以分为固定时间拼车和非固定时间拼车; 按照出行目的来划分, 可以分为上下班拼车、上学及放学回家拼车、回乡拼车及旅游拼车等; 按照拼车人员的确定性来划分, 可以分为固定性拼车和偶然性拼车; 按照付费形式来划分, 可以分为均摊费用型拼车和非均摊费用型拼车; 按运营方式来划分, 可分为盈利性拼车(出租车的拼车行为)和非盈利性拼车(私家车的拼车行为)等。当前, 移动终端的 APP 也有很多, 如“滴滴顺风车”、“优步”、“天天用车”、“嘀嗒拼车”、“易到用车”等。

(二) 国外拼车的发展现状

国外称“拼车”为汽车共享(Car sharing)。自 20 世纪 70 年代, 欧美一些国家为了控制高峰期的车流量, 提出汽车共享的设想。起初乘员都是亲友、熟人, 后来引起了政府部门的重视, 使得拼车市场快速发展, 从而扩展到全球其它国家^[1]。表 1 是国外一些国家的拼车现状及鼓励措施。

(三) 国内拼车的发展现状

我国政府大力推进“互联网+”的新型经济发展, 实施“互联网+便捷交通”行动方案, 目的是利用互联网整合各种运输资源, 为乘客提供实时的车辆运行

时刻信息, 方便乘客选择出行方式, 以推动定制公交、拼车、快车等新型服务方式的发展。网络在线拼车可以缓解城市的交通拥堵, 让市民出行方式更加方便、快捷、廉价、提升生活品质, 还可减少环境污染。近年来, 私家车数量不断增长, 拼车现象越来越多, 选择拼车的群体也不断扩大。但私家车拼车与“黑车”的非法运营之间一直界限模糊、纠缠不清, 各省市对“拼车”管理也不明朗。2014 年初, 北京出台《关于小客车合乘出行的意见》, 明确拼车双方可以分摊合理费用, 只要车主与搭乘者事先签协议, 就不会被认定为非法运营, 但禁止临时随意合乘摊算相关费用。这就使拼车规范化、阳光化。表 2 是我国部份省市对网络拼车平台的态度和政策措施。

二、我国网络拼车存在的主要问题

尽管网络在线“拼车”这种新的出行方式逐渐被人们所熟知, 在给部分乘客带来便利的同时, 也出现了很多问题, 引起社会各界对拼车行为的争论。

(一) 政府对拼车管理的缺陷

许多国家已经制定了有关鼓励拼车的法律规章及政策措施。可是我国对拼车的合法性问题的态度并不清晰。有些省市把拼车服务归类为“黑车”运营, 进行严格限制并采取处罚打击, 其理由是拼车未经

表 1 部分国家拼车现状及鼓励措施

国家	拼车现状及鼓励措施
德国	高峰期空车上路罚款, 成立拼车中心和拼车点。
美国	设有拼车专用车道, 必须 3 人以上才可行驶该道路; 繁忙车道仅供 2 人以上车进入, 高峰期禁止单人单车驶入。
英国	允许私人共乘车辆进入公交车道, 政府鼓励拼车。
法国	很多企业向职工发放节省停车占地费, 政府、企业鼓励拼车。
澳大利亚	政府鼓励出租车拼车, 乘车人同意拼车后, 司机估算实际费用, 最终收取费用的 75%。
新加坡	交通高峰期, 空车上路罚款。私家车如果乘客少于 4 人, 要办理通行证才能上路。
韩国	推行“合乘制”, 出租车和私家车都可以拼车。私家车乘员 3 人以上免收“交通拥挤费”。
日本	推行“ID 卡”拼车, 有些城市实行道路分级收费, 私家车中坐的乘客多, 收费少; 反之, 收费多。公寓提供, 拼车族注册会员, 交费领卡, 按实际使用量来收费。

表 2 我国部份省市对网络拼车的态度 and 政策措施

省市名称	政府态度及政策措施
义乌	明确支持使用网络拼车平台, 鼓励移动互联网与出租汽车行业融合创新, 建立和引进网络约租车平台。预计在 2018 年完全放开出租车市场。
上海	对私家车接入拼车平台持否认态度, 但显示出政策缓和姿态, 政府出面与滴滴平台达成合作, 共同制定新行业规范。
广州	突击检查 Uber、滴滴等拼车公司的营运资格, 但态度上持开放发展, 没有出台相关政策规范拼车平台。
深圳	政府对拼车没有特殊政策, 持不管制、不支持的态度, 静观其变。
北京	已经发文件通知滴滴等拼车平台, 告知私家车接入明显违反当前法律, 严格管制。2015 年 8 月官方推出网络“飞嘀打车”平台, 全是正规出租车。
武汉	发布运营通知, 出台多项措施规范出租车运营, 态度上严格管制。
山东	政府出台网络拼车软件“限用”政策, 行车中禁用软件。
安徽	省交通厅对外称严格规范滴滴等第三方网络拼车软件, 法院参与打击黑车。

行政许可而收取费用,涉嫌非法运营^[4]。

(二)拼车本身行为界定不清

拼车的本质是节约出行、环保出行、经济出行,按理说政府应该倡导合乘;拼车的经济性应该是公益性的非盈利活动,它并不属于出租车运营,即使收取少量的费用,也只是为了弥补汽车的损耗、汽油费和道路交通费等项目,目的并不是为了盈利。但实际面临的问题是拼车的时间,拼车的次数,拼车的路线都没法界定,有些私家车实际上确实是利用拼车作“幌子”进行盈利性运营,这就超出了拼车本身的行为界限。

(三)拼车本身服务不完善

拼车服务不规范、定价计费不透明、安全性存在隐患,让不少拼车的乘客提心吊胆。比如《法制晚报》在2015年8月21日报道:一名女性在使用滴滴顺风车出行时,和司机发生纠纷,在给司机一个差评后,被司机骂“垃圾人”。这名乘客称,在下车后听到了多句脏话并遭遇跟踪。这也反映出对拼车的司机缺少专业培训,素质难以保证,有可能对拼车者产生安全隐患。

三、解决网络拼车问题的基本原则

(一)开放共享性原则

2015年7月国务院公开发布《关于积极推进“互联网+”行动的指导意见》,《意见》第一条指出:清理阻碍“互联网+”发展的不合理制度政策,放宽融合性产品和服务市场准入,将互联网作为生产生活要素共享的重要平台,最大限度优化资源配置,加快形成以开放、共享为特征的经济社会运行新模式,最大程度汇聚各类市场要素的创新力量,推动融合性新兴产业成为经济发展新动力和新支柱。当前,移动互联网的快速发展,促进了共享经济的发展。共享经济即人们有偿地、公平地共享物力、人力等社会资源,彼此以不同的方式付出和受益,从而共同享受经济红利。它是一种复杂的经济模式,关乎制度、文化和人性。若要使“共享”成为普遍性经济模式,一是需要建立相关的配套制度,帮助其走向正轨;二是需要人性的完善。事实上,在共享经济模式下,合作、分享、乃至仁慈等人性优点将成为最宝贵的资源^[5]。作为互联网背景下的“拼车”服务采用C2C模式,具有共享经济特征,完全符合政府政策导向。如果该服务平台得到公共数据支持,做到更精准匹配车乘双方、完善车主认证、发掘更多车主加入,对于提升公共交通出行,意义非凡。

(二)公益性原则

拼车本质上是一种非盈利性行为,即驾车人是以助人为乐、认识朋友为目的无偿拼车或是为了降低自己行车成本,但并不期望获得正常损耗外的经济利益的有偿拼车行为。无论何种拼车方式,最终坚

持的原则一定是非盈利性的行为,以区别于盈利性质的出租车营运。

(三)合法性原则

当前我国在拼车的法规方面可能还不是很完善,这就更需要这种新型出行方式一定要严格遵守各项交通法规。比如,私人车辆有偿拼车行为一定不能突破国家“非营业汽车从事营业运输”的规定;拼车行为一旦发生,驾车人和乘车人之间就形成了一种事实上的合同关系,必须按照合同法履行各自的责任和义务。

(四)安全性原则

安全性体现在两个方面。一是保障拼车人、驾车人的个人安全;二是保证行车要安全。对于第一种情况主要是提供拼车的平台第三方要保证双方个人信息的真实可靠,加强监管,防止不良用心的人利用网络拼车实施犯罪行为;第二种情况主要是行车过程中出现意外,要有意外伤害保险,比如拼车人通过第三方拼车平台产生了订单,就会自动获得每单最高限额20万元的保险。据调查滴滴出行、嘀嗒拼车、微微拼车、拼车助手等打车软件均有类似的保单,免费为用户提供。

四、基于共享思维下的城市“拼车”理论模型

基于以上拼车的基本原则,笔者建立了一个共享思维下的城市“拼车”理论模型,该模型是在借鉴美国Donald Beagle提出的信息共享空间概念基础上进行了创新发展^[6]。主要由线下实体层、线上虚拟层及支撑层组成,其中支撑层是该理论模型发展的核心,由信息技术、制度管理和文化与价值观三大要素构成。具体构成如图1所示。

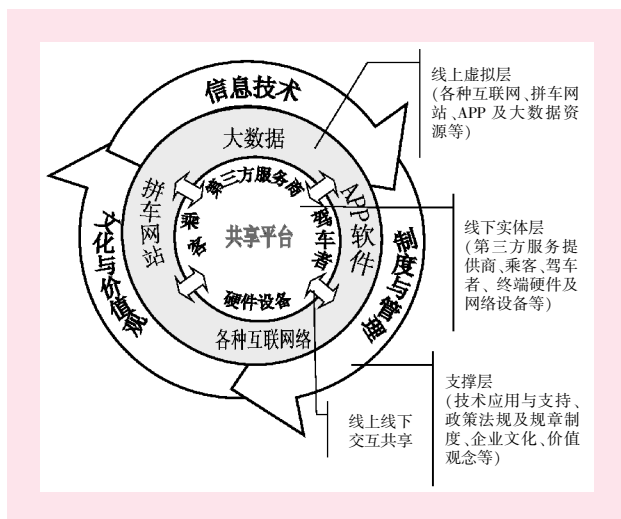


图1 共享思维下的城市“拼车”理论模型

(一)城市拼车模型功能介绍

1. 线下实体层

由乘客、驾车者、第三方平台服务商、终端硬件设备等部分构成的实体空间。该空间中的拼车者通

过第三方提供的拼车平台与驾车者进行协商沟通,达成拼车服务。成功的条件表现在:第一,拼车者与驾车者必须是通过实名认证的合法公民。第二,第三方服务商必须是具有正规资质且合法的企业或公司。第三,各对象间通过手机、PC 电脑等终端设备借助虚拟网络进行交互,该通信过程中必须保证信息传输安全可靠。第四,第三方拼车服务商必须要对拼车者和驾车者进行严格审核,起到监管的责任,同时完善拼车者与驾车者之间的信用考评机制。

2.线上虚拟层

由移动端无线网或 PC 端有线网等各种互联网络、拼车网站、拼车软件或手机 APP 及地理信息数据等构成的虚拟空间。例如滴滴顺风车、Uber 等各拼车软件或 APP 工具通过各种互联网来吸引乘客及驾车者注册和运营。成功的条件表现在:第一,该层提供各种信息必须真实有效且可靠,比如能提供精准的地图导航信息,适时更新各地区地理交通数据。第二,提供公正透明的运费分摊方式。第三,提供方便快捷的支付手段。第四,各拼车软件或 APP 必须安全无漏洞,不能泄露用户数据,保护客户隐私信息。

3.支撑层

支撑层是该系统平台运行的核心动力驱动层,由信息技术、制度管理和文化与价值观三方面构成。体现在信息技术应用和实现程度、国家政策法规导向、地方政府的规章制度、管理层态度、公司企业文化及人们的价值观念取向等方面。

(二)城市拼车理论模型运营机制与管理对策

图 1 中的理论模型中的支撑层是运营的核心,主要由信息技术、制度管理和文化与价值观三个方面构成。这三个部分如同涡轮的三扇“叶片”,推动系统高速运转,实现“以共享经济为中心,便携出行,绿色出行”的拼车服务理念。

1.信息技术发展是运营的基础

纵观历史发展,从农业社会过渡到工业社会,再到今天的信息化社会,每次社会变革都是由及时利用新出现的工具和技术改变了原有的交流方式和生活方式,产生了新的生产、生活和应用场景。当前因为移动互联网的快速发展,手机等移动终端设备的普及,已经改变了人们原有的学习、工作和生活的方

2.制度管理是拼车成功的保障

式,网络在线“拼车”正是在这样的背景下出现的,它是信息技术革命发展的必然选择。通过在线“拼车”平台,人们出行的经济成本更加低廉;在操作方式上更加方便快捷;这种出行方式还能对缓解城市拥堵、减轻大气污染、高效利用资源、扩大社会成员交往空间等带来一系列的益处。所以,信息技术的发展是网络“拼车”平台发展的原始驱动力,是未来建设城市智慧交通的发展方向之一,也正是“拼车”这种新生事物成长壮大的基础条件。

第一,出台有关拼车服务的相关规章制度,明确其合法性,从根本上与其他违法行为区别开来。

第二,推出拼车意外险,解决拼车出行者后顾之忧。参考旅行意外险等险种来设计拼车意外险,当拼车过程中出现纠纷或意外情况时,保证对安全意外和财产损失进行赔付,有利于提高人们拼车的积极性^[8]。

第三,借助大数据技术,增强监控力度。要求驾车者必须安装 GPS 或北斗导航系统,要求第三方拼车平台服务商的后台用户数据(用户信息、车辆信息、道路交通信息等)必须统一即时上传到政府中心数据库,做到实时监控。

第四,加强拼车辅助建设。如划定拼车位、规定拼车的泊车时间、车身贴出拼车标志,让乘客易于找到与识别等^[9]。

3.文化与价值观是持续运营的动力

结合当前互联网发展的时代特征,个人或企业都应该积极丰富自己的精神世界和文化价值观。它是企业长远经营的一种理念和目标,能够维系其长期发展的精神信仰。城市拼车理论模型中的文化与价值观主要体现在以下方面:

第一,必须要与国家整体层面的核心价值观一致。

第二,结合互联网时代“去中心化”、“去中介化”特征,建立“共享经济”为中心的发展理念,凸显人与人之间的合作、分享,友善的价值观念。

第三,大力宣传和奖励做“公益型”行为的个人或企业。

五、结语

在城市交通问题日益严峻背景下,拼车出行作为新的出行方式,符合广大出行者的需求和利益。尽管拼车存在很多问题和质疑,但我们必须从时代发展的长远眼光分析“拼车”存在的合理性。

参考文献:

- [1] 林岚.论非营利拼车的法律问题[J].法制与经济(中旬刊),2009,(7):54-55.
- [2] 梁克秀.关于“拼车”现象的法律思考[J].淮南师范学院学报,2008,10(3):22-24.
- [3] 黄肇义,杨东援.国外小汽车共用的发展规划[J].城市规划学刊,2000,(6):50-54.
- [4] 徐武.“拼车”法律问题研究[J].福建广播电视大学学报,2014,(1):21-25.
- [5] 唐清利.“专车”类共享经济的规制路径[J].中国法学,2015,(4):286-302.

- [6] Donald Beagle. Conceptualizing an Information Commons [J]. Journal of Academic Librarianship [J]. 1999, 25 (2): 82-89.
- [7] 王媛媛. 科技资源共享与区域经济发展关系研究[J]. 商业经济研究, 2016, (4): 207-209.
- [8] 周桂良, 黄凯, 等. 私家车拼车的风险分析与控制[J]. 重庆工商大学学报(自然科学版), 2015, 32(1): 83-85.
- [9] 孙耿杰, 袁振洲. 成都市拼车可行性分析及对策研究[J]. 交通信息与安全, 2014, 32(4): 46-51.

[责任编辑: 许海燕]

Study on the Operation Mechanism and Management of Carpool under the Environment of Share Economy

WU Feng¹ WU Ying-liang²

(1. South China Institute of Software Engineering, Guangzhou University, Guangzhou 510990, China; 2. Department of E-Business School of Economics and trade, South China University of Technology, Guangzhou 510006, China)

Abstract: With the popularity of mobile Internet, O2O model of Internet service is propitious to realize the combination of the convenience online and the experience offline, emerging the new city travel service Online Carpool, which is conducive to promoting the development of a shared economy, but at the same time puts forward many problems and challenge for the management and innovation of service economy. Through the analysis of the current development of Chinese network sharing and the existing problems, the paper puts forward a theoretical model based on shared network service mode of the Carpool economic thinking: a construction model of physical layer, virtual layer and support layer, and focuses on the analysis of the support layer function and operation conditions of the model driven by the information technology, management system and the culture and value. This study will help provide theoretical guidance and decision support for promoting the development and the service innovation of our city sharing network carpool service innovation economy.

Key words: shared economy; carpooling online; O2O; mobile Internet; business model

(上接第 47 页)

予积极支持, 鼓励国内快递企业积极尝试, 提升国际市场的竞争力。

信息技术在一定程度上推动了快递业的发展, 在大数据背景下人工智能、云计算等高科技技术大量涌现, 科学技术和快递业还将进一步的深度融合, 将继续推动快递业向更高更好的方向发展。

技管理研究, 2011, (4): 178-179.

- [2] 林玮, 张向前. 我国技术密集型产业国际竞争力研究[J]. 科技进步与对策, 2013, (5): 52-59.
- [3] 李登峰. 快递行业发展现状分析 [J]. 时代金融, 2016, (12): 355-357.
- [4] 中华人民共和国国家邮政局. 关于促进快递业发展的若干意见[Z]. 2015.

参考文献:

- [1] 周红芳. 我国物流企业信息化发展现状及对策研究[J]. 科

[责任编辑: 张 磊]

An Analysis of Constructing Technology-intensive Express Enterprises in the Background of Large Data

ZHOU Hong-fang

(School of business and management, Hubei Radio & TV University, Wuhan 430074, China)

Abstract: Technology intensive delivery enterprises have the characteristics of low resource consumption, high labor productivity and diversified product delivery. It is an inherent requirement to build technology intensive express enterprises to accelerate the industrialization of scientific and technological achievements. Training of information talents is a guarantee, in addition, express enterprises need to innovate the mode of express operation, and the state should support the cultivation of high-quality courier enterprises.

Key words: big data; technology-intensive; express enterprise