

关注共享经济



河北邯郸街头一市民在演示使用手机软件定位、共享汽车。新华社发

共享模式有望给物流“降成本”提供突破口

新华社上海8月8日电(记者 何欣荣)中国物流与采购联合会近日发布的数据显示,上半年我国社会物流总费用占GDP的比率为14.6%,比一季度回落0.3个百分点,这显示我国的物流“降成本”工作正在稳步推进。在政府降低物流税费的同时,共享经济模式的出现,为物流“降成本”提供了新的突破口。

我国物流总费用占GDP比率明显高于发达国家

物流成本偏高,是我国经济运行中的一大难题。2013年,我国社会物流总费用占GDP的比率为18%,是发达国家的近两倍。此后逐年降低,到2016年已降至14.9%,但仍明显高于发达国家。

为降低物流成本,在政府推进的减税降费工作之外,近年来依托互联网平台快速发展的共享经济模式,给物流“降成本”带来新的思路。

在日前举行的“中国物流生态圈共享经济高峰论坛”上,中国物流与采购联合会秘书长崔忠付表示。随着共享经济的深入,共享的对象也由汽车、房屋发展到更广阔的社会资源,物流就是其中之一。

物流共享经济的两个层次

在崔忠付看来,物流领域的共享经济主要可以分为两个层次。

一是物流资源的共享。受滴滴、优步启发,通过互联网平台共享卡车资源,实现车货之间的匹配,从而降低卡车回程空载率。在公路货运领域,此类平台一度达到200多家。大浪淘沙之后,目前还剩下数十家。

二是物流基础设施的共享。比如通过建设物流园区,将卡车司机、货主企业、物流企业、政府办事机构、配套企业等集聚在一起,形成新的物流生态圈,产生协同效应。“这种共享,比单个的物流资源共享具有更丰富的意义。”崔忠付说。

物流行业有六大成本来源

“共享经济的核心是在所有权不变的情况下,通过分享使用权来提高行业效率。”互联网物流平台“天地汇”创始人徐水波说,物流行业有六大成本来源:人力成本、燃油、过路过桥费、仓库租金、配送、车辆。这其中,车辆运输效率的提升是关键。

徐水波介绍,根据过去一年多的实践,通过基于互联网的共享模式,部分干线车辆的使用率从40%增长到80%,月行驶里程从1.3万公里提升到3.5万公里左右,推动运输成本下降20%以上。

展望未来,这种共享的思路会进一步拓展,比如将车企、金融企业、油品供应商、轮胎服务商等集聚在一个平台上,资源的利用效率会进一步提高。

中国全面步入“流量社会” 让庞大流量把资源共享出去

国家统计局的最新数据显示,上半年移动互联网累计流量达88.9亿G,同比增长136.8%。业内预计年底将超百亿G。

专家认为,随着移动数据流量与生活的关联度越来越高,中国已全面步入“流量社会”。流量带来的不仅是生活的便利,还催生着新业态甚至新产业,深刻地改变着社会发展。

“以前别人发来一个小视频,都会说一句‘建议在WIFI环境下观看’。现在,流量耗费多少根本不在我考虑范围内了。”长春市民王秋实说。

百亿G流量时代已经到来,对于社会的改变显而易见。中国移动通信有限公司研究院用户与市场研究部总经理颜红燕说,流量经济是数字经济的表现,数字化和数字技术在改造生活,改造各行各业,比如网购、餐饮、移动支付等,让手机跟实体经济的结合日益紧密。

直播、闪送、创客、网约车、共享单车……新的职业应运而生,基于移动互联网的创新打开了产业发展新空间,为无数创业者提供了实现梦想的可能。

由于就业方式灵活、门槛低、创业成本小等特点,各类人群皆可利用移动互联网创业就业,如快递、家政、外卖、洗车等领域。据不完全统计,2016年中国外卖平台注册的外卖骑手数量已突破1000万人。

业内专家认为,流量社会中,移动宽带网络打破了空间和时间的限制,具有接入便捷、信息处理高效、使用轻便、业务覆盖广泛等优势。流量,连接了人与人、人与信息、人与企业、人与资源等。

随着共享经济蓬勃发展,庞大流量规模的注入也将带来改变。“物品、资源可以全球调配,分时使用。人和物、人和资产都可以做到实时监控管理,可以把资源共享出去。”颜红燕说。

随着5G时代日益临近,流量的爆发式增长将带来的改变更加值得期待。今年6月,中国信息通信研究院发布了《5G经济社会影响白皮书》,提出5G网络将提供至少十倍于4G的峰值速率、毫秒级的传输时延和千亿级的连接能力,开启万物广泛互联、人机深度交互的新时代。(据新华社北京8月8日电)

交通运输部、住房城乡建设部联合出台意见 鼓励共享汽车发展



- 是传统微型汽车租赁在服务模式、技术、管理上的创新
- 改善了用户体验,为城市出行提供了一种新的选择
- 有助于减少个人购车意愿
- 一定程度上缓解了小汽车快速增长趋势以及对道路和停车资源的占用

制图/张昕

据新华社北京8月8日电(记者 赵文君 王伏玲)交通运输部、住房城乡建设部8日联合发布《关于促进微型汽车租赁健康发展的指导意见》。意见明确鼓励分时租赁新业态发展,在坚持公交优先发展战略的前提下,考虑分时租赁非集约化出行的特点,合理确定分时租赁在城市综合交通运输体系中的定位。

指导意见明确,要综合考虑城市经济发展、交通出行结构、汽车保有量、停车资源等实际,研究建立与公众出行需求、城市道路资源、停车资源等相适应的分时租赁车辆投放机制,使其与城市公共交通、出租汽车等出行方式协调发展,形成多层次、差异化的城市交通出行体系。

在规范发展方面,分时租赁经营者应具备线上服务能力,要通过技术手段落实承租人身份查验要求。推广应用“电子围栏”技术,引

导用户有序停车,加强停车管理。分时租赁经营者应具备线下运营服务能力,要通过运营人员日常巡检、车辆自检等方式,确保车辆安全状况良好,要建立完善车辆调度、维修、救援、回收机制和流程。采用安全、合规的支付结算服务,确保用户押金和资金安全,确保用户个人信息安全。鼓励分时租赁经营者采用信用模式代替押金管理。

鼓励使用新能源汽车开展分时

租赁,并按照新能源汽车发展有关政策在充电基础设施布局和建设方面给予扶持。鼓励城市商业中心、政务中心、大型居民区、交通枢纽等人流密集区域的公共停车场为分时租赁车辆停放提供便利。鼓励探索通过优惠城市路内停车费等措施,推动租赁车辆在依法划设的城市路内停车位停放,在不增加城市道路拥堵、不影响其他社会车辆停放的情况下,提高路内停车位的使用效率和租

赁车辆使用便利度。指导意见明确,推动建设龙头企业引领、网络覆盖广泛、经营行为规范、服务品质优良的小型汽车租赁服务体系。租赁车辆应按照国家登记的使用性质对应的保险费率投保交强险、第三者责任险。落实身份查验制度,推动解决租赁车辆道路交通违法处罚、租赁车辆诈骗等突出问题,形成统一、开放的租赁市场,为行业健康发展创造条件。

中国已是全球规模最大的共享汽车和共享单车市场 共享汽车如何驶入发展快车道

在公共出行领域,中国已是全球规模最大的共享汽车和共享单车市场。随着新规出台,共享汽车这个新兴行业面临哪些机遇和挑战?如何驶入发展快车道?

A 租车方便吗?

同样顶着共享经济光环,共享汽车能像共享单车一样火吗?

记者在北京体验了几家新能源汽车共享平台,租赁共享汽车的流程并不复杂,跟共享单车有类似之处。首先手机下载租车APP,按照注册流程填写手机号并上传身份证和驾照照片,经过企业后台审核即可开始使用共享汽车。其基本流程是预约取车—APP解锁—取车成功—还车到网点并充电—确认还车。在预定时APP就会算一笔账,可以选择还车地点,点击确定后就可以打开车门。

在大多数租车平台,租车价格等于基准价加里程价,其中包含交强险、车辆损失险、商业第三者责任险,可以按小时租赁、日租,也可以夜租。

租车的流程很方便,但是对于老

百姓来说,新能源车分时租赁好不好用,首当其冲的就是还车难、充电难等问题。记者在宣武门附近搜索还车点,发现最近的还车点在4公里外。

据了解,目前在北上广等一线城市,共享汽车基本都是新能源车,必须要到有充电桩的网点停放。在限购城市如何解决牌照、在寸土寸金的一线城市如何布局停车网点、新能源车如何解决充电问题,这些因素都限制了企业网点扩张,自然也影响到用户的体验。

北汽新能源旗下绿狗租车副总经理范永跃说,共享汽车要发展到共享单车目前的水平,需要一定时间,还要具备三个条件:一是车、停车位、充电桩三位一体;二是网点密集度能让用户方便租车;三是实现异地还车。

相比网约车平台进入高集中度阶段,共享汽车还未迎来爆发式增长,甚至还没有一家全国性平台企业。

“共享汽车的发展需要有序进行,不可能像许多风投期望的那样出现火爆行情。”褚大建说。

一位业内人士告诉记者,目前做汽车分时租赁的平台基本没有一家盈利。这些平台企业大多是靠靠一个产业链条得以生存,有的是有整车厂背景,有的能给上游产业带来商业价值。面对看上去很美的共享汽车新业态,平台企业究竟有哪些难处?共享汽车获取车位成本高,且价

C 未来行情好吗?

格缺乏有效监督。目前,一线城市停车位获取成本居高不下,城区中心平均每个停车位获取月成本超过800元,同时还有部分被承包的停车场,有些甚至对共享汽车平台公司坐地涨价,无形中提高了企业运营成本。

共享汽车由多人使用以及使用频次较高,导致单个车辆非现场违章次数较多。范永跃建议,将现有的与运营车辆挂钩即“以车定责”改变为与承租人挂钩即“以人定责”,以租赁合同为依据,从“管车”转变为“管人”。

据交通运输部统计,目前,全国共有6300余家汽车租赁业户,租赁

车辆总数约20万辆,并以每年20%左右的速度增长。全国九成以上汽车租赁企业拥有车辆数不足50辆,难以实行网络化运营、形成规模经济效益。

交通运输部深化出租汽车改革首席专家徐康明表示,从目前来看,国内机场、火车站等大型交通枢纽的共享汽车业务量还远远不够。像北京、上海这样的大城市,现在共享汽车的数量还仅在千位数,未来将有十倍、甚至上百倍的发展潜力,整个行业还处在起步期。

(新华社北京8月8日电 记者赵文君 齐中照)

B 准入门槛高吗?

在共享汽车使用中,用户交通违章处理情况、车辆停放、个人信息的真实性、费用支付、车厢保洁、预约爽约等信息,都成为困扰用户和企业的现实问题。

专家表示,对于刚刚起步的共享汽车,指导意见有前瞻性地提出正面清单和负面清单相结合的管理措施,可以规范种种不合适的预期和行为,引导行业进入良性状态。

比如,为保证实际驾驶人身份识别的真实性,指导意见提出,共享汽车要落实承租人身份查验。“与传统出租车和网约车相比,对共享汽车的法律规定和要求是不一样的。”同济大学教授褚大建举例说,前者发生交通事故的时候,驾驶员和所在企业承担全部法律责任;后

者除了车辆原因与出租企业有关外,驾驶责任应该归之于承租人,所以对汽车分时租赁的承租人要有严格的准入门槛。

“汽车分时租赁,可以给有特殊需求的需求者,提供不求所有、但求使用的小汽车出行机会,一定程度减少购买和使用私家车人口的高速增长。”褚大建表示,指导意见明确汽车分时租赁在城市综合交通体系中的定位,助推中国城市交通体系进行可持续发展导向的供给侧变革。

业内专家表示,共享汽车应该接受必要的市场规制,包括投放的车辆总数、不允许违背市场真实价格、营业网点分布、服务模式如是否允许异地还车等。

