

2018 共享经济协同治理 十大案例推介

Ten Cases:
Sharing Economy & Collaborative Governance

■ 联合发布方

提升政府治理能力大数据应用技术国家工程实验室
复旦大学

■ 报告出品方

复旦大学数字与移动治理实验室

协同

目录

- 03 序
- 03 评选方法
- 05 广东省深圳市宝安机场开通网约车专用通道
- 07 广西壮族自治区桂林市联合爱彼迎探索旅游扶贫新模式
- 09 上海市徐汇区“共享停车+共享单车”模式解决居民停车难
- 11 共享住宿专业委员会成立并发布行业倡议
- 13 宁夏回族自治区银川市打造互联网医院产业集群
- 15 途远打造共享农庄助力乡村振兴
- 17 四川省成都市创新治理手段促进共享单车有序发展
- 19 国家发展改革委与滴滴出行签署信用信息共享协议并启动“信易行”项目
- 21 共享单车企业向政府开放出行数据
- 23 湖北省武汉市建成全国首条共享单车专用道
- 25 结论与建议
- 27 结语
- 27 咨询委员会
- 29 专家评委
- 29 致谢



2018 共享经济协同治理 十大案例推介

Ten Cases:
Sharing Economy & Collaborative Governance

Ten Cases:

Sharing Economy & Collaborative Governance

序

共享经济是全球新一轮科技革命和产业变革下的新业态新模式，在现阶段主要表现为利用网络信息技术，通过互联网平台将分散资源进行优化配置，提高利用效率的新型经济形态。

近年来，我国共享经济领域创新创业活跃，发展迅速，新业态、新模式持续涌现，技术创新应用明显加速，在培育经济发展新动能、促进就业创业、便利群众生活等方面发挥了重要作用，成为新时期中国经济转型发展的突出亮点。

与此同时，部分共享经济业态短视化、粗放式发展造成的负外部性效应给城市管理、社会治安、市场监管等方面不断带来新的挑战。共享经济的治理也面临认识不统一、制度不适应、保障不健全等诸多问题。在此背景下，一些政府部门、平台企业和社会组织等开始积极探索协同治理模式，对提升共享经济整体治理水平、推进共享经济可持续发展将具有十分重要的引领示范意义。

为了进一步贯彻“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念，促进共享经济向更高质量、更有效率、更加公平、更可持续的方向发展，复旦大学数字与移动治理实验室联合提升政府治理能力大数据应用技术国家工程实验室，共同组织了“共享经济协同治理十大案例”的推介活动，希望藉此抛砖引玉，供政府部门、研究机构、产业界以及其他关心共享经济可持续发展与协同治理的各界人士参考和探讨。

评选方法

本次“共享经济协同治理十大案例”推介共分为征集、初选和专家评审三个阶段。

首先，主办方参考国内外共享经济协同治理领域最新研究成果，构建了包括主体的多元性、机制的协同性、效果的共赢性三个维度的评选框架。其中，主体的多元性是指政府、平台企业、行业组织以及资源提供者和使用者等各方充分参与到治理全过程中；机制的协同性是指各主体之间进行平等的沟通与协作，建立平等、有效、常态化的多方协同治理机制；效果的共赢性是指通过协同治理实现共享、共治、共赢，促进共享经济健康可持续发展和经济社会效益最大化。

在征集阶段，采用邀请各方推荐、自荐和主办方主动搜集相结合的方式。主办方向共享经济相关领域的政府、企业和研究机构发出征集启事，请各方推荐和自荐案例，同时广泛搜集公开报道的案例并向有关机构获取案例详细资料。在案例征集阶段，共采集到案例39个。

在初选阶段，根据案例的相关性、关注度、典型性等维度，主办方推荐15个案例进入到最终的专家评审环节。由来自高校和第三方研究机构的专家（名单见附录）从上述三个维度对15个案例进行打分。最终，综合评价得分最高的10个案例入选十大案例推介名单。



广东省深圳市宝安机场开通网约车专用通道

■ 推荐人

王雪 | 深圳市政协委员

■ 推荐理由

深圳市宝安机场网约车专用通道项目是网约车合法化之后，政府部门、机场运营企业和网约车公司合作进行机场区域网约车规范和管理的一次大胆尝试。政府主管部门、宝安机场、网约车公司充分发挥各自优势和作用，以深圳机场平台为主轴，在基础设施配置、现场管理、技术应用等方面充分合作，整合各类资源，形成了一条具有社会效益和经济效益的共享经济生态服务链，开创了机场配套完善网约车交通设施的先河。

■ 案例主体

深圳宝安国际机场 / 深圳市公安局交通警察局 / 深圳市公安局机场分局 / 网约车公司 / 网约车司机 / 网约车乘客



■ 案例详情

随着网络预约出租汽车的快速发展，深圳机场片区网约车违停接单、乱停乱放的问题也日益突出。部分网约车平台引导进港旅客在航站楼四层离港平台上车，加重了领航高架的交通负担，占用了原本就比较稀缺的离港平台车道边资源；同时由于选择网约车的进港旅客在乘车流向上与离港平台的出港旅客流向相冲突，也给离港平台车道边的运行秩序带来一定影响。

为有效解决上述问题，2016年9月，深圳机场与市交管局、机场公安分局共同研究在深圳机场P3社会停车场建设网约车专用车道项目，并得到了市政府的支持。12月，经机场集团总经理办公会批准，深圳机场开始筹建网约车专用通道，2017年1月20日正式投入使用。

建成后的网约车专用车道由三部分组成：(1)网约车蓄车场：在机场南路出租车蓄车场设置265个网约车蓄车位，供网约车等候接单使用；(2)网约车临时等候区：在P3东侧设置约47个车位临时等候区，所有的网约车可于此区短暂候客(免费停留15分钟)，超时按P3停车场收费标准计费；(3)网约车上客区：在P3中部临近公交车道处设置网

约车专用接客上客区，并设置了80米长的候车雨棚，解决旅客乘车及网约车接客的问题，还采用了离港平台5分钟违停的交通管制方式管理以防止堵塞。此外，为便于进港旅客能找到网约车上客区，深圳机场在航站楼二层国内到达出口、地面交通中心(GTC)等处设置了网约车相关指引标识，于1月20日同步启用。旅客乘机抵达深圳机场后，可从地面交通中心(GTC)15号门下行至网约车上客区乘车。

在管理方面，采用停车场管理与交警管理协同治理的方式，将“车等人”放在停车场的网约车临时等候区，执行停车场收费政策，可充分利用15分钟免费政策；将“人等车”放在上客区，执行5分钟交通通过管制措施，违者自动计时抓拍扣分罚款，并在通道上客区安排了交警与协管维护交通秩序。远端蓄车场采用免费政策，利用价格杠杆进行协调，有效提升临时等候车位的利用效率。

网约车专用车道有效地解决了机场区域乘客“上车难”、网约车“乱停车、停车难”的问题，同时也缓解了离港平台车道边资源稀缺的局面。网约车专用车道自投入使用以来，使用量不断增加。目前，工作日约有4000辆以上、

节假日约有6000辆以上网约车使用该通道，极大地方便了旅客出行，项目取得了良好的社会效益。

深圳机场网约车专用通道项目开创了机场配套完善网约车交通设施的先河，具有较强的可操作性和较高的推广价值。国内多个城市的交通管理部门和机场运营机构相继到深圳机场参观学习项目的建设使用情况，各地也结合当地实际情况，陆续开始建设机场网约车专用通道或停车场，掀起了一个学习深圳经验的小高潮。



广西壮族自治区桂林市 联合爱彼迎探索旅游扶贫新模式

■ 自荐单位

桂林市旅游发展委员会 | Airbnb爱彼迎

■ 自荐理由

桂林市旅游发展委员会与Airbnb爱彼迎签署战略合作协议，将旅游扶贫纳入重点合作领域，共同探索共享经济的政企合作新模式。项目以龙胜各族自治县金江村为试点，Airbnb爱彼迎负责贫困户住房改造和房东培训，打造“主客共享”的旅游民宿；旅发委和金江村负责贫困村的基础设施建设、跟踪实施与收入管理等，并建立帮扶基金惠及全村。这一“政府+企业+农户”模式下的旅游扶贫项目计划在两年内使这些贫困户实现脱贫，并向其他具有自然人文资源的贫困村推广，打造中国旅游扶贫的特色典范。

■ 案例主体

桂林市旅游发展委员会 / Airbnb爱彼迎 / 金江村江边组 / 村民 / 游客



■ 案例详情

金江村是桂林市贫困村，亦是龙脊镇最大的贫困村。金江村共506户，总人口2156人，位于国家4A级景区龙脊梯田风景名胜区内，有丰富的旅游资源，至今保存着浓厚的壮族民风民俗，是典型的壮族村寨。但是，由于金江村开发时间较晚，加上区位优势不明显，对游客的吸引力不如坐拥梯田景观的村寨。2017年，龙脊梯田景区接待游客286万人次，实现旅游总收入14333.72万元。而不在核心景区的金江村，旅游收入有限，人均收入远低于其他村寨。

2017年10月11日，桂林市旅游发展委员会（下称桂林旅发委）与Airbnb爱彼迎签署了战略合作协议，双方将在旅游国际化、目的地转型升级、旅游扶贫等方面展开合作。在旅游扶贫方面，双方选择金江村作为试点。

根据该协议，Airbnb爱彼迎将利用共享住宿新业态帮助金江村建立一个“生态系统”。首先是进行房屋改造，桂林旅发委选择龙脊梯田景区内金江村江边组的2栋房屋，通过Airbnb爱彼迎打造成“主客共享”的旅游民宿。然后，Airbnb爱彼迎将在印度等国家开展的扶贫项目中积累的经验分享给金江村，为村镇的干部和村民进行系统的房东培训，包含服务培训、基础的英语能

力培训、数字设备使用培训、消防及其他安全防护知识培训、有关政策法规的培训，并邀请成熟社区的房东为当地村民分享房东经验，告诉村民如何成为一个合格的房东。

地方政府负责进行基础设施建设与村容村貌改造，整合各部门的扶贫资金，招商引资“下乡”，为贫困农村培育新业态。此外，桂林旅发委将派专人驻村两年，跟踪民宿项目的具体实施；金江村江边组成立旅游公司对民宿项目进行管理，将一部分收入作为村集体体的发展基金，一部分收入用于全村分红，惠及全村。而村民在经营民宿的同时，还可以在家为住客服务，将种植的罗汉果、百香果等农产品卖给

住客，获得多重收入。

特色民宿的发展、“主客共享”模式的推广，一方面能够使游客深入体验当地民俗文化，提升旅游品质；另一方面也满足了村民不搬出自家住宅就能增加收入的需求，同时村民还可以得到启动资金、改造方案、技能培训等实实在在的支持。通过与行业领军企业合作，借助其在房屋改造、住宿服务和宣传推广等方面的经验，以特色民宿为卖点引入客流，在保护自然资源的同时带动旅游业及相关产业发展，实现脱贫致富。这一模式具有较强的可复制性，对于大量“坐拥金山银山”的贫困乡、贫困村有重要的参考价值。



上海市徐汇区 “共享停车+共享单车”模式解决居民停车难

■ 推荐人

翁士洪 | 同济大学政治与国际关系学院

■ 推荐理由

共享停车位发展面临的一项难题是停车位距离居民住宅较远，停车后回家不方便。上海市徐汇区在与摩拜单车公司联手打造城市慢行系统的大背景下，独辟蹊径，将共享停车位和共享单车结合起来，利用共享单车服务城市出行“最后一公里”的优势，通过定点投放、定时管理的方式，很好地解决了共享停车位“距离远”这一难题。

■ 案例主体

上海徐汇公安分局交警支队 / 田林街道 / 宜家家居徐汇商场 / 摩拜单车



■ 案例详情

目前，国内大城市普遍面临停车位缺乏且缺口不断扩大的态势，共享停车位的发展在一定程度上缓解了停车难问题，但也存在一些不足，其中比较突出的一个问题就是停车位往往距离居民家较远，居民停车之后要花较长时间回家，一定程度上降低了共享车位的便利性。

上海市徐汇区宜家家居徐汇商场位于漕溪路近田林东路处，恰好是田林、徐家汇等几个大型居住社区的交界点，附近的金谷园、爱建园、田林新苑等小区的居民都存在夜间停车的需求。徐汇宜家商场向附近居民开放了夜间停车位，按月或按次收费，开放时段为18点到次日早上9点，受到附近居民的欢迎。但是居民从停车场到自家小区往往有一定的距离，“最后一公里”的便利性仍有待提升。

2017年3月，徐汇区交警会同徐汇区建交委、田林街道、城管等部门在实际调研的基础上，联合宜家家居徐汇商场和摩拜单车公司共同打造“P+B”（共享停车+共享单车）模式。摩拜公司在宜家家居徐汇商场附近定点投放一定量的共享单车，早上车主骑车陆续抵达商场，摩拜就增派人手

对单车进行整理，晚上居民停好私家车准备回家时，摩拜也提供足够的单车供居民使用。

居民把车停在共享停车场之后如何更快到家的的问题看起来是小事，却有可能成为群众生活品质的短板问题。徐汇“P+B”模式将共享停车和共享单车

有机结合起来，通过在共享停车场周边定点投放共享单车、专人管理的方式，缓解了潮汐式的用车矛盾，扩大了共享停车资源的辐射范围，切实解决了居民生活中的实际问题。同时，通过各方的协同努力，也有利于推动共享停车、共享单车行业的发展。



共享住宿专业委员会成立并发布行业倡议

■ 推荐单位

提升政府治理能力大数据应用技术国家工程实验室

■ 推荐理由

为了进一步提升服务质量、促进行业自律、共建行业诚信、推动我国共享住宿行业可持续发展，国家信息中心分享经济研究中心、小猪短租、Airbnb爱彼迎共同发起成立了共享住宿专业委员会，并发布了首份行业倡议——《共享住宿行业发展倡议》，围绕行业自律、公平竞争、社会责任、平台治理及监管创新等方面，呼吁政府、企业、用户等社会各界共同推动共享住宿行业可持续发展。

■ 案例主体

国家信息中心分享经济研究中心 / 小猪短租 / Airbnb爱彼迎



■ 案例详情

近年来，全球共享住宿行业经历了从萌芽到快速成长的阶段，注册用户、房源数量、交易规模及融资规模均保持稳步增长，一批共享住宿领军企业逐步崭露头角。据国家信息中心发布的《中国分享经济发展报告2018》有关数据显示，2017年中国共享住宿领域交易规模为145亿元，同比增长70.6%；融资额为37亿元，同比增长180%。放眼未来，共享住宿将展现巨大的发展潜力。同时，与其他共享经济业态一样，共享住宿行业作为新生事物，其治理也面临着旧思路适应不了新业态、老办法解决不了新问题的突出特点，亟待加强研究。

2018年5月15日，国家信息中心分享经济研究中心、小猪短租、Airbnb爱彼迎共同发起成立了共享住宿专业委员会(以下简称专委会)，同时，专委会发布了首份行业倡议——《共享住宿行业发展倡议》(以下简称《倡议》)。

专委会的成立，旨在为政府部门、专家学者、平台企业及用户等搭建一个交流合作平台，通过该平台在共享住宿市场公平竞争、企业社会责任、平台治理及监管创新等方面开展合作研究，联合政府、企业、用户等各方共同推动

共享住宿行业健康良性可持续发展。专委会设主任委员、副主任委员、专家委员以及秘书处，秘书处设在国家信息中心分享经济研究中心。两家成员企业均派代表担任专委会委员，专委会秘书处也由三方共同组成。

《倡议》呼吁政府部门坚持鼓励创新和包容审慎的监管原则，积极探索适应共享住宿行业发展特点的管理和服务措施。《倡议》提倡行业企业守法经营、积极履行社会责任；响应国家战略，参与数字中国建设、乡村振兴和精准扶贫；积极保障用户的人身和财产安全，加强用户隐私和个人信息保护；自觉抵制不正当竞争行为，营造公平良性的竞争氛围。《倡议》希望社会各界积极参与和监督，为行业发展出谋划策，实现共享共治共赢。

专委会是政企双方基于推动行业可持续发展的共同愿景，在相互信任、平等

协商、密切合作的基础上推动建立的，是政企合作开展共享经济行业研究和决策咨询的有益探索，有利于政府部门健全法规政策、创新监管模式、推进共享经济领域“放管服”改革；有利于平台企业维护公平竞争、履行社会责任、共同把行业做大做强；有利于各利益相关方充分发挥积极性和主动性，共同探索和推进协同治理。专委会的成立和《倡议》的发布，对于推动共享住宿行业提升服务品质、规范运营管理、促进行业自律、共建行业诚信，推动行业快速、健康、可持续发展将具有重要意义。



宁夏回族自治区 银川市打造互联网医院产业集群

■ 推荐人

郑跃平 | 中山大学政治与公共事务管理学院

■ 推荐理由

为了缓解百姓看病难、看病贵的问题，银川市打造了国内首个互联网医院产业集群，推动优质资源下沉，实现医生与患者跨地域对接。同时，银川市政府创新监管模式，通过数据实现对互联网医院的监管。银川对于互联网医院的积极尝试举措，将为其他地方提供经验借鉴。

■ 案例主体

银川市政府 / 银川市大数据管理局 / 银川市卫生和计划生育委员会 / 互联网医院 / 传统医院 / 病患



途远打造共享农庄助力乡村振兴

■ 推荐人

孙云龙 | 复旦大学旅游学系

■ 推荐理由

途远共享农庄是在2017年国家允许试点集体土地建设租赁住房后，企业与政府合作推进农业供给侧改革、实施乡村振兴战略的创新尝试。途远共享农庄以农村的闲置土地为核心，通过装配式建筑改善农民居住条件的同时，将闲置房屋租售给希望享受田园生活的城市居民。政府在建设田园综合体和美丽乡村等方面给予政策支持与引导，用民间的力量发掘并盘活农村现有资源，促进农村经济发展，实现多方共赢。

■ 案例主体

地方政府 / 途远共享农庄 / 庄园主 / 当地村民



■ 案例详情

随着我国城市化进程的快速推进，每年有大量农民离开土地、离开农村，农村出现大量常年闲置的农房和宅基地，面临产业衰弱、人口流失、土地闲置的空心化与边缘化趋势，而不少城市居民却有着“归园田居”的美好愿望。在这一背景下，农旅融合成为农业农村发展、实现乡村振兴的大势所趋。

2017年8月，我国允许13个城市试点集体土地建设租赁住房政策，“共享农庄”由此被推上了共享经济的舞台。作为这一模式的典型代表，途远共享农庄与上海、海南、贵阳、福建、江苏、河北等省市相关政府达成合作意向，依托“建造+运营+增值服务”的模式全面推进共享农庄建设。

地方政府在美丽乡村建设等方面给予政策支持与引导，提出需求与规划，在不改变农民土地产权归属，保证农民、农村资产安全的前提下，给予资源支持与配合。企业方面，途远负责共享农庄的模式设计、房屋建造、后期运营等服务。形成“一房一地一产一院”的“途远模式”：(1)“房”：以农村的闲置土地为核心，通过装配式建筑为贫困落后地区建造房屋，改善农民居住条件的同时，将闲置房屋租售给城市居民；(2)“地”：农民亦可将土地租售给

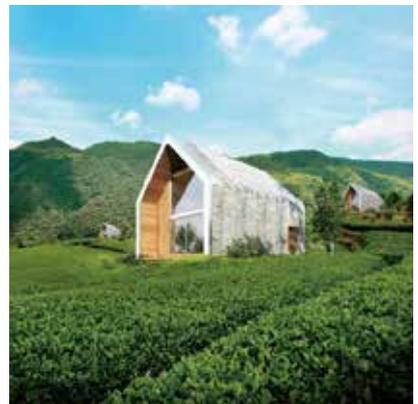
城市居民，“候鸟型”庄园主可以自己耕种土地，收获农产，“度假型”庄园主可以请农民打理庄园并支付管理费；(3)“产”：农民和庄园主可注册途远旗下旅游特产分享平台“途礼”，扩大农产品销售市场；(4)“院”：共享农庄的房屋一般为低层建筑加院落，可以让城市居民体验向往已久的田园生活。

目前，途远与海南农垦集团合作在海南开展共享农庄建设，2018年预计向全国征集1000名庄园主，共同推动海南共享农庄建设；与上海崇明岛港西镇合作建设共享农庄，将现有的破旧房屋拆除重建，打造上海周边共享农庄的示范点，使农民的闲置土地充分发挥价值，带来收益。

途远共享农庄模式缓解了农村人口的单向流动状况与土地闲置的资源浪费，通过企业和政府的合作，打通城市居民、游客与农庄、农民之间的沟通渠道。以海南琼中什云村为例，共享农

庄为全村创造300多个就业岗位。同时，得益于土地租金、经营分红、工资等多元收入结构，该村的人均收入从2012年的2466元增长到2016年的8000多元。

共享农庄是企业与政府、市民协同共治的创新尝试，让农民在较低经营风险的前提下提升产品附加值，同时与消费者建立黏性关系；让城市消费者可以租赁一方良田、一处宅院，享受返璞归真的田园生活；让农民与农庄主互动，促进乡村文明和城市文明的碰撞与交流。这一模式在发展现代农业的同时拓宽非农功能，既实现了“农旅文”的深度融合，又较好地保持了乡村田园风光，有利于保护好绿水青山，实现生态可持续。



四川省成都市 创新治理手段促进共享单车有序发展

■ 推荐人

凌亢 | 滴滴出行

■ 推荐理由

成都市政府鼓励共享单车行业发展、创新共享单车治理模式，发布出台一系列有关共享单车发展与管理的意见和方案，在国内首创了“3+7+N”会商制度，让政府、企业、用户等各方参与共享单车的管理之中，形成各方齐抓齐管的共享单车协同治理体系。

■ 案例主体

成都市交通运输委员会 / 成都市城市管理委员会 / 成都市公安局 / 成都市中心城区政府 / 共享单车企业



■ 案例详情

成都地理条件和气候特点非常适合自行车骑行，共享单车出现后很快在成都流行起来，极大地方便了市民短距离出行和公共交通的接驳换乘，但同时也带来了管理制度不完善、行停秩序不规范等问题，对成都的城市管理工作提出了新的挑战和要求。为此，成都市因地制宜开展治理创新，在首批共享单车进入成都市仅四个月后，2017年3月初，成都市交委、城管委、公安局联合发布《关于鼓励共享单车发展的试行意见》（下称《意见》），建立政府、企业、使用者齐抓共管、有序使用的“共享”服务体系。《意见》明确了各方的责任：政府承担服务、规范的监管职责；企业承担共享单车投放、经营和维护的主体责任；用户承担文明用车、规范停放的责任。

2017年4月17日，成都市交委、城管委、公安局三部门又联合出台了《关于进一步加强共享单车管理的工作方

案》，建立了“3+7+N”会商制度，政府、企业、市民三方合力规范共享单车市场。“3+7+N”是指“3”个市级部门、“7”个中心城区区政府、“N”个共享单车运营企业以及社会组织、志愿者、用户等参加的联动工作平台。在市交委牵头组织下，通过定期的工作例会传达工作要求，强化政企对接，协调推进共享单车管理工作。此外，配合主街干道分包、重要节点实名、三级监管责任、检查考核曝光等具体制度，细化了协同治理过程中的措施。市城管委支持和鼓励运营企业和研发单位，有效利用城市空间和道路资源，结合现代通信信息技术，通过“电子围栏”技术手段规范、约束用户，引导用户在使用后将共享单车停放在规定位置和指定区域。共享单车企业将成都主要

城区划分为数百个网格实行“网格化管理”，每个网格由专人负责，并与街道办、交警等部门实时对接，共同维护网格内停车秩序。

成都的共享单车治理框架中，从交委、城管委、公安局到各区主管，再到片区民警、城管、单车企业运维人员，形成了上下左右联动式的管理模式。通过政府搭台、企业参与、社会共治，带动更多使用者做文明骑行的参与者和监督者，让人人共享价值的同时，做到人人共担责任，对于强化共享经济各利益相关方的责任意识和规则意识具有重要的引领作用。



国家发展改革委与滴滴出行 签署信用信息共享协议并启动“信易行”项目

■ 推荐单位

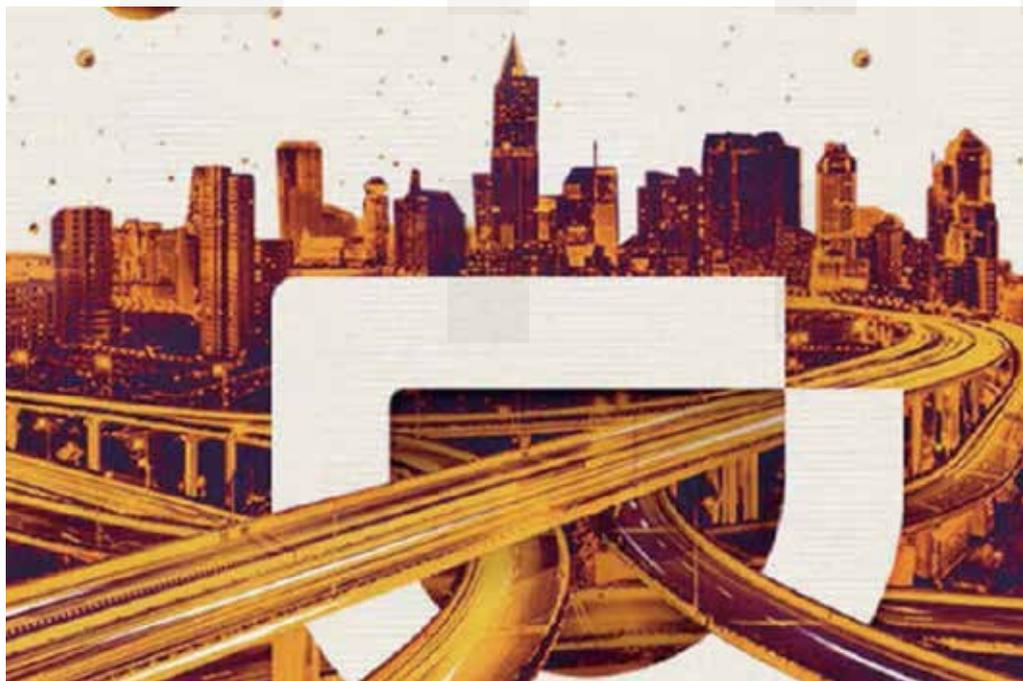
复旦大学数字与移动治理实验室

■ 推荐理由

2018年3月，国家发展改革委与滴滴出行公司签署《信用信息共享合作协议》并启动“信易行”项目。双方将依托全国信用信息共享平台，围绕联合奖惩“黑红名单”进行信用信息共享，让守信“红名单”主体享受更多出行便利，并利用出行信用数据进一步完善全国城市信用状况监测系统。“信易行”项目将推动信用信息的共享和利用，对社会信用体系建设起到积极的示范作用。

■ 案例主体

国家发展改革委 / 滴滴出行



■ 案例详情

信任是实现共享的前提。供需双方建立了互信关系，共享行为才能产生；互信关系建立得越好，共享经济才会越活跃。近年来，在网约车、共享单车、共享住宿等领域，由于包括资源的提供者和使用者在内的信用主体不讲诚信的行为导致的交易纠纷事件时有发生，既不利于共享经济的健康可持续发展，也对社会信用环境和社会文明程度产生了负面影响。

由国家发展改革委牵头建设、国家信息中心承建的全国信用信息共享平台，作为公共信用信息归集共享的“总枢纽”，已归集各领域自然人、法人、公司等相关信息140亿条。为了进一步丰富信用产品和服务应用场景，将联合奖惩机制推向更大范围和更广领域，2018年3月6日，国家发展改革委与北京小桔科技有限公司（滴滴出行）在北京签署《信用信息共享协议》并举办“信易行”项目启动仪式。

“信易行”项目旨在促进守信主体享受更加高效便捷的出行服务，依托滴滴出行专快车、自驾租车、代驾、顺风车、共享单车等业务板块，面向4亿多乘客用户进行试点，并逐步在共享出

行行业进行推广。国家发展改革委与滴滴出行将依托全国信用信息共享平台，围绕守信“红名单”和失信“黑名单”进行信用信息共享和联合奖惩。双方将共享全国信用信息共享平台上可公开的数据以及“信易行”业务需求数据。在此基础上对信息主体进行综合信用评价，守信“红名单”主体在使用滴滴出行软件时，将享受优先叫车、车费打折以及免交共享单车押金等服务，从而让“红名单”主体出行更便利。同时，滴滴还将把平台上产生的区域坏帐总量、区域坏帐乘客数等数据，纳入全国城市信用状况监测系统，助力全国信用信息共享平台建设。

社会信用体系的建设与共享经济的发展是相辅相成的关系。完善的社会信用体系可以为共享经济健康可持续发展

展保驾护航，而共享经济发展过程中获取的信用数据又能给社会信用体系建设添砖加瓦。更进一步地，基于信用信息的共享共用，在共享经济领域开展守信联合激励和失信联合惩戒，让守信者走遍天下、失信者寸步难行，将让海量的信用信息成为“源头活水”，实现数据归集、共享、利用的良性循环，让共享经济发展的天空更加清朗、氛围更加和谐。



共享单车企业向政府开放出行数据

■ 推荐人

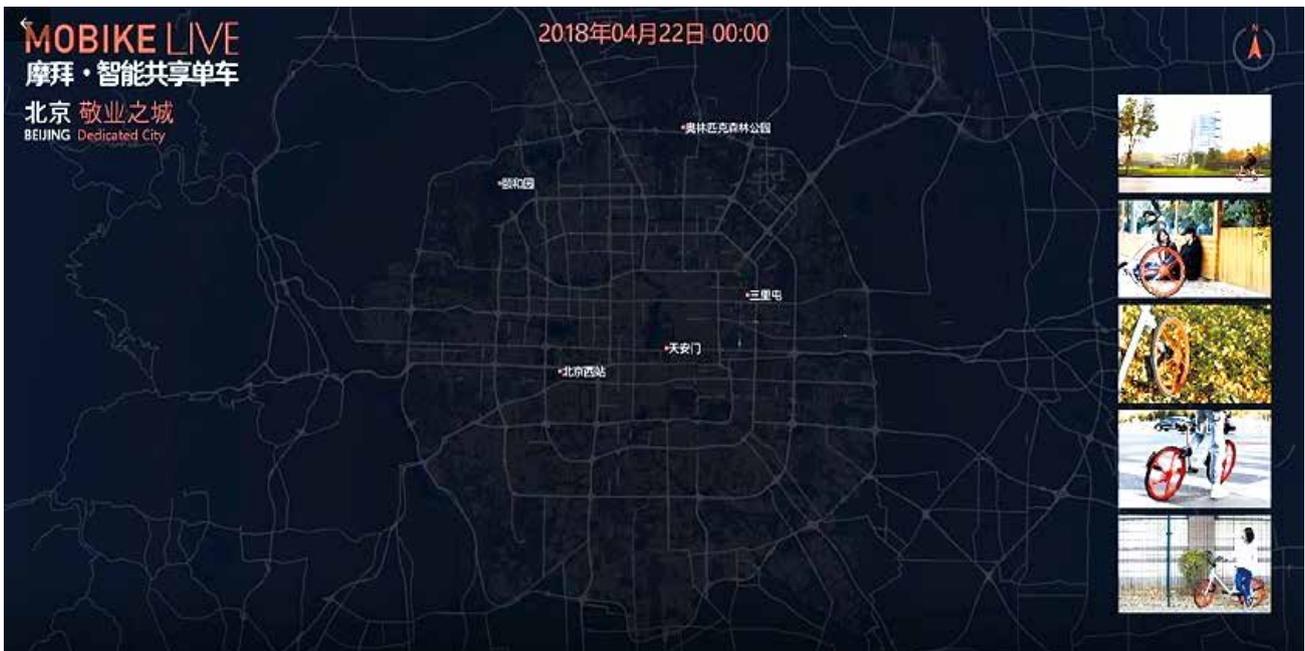
王法硕 | 华东师范大学公共管理学院

■ 推荐理由

2018年1月，两家共享单车龙头品牌ofo和摩拜在同一天宣布向政府开放海量出行大数据，标志着共享单车企业与政府携手迈出破解城市治理难题的重要一步。政府部门可以了解共享单车企业的车辆投放数据、分布图、骑行热力图、用户骑行距离等信息，共享单车企业还将联合政府部门和科研机构，共同推进共享单车精细化、智能化管理。共享单车企业向政府开放出行数据是商业企业开放公共数据、共同构筑数据基础设施的有益尝试。

■ 案例主体

地方政府 / ofo / 摩拜单车



■ 案例详情

随着共享单车行业在很多城市的快速发展，“单车围城”的现象广受诟病。共享单车虽然已经成为城市交通体系的重要组成部分，却并未有效纳入城市交通监管系统。政府部门不掌握共享单车的投放、运维等数据，也就无从实现对共享单车的有效监管。

为有效破解共享单车带来的城市交通治理难题，2018年1月17日，两家共享单车龙头品牌ofo和摩拜在同一天宣布向政府开放海量出行大数据。ofo宣布上线全新的奇点城市慢行交通管理平台，将车辆投放数据、分布图、骑行热力图、用户骑行距离等信息与政府部门共享。政府部门能够掌握企业网格化管理区域以及相关的管理人员、联系方式，使政府管理与现有的共享单车“30分钟响应”管理机制无缝对接，提高运维效率。摩拜单车也宣布开放海量出行大数据，与政府部门和科研机构展开合作，让摩拜掌握的海量数据在单车智能监控调度、骑行热度分析预测、公交盲区覆盖分析、公交枢纽接驳分析等领域发挥更大作用。

两家企业均表示，通过挖掘和开放共享单车的出行数据并与政府管理部门携手，可显著提升共享单车运营效率，引领行业进入成熟发展的精细化运营阶段。同时，企业数据的开放满足政

府部门在共享单车运营、智慧交通及城市建设中的管理需求，实现政府和企业的密切协作，在共同规范单车运维与投放的同时，为城市交通体系的规划提供可行的数据依据。例如，ofo发现在上海市浦东新区祝桥镇有两个点位的共享单车使用频率和需求量明显高于其他区域，据此，单车企业可加大运维力度，而政府部门也可考虑加大相关路线上公共交通投入，提高市民出行效率。

政府与共享单车企业的协同治理得益于数据的开放与融合，在确保用户隐私和数据安全的前提下集合政企数据

与智慧共同破解治理困局，是共享单车行业协同治理的发展趋势。目前，包括共享单车企业在内的不少企业，都开始将自身掌握的与公共服务和公共利益相关的数据向政府和社会开放。在政府自身数据的开放已越来越成为各界共识的当下，企业开放公共数据的尝试对于引导更多的政府部门、公共企事业单位、科研机构和社会组织等主动开放公共数据、共同构建数据基础设施等方面发挥着重要的先行者和探路者的作用。



湖北省武汉市建成全国首条共享单车专用道

■ 推荐单位

复旦大学数字与移动治理实验室

■ 推荐理由

中国城市传统的道路建设是以“以车为本”，即通过压缩非机动车道的手段，满足越来越多的机动车出行需求。随着共享单车爆发式增长，传统城市交通规划和管理不堪重负，继而产生共享单车“无路可走”、与机动车混行、骑行空间不足，骑行安全不能得到应有的保障等难题。对此，武汉市政府创新治理思路，与摩拜单车合作建成全国首条共享单车专用道，有力缓解了上述问题。

■ 案例主体

武汉市公安局交通管理局 / 武汉市交通运输委员会 / 武汉市城市管理委员会 / 摩拜单车



■ 案例详情

2016年12月起，摩拜、ofo、哈罗单车等共享单车企业陆续开始布局武汉。

到2017年6月底，武汉市各品牌的共享单车投放总量逾60万辆。随着共享单车在居民生活中的广泛应用，其作用已从解决出行“最后一公里”的问题拓展到日常通勤、生活购物、旅游观光等多个方面，不仅优化了城市出行结构，也为城市带来了绿色、健康、可持续的交通方式。但是，共享单车的爆发式增长也对武汉城市交通规划和管理带来了压力和挑战，共享单车“无路可走”、与机动车混行、骑行安全得不到保障等问题也逐渐显现。

为解决共享单车发展过程中带来的上述问题，武汉市人民政府出台了《关于鼓励规范互联网租赁自行车健康发展的意见》（以下简称《意见》），其中一条重要内容就是完善武汉慢行交通设施，以完善慢行车道规划、保障非机动车便利通行、优化车辆停放点设置等三个方面作为抓手，并提出

将设置和新建2455公里的非机动车道网络，作为共享单车“专用道”。

2017年4月，共享单车专用道首先在南湖地区落地。由于武汉轨道交通规划线路等工程的施工影响，南湖地区通行能力大幅下降，拥堵情况较为严重。在《意见》的指导下，武汉市公安交管局积极对接专家开展调研，并与交委、城管等相关部门积极磋商，决定充分利用共享单车缓解区域交通压力，并确定摩拜单车为合作伙伴。随后，双方针对南湖地区特殊交通条件重新规划了共享单车停车点，并开始建设共享单车专用车道。在采取相

关措施后，南湖地区的交通压力得到缓解，有效解决了共享单车骑行空间不足、无路可走、与机动车混行、骑行安全得不到保障等难题，满足了居民的出行需要，共享单车在该地区的使用频次显著提升。

上述措施的逐步实施，有利于武汉市打造城市交通慢行系统，缓解机动车拥堵压力，完善城市交通网络；有利于共享单车企业改进车辆调度和运维，避免盲目投放和资源浪费；也有利于市民在共享单车的骑行和停放中享受到更多的便利。



Ten Cases:

Sharing Economy & Collaborative Governance

结论与建议

1. 摒弃一元化治理理念，构建多元主体开放参与的治理体系

随着包括共享经济在内的新经济形态不断涌现，参与经济活动的主体日益多元，信息愈加多样，权威渐趋分散，单一中心的治理体系越来越难以为社会提供有效的管理和服 务，构建多元主体开放参与的协同治理体系已成各界共识。

构建协同治理体系首先需要政府部门敞开心怀、诚意回应，从封闭走向开放，从被动回应走向主动服务，从观望等待走向积极作为，调动各利益相关方参与治理的积极性和主动性，为协同治理创造宽松的空间和良好的氛围。深圳机场开通网约车专用通道，武汉市建成全国首条共享单车专用道就体现了政府部门和公共机构主动回应民众需求和企业呼声的积极态度。

其次，共享经济平台企业也应在守法经营、公平竞争的基础上，主动履行社会责任，把解决公共问题、创造公共价值纳入企业发展战略，在积极拥抱资本和市场的同时，也不可丢下对公共事务的热心肠。例如，Airbnb爱彼迎旅游扶贫和途远共享农庄正是响应了当前乡村振兴与精准扶贫的国家战略。

最后，共享经济使每个组织和个人都可以同时成为资源的提供者 and 使用者，共享经济的可持续发展和协同治理自然也就

离不开社会上每一个组织和每一位公民的积极参与和自律配合。例如，成都市建立了包括社会组织、志愿者、用户等在内的联动工作平台，让更多使用者成为文明骑行的参与者和监督者，让人人共担责任。

“众人拾柴火焰高”，正是由于政府、企业和社会多元主体的参与，银川才能汇聚医院、医生和互联网公司的优势资源形成互联网医院产业集群；上海市多个部门和宜家商场和摩拜单车公司的强强联合，才能打造出方便百姓出行的“共享停车+共享单车”模式。

2. 协调各方立场和诉求，建立平等、有效、常态化的协同治理机制

共享经济协同治理涉及诸多利益相关者，他们的立场、诉求和工作方式都有所差异，如果没有相应的治理机制，多元的主体自说自话、各自为政，并不能带来实际的治理成效。因此，只有在政府、企业、社会组织和公众等多元主体之间建立起平等、有效、常态化的协调机制和合作伙伴关系，才能最大程度地汇集智慧、凝聚共识，产生1+1+1>3的效果。

建立协同治理机制要突出需求导向、问题导向、效果导向，各利益相关方要加强互信、平等协商、密切协作，展开坦诚与平等的对话，建立线上线下畅通

的合作平台，让不同主体共同贡献出智慧与力量。

协同治理机制的建设还需要各方转变思维，调整方法，理清责任，协调配合。首先，对政府而言要改变经验驱动、自上而下、粗放式的决策和管理方式，听取各方诉求，协调各方立场，完善法规政策、创新监管模式，从“一棍子打死”转向包容审慎。例如，深圳机场与市交警局、机场公安分局共同建设网约车专用车道，实现精细化管理；上海市徐汇区将共享停车和共享单车有机结合起来，在共享停车场周边定点投放共享单车。成都市首创“3+7+N”会商制度，在政府、企业、用户等各方之间形成合力，齐抓共管，构建机制化、常态化的共享单车协同治理体系。

但是，包容审慎并不意味着放手不管。政府一方面要允许和鼓励共享经济平台企业不断创新，提升服务供给的“上线”；另一方面，政府还要为公共利益守住“底线”，在降低事前准入门槛的同时，加强事中事后监管，消除共享经济负外部性。例如，银川市的监管部门对互联网诊疗行为的全过程实现了事前提醒、事中控制、事后追溯的全流程监管。

此外，政府还应积极打造和完善有利于共享经济可持续发展的基础设施和政策环境。例如，武汉市建设共享单

车专用道，打造城市交通慢行系统，完善城市交通网络。桂林市在金江村进行基础设施建设与村容村貌改造。途远农庄所在地政府在进行美丽乡村建设等方面给予了政策与资源支持。

其次，对企业而言要积极参与到协同治理的过程中，共享企业数据，加强内部治理，细化管理措施，保障用户安全，规范用户行为。例如，共享单车企业在确保用户隐私和数据安全的前提下，向政府开放出行数据，推进精细化智能化管理；国家发展改革委与滴滴出行联合推出的“信易行”项目，通过信用信息共享开展联合奖惩；共享单车企业在成都进行网格化专人管理，并与街道办、交警等部门实时对接，共同维护停车秩序。

共享经济平台企业还可发挥其自身优势，利用其人力资源和知识储备，提升社会能力，弥合数字鸿沟。例如，Airbnb爱彼迎将其在扶贫项目中积累的经验分享给金江村，为村镇的干部和村民进行系统的服务、英语以及数字设备使用等方面的培训。

第三，对共享经济领域的行业协会、社会组织和第三方机构而言也应积极发挥作用，推动行业自律，制定行业标准，维护公平竞争，履行社会责任，开展社会监督。例如，共享住宿专业委员会近期成立并发布《共享住宿行业发展倡议》，

呼吁政府、企业、用户等社会各界共同推动共享住宿行业可持续发展。

3. 提升参与各方获得感，迈向共赢目标

比特的洪流席卷而过，共享经济飞速前进的列车不应抛弃任何一个个体。共享经济的终极价值是人的全面发展，共享经济的可持续发展需要人本的回归，让正直、尊严、信任、安全、归属感、获得感得到彰显，让每一个共享经济的参与者、乃至每一个社会成员的责任意识、规则意识和奉献意识与日俱增，要用科技的力量和人文的精神，更好地满足人民群众对美好生活的向往，让全体人民共享改革发展成果、逐步实现共同富裕。

旅游扶贫和共享农庄让贫困村民拥有了改变命运的内生动力，让美丽乡村成为一片大有作为的广阔天地；互联网医院产业集群让边远地区的患者触及到千里之外的名院名医，不必扶老携幼，千里奔波；信用信息共享和联合奖惩让诚信理念和诚信美德得到弘扬，让久违的信任感重新回到经济活动的中心。成都和武汉的共享单车创新治理疏通了城市的毛细血管，让城市的肌体更健康、城市的生活更美好；“共享停车+共享单车”让一个个三代同堂的家庭可以从容地一起享用早餐，让一位位年轻的母亲可以早

几分钟到家抱起嗷嗷待哺的婴儿……

共享经济协同治理既不是政府单方面加强管制，也不是企业单方面追求盈利，而是追求实现政府、市场和社会的多方共赢，形成一个以共识为基础的、增进所有利益相关方福祉的结果。

深圳机场网约车专用车道既解决了乘客“上车难”、网约车“乱停车、停车难”的问题，也缓解了离港车道边资源稀缺的局面。旅游扶贫既让游客能深入体验当地民俗文化，又使村民不必搬出自家住宅就能增加收入，在保护自然人文资源的同时带动旅游业及相关产业发展。上海市徐汇区“共享停车+共享单车”模式缓解了潮汐式的用车矛盾，扩大了共享停车资源的辐射范围，既解决了居民生活中的实际问题，也有利于推动共享停车、共享单车行业的发展。



Ten Cases:

Sharing Economy & Collaborative Governance

结语

Uber的理念萌发于创始人在风雪交加的巴黎街头打车难的经历，Airbnb则是因三位年轻人为了解决参会代表的住宿问题而创立。共享经济的诞生来源于解决公共问题的初心，而共享经济的未来可持续发展也必然有赖于社会各方的协同治理。

2018年是共享经济协同治理十大案例推介的第一年。这些案例可能还不够全面，评选体系也有待完善，但希望这些入选的案例能够以点带面，引发共振，带动更多共享经济协同治理中国好故事的不断涌现，让更多共享经济的参与方奏出协同治理的交响乐章。

“溯洄从之，道阻且长”，共享经济的发展不可能一帆风顺，协同治理的道路也并非一片坦途，过去如此，将来也会如此。困境与挫折、虚伪与欺骗、愤怒或煎熬都不应让我们停下前进的脚步，希望就在我们每个人身上。

在传统经济时代，政府也许可以闭门决策，企业可以埋头挣钱，消费者只能期待别人来保护自身的权益，而共享经济让我们叩问内心，把公共事务协同治理的责任压在每一个人的肩膀上。在共享经济的时代，没有人能够困守孤岛、独善其身，你我都是生态系统的一环，是相互依存的命运共同体。

愿每次我们走下一辆不期而遇的顺风车，笑容都会绽放在我们的脸上；每当我们告别一位萍水相逢的房主，温暖都将长留在彼此的心中。

咨询委员会

- | | |
|-----|--------------------------|
| 张 晓 | 中国互联网络信息中心副主任 |
| 雷吉成 | 提升政府治理能力大数据应用技术国家工程实验室主任 |
| 安 丽 | Airbnb爱彼迎中国副总裁 |
| 凌 亢 | 滴滴出行政府事务高级总监 |
| 叶如诗 | 北京摩拜科技有限公司政府事务总监 |

专家评委 *按姓氏拼音排序

- | | |
|-----|------------------------|
| 陈 涛 | 华中科技大学 |
| 顾大松 | 东南大学 |
| 何 杰 | 提升政府治理能力大数据应用技术国家工程实验室 |
| 胡安安 | 复旦大学 |
| 黄 璜 | 北京大学 |
| 刘新萍 | 上海理工大学 |
| 马 亮 | 中国人民大学 |
| 孙 宇 | 北京师范大学 |
| 孙云龙 | 复旦大学 |
| 王法硕 | 华东师范大学 |
| 王 翔 | 复旦大学 |
| 王 雪 | 深圳市政协委员 / 深圳职业技术学院 |
| 翁士洪 | 同济大学 |
| 肖 潇 | 丹麦哥本哈根商学院 |
| 张国华 | 国家发展改革委城市中心交通规划院 |
| 张 楠 | 清华大学 |
| 张 晓 | 中国互联网络信息中心 |
| 张效羽 | 国家行政学院 |
| 张新红 | 国家信息中心分享经济研究中心 |
| 郑 磊 | 复旦大学 |
| 朱 琳 | 华东理工大学 |

Ten Cases:

Sharing Economy & Collaborative Governance

致谢 *按姓氏拼音排序

感谢下列人士在资料提供方面做出的重要贡献！

冯璐萍 提升政府治理能力大数据应用技术国家工程实验室

金 戈 银川市大数据管理局

高太山 国家信息中心分享经济研究中心

梁鸿波 滴滴出行

王 华 深圳宝安国际机场

王 锴 Airbnb爱彼迎

杨国栋 桂林市旅游发展委员会

杨瑞超 银川市大数据管理局

张涵宇 国家发改委财政金融司

张 军 Airbnb爱彼迎

联合发布方

提升政府治理能力大数据应用技术国家工程实验室 / 复旦大学

报告出品方

复旦大学数字与移动治理实验室

报告出品团队

郑磊 / 纪昌秀 / 王翔 / 刘新萍 / 吴心琦 / 李尧磊 / 袁佳蕾



DMG Lab
Fudan University
复旦大学 | 数字与移动治理实验室



关注
DMG
微信公众号

Sharing Economy & Collaborative Governance



DMG Lab
Fudan University
复旦大学 | 数字与移动治理实验室



上海市杨浦区邯郸路220号复旦大学智库楼404室
dmglab@fudan.edu.cn
🌐 www.dmg.fudan.edu.cn



关注
DMG
微信公众号