

2016

1

Public Policy Review

公共政策评论

主 编 姚先国 金雪军

执行主编 蔡 宁



ZHEJIANG UNIVERSITY PRESS

浙江大学出版社

2016

1

Public Policy Review

公共政策评论

主 编 姚先国 金雪军

执行主编 蔡 宁



ZHEJIANG UNIVERSITY PRESS

浙江大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

公共政策评论. 2016.1 / 姚先国, 金雪军主编.
—杭州: 浙江大学出版社, 2017.6
ISBN 978-7-308-16948-6

I. ①公… II. ①姚… ②金… III. ①政策科学—研究—中国 IV. ①D601

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 113898 号

公共政策评论. 2016.1

主编 姚先国 金雪军

责任编辑 余健波
责任校对 杨利军 张颖
封面设计 续设计
出版发行 浙江大学出版社
(杭州市天目山路148号 邮政编码 310007)
(网址: <http://www.zjupress.com>)
排版 杭州好友排版工作室
印刷 杭州日报报业集团盛元印务有限公司
开本 787mm×1092mm 1/16
印张 19.5
字数 401千
版印次 2017年6月第1版 2017年6月第1次印刷
书号 ISBN 978-7-308-16948-6
定价 55.00元

版权所有 翻印必究 印装差错 负责调换

浙江大学出版社发行中心联系方式: (0571) 88925591; <http://zjdxcbbs.tmall.com>

主 编

姚先国 金雪军

执行主编

蔡 宁

主编助理

周佳松

学术顾问委员会

(按姓氏拼音排序)

蔡 昉	中国社会科学院人口与劳动经济研究所
常修泽	国家发改委宏观经济研究院经济所
陈学彬	复旦大学金融研究院
丁学良	香港科技大学人文社会科学学院
黄祖辉	浙江大学中国农村发展研究院
蓝蔚青	浙江省公共政策研究院
蓝志勇	中国人民大学公共管理学院
严 强	南京大学政府管理学院
姚 远	中国人民大学社会与人口学院
郁建兴	浙江大学公共管理学院
张俊森	香港中文大学社会科学学院
郑永年	新加坡国立大学东亚研究所
竺乾威	复旦大学国际关系与公共事务学院
朱正威	西安交通大学公共政策与管理学院

主办单位

浙江省公共政策研究院
浙江大学公共政策研究院

《公共政策评论》

简 介

《公共政策评论》是浙江省公共政策研究院、浙江大学公共政策研究院不定期汇编出版的一种探讨公共政策理论与实践的学术文集,致力于为所有有志于国内外公共政策研究的人士构建平等的高层次学术交流平台。本文集以当今国内外公共政策重大理论与实践问题为研究和讨论核心,追求科学性和学术性,研讨理论,注重实践。以“经世致用,天下为公”为宗旨,聚焦经济、社会等公共政策领域的前沿问题研究,主要研究范围包括:公共政策分析、政府管理、社会治理、经济发展、国外动态等。本文集竭诚欢迎诸位学人惠赐佳作,尤其欢迎“无学科的”公共政策综合性研究成果。

联系方式:0571-88206853;网址:<http://www.ggzc.zju.edu.cn>

地址:浙江省杭州市浙江大学紫金港校区蒙民伟楼 322 室;邮编:310058

联系人:周佳松

目 录

治理现代化

蓝蔚青	3	分享经济及其治理——以杭州网约车为例
王自亮 杨思琪	11	社会资本视角下民间信仰在乡村治理中的作用研究——以浙江省台温两地为中心
徐 林 殷家斌	28	社会冲突衍生机理及治理模式研究
钱雪亚 胡 琼	56	浙江省“两化”融合政策绩效:结构维度的研究
范柏乃 易涓宸 等	78	政务生态环境的实际测评、影响因素及优化路径研究——基于台州市的实证调查
凌剑峰	129	流域水污染协同治理机制研究——以太湖流域治理为例

经济纵横

金雪军 金 赟	147	供给侧改革研究
蔡 宁 项心言	163	浙江产业技术创新战略联盟发展的研究
李金珊	187	温州市产业结构研究——从税源开始谈起

社会建设

凌卯亮	213	宣传教育、心理认知与居民的垃圾分类行为:一个新的分析框架
杨舍莉	237	转型期农村弱势群体的形成、教育困境及保障——以西北农村地区为例

国际视野

国 懿	249	德国对外政策智库及其影响力构建
-----	-----	-----------------

姚先国 周佳松 等 267 借鉴德国经验,建设美丽浙江

公共政策参考

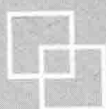
浙江工商大学课题组 285 关于浙江省环保垂直管理体制改革的调研报告

金雪军 黄翔 290 积极发展区块链技术及应用的对策建议

王淑翠 294 治理分享经济的建议

张戟晖 马良 298 新生代农民工城市融入困境及对策建议

肖文 302 互联网金融多元有序监管的对策建议



治理现代化

分享经济及其治理——以杭州网约车为例 蓝蔚青

社会资本视角下民间信仰在乡村治理中的作用研究——以浙江省
台温两地为中心 王自亮 杨思琪

社会冲突衍生机理及治理模式研究 徐 林 殷家斌

浙江省“两化”融合政策绩效：结构维度的研究 钱雪亚 胡 琼

政务生态环境的实际测评、影响因素及优化路径研究——基于
台州市的实证调查 范柏乃 易宥宸 等

流域水污染协同治理机制研究——以太湖流域治理为例 凌剑峰

作者

蓝蔚青

分享经济及其治理

——以杭州网约车为例

内容提要:《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十三个五年规划的建议》第一次把“分享经济”写入党和国家的发展战略规划,要求“发展分享经济,促进互联网和经济社会融合发展”。分享经济是在互联网技术发展的大背景下诞生的一种全新商业模式,是“新经济”的一种重要形态,它不仅有着巨大的市场空间,而且正在冲击传统的经济模式。发展分享经济对于人均物质资源匮乏、人力资源丰富而且资源错配严重的中国,具有极为重要的意义,也提供了“弯道超车”的良好机遇。能否抓住机遇,妥善应对分享经济急剧扩张对经济社会管理带来的挑战,关键在于国家和社会治理能力的现代化。如何规范分享经济的发展秩序,是当前公共管理领域一个未雨绸缪的研究主题。

关键词:分享经济;新经济;治理现代化;网约车

一、分享经济是关乎生产关系的革命

所谓分享经济,是指将社会上分散在个人、组织或者企业手中的海量闲置资源(包括闲置物品和资金、碎片时间、闲置空间以及未被充分使用的知识与专长、技能和经验、关系与服务等),通过基于互联网、信息通信技术、云计算、大数据等的社会化平台,进行高效的按需匹配并实现规模化,以低于专业性组织者的边际成本提供服务并获得收入,从而创造新的经济与社会价值的经济现象,其本质是资源的支配权与使用权分离,以租代买。分享经济在2014年之后进入快速扩张期,迅速渗透到许多领域和细分市场,2015年全球市场交易规模估测为8100亿美元。

分享经济强调的两个核心理念是“使用而不占有”和“不使用即浪

费”。它的特征可以归纳为五大驱动(用户驱动、信任驱动、平台驱动、数据驱动、价值驱动)、三大基石(信息对称、游戏规则、协同协作)、四低(低交易成本、低信任成本、低门槛、低碳)、四高(高渗透率、高效能、高估值、高留存)。便利、参与感和信任是推动分享经济发展的主要原因。由于分享经济模式中企业具有低成本、轻资产、高度的灵活性以及投资回报快等特点,分享经济成为新兴的创业领域和大众选择。它使个人参与到社会化大生产中,有效推动了“大众创业、万众创新”;它使各种闲置的资源都可以变现增值,变成兼职的合理收入,通过大规模盘活经济剩余而激发经济效益;它为服务业增长提供新动能,将服务业变成经济增长的主引擎。学者们普遍认为,分享经济将会颠覆传统生产模式,带来全新的生产关系、消费模式和企业运营模式,在可持续发展、生态保护、就业、协作、文化等方面产生积极影响。未来一切可分享的东西都将被分享,人们的工作和生活方式将因之发生深刻变化。

我国市场与成熟市场经济相比,有更多的供需错配、低效管理造成的资源冗余和需求痛点。分享经济能够增加供给,改善供给结构,刺激新的消费需求,缓解经济失衡,大有用武之地。分享经济还可能成为网络化社会中激发个人创造力、调节产业结构和供求结构的重要支点。互联网协会分享经济委员会发布的《中国分享经济发展报告 2016》指出,2015 年中国分享经济市场规模约为 2 万亿元,超过 5 亿人参与了分享经济的不同环节,未来 5 年增速将达到 40%,到 2020 年市场规模占 GDP 比重将达到 10%以上,未来十年会产生 5~10 家巨无霸企业。目前我国采用分享模式的著名企业有“滴滴出行”“神州专车”“友友租车”等打车、专车、代驾、租车、拼车服务提供商,“小猪短租”“途家网”等提供短租房的在线平台,“58 到家”“人人快递”等生活服务平台,“WiFi 万能钥匙”“阿里巴巴淘工厂”等生产能力分享平台,还有分享知识的大量网络教育和在线咨询平台、二手交易、众创空间、P2P“共享金融”和众筹等。2014 年在线房屋短租市场交易规模突破 40 亿元,2015 年短租市场规模预计突破 105 亿元,环比增长 159.3%。2015 年 9 月滴滴出行的估值已高达 165 亿美元,2015 全年完成 14.3 亿元订单;2016 年滴滴春运跨城顺风车共计 190 万人次合乘,用户遍及 332 个城市。浙江省分享出行规模位居全国第三,全国汽车共享出行量最大的 30 个城市中浙江省上榜城市最多,乘客分享出行频率最高,分享出行的深度用户最多,杭州参与分享车辆在城市汽车保有量中的占比位列全国第一。浙江省拥有丰富的各类人力资源,创新创业氛围浓厚,经济效益意识强烈,互联网基础设施先进,覆盖面广,完全有条件走在发展分享经济的前列。

二、体现分享经济理念的杭州网约车和私车合乘管理制度

2015 年年底,杭州市区网约车注册数已达 60 万辆,规模居全国首位,其中每天在

线4小时以上、经常性运行的约2万辆,是杭州市区出租车数量的两倍。同时也说明95%以上的网约车驾驶员是兼职人员。乘客普遍认为打车方便,不拒载,服务态度好,付费方便,当然平台补贴导致的价格实惠也是重要因素。网络约租车的迅速发展缓解了出行难的问题,也提高了存量私家车的利用率,减少了购买私家车的需求。以2015年6月为例,仅滴滴快的一家打车平台,实际运营次数就达5837498次,为同月出租车总运营次数的75.4%。同时杭州市出租车实载率为65.8%,月总运营次数达7742850次,同比下降了2.8%,也就是说,网络约租车以传统出租车行业实载率下降2.8%为代价,满足了580万次以上的出行需求,如果加上其他网络约租车平台的数据,在总量上可能超过传统出租车的同期运营总次数(引自王伟、胡军的《积极推进以满足民生需求为导向的出租车行业市场化改革——对浙江出租车行业改革的思考与建议》,《公共政策内参》16399期)。这组数据说明几个问题:一是网络约租车对缓解出行难发挥了巨大作用;二是大众打的出行的潜在需求量是巨大的,出租车是大众消费而不是高端消费;三是网络约租车对传统出租车行业的影响并没有某些人声称的那么严重;四是这两种新旧业态的融合发展有巨大的拓展合作空间。

刚刚出台的《杭州市网络预约出租汽车和私人小客车合乘管理实施细则(试行)》,是全国第一个正式出台的网约出租车管理地方实施细则。与同时征求意见的其他城市的实施细则征求意见稿相比,被舆论普遍认为有温情、尊重创新、包容开放,既符合国家要求,又符合杭州实际,符合城市定位和文化,符合网约车市场化和乘客至上的导向,政策措施总体可行。其主要特点是:

1. 明确了管理机构的责任

规定市道路运输管理机构负责网约出租车管理的具体实施工作,主要是把住准入关以保障乘客安全,保障相关信息的公开,包括受理网约出租车平台公司、车辆和驾驶员的资质审查与证件核发工作,组织开展服务质量测评,向社会公布平台公司的相关信息。各有关部门按各自职责建立平台公司和驾驶员信用记录并纳入信用信息共享平台。

2. 明确了网约出租车企业的责任

规定网约出租车平台公司承担承运人责任和相应社会责任,应当是在本市设立的具有法人资格的企业或持有营业执照的分支机构,取得网络预约出租汽车经营许可证。平台公司应当与驾驶员签订劳动合同或者协议,保证车辆合法安全、驾驶员持证,保证线上预约的车辆、驾驶员与实际用车一致,向约车人提供驾驶员以及车辆各种信息;确保网约出租车车载卫星定位装置和应急报警装置正常使用,所采集的个人信息和生成的业务数据不得外流,不得用乘客个人信息开展其他业务;为乘客购买承运人责任险,对安全责任事故等承担先行赔付责任;公开服务项目和服务质量承诺,保证原始记录和统计数据真实、准确,建立服务评价体系和服务监督、乘客投诉处理机制,设

置投诉处理机构,公布服务监督电话及其他投诉方式与处理流程。用制度设计落实了网约出租车平台公司保障乘客人身安全、个人信息安全、服务质量和驾驶员合法权益的责任,保证网约出租车的安全性高于传统出租车。

3. 规定了网约出租车的条件

规定了网约出租车必须具有本市号牌,这是城市控制机动车总量的需要;规定轴距和计税价格的底线是防止为了降低购车成本而忽视安全;对新能源汽车轴距的要求低于非新能源汽车,并规定了另一个可供选择的续航里程标准,是为了鼓励发展新能源汽车;还有一个可供选择的标准即车辆购置价格在12万元以上并非过高的门槛;规定已使用年限不超过5年,行驶里程达到60万千米时强制报废,未达到60万千米但使用年限达到8年时退出网约车经营,既保障安全,又避免浪费;规定车辆技术性能要符合环保和运营安全相关标准要求,安装具有行驶记录功能的车辆卫星定位装置、应急报警装置是为了安全和环保;规定不能喷涂巡游出租汽车标志标识和安装顶灯装置是为了对两类出租车分类管理;规定网约出租车主要依靠存量转换,不单独新增小客车指标,不设置专用牌照号段是为了控制出租车总量,充分利用存量资源。

4. 规定了网约出租车驾驶员的条件

在户籍问题上弹性较大,规定或者取得本市户籍,或在本市取得浙江省居住证6个月以上,或在本市取得浙江省临时居住证12个月以上,既保障驾驶员身份和基本情况可核查,一旦发生问题可追溯,又避免了就业歧视,也符合杭州市出租车驾驶员的实际情况;规定必须取得网约车驾驶员证,取得相应准驾车型机动车驾驶证并具有3年以上驾驶经历,无交通肇事、危险驾驶和暴力犯罪记录,无吸毒和酒后驾驶记录,最近连续3个记分周期内无记满12分记录,前3年内无被吊销出租汽车驾驶员从业资格证的记录,都是为了乘客安全作出的比较严格的规定,但不用身份制约,而以本人行为为依据,体现了公平原则。规定连续3年考核等级在A以上的巡游出租汽车驾驶员可以申请换发网络预约出租汽车驾驶员证,给传统业态从业人员提供选择权,有利于新旧业态共同发展。

5. 不用行政手段限定车数和价格,但保留临时管控权

明确对网约出租车数量和运价实行市场调节。对于绝大多数网约出租车驾驶员属于兼职的杭州市,这一规定的最大意义在于鼓励发展分享经济。同时规定为保障公共秩序和群众合法权益,必要时可对网约出租车的数量和价格实行临时管控,这是为了避免数量过多造成严重拥堵或者价格畸高损害乘客利益而保留的行政救济手段。但只要网约出租车平台不形成垄断,传统出租车有适当的数量,竞争机制能够把运价控制在合理的水平上。还规定平台公司应当公布符合国家有关规定的计程计价方式,合理确定网约出租车运价,实行明码标价,运价规则调整时应提前公布并报备,不得有为排挤竞争对手或者独占市场,以低于成本的价格运营等不正当价格行为,这都是市

场经济基础上的价格管理手段。规定网约出租车不得进入巡游出租汽车的专用通道、站点候客是为了避免争客源引发冲突,也符合网约车的运行特征。明文规定网约出租车必须依法纳税是为了避免与传统出租车税负不公平。

6. 严格区分网约出租车和私人小客车合乘

明确规定私人小客车合乘出行不属于道路运输经营活动,不得以营利为目的,禁止以合乘名义从事网约车经营服务,合乘信息服务平台也不得以奖励、补贴等形式吸引合乘服务提供者变相从事非法营运。区分的方法是具体规定合乘出行的驾驶员必须通过合乘信息服务平台预先发布出行信息,出行线路相同的合乘者选择乘坐,合乘者仅分摊部分出行成本或实行免费互助,分摊出行成本只计程不计时间,驾驶员和信息服务平台收取的每公里费用总额不得超过巡游出租汽车的50%,明码标价,并投保车上人员责任险;每辆私人小客车或每个驾驶员累计每日提供合乘服务不得超过4次。对于网约出租车平台公司开展合乘信息服务的,应当分别签订协议,明确两者不同的法律关系以及平台法律责任。这样既鼓励发展分享经济,充分利用存量私人小客车资源,减少道路资源的占用,又避免了不正当竞争。

7. 没有限制政府购买网约出租车服务

单纯用货币化方式进行公车改革面临不少新的问题,如用车停车不便、难以科学核定用车需求公平发放补贴、公务员消极减少必要的出差和调研等问题,对工作带来不利影响。允许政府向网约出租车平台购买服务,既可以有效保障公务用车,解决上述问题,又可以通过用车过程全程留痕接受监督,防止用于私事或去不该去的地方。

杭州市能够顺利实施网约出租车管理办法,也得益于其先行改革了传统出租车管理体制。出租车管理制度改革的最大障碍,是在渐进改革过程中形成的中间食利群体。不触动他们的利益,出租车费的调整只能是出租车司机与乘客的零和博弈,而管理者则难免处于众矢之的的尴尬境地。而且一些出租车司机的群体性事件背后,往往有这个食利群体的身影。杭州市主管部门在决策程序上充分尊重民意,事先公开征求意见。在广泛征求意见、进行详细测算的基础上,注重政策的连续性和政府的信用,提出了平衡各方利益的比较公平的解决错综复杂的经营权和产权归属问题的方案,而且有激励和制约措施来遏制不合理的诉求,为解决历史遗留的“份子钱”难题奠定了基础。政府不仅停止收取经营权有偿使用金,而且退还有偿使用金余额,让改革轻装上阵。通过到期收回经营权和赎买等方式,依法一劳永逸地消除这个群体,形成“大公司(出租车公司或公交公司)+个体户”的出租车经营模式。把出租车定位于为人民群众提供个性化运输服务,同时考虑到道路资源和环境容量的限制,要求适度发展。对传统出租车管理体制改革坚持市场化发展方向,培育多元主体,在鼓励公司化、规模化、集约化经营的同时,支持社会力量从事出租汽车经营,允许个体经营,明确对出租车总量和价格逐步实现市场调节。特别是吸收了网约车长处,在积极发展智能化管理、提

升服务品质和水平、克服行业陋习、保障驾驶员合法权利等方面提出了一系列具体措施,为出租车行业的改革迈出了重要的第一步,也增强了传统出租车的竞争力。

三、网约车对社会治理的挑战

网约车作为分享经济的一种形态,也带来了很多的不确定性。它不仅使资源的支配权与使用权分离,而且其线上运行的特点使资源拥有者、资源使用者和管理者互不相识甚至互不见面,使传统的经济社会管理模式难以适应。近年来分享经济的爆发式增长使这一挑战日益凸显。

1. 使用权和所有权分离冲击了传统权益分配模式

分享经济创造价值的核心,在于利用互联网等信息技术对现有闲置资源的高效利用,实质就是出售部分闲置的或剩余的使用权。所有权与使用权的分离,创造了瞬时的、短期的、高效的租金等收入,改变了传统的以交易为主的权益分配模式。在分享经济模式下,人人参与的点状经济结构取代了原有的以企业为主体的块状经济结构,深刻地冲击了产权制度、财税制度等核心问题。这也将触及既得利益者的利益,引发新旧经济的冲突。如分享经济企业准入门槛远低于传统行业,出行领域的专车司机与出租车公司司机、短租领域的个体房东与传统酒店业、私厨领域家厨端与餐饮从业者相比,无须获取行政许可,更多是通过在线注册的方式,由平台进行审核。传统出租车行业已形成压力集团,车主以鼓动驾驶员上访闹事等途径给政府施加压力,维护垄断利益。而乘客和网约车驾驶员处于分散状态,难以形成社会压力,只能在网上“吐槽”。在现行维稳机制和责任机制下,一些地方的主管部门只求管理对象不闹事,不顾民众打车难,给网约出租车设置种种障碍。

2. 平台避税给财税部门带来政策难题

自从分享经济领域的公司在全球开始飞速发展,许多国家、州省和城市费尽心机,要让它们遵守和传统酒店或出租车行业等一样的规则,缴纳当地的各项税款,但收效甚微。通常情况下,这些公司会利用离岸避税港将利润转往国外,从而大幅减少向政府缴纳的税款。平台上的服务提供者或个体生产者处于税收监管的真空地带,他们除了向平台交服务费之外,并无个人所得税或营业税负担。这种不公平的税负必然导致经营同样业务的传统公司的不满。随着这些新型平台公司开始从“烧钱”转为盈利,这种税收之争会从国内转向国际,有些平台公司注册时就选择了税负轻的国家或地区,目前已涉及数十亿美元的企业所得税。除非世界各国间能在税收制度上形成共识,找到同样的应对办法,否则税收损失将是很严重的。

3. 平台、供应方、需求方责任划分不清

分享经济作为一种全新的商业模式,世界范围内还没有明确的法律出台,供应方、

需求方和平台企业三方在交易过程中各自承担的责任、义务、权利缺乏完善的法律依据,导致各种问题及纠纷。例如分享经济提供了大量的就业机会,促进了隐性就业和自由职业者的规模化发展。但这种非传统雇用的劳动关系脱离社会保障安全网,现行的各种社会保障制度难以覆盖,而且一旦发生劳动争议,劳动者难以维权,对于这种逐步成为就业新趋势的新型劳动关系该如何保障,需要制度化的解决。又如网约交通平台上的服务提供者在工作期间的车险、折旧费等究竟该由谁出?供需双方都是陌生的个体,平台顾客的权益如何界定?权益受损该由谁负责?平台和服务提供者之间的责权利如何划分?这些都是对于分享经济能否顺利发展的核心挑战。

四、杭州治理网约车的做法对治理分享经济的启示

1. 继续完善相关法律和政策

分享经济在我国还是新生事物。因为信息不对称和监管乏力,分享经济交易市场也会出现“市场失灵”现象。政府需要完善法律体系,制定相关政策法规,规范分享经济中各主体的行为,让分享经济模式下的经济行为有法可循,竞争有序。汉德公式(Hand Formula)主张涉及事故的各方应该承担的责任,与其避免事故所需要付出的代价成反比,可作为划分和制定分享经济中各主体法律责任的理论依据,能用来解决目前网络平台普遍面临的内部治理和政府监管的难题。对于平台和个人避税的问题,可参考传统工商企业的税收制度,由平台代收代缴相关税收。

2. 由政府联合平台监管平台上的个体

政府直接管个体,不仅抛弃了网络平台这一最有效的协调主体,而且还让政府直接面对无数的麻烦和冲突,这不仅会极大地增加公共服务的负担,而且还会由于不断的监管挫折而损害政府的管治威望。而承担着私人投资的平台公司由于开放竞争的环境,在维护平台秩序和信誉方面,具有比政府强烈得多的积极性、知识经验以及管理手段,他们有能力直接管理好平台上的个体。政府的任务主要是为平台和平台上活动的个体制定行为规则,在不需要政府强制力干预的领域,还可以指导和监督市场主体制定行业自治规则。至于准入审批,涉及公共安全的领域政府还需要履行职责,其他的也可以由平台审批并承担责任。

3. 平台公司要承担起制定规则和准入门槛的责任

在引导和规范分享经济发展的过程中,平台公司需要充分认识到平台的责任边界,制定有利于平台良性运营、政府监管和惠及社会的平台规则,利用大数据等高科技手段加强平台运营管理,承担更多的公共服务功能。阿里巴巴对平台上的商家采取了多种监管和治理措施,如开发支付宝提供交易担保功能,买卖双方公开评价功能,累积店铺信誉和个人芝麻信用分数等。此外,阿里巴巴建立了庞大的打假队伍,并通过中

国质造计划、满天星计划等对企业产品质量进行了严格监督和管理,对行为恶劣的网店进行查封和销号。这些行为分担了部分本属于政府的质量监管工作,减轻了政府工作压力,保护了消费者权益、改善了创业环境、树立了平台信誉,这类工作需要政府给予认可和采信,鼓励平台积极作为。

4. 增强个人信用评级

分享经济模式是高度依赖信用的商业模式,分享经济的活跃程度与信用评级的建立和完善紧密相关,分享经济的健康发展也会增强社会信任。因此,需要建立覆盖交易双方的信用评级系统,确保能够提供交易前、交易中和交易后的信用参考,为分享经济提供安全的交易环境。在这方面阿里巴巴集团作了很好的尝试,面向商家推出诚信通和淘宝店铺信誉等级,面向需求方推出芝麻信用分,综合了个人用户的信用历史、人脉关系、行为偏好、身份特质、履约能力五个维度的数据信息,目前已被很多国家的政府认可,应用在针对中国人的签证服务等信用评价领域中,各级政府应采纳和广泛分享平台推出的信用体系。

5. 鼓励社会监督和协同治理

监管主体和监管手段要多样化,发动平台、社会机构、消费者、提供者等多方力量,建立一套多主体互动的公开社会评价和综合治理体系,让各主体在分享前、分享中、分享后都能找到评价依据和关键证据。在政府监管手段上要充分利用信息技术和大数据,让每个人的行为都能在互联网上有迹可循,纠纷发生时能够还原事实真相,同时增强社会公众的监管意识。另外也可引入商业保险,为分享经济的各方主体提供保险服务。

[作者参加了杭州市近期出台的传统出租车和网约出租车政策的制定。此项研究的阶段性成果曾发表于浙江省人民政府咨询委员会的《咨询研究》第27期(与杭州师范大学阿里巴巴商学院王淑翠教授合作)和本院的《公共政策内参》第15335期,后者曾获袁家军副省长批示。本文的第二至第四部分是作者11月11日在天则经济研究所城市发展研究中心主办的“新经济沙龙”第二期“新经济背景下网约车治理政策研讨会”上所作的主旨发言。]

(作者简介:蓝蔚青,浙江省公共政策研究院特约研究员。)