

報名參賽吧！  
#stenincontest

stenincontest.com 18+



THE ANDREI STENIN  
INTERNATIONAL  
PRESS PHOTO CONTEST



CC BY-SA 4.0 / Wikimedia Commons/そらみみ /  
Mobikes in Huangzhou, Huanggang, Hubei, China

# 中國共享經濟為何陷入危機中

評論 01:54 2018年12月27日 (更新 07:42 2018年12月27日)

曾幾何時，中國共享經濟被認為是中國人在新時期的偉大發明，但現在共享經濟陷入危機。

中國最大的共享單車公司東峽大通（北京）管理諮詢有限公司（ofo，俗稱“小黃車”）無力退回1000多萬名用戶的押金。法院向小黃車創辦人戴威發放“出境限制令”。另一個共享單車公司摩拜（Mobike）也處境艱難。如果說年初時風險投資對類似初創公司沒有戒心的話，那麼如今新的資本已經不再流入此類公司。而離開新的資金流入，共享單車公司的商業模式就不具備生存能力。

按照中國社科院的研究資料，在2007年至2017年的10年間，中國“新經濟”（高科技和互聯網公司生意）以年均16.1%的速度增長，相當於中國GDP增速的1.9倍。此外，高科技領域的新增就業崗位數量以每年7.2%的速度增長，相當於中國經濟其它部門創造新增就業崗位平均速度的22倍。在過去10年間，在初創企業中，許多高科技公司華麗轉變成市值超過10億美元的世界級“獨角獸”。



中國一半“獨角獸”公司都集中在共享經濟領域，提供某種商品的短期出租服務。世界上恐怕沒有像中國這樣的國家，有如此多的風險投資同時湧向共享經濟領域。中國現在幾乎一切東西均可拿來共享：自行車、雨傘、籃球、手機充電器，更不用提全世界傳統的共享物品——汽車和房屋了。

風險投資像河流一樣涓涓流入中國，一直到2018年6月：當時全世界47%的所有風險投資都匯聚在中國初創企業中。投資者的興趣可以解釋：2017年中國共享經濟幾乎增長了50%。按照全球權威的市場研究機構eMarketer的數據，2017年共有7億名中國人使用過共享服務，而這是全國居民總數的一半。與此形成對比的是，美國僅有26%的居民使用過共享服務。

但隨著時間的推移，風險投資的大餅開始縮小。按照北京清科投資管理有限公司（Zero2IPO）的數據，2018年三季度新的風險投資資本流入同比減少52.8%。這在很大程度上是由中國經濟整體放緩引起的，而中國經濟整體放緩與中美貿易戰的影響有關。更何況，中國政府執行了打擊經濟過度借貸的政策，因此資本可用性受到故意限制。

從另一方面來說，投資者們開始注意到，遠非所有的共享經濟初創企業都能帶來利潤。幾十個小型共享單車公司幾乎在兩個多月後就會散伙，如：重慶悟空單車（Wukong Bicycle），該公司90%的自行車都被偷走了。推出房屋租賃服務的初創企業處境艱難。按照中國新華社的報道，提供類似美國Airbnb的中國短租服務公司“住百家”早在2016年就虧損1300萬美元，原因是競爭激烈，營運支出過重。

似乎，這是一種優勝劣汰的自然競爭環境。但即便是那些有能力剔除所有競爭對手的公司也同樣無法生存下去。比如，在大多中國大都市中，共享單車領域被兩家公司壟斷：小黃車和摩拜。摩拜公司儘管規模巨大，但已經處於破產邊緣，只有以27億美元吞併中國最大的在線本地生活服務平台（Meituan）才拯救了這家公司。現在輪到小黃車了。中國山西財經大學副教授李凱告訴俄羅斯衛星通訊社和廣播電台，所有問題就在於共享經濟的模式本身。這種商業模式之所以在中國適應下來，是因為中國的社會主義遺產，但社會主義經濟體系並不是所有時候都是高效的。

李凱說：“**共享單車**的模式在小區域內進行是可以的，因為小區域內的資產維護與損失是可以控制的，但是要將這一模式推廣至全國乃至全世界，就不太合適了。因為在更大的範圍內，單車的所有權是歸公司所有，而不屬於大眾，但是公司的人力和財力又不足以維護這麼大規模的資產，儘管網絡使得收費等環節的成本降低，但是資本仍然存在耗損——共享單車亂停亂放、零部件被人拆走等現象數見不鮮。等到資產耗損到一定程度，資產也就隨之減少，共享單車的便利性也就會降低，於是就出現了用戶想退押金的情況。第二，近年來我國的泡沫性風險投資過熱，一旦出現一個新興事物，資本就會迅速將其炒熱。但是這種投資缺乏可持續性，時間一長就會出現問題，例如，目前退押金困難的問題，用戶的押金可能已經被運營商投入市場或用於維護運行，而公司就面臨破產。關於共享單車的失敗，有人會質疑民眾的素質，我認為這種觀點是本末倒置的理論。任何模式都要以尊重大眾的素質為前提，而不是在模式受挫後就歸罪於公眾的素質不好。任何模式都必須以尊重公眾的素質為前提來設計。共享單車實際上帶有一定的“烏托邦”色彩，英美國家從歷史上就一直非常強調私有制，在這種體制下不會產生共享經濟。而中國傳統上就有一種大同文化的取向，例如，儒家文化，以及後來對社會主義的追求，我們總是對人性有一種美好的樂觀情緒，而英美國家對人性的認識較為悲觀，他們建立的制度就相對嚴密、保險。我個人現在不太看到這種模式向國際輸出的前景。”

確實，雖然共享經濟是西方想出來的，的確在有社會主義遺產的國家中成長最好。比如，莫斯科的汽車共享經濟市場，就是世界上增長最快的共享經濟市場。按照截至2018年秋季的狀況，莫斯科共有15家共享汽車公司，他們經營的共享經濟車庫中共有1.3萬輛汽車。

問題在於，從經濟角度來看，這種共同消費的模式是否確實具有發展前景？抑或只有在有穩定的新投資流入時，一切似乎才運營良好？對於小黃車來說，問題在於用戶大量出逃。目前已經有1100多萬人要求返還押金，而按照合同條件，在登記註冊時必須繳納押金，但如果一個人不再享受小黃車共享單車服務，在任何時候均可要求退還押金。小黃車公司拖欠用戶的債務總額超過12億元。公司創辦人戴威在致工作人員的信中稱，他不排除開啓公司破產程序的可能性。

## 相關文章

[俄花樣滑冰運動員講述在日本上演了「脫衣舞」的尷尬（照片）](#)

[俄駐華大使：習近平主席將於明年6月對俄進行國事訪問](#)



© AP PHOTO / MARK SCHIEFELBEIN

**專家：世界將步入中美數字競爭時代**

by Taboola