

# 政府管制在中國大陸共享經濟中的影響： 以北京市共享單車產業為例\*

高 慧 敏

(國立政治大學東亞研究所博士候選人)

## 摘要

全球經濟危機與消費方式的變化，與他人共享資源的「共享經濟」模式已成為一種新經濟範式而突飛猛進。隨著智能手機的普及，移動支付的擴展，以及政府政策的支持，中國大陸共享經濟在 2016 年左右開始備受關注。同時，中國大陸政府每年發布有關共享經濟的報告，以此積極呼應與支持共享經濟的潮流。尤其是「共享單車」，在中國大陸產業政策中作為共享經濟的新興產業，基於其使用上的便捷性與操作簡單性，擁有龐大消費群體並且實現快速增長。但譽為中國大陸的「新四大發明」而扶搖直上的共享單車產業，自 2018 年起有關公司卻發生破產與面臨出售的困境，整個產業都面臨重大危機，並最終導致產業的敗局。因此，本文將回答：儘管共享單車市場穩定且政府給予積極的政策支持，但為何中國大陸共享單車產業仍步上衰退之路？同時，為何在如此短的時間內，會出現一個產業的興衰？本文透過「新制度主義」途徑釐清共享單車產業的興衰及相關行為者造成的影響以及新商業模式上的漸進制度變遷，並且主張其主要原因在於共享單車市場缺乏政府的有效管制和制度。

**關鍵詞：**共享經濟、共享單車、新制度主義、漸進式制度變遷

\* \* \*

---

註 \* 特別感謝國立政治大學東亞研究所劉致賢教授在本文寫作過程中提供的寶貴建議。此外，兩位匿名審查人與國立政治大學政治學系寇健文教授以及編委會的指正與建議，使本文更臻完善，作者謹此致謝。最後，本文所有文責，悉由作者自負。

## 壹、前言：「共享單車」from UTOPIA to DYSTOPIA

「共享」一詞由中國大陸政府列為「2017 年度中國大陸媒體十大流行語」之一（中國日報網 2017），說明了中國大陸對共享經濟產業的關切及該部門的成長趨勢。「共享經濟」是一種新型態的經濟模式，始於 2008 年金融危機後的美國，隨即成為全球趨勢。共享經濟的發展，因為中國大陸的市場規模、投資環境、智慧手機使用率、手機支付平臺的擴展以及政府政策扶持的增加，自 2016 年開始與中國大陸資本產生協調共生後開始迅速成長。

共享經濟的重要性始於 2015 年 10 月，中國共產黨（中共）十八大全體會議，將共享經濟發展列為國家戰略。此外，共享經濟一詞更於 2016 年首度被納入政府事務報告。值得關注的是，中國大陸將共享經濟的概念視為經濟成長動能的戰略性目標，政府政策支持對共享經濟規模擴大有其深遠影響。其次，中國大陸共享經濟公司藉由平臺服務提供成本效益和便利性產品。最後，中國大陸共享經濟市場則因消費者的積極參與而壯大。本文認為，中國大陸共享經濟是由上述三個主要的實體，分別為政府、公司及消費者三者所共同創建的作品。

在中國大陸眾多的共享經濟產業中，唯獨共享單車產業呈現快速發展，成為共享經濟市場的佼佼者。若詳細觀察中國大陸共享單車產業，可以發現自 2015 年以來，ofo 與摩拜兩家共享單車品牌展開競爭。此競爭局勢延續至 2016 年，轉變為以平臺為中心的惡性競爭。由於短時間的快速發展所衍生出的負面影響，使得共享單車產業的發展出現嚴重問題。最後，因經營不善相繼倒閉和被接管的趨勢下，僅有少數幾家共享單車公司得以倖存。

儘管市場穩定且政府給予積極支持，什麼原因導致中國大陸共享單車產業走向衰退之路？本文以共享單車為案例，釐清在共享經濟市場上，缺乏政府有效管制和相關的制度對中國大陸共享單車產業的影響。為了解釋此現象，本文以新制度主義作為本研究的理論架構。藉由新制度主義，本文著重分析共享單車產業中的相關行為者，及其如何透過當前政經制度進行互動，進而對該產業的興衰產生影響。本文發現，主要原因在於自由市場體制下缺乏政府適時介入與適當法規及制度，直接影響到共享單車產業的衰落，同時為了回歸正常產業軌道，中國大陸政府所採取的措施。

本文行文安排如下，第二節概述共享經濟的發展並聚焦討論相關文獻；第三節說明新制度主義如何作為本文的理論依據，藉此設定研究方法和分析框架；第四節

以北京市共享單車產業為例，對共享單車產業的興衰過程進行劃分，分析各階段的相關行為者對其產業的影響，闡述共享單車產業衰退的原因，進而釐清中國大陸政府介入市場的正當性與為何成為必要的參與者；第五節為本文的結論。

## 貳、中國大陸共享經濟發展背景與既有研究

為分析中國大陸共享單車產業的衰退，首先有必要掌握此一新型態經濟活動的總體發展趨勢，即共享經濟的發展背景和概念以及這種趨勢如何被引入中國大陸。為此，本文分別探討共享經濟概念和中國大陸共享經濟政策的發展背景和意義之後，再回顧有關中國大陸共享經濟和共享單車產業的現有研究。

### 一、共享經濟概念發展之背景

在現代資本主義歷史中，共享經濟的基礎與數位經濟的三個時期有關，分別為：（一）1970 年代經濟衰退；（二）1990 年代繁榮與蕭條；與（三）2008 年金融危機。值得關注的是，1990 年代的繁榮和蕭條時期，奠定數位經濟的基礎設施。當時，網絡的用途為非商業使用，直至 1990 年代後期，資訊和通訊產業的商業化（Srniczek 2017, 17），使得網絡公司得以吸引資金，快速發展為新商業模式。此一概念逐漸成為熱門話題，《紐約時報》更將此譽為「凱恩斯以來最佳主意」（Best Idea Since Keynes）（The New York Times 1985）。在 2008 年金融危機之後，以先進資本主義國家為中心的「第四次工業革命」應運而生，並出現了自動化、共享經濟、隨選經濟、監督經濟和 APP 經濟等各種術語（Srniczek 2017, 44）。

「數據」（data）的使用在二十一世紀的經濟發展中日益重要，隨著網際網路發展，數位通訊的使用增加，數據的價值變得更為重要。由於傳統營運模式對擷取和使用數據並不擅長，該需求助長了以數據處理為主的新營運模式——「平臺」（platform）的誕生（Srniczek 2017, 44）。隨後，產生更為中立的「平臺經濟」（platform economy）或「數位平臺經濟」（digital platform economy）的概念，包括支持商業、政治和社會互動的數位活動。這些演算法能夠連結和移動至平臺，並且創建基礎設施，基於平臺運作的市場和生態系統皆可以在該基礎設施上運行，亦可在基礎架構之外運行。隨著全球的流動，如今平臺模式已經滲透到整個市場經濟中，有許多公司都採用平臺方法。不僅如此，共享經濟是指透過網絡平臺促進的交換形式，而「共享」（sharing）一詞則指廣泛開放未充分利用資源的各種商業和非

營利活動 (Richardson 2015, 121)。

然則，「共享經濟」(sharing economy)的概念為何？現代的共享經濟是由人際關係或自我滿足為其交換媒介，而非金錢。然而，從最初的概念轉向至商業領域，讓個體成為商業家，使得無需大規模生產，並容易獲得資本。此外，由於技術進步，其已擴散到經濟領域，具有作為一種新公共管理經濟模式的價值 (Stephany 2015, 42)。<sup>①</sup>舉例而言，於 2008 年成立的 Airbnb 和 Uber，可視為共享經濟現象的源頭。自共享一詞被認為是「改變世界的十大觀念」(10 Ideas That Will Change the World) (Walsh 2011) 以來，市場規模已從美國和歐洲，進一步擴展到中國大陸的運輸和金融科技領域。以共享經濟為運作渠道的平臺，具備如 19 世紀和 20 世紀傳統壟斷市場的主導地位。此類平臺占據市場主導地位的特徵皆為不同，譬如非直接控制所有權 (Rahman and Thelen 2019, 179) 的方式。此外，轉變為共享經濟模式，也為市場機制和公司管理帶來變化。

另外，在 2016 年的「世界經濟論壇」(World Economic Forum) 上，共享經濟被選為第四產業的核心驅動力之一，共享經濟平臺以創新的方式將組織和市場機制結合，以獲得對公司的競爭優勢。每個平臺都提供不同的價值和方法，賦予其特定的競爭優勢，並幫助提供服務的公司更加了解共享經濟且做出戰略決策。<sup>②</sup>因此，凸顯從傳統商業模式向多邊平臺的轉變以及共享經濟中內在的模式 (Constantiou et al. 2017, 231-235)。換言之，共享經濟創造成為生產者 (producer) 兼消費者 (consumer) 的新模式，即「產消者」(prosumer) (Stephany 2015, 86)。

## 二、中國大陸共享經濟政策發展之背景

共享經濟在美國引起學術界的關注，並在西方先進國家的共享理念下對社會與生活層面的廣泛普及而迅速發展。在經濟全球化的影響下，中國大陸彷彿穿著「黃金緊身衣」<sup>③</sup> (Golden Straitjacket) 加入共享經濟發展之路，多樣化共享經濟商業模式在中國大陸快速發展。為了呼應國內外需求，中國大陸政府提倡國家公共治理模式創新，建立對共享經濟上治理創新的政策。

---

註① 公共管理模式與其新模式的概念，請參見 Stephany (2015)。

註② 共享經濟平臺的公共管理模式與公共資源及公共財中政府管制的角色，請參見 Constantiou et al. (2017)；Ostrom (1990)。

註③ 黃金緊身衣 (Golden Straitjacket) 概念，請參見 Friedman (1999)。

中國大陸在黨和政府皆高度重視共享經濟，是因為共享經濟除了經濟效應之外，還有很多衍生效應，因此黨從遠景角度提出大方向，政府則制定和執行相關戰略與政策。譬如，於2000年設立的「中國地方政府創新獎」<sup>④</sup>，目的即為提升各地方政府公共管理的有效性與加快公共服務的市場化，此機制亦成為衡量地方政府執政的標準之一，中央政府藉此作為政策激勵地方政府善用共享經濟模式。本節將說明自西方引進的共享經濟的概念，如何融合到中國大陸對共享經濟的定義以及政策推動的進程。

對於共享經濟最初的官方討論，起源於2015年10月中國共產黨第十八屆中央委員會第五次全體會議，會中將共享經濟發展納入國家大數據戰略中，提出透過改革國家體制結構發展共享經濟的建議（新華網2015）。<sup>⑤</sup>國家信息中心信息化研究部與中國互聯網協會分享經濟工作委員會發布的《中國共享經濟發展年度報告》，助於更深入了解中國大陸如何界定共享經濟。具體而言，2016年出現「閒置」一詞，於次年從內文中被刪除，<sup>⑥</sup>相反地，知名的網路訊息技術公司騰訊的共享經濟研究院卻放入在共享經濟的定義內。<sup>⑦</sup>本文認為，政府和公司在概念界定上的差異，源於政府對共享概念的看法。

值得關注的是，2016年3月在第十二屆全國人民代表大會第四次會議上《政府工作報告》更顯示中國大陸政府對共享經濟的關注。<sup>⑧</sup>接著發布的「十三五（2016～2020）」中將共享經濟作為其發展思想之一，頒布一系列與共享經濟有關

註④ 關於「中國地方政府創新獎」相關內容，請參見潘小娟（2003）。

註⑤ 該會議上首次提出共享經濟的概念為：「拓展發展新空間，形成沿海沿江沿線經濟帶為主的縱向橫向經濟軸帶，培育壯大若干重點經濟區，實施網絡強國戰略，實施「互聯網+」行動計畫，發展分享經濟，實施國家大數據戰略。」

註⑥ 根據《2016年中國共享經濟發展年度報告》共享經濟（分享經濟）定義為：「分享經濟是指利用互聯網等現代信息技術整合、分享海量的分散化閒置資源，滿足多樣化需求的經濟活動總和」。然而在《2017年中國共享經濟發展年度報告》的定義則：「分享經濟是指利用互聯網等現代信息技術，以使用權分享為主要特徵，整合海量、分散化資源，滿足多樣化需求的經濟活動總和。分享經濟是信息革命發展到一定階段後出現的新型經濟形態，是整合各類分散的資源、準確發現多樣化需求、實現供需雙方快速匹配的最優化資源配置方式，是信息社會發展趨勢下強調以人為本和可持續發展、崇尚最佳體驗，物盡其用的新的消費觀和發展觀，刪除「閒置」一詞，卻強調共享經濟的「使用權」。

註⑦ 騰訊研究院定義共享經濟為：「公眾將閒置資源通過社會化平臺與他人分享，進而獲得收入的經濟現象」，具體內容，請參見馬化騰（2017）。

註⑧ 該報告提到的共享經濟為：「當前中國大陸發展正處於這樣一個關鍵時期，必須培育壯大新动能，加快發展新經濟。要推動新技術、新產業、新業態加快成長，以體制機制創新促進分享經濟發展，建設共享平臺，做大高技術產業、現代服務業等新興產業集群，打造動力強勁的新引擎」。

的政策。<sup>⑨</sup>尤其在建立可持續增長基礎和確保增長引擎的核心任務的戰略方向上，為建成小康社會目標，強調要牢固樹立和貫徹落實創新、協調、綠色、開放、共享的發展理念。

除此之外，負責擬訂經濟和社會發展政策，以及指導總體經濟體制的國家發展和改革委員會（發改委）印發「關於促進分享經濟發展的指導性意見」的通知，意味在於中央開始將共享經濟概念嵌入到國家經濟發展政策。同時，中國大陸國家主席習近平在 2017 年 10 月舉行的中共第 19 次全國代表大會上，以共享經濟取代分享經濟，且指出「共享經濟是為加快建設製造強國、發展先進製造業推動的新增長點、新動能之一」（人民網 2017a），亦可以視為中央政府已很大程度重視並介入共享經濟的發展，其概念有別於西方偏重利用閒置資源形成共享經濟。

此外，根據《2018 年中國大陸共享經濟發展年度報告》的數據顯示，中國大陸共享經濟交易規模已達 29420 億元人民幣，前三大規模的領域，分別為：生活服務、生產能力、交通出行，尤其是交通出行領域的交易達到 2478 億元人民幣，相較 2015 年剛引進的共享經濟，交易規模約為 18100 億元，2018 年快速成長已達到 62.5%。此結果說明中國大陸的共享經濟發展政策，在短時間內取得刮目相看成效。

有鑑於此，中國大陸所界定的共享經濟實際上不同於國際社會普遍使用的概念，應用比西方更加廣泛。在西方資本主義中「共享」指的是，透過自己擁有的閒置資源與其他共同使用，追求節約資源和重複使用的概念。其核心是提高社會閒置資源的效率，減少不必要的浪費，達成可持續發展的社會；然而，中國大陸共享經濟可以涵蓋在共享經濟平臺上的所有產品和服務，並未限制閒置資源交易。最大區別在於，西方的共享經濟模式是運用現有閒置資源，減少大規模生產與消費，然而中國大陸的作法則是藉由大規模生產和消費來促進共享經濟（陳晨 2019）。

除此之外，中國大陸政府為共享經濟相關政策做出的說明也指出，中國大陸對共享經濟的管理模式有利於共享經濟等新興產業的發展，因為技術創新是優先於制度誕生，政府角色是以觀察初創公司的業務發展，進而扶持這些公司成長，再根據市場反應與結果決定政府如何進行管制，但是持續寬鬆的監管亦導致負面影響。換言之，中國大陸所提倡的共享經濟模式，不能以「共享」框架進行理解，應當理解

---

註⑨ 在「十三五」規劃上國務院總理李克強提出：「大力發展共享經濟，降低市場准入門檻和製度性交易成本，營造有利於創業的政策環境，加大初創企業場地、設施、住房等政策扶持力度，建設小微企業創新創業基地。」

為一種根據國內市場需求而出現的新興產業，抑或理解為採用「共享」作為型態的新經濟模式。

### 三、文獻中的中國大陸共享經濟

隨著中國大陸共享經濟規模的迅速蓬勃發展與衰退，學界與政策界對此議題給予高度關注，目前仍有許多以共享經濟產業為主的研究正在進行。本文認為，在中國大陸進行的共享經濟研究的總體趨勢，具備下述重要特點。

首先，部分研究認為共享經濟是一種與馬克思主義相符合的現象。這些視角解釋中國大陸的共享單車產業之所以能快速發展的原因在於其社會主義制度的優勢，並在意識形態上，共享經濟與中國大陸特色的社會主義或共產主義結合（餘洋 2020; 姚廬清、俞使超 2019）。此觀點忽略了社會主義意識形態的基本概念，缺乏解釋為什麼與社會主義的優越性相伴而生的共享單車項目會走向下坡，即便再考慮到此類研究是在共享單車產業衰落之前撰寫的，也無法解釋其他資本主義國家共享經濟的成功案例。

再者，另一種觀點是從社會治理的角度看待中國大陸共享單車衰退的原因。此類觀點認為，共享單車在發展過程中所面臨的問題，不僅是公司和政府問題，亦是社會問題。為此，從民衆素質觀念和社會法律制度的角度分析，指出由於民衆的文化素質不足，使所有權與使用權分離的現象導致消費者用車不規範。除了消費者個人素質不高，公司的相關管理體制亦未完善，因此出現責任重疊與管理空白等現象（陳佳英 2020; 陶哲航 2019）。對於缺乏公司的管理，相關研究主張政府作為社會治理的主導者角色，但解釋共享單車的問題上，只是從政府的社會治理角度分析，並未解釋政府與市場之間的關係或為共享單車產業失靈上行行為者間的關係提供根本原因或解釋基礎，大多數研究關注在政策原因分析的層面（唐俏陽 2019; 冷向明、郭淑雲 2018），卻缺乏對政府與社會之間互動的討論。

最後，有些研究以可持續發展的商業模式（sustainable business model）探討中國大陸共享經濟的發展。此類視角關注在政府、公司和消費者之間的合作關係，以實現共享經濟產業的可持續性（江童 2019）。另外，共享經濟被認為是比市場資本更重視社會資本，相當強調社會信任，且為共享經濟的發展，以政府主導為基礎，需要市場參與者——公司與市民的互動，這種信賴關係成為共享經濟的驅動核心，構建可持續發展的戰略（張文英 2020）。不過這些文獻皆沒有考慮到制度的不穩定性以及相關行為者的利益衝突會危及到可持續發展。

關於共享單車的大多數研究主要集中在其商業模式、競爭及治理上。多數研究僅止於政策分析層面，聚焦討論共享單車的管理與問題改善上，並未觸及該產業衰落原因的探究。以下本文將透過新制度主義相關理論架構進行分析，闡明共享單車產業中各個行為者之間的互動，並說明為何該產業的衰落最終導致政府的介入。

## 參、新制度主義的研究途徑與分析架構

新制度主義（New Institutionalism）旨在提供解釋制度的創造、變遷和持續性作為分析框架，且側重於制度具有約束性和規範性的作用，從而克服行為主義（Behaviorism）所存在的侷限。各學科對於新制度主義研究的方法論或對於制度的定義有不同看法，可分為歷史制度主義、社會學新制度主義、理性選擇新制度主義的三個主流研究途徑。<sup>⑩</sup>在 1990 年代初期的新制度主義的研究聚焦在以制度影響與變遷的角度分析制度與行為者的關係。近幾年的發展，部分學者則是強調整合三種途徑，克服先前新制度主義的途徑界線，嘗試摸索綜合性分析框架並建立制度變遷的理論化。<sup>⑪</sup>

後期新制度主義研究的核心在於，分析政治經濟學領域上與國家政策相關的制度變遷，解釋國家、社會和市場的變革。這些學者所主張的「制度」（institution）是由行為者創造、發展和實踐，但在制度化的過程中，行為者亦對制度產生依賴，並改善或反對制度。另外，在制度背景下的政策目標及運行、決策過程、個人偏好、策略、行為及互動模式的變化（Hall 2010），換言之，研究制度變遷偏離，由激進且不連續的外部變遷（exogenous change）產生的舊模式，而呈現出漸進且連續的內部變遷（endogenous change），著眼於透過各種行為者互動，逐步實現制度轉變（Conran and Thelen 2016）。

在「漸進式制度變遷」（gradual institutional change）過程中，產生變遷的驅動力是來自於外部因素與內部因素，其背後反映行為者之間互動及權力關係相互作用（Streeck and Thelen 2005; Mahoney and Thelen 2010）。這些制度變遷在不同層面上，譬如政策、規則、規律以及監管機構等，涉及不同行為者和行為群體之間的

註⑩ 有關新制度主義主要三大途徑，請參見 Hall and Taylor（1996）；March and Olsen（2006）；Hall（2010）。

註⑪ 有關整合主要三類途徑的研究，請參見 Scott（2001）；Katznelson and Weingast（2005, 1-15）；Hall（2010, 205）。



互動（Hacker, Pierson, and Thelen 2015）；而這些不同行為者之間的互動可以解釋為制度變化的自變項（劉致賢 2015, 61），從而解釋行為者之間存在相互合作與衝突的動態過程，是形成制度化的原因之一。

總之，制度變遷的適應性（adaptation）和再產生（reproduction）以及機制（mechanism）發揮作用不斷演進（Thelen 2004, 23-38），尤其是因政策體系是由相互有關因素組成的複合體（complexes），透過這些因素的因果關係，彌補以前被忽視的制度的不確定性（Pierson 2004）；但是，制度變化仍是漸進且並非完全脫離現有制度，而是從既有的現存因素與形式發生變化（Ha 2011）。

有鑑於此，先前的新制度主義認為，制度被視為解釋結果的自變項，具有傳統的「靜態性」（static），而本文藉由後期的新制度主義理論架構探討制度變遷的「動態性」（dynamic），且闡述中國大陸共享經濟產業上行為者之間的互動以及中國大陸政府對該市場介入的正當性。

本文主要的目的在於釐清在爆發性成長背景與政府政策扶持下，中國大陸共享單車產業因應何種因素，走向衰退之路。在研究設計上，本文辨別中國大陸共享單車產業的主要行為者，以行為者間的互動關係與權力分配為本文的自變項，而中國大陸共享單車產業的衰退則為本文的依變項。本文將分析的自變項包含主要四個行為者，分別為：中央政府、地方政府、創業者（公司）、投資者。以中央政府作為相關行為者，聚焦在發改委、國務院等中央部門與國家信息中心分享經濟研究中心，它們的職責在於領導與執行共享單車項目有關研究與政策。地方政府作為行為者，聚焦在北京市人民政府（北京市政府）、北京市交通委員會、北京市交通運輸局等，它們職責主要在於回應中央政府的措施，並提出適當政策以及實施管制規定，可以將它們視為該領域中的主要行為者。其次，是透過共享經濟平臺開始共享單車項目的創業者或創業公司，再者，是在共享經濟產業中與政府合作，且參與投資和發展產業發展的投資公司。

在眾多中國大陸共享經濟產業中，本文選擇共享單車產業作為研究個案，主要原因有三：首先，與其他共享經濟產業不同，共享單車產業由低成本的生活消費方式實現共享經濟的概念，能夠在短時間內滲透到市民生活中，因此該產業發展快速與產業規模較大的特性；其次，中國大陸政府針對共享單車產業，從長遠角度進行戰略性追求，並將其作為國家增強動力，但儘管政府樂於提供共享單車產業培育政策的支持，其結果卻導致極為快速的產業崩潰，此一現象呈現反邏輯的發展，值得觀察其具體的動態變化；最後，該個案的選擇有助於重新評估中國大陸的新興產業下政府管制的必要性與建立制度的作用，具有學術研究意義。

由於不同的階段，共享單車的發展有不同的特徵表現，本文將共享單車產業的發展分爲三個階段，<sup>⑫</sup>分別爲（一）2007 年至 2014 年，引入共享單車系統，並由政府主導的產業開創初期；（二）2015 年至 2017 年，共享單車產業透過投資者和私人公司之間的市場機制合作的積極發展階段；（三）2017 年至今，因共享單車市場的力量不足以及缺乏政府管制與制度，政府重新介入共享單車產業階段。爲掌握主要行爲者對共享單車產業之作用，本文針對與共享經濟和共享單車產業政策相關的官方資料與數據報告進行分析，同時也包含學術書籍、論文、新聞材料以及相關人物的採訪資料。

## 肆、實證分析：北京市共享單車產業之興衰

中國大陸共享單車產業的發展在提高社會資源利用率、提升環保意識與舒緩交通壓力等都具有重要意義。隨著共享單車產業規模的壯大，市場力量越趨突顯，單車騎行服務不僅由政府提供，公司也參與共享單車的供給系統。共享單車產業除在中國大陸各線城市蓬勃發展，整個共享單車產業也向海外發展。

由於共享單車產業遍及中國大陸各線城市，本文選取最具有代表性的北京市作爲個案研究對象。首先，北京市作爲中國大陸首都與共享單車覆蓋一線城市，共享單車的典型範例 ofo 與摩拜兩家公司較早出現，因其先發優勢引發城市車輛保有量超過城市標準，共享單車競爭相當激烈。其次，北京也是專門研究機構——國家信息中心分享經濟研究中心所在，無疑是觀察共享單車產業爭奪的主戰場。同時，作爲共享單車發源地之一，引起的相關問題相對其他城市多，政府管制的影響也更加直接與顯著。因此，本節基於不同時期釐清北京市共享單車經濟活動中的四個行爲者——中央政府、北京市政府、創業者（公司）和投資者如何導致產業變化。

### 一、由政府主導的公共單車時期（2007年至2014年）

中國大陸單車產業學習國外的公共單車模式，起源於 2007 年由政府主導引進公共單車項目，透過與公司合作並實施。最初公共單車的發源自杭州開始，最初構想爲增加短途旅行的便利性，促進該地區旅遊業的發展。隨後，公共單車自杭州向外擴散，發展至北京、上海、武漢、香港及澳門等不同地區（Li et al. 2017）。此

---

註⑫ 劃分階段請參見：陳超、張智燦（2020）。

階段的公共單車採取政府主導、城市治理的模式，實施固定樁點的借還方式，用戶必須在使用前後至樁點處還車。因此，這時期所提供的單車服務，尚未成為真正共享單車模式。

因應 2008 年北京奧運會的舉行，北京市自 2007 年即開始公共單車的試點，之後逐步調整以各區為單位進行建設管理的模式。北京市公共單車歷經兩種發展模式，第一種由公司自負盈虧；第二種由政府主導、公司經營。前者隨著眾多公司提供公共單車服務而達到發展巔峰。截至 2008 年 7 月止，北京市公共單車租賃站達近 200 個，可租借單車近 8000 輛（孫艷艷、呂志堅 2013），但是因缺少負責管理的主管部門，公司的支出成本過高，導致營運情況不佳。後者則是自 2010 年北京交通委員會公布單車發展方案，因應由貝科藍圖、方舟單車等單車公司所設立的公共單車租賃服務面臨暫停營運，北京市啟動公共單車試點。

為因應需求，中國大陸中央政府自 2012 年 6 月提出對公共單車經營與管理的舉措，由政府主導公共單車項目。此模式屬於試點計畫，主要特徵為政府牽頭、投入啓用資金；運營公司則負責經營並承擔支出。這種以政府作為投資建設的主體，本文稱之為政府主導模式，此模式的特色在於由中央政府設立政策目標，加速公共服務市場的擴散化。在此模式之下，北京市政府透過公共單車服務以配合中央政策，北京市交通委員會、北京市交通運輸局、各區委員會、區政府等各相關委辦局亦參與該項目，業務範圍達十個區（北京市交通委員會 2013），更加採取具體措施。譬如，北京市具有共 14 個公共單車管理公司，儘管各公司名稱皆不同，<sup>⑬</sup>但這些運營中心或運營公司在資金投入和制定標準下，將負責辦實名制一卡通、自助式租還車輛、跨區租還車等管理區內公共單車服務。

據北京市交通委員會的訪談記錄，北京市東城、朝陽兩區被選定為運營試點並提供市級統籌和區縣主責。截至 2012 年止，北京市共 6 家公共單車公司進入，總共投入的公共自行車數量分別為東城、朝陽各 2000 輛，用戶辦卡達 15000 張，累計租還車的次數是 70 萬次（北京市交通委員會 2012），服務網點數量分別為東城、朝陽各 93 個與 97 個（鄭楊、朱莎 2014）。另外，北京市東城區運營商北京燕鴻洲公共自行車運營管理有限公司的宣傳部人員表示，北京市政府已投入啓動資金，因此公司暫時保留涉及自行車廣告等盈利方式，負責後續的人工、車輛維修、零件配備等營運管理費用，實現地方政府與單車公司相結合的模式。

值得關注的是，這些公司因辦卡限制、樁點有限、車輛損壞率高、騎行安全隱

---

註⑬ 各公司名稱分別為運營管理中心、租賃有限公司、投資管理有限公司、管理服務有限公司等。

憂、消費群體侷限等面臨經營問題，私人公司尋求與政府合作，希望持續利用政府所鋪設的公共單車系統。這個模式起初由政府承擔經營成本，將經營權授予私人公司；然而，由政府主導的公共單車雖營運多年，但仍面臨推動困難的情形，依舊無法提高使用率並符合市場需求。之後以市場為主導的共享單車出現，與過去由政府主導的模式相比之下，在任何地方與任何時間皆能使用與停放，大幅提高使用者的便利性，對於使用者而言，提供相當高程度的使用彈性，因此由市場主導的共享單車開始受到使用者歡迎並蓬勃發展。

中國大陸共享單車產業中，提供此階段單車服務的三個主要行為者為中央政府、地方政府與私人公司，三個行為者間的互動過程是權力分配的關係。此階段中，中央政府與地方政府提供財政支持和負責城市交通治理；私人公司負責智能系統的開發和後續營運管理。本文認為政府主導的發展階段，即便政府將項目承包給私人公司經營，政府仍保有監督與管制的權力。有鑑於此，北京市政府為爭取財政補助，亦積極呼應中央政府所提倡公共單車管理方式，此現象可視為地方政府爭取中央補助的例證。與此同時，公共單車亦為避免經營不善、避免倒閉的問題，為了獲得政府的經營權與財政支持，亦積極配合政府管制措施。

本文發現，此階段的重要特點在於，中央政府作為推動者、北京市政府作為扶持者、公司作為參與者，三者之間的互動關係在於權力分配。公共單車項目是由中央政府主導推動的政策，中央政府對私人公司的影響力遠大於地方政府，因此在權力分配上，地方政府得遵照中央政策。此外，在此階段中，因為創新產業尚未出現，因此在創業者與投資者的角色亦無呈現。同時，針對該產業上的制度變化亦尚未發生，在此階段相關行為者的出現與互動關係較為單純。

## 二、私人公司與市場力量共同主導時期（2015年至2017年）

共享單車的創立是為填補政府主導公共單車的短缺，由於其方便性快速滲透到人們生活，隨著產業的發展市場開始出現專門經營共享單車的公司。隨著共享單車公司接二連三出現，正式獲得中國大陸政府的關注，具體而言，根據 2015 年 6 月，國務院發布「國務院關於大力推進大眾創業萬眾創新若干政策措施的意見」，將加大共享單車產業的財政資金支持以及完善普惠性稅收措施。接著 10 月，北京市政府立刻回應中央政府的政策措施，提出「北京市人民政府關於大力推進大眾創業萬眾創新的實施意見」，表示支持創新創業政策體系與培育創新創業發展。

誠如前述，在央地政府的創業扶持政策下，北京大學學生戴威在共享經濟的框架下創立「ofo」，其設立目的為滿足校園內學生的需求，在 2015 年於北京大學設

置共享單車，隨即獲得 Pre-A 輪融資，正式投入市場營運。在 2016 年，ofo 同為競爭關係的「摩拜」（Mobike）當初被外界認為難以與 ofo 競爭，卻以新創公司引起民衆注意而成功進入市場；ofo 在 2015 年投入共享經濟市場後共享單車產業更加活躍。ofo 與摩拜的主要用戶集中在校園的學生或年輕族群，因此市場份額並不多，但因藉助於手機 APP 以及無樁式單車的便利性，使用率與使用範圍越大，獲得盈利與擴大市場空間使得公司快速發展。

為了與市場趨勢及社會需求一致，由政府釋出的「政府工作報告」內，多次將共享經濟作為國家優先原則，將共享經濟提高為一項領導全球數位創新的戰略政策。此外，2016 年 3 月由發改委、中宣部、科技局、財政局、環境保護部等 10 個中央部門聯合制定的「關於促進綠色消費的指導意見」顯示，中央政府透過鼓勵投資和稅收優惠<sup>⑭</sup>提供「扶持之手」，<sup>⑮</sup>積極支持共享經濟帶來的綠色生活方式和消費模式（中國政府網 2016）。據 2016 年中國大陸共享單車市場研究報告數據顯示，在該年度中國大陸共享單車整體市場分布比例中，ofo 的市場占有率高達 51.2%，位居產業第一，而摩拜的市占率也不遑多讓，以 40.1% 緊追在後。同年 4 月，摩拜建立北京摩拜科技有限公司而在上海正式上線後，在北京投放總量超過 30 萬輛（千龍網 2017），從而 ofo 與摩拜成為中國大陸共享單車產業上兩大龍頭公司，在各個城市實施更加激進且擴展政策，例如免費押金和在增加單車使用量等，即 ofo 與摩拜的「橙黃之爭」時代到來。

隨著共享經濟產業進入市場，ofo 與摩拜等初創公司基於資訊科技平臺與社交網路服務增長，成為中國大陸的新商業模式。然而，因眾多創新公司尋找增長路徑不易，採取透過用戶押金與預存費，利用押金作為金融、廣告等擴展盈利的方式，因此主要以招商引資為基礎，拓展業務與獲得盈利。初創公司作為新興產業在國家經濟增長中的重要性日益突顯，投資者的角色亦逐漸顯現，中國大陸共享單車產業透過大規模招商引資威脅傳統產業而迅速發展。

由於中國的創新政策高度依賴於投資環境的變化，初期共享單車的發展，除了符合地方政府運用市場化的方式來建構制度創新，也在於積極導入外國資金。在外國資金迅速流入中國市場時，在共享單車項目中創造出更為激烈競爭的環境，提高了中國大陸國內初創公司的競爭力。在共享單車上加入 QR 碼、GPS 等技術，促進

---

註⑭ 投資和稅收優惠具體內容分別參見：「關於促進綠色消費的指導意見」四項三條與八項十六條（中國政府網 2016）。

註⑮ 扶持之手（helping hand）是與掠奪之手（grabbing hand）相反的概念論述。相關內容參見 Shleifer and Vishny（1998）。

共享單車公司的業務方展，這種相對簡單、容易操作的商業模式，吸引更多新創者的投入，在投資者高度偏好的基礎上實現快速增長。

具體而言，在 2017 年包括共享單車等 11 個熱門領域，共有 190 家共享經濟類公司獲得融資，共享單車累計融資金額高達 258.09 億元人民幣，位居第二，共 23 家公司獲得融資。其中，ofo 與摩拜實際上均是中國大陸共享單車產業的代表，兩家公司的市場規模合計占整個市場的 80% 以上（IT 桔子 2018），爲了維持龍頭地位，兩家公司持續不斷吸引投資競爭，因此兩家均成功獲得包括阿里巴巴和騰訊等巨頭資訊科技公司或金融機構的投資，成爲當年獲得融資金額最高的公司。<sup>16</sup>兩家融資情況按時間線梳理如下表：

表 1 2015 年至 2018 年 ofo 共享單車各輪融資情況目錄

融資時間	融資輪次	融資金額	主要投資方
2015 年 3 月 17 日	天使輪	數百萬人民幣 (約數十萬美元)	唯獵資本
2016 年 4 月 28 日	Pre A 輪	900 萬人民幣 (約 139 萬美元)	唯獵資本、東方弘道
2016 年 9 月 2 日	A 輪	2500 萬人民幣 (約 386 萬美元)	金沙江創、東方弘道、真格基金等
2016 年 9 月 2 日	B 輪	數千萬美元	經緯中國、金沙江創、唯獵資本
2016 年 9 月 26 日	B+ 輪	數千萬美元	滴滴出行
2016 年 10 月 10 日	C 輪	1.3 億美元	Coatue、順爲、中信產業基金等
2017 年 3 月 1 日	D 輪	4.5 億美元	唯獵資本、東方弘道
2017 年 4 月 1 日	D+ 輪	億元及以上美元	螞蟻金服
2017 年 7 月 6 日	E 輪	7 億美元	阿里巴巴、弘毅投資、中信產業基金、 滴滴出行、DST global
2018 年 3 月 13 日	E2-1 輪	8.66 億美元	阿里巴巴、灝峰集團、天合資本、螞蟻 金服、君理資本

資料來源：對 ofo（2022）官方網站資料的自行整理，金額單位以美元自行換算。

註<sup>16</sup> ofo 與摩拜金額總數分別累計約合 82 億美元和 70 億美元的融資，呈現數值目的爲證明兩家巨頭公司獲得融資金額最多，但因部分融資金額不公開，並在不同網站蒐集數據，僅能參考提供的資訊作爲分析依據。具體內容請參見：知投網（2018）。

表 2 2015 年至 2017 年摩拜共享單車各輪融資情況目錄

融資時間	融資輪次	融資金額	主要投資方
2015 年 3 月 1 日	天使輪	146 萬人民幣 (約 23 萬美元)	李斌
2015 年 10 月 30 日	A 輪	三百萬美元	JOY Capital 愉悅資本
2016 年 8 月 19 日	B 輪	數千萬美元	熊貓資本、JOY Capital 愉悅資本、創新工場
2016 年 8 月 30 日	B + 輪	數千萬美元	樣峰投資 Vertex 創新工場
2016 年 9 月 30 日	C 輪	一億美元	紅杉資本、高瓴資、Hillhouse Capital
2016 年 10 月 13 日	C+ 輪	5500 萬美元	騰訊、華平投資、WI Harper Group、高瓴資本、Hillhouse Capital、紅杉資本、貝塔斯曼亞洲資金會
2017 年 1 月 4 日	D 輪	2.15 億美元	騰訊、華平投資、WI Harper Group、華住酒店集團、攜程、TPG、JOY Capital 愉悅資本、樣峰投資、Vertex 創新工場、貝塔斯曼亞洲資金會、鴻海集團等
2017 年 1 月 23 日	戰略投資	億元及以上美元	富士康、華興資本等
2017 年 2 月 20 日	D+ 輪	億元及以上美元	淡馬錫、高瓴資本等
2017 年 6 月 20 日	E 輪	6 億美元	騰訊、交銀國際、工銀國際、紅杉資本中國、高瓴資本、Vertex 創新工場、啓明創投

資料來源：對中新經緯（2018）的網站資料的自行整理。

從上述資料來看，以 2015 年 3 月 ofo 與摩拜均成功獲得融資為起點，因共享單車產業具有高頻次、用戶增長快、無樁騎行方便、解決最後一公里問題等優點，滿足考慮投資的首要因素而迎來投資公司的資本，眾多投資公司陸續加入到各陣營。根據表 1 與表 2 的數據顯示，ofo 與摩拜兩家公司獨占融資輪次，自 2016 年 8 月開始大量資本進入共享單車產業，加劇兩家公司競爭的白熱化。截至 2018 年 3 月，ofo 和摩拜在完成多輪融資後，ofo 獲得融資由阿里巴巴領頭；摩拜獲得融資由騰訊領頭。由於 ofo 獲得阿里巴巴或有關公司的投資，被視為「阿里陣營」，而摩拜獲得騰訊或有關的公司的投資，被認為屬於「騰訊陣營」。

共享單車公司因搶占市場地位而以壟斷形式獲得盈利，致使共享單車呈現惡

性競爭。儘管要求新增共享單車產業的政府措施的聲浪增加，但針對共享單車經營方面的法規等制度措施卻未有進展。對此，本文認為，共享經濟產業的「準公共經濟」（quasi-public economics）特色追求，以共享單車產業為實現公共服務的市場化，因此與追求盈利最大化的投資資本公司的目標之間發生衝突。換言之，共享單車產業開闢新商業模式創造新型市場，其產業的發展處於巨大的變革創新時期，中央政府認為共享單車可以納入在中國大陸未來發展劃定框架，並且也在經濟轉型過程中，為政府未來的市場管理創新樹立一個重要範本。此外，中央政府不但積極鼓勵初級階段的新數位產業發展，更為了培養「創業精神」與公司的自立，放寬現有制度並對公司發展規範實施寬容態度，即中央政府針對具有巨大發展潛力的創新產業，暫時忽視部分的副作用，譬如，2014 年國務院總理李克強提出的「大眾創業、萬眾創新」國家戰略便是例證之一。

同時，在知識經濟時代的 21 世紀，國家經濟發展離不開創新，中國大陸大力推動創新創業且驅動創新產業升級，提高在全球產業價值鏈地位中的需求。共享單車是一種新興產業，該產業的相關法律規定與具體措施尚未建構完全，在面臨產業發展速度及趨向難以預測的情形下，只能勉強處理及時問題，產業經營過程的困境卻難以解決。因此，當投資公司之間的野蠻遊戲時，未在發展的過程中提前介入以防止問題的發生，是最終導致共享單車市場失靈而陷入惡性循環的主要原因。

由此可見，共享單車經營向市場轉移之後，中國大陸政府對私營創新的政策實施方式和公共管理模式備受矚目。第二階段共享單車服務的主要行為者為創業者（公司）與投資者，而出現的行為主體之間互動更多樣化並更複雜，即被視為共享單車產業的擴散時期。尤其是，在此階段出現大量的創業者與投資者，對共享經濟興盛發揮重要作用。在政府寬鬆管制和積極扶持下，各巨頭投資公司和風險投資得以在市場上自由投資，而在充分投資資金的情況下，共享單車公司為了保持招商規模，呈現出激烈的競爭，推動共享單車產業的迅速發展。

本文認為，從中央政府建立共享經濟新模式的戰略框架中，理解共享單車產業的興盛。另外，自 2015 年至 2017 年，北京市政府響應中央對新興產業的接納，而為了實現準公共經濟，透過各種補貼手段及政策，與共享單車公司更加互動。然而，儘管中央政府仍擔任政策推動者，但在此階段主要政策措施由北京市政府執行，而積極參與中央建構的治理模式，此時期共享單車市場的活躍交易與快速增長可以被認為北京市政府積極參與的結果。



### 三、共享單車產業發展困境與政府重新介入時期（2017年至今）

為促進與延續共享經濟的健康發展，中國大陸國家信息中心下屬的分享經濟研究中心於 2017 年 2 月成立，其成立目的是為提供政策研究、提供政策諮詢，具有指導共享經濟發展的功能。該研究中心的成立，可被解釋為透過該研究中心專責共享單車項目。隨後，李克強在 4 月主持的國務院常務會議中指出，研究完善適應共享經濟特點的稅收與社保等支持政策，對依託共享平臺就業、自主創業人員按規定落實就業創業扶持政策。在中央政府的各種誘因政策支持下共享經濟的規模迅速而順利擴大。同時，隨著中國大陸政府積極的共享經濟戰略，投資者向共享單車市場的投資熱高漲，不過在公司方面，在投資者的歡迎和雄厚資金下，能夠確保供應資源，出現許多共享單車公司。

根據中國大陸交通運輸部的資料顯示，中國大陸在 2018 年共有 77 家共享單車公司，累計投放的車輛達到 2300 萬輛，註冊用戶高達 4 億且累計服務量已達 170 億人次（中國日報網 2018）。尤其是，ofo 在 2017 年 6 月成立的北京單車電動車產業協會共享單車專業委員會被選為會長單位，成為北京市共享單車的主導者，ofo 獨攬北京市共享單車市場將近六成的市占率，進而占據整個共享單車產業 70% 以上的產能；這可被認為賦予共享單車以國家城市治理戰略為核心構建創新產業的任務。

共享單車產業作為一個經濟平臺，調解市場中的經濟行為者——即用戶和公司，從而他們在限定的主要經營領域上具有市場支配力，而其競爭動態非常劇烈和復雜。本文認為，共享單車產業的萎縮，要理解為 2017 年開始的競爭過熱與相關公司的連續倒閉，共享單車公司的惡性競爭，背後存在投資公司之間的過度競爭。2016 年因創業公司難以吸引資金，被稱為「資本寒冬」，共享單車產業卻成為一匹黑馬，不斷獲得融資。具體而言，中國大陸共享單車產業彷彿是阿里巴巴與騰訊之間投資戰，但這些融資僅僅集中在特定幾家公司，其他新創共享單車公司卻未能及時獲得融資而造成營運延遲。尤其是，在巨大資本的力量下 ofo 與摩拜成為共享單車產業的兩隻獨角獸之後，根據 2017 年創業估值排行榜的評估，ofo 與摩拜估值分別 138 億人民幣與 105 億人民幣（中商情報網 2017）。

如此投資競爭加劇卻導致市場的過度擴張，在競爭者間相互搶占市占率而導致惡性競爭，不可避免地造成產業衰退。對此中國大陸交通部指出，自 2017 年 6 月到 2018 年 2 月，共計有 77 家公司中超過 15 家倒閉或停止運營（騰訊科技 2018）。同時，兩家共享單車產業的領頭公司——ofo 與摩拜的營運狀況亦舉步艱

難，兩家公司的營運狀況皆出現問題，整個產業逐漸走向衰退態勢。

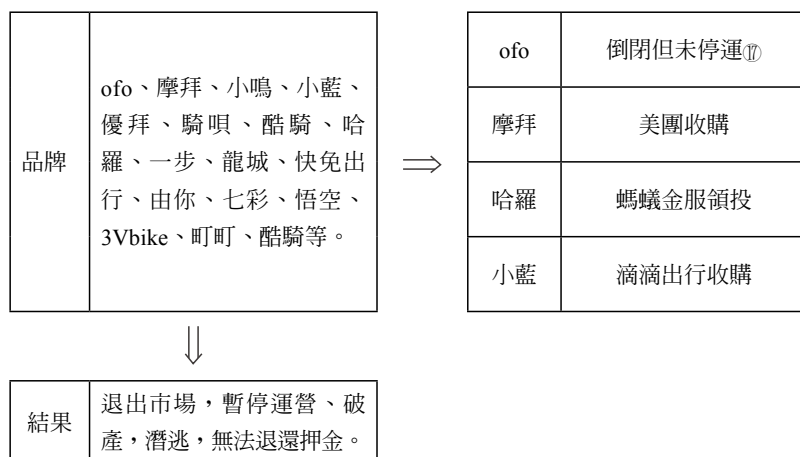
本文發現，因商業營利模式所造成的成本問題是產業衰退的主要原因之一。共享單車產業為提高用戶便利，推出「先使用後付款」盈利模式，此模式雖與其他共享經濟的商業模式無太大區別，但卻因為共享單車公司的不斷擴張與低價收費吸引用戶，最終導致營運能力下降。譬如，共享單車公司選擇在更多地方投放大量的單車的「價格戰」成為各家共享單車的經營戰略，使得各公司在價格上的惡性競爭，進而造成公司財政困難。具體情形以 ofo 和摩拜兩家公司所推動的「占領平臺策略」最為競爭，冀望吸引大量投資占領市場。

2017 年，共享單車在城市的投放量已接近飽和，ofo 仍宣布供應大規模單車計畫。摩拜與其他共享單車公司也同樣採取此方式，而不是維護和管理現有的單車，此一作為導致各城市出現「共享單車墳場」的現象，對共享單車產業的發展帶來不良影響。而且，為吸引用戶所推動的價格戰和鋪量競爭，許多共享單車公司開始提供免費服務與收費優惠標準，這項策略卻逆行商業的基本盈利結構，結果導致共享單車公司更加依賴押金與融資，更因為其他盈利方式的失敗導致產業發展不穩定進而迅速崩潰。

其次，共享單車商業盈利模式需要大量的單車，而該產業所必須付出的製造成本、損壞與營運、推廣與技術等成本都需要大量資金維護。ofo 與摩拜的一輛單車造價分別是 500 元和 1000 元（Pandaily 2017），公司必須承擔維修或竊盜等車輛損壞成本，但因為公司間的削價競爭與搶占市場比例的惡性競爭，使得各公司相繼投入大量單車。截至 2016 年，北京市交通委員會公布的數據顯示，北京市累計建成無樁單車 21 萬餘輛，其中 ofo 為 11 萬輛及摩拜為 10 萬輛（新浪網 2017）。除此之外，根據北京市統計局官方調查，共享單車的車輛損壞問題相當高，將近 77.2% 的用戶表示曾遭遇單車損壞的情形，尤其 ofo 人為損毀率為 5% 左右，逼近公司給予的 6% 臨界值，車輛損耗率高達 20%。同樣地，摩拜公司的統計數據也顯示，單車受到遺棄或損毀的現象相當高，其報損率每個月超過 10%，高報損率也造成維護成本的增加，成為共享單車最難以解決的問題之一。

根據北京商報調查，大量的單車維護員工所造成每個月所必須支出的維修費用高達一億元，這些成本問題導致 ofo 與摩拜陷入「為了共享而燒錢」的局面。同時，創業者規避責任的態度也對共享單車產業的發展帶來負面影響，例如，公司之間相互推卸單車停放問題的責任，甚至迴避退還租金等問題，此類混亂現象終引起政府的關注與介入。在此負面觀感下，共享單車公司的用戶規模持續下降，接連出現公司相繼退出市場的現象，逐而導致整體產業發展腳步趨緩。

圖 1 2018 年中國大陸停運或破產的共享單車公司



資料來源：作者自行整理。

隨著產業競爭的加劇，資本額較少的中小型公司開始面臨資金壓力，許多經營不擅的公司相繼退出共享單車市場，如圖 1 顯示，截至 2019 年 9 月，將近 80 家共享單車公司出現暫停運營、破產或無法退還用戶押金的現象。例如，小藍因拖欠供應商款項達兩億元與用戶押金達四億元的情況下，在 2018 年由汽車共享公司的滴滴出行收購；此外，摩拜更在 2018 年 4 月以 27 億美元的價格被美團接管（Roland Berger 2019）。ofo 的情形也遭遇同樣的困境，將近超過 1000 萬用戶要求退還押金，儘管 ofo 尚未宣布破產，但在多數城市已經停止營運。當 ofo 面臨金融危機時，投資者要求滴滴出行接管的條件，因此 ofo 與摩拜合併導致談判破裂。根據報導資料顯示，ofo 創始人戴威在留下了 20 億元人民幣的債務就杳無音信。其中哈囉獲得螞蟻金服、阿里巴巴等的融資，在中小城市相對穩定運營，倖免於難。

由於共享單車樁點無人管理，高度仰賴用戶的自律性。在不受約束之下，發生肆意停放、破壞二維碼、劃破座椅、鎖上私鎖、使用污漬等行為，致使共享單車公司的管理與維修成本增加。在將近兩年的激烈競爭中，沒有一家共享單車公司因此受益。相反地，產業發展不久後，資金小且資金出現斷裂的公司被市場淘汰破產，甚至無法退回用戶押金導致整體產業可靠性下降，失去消費者信心。儘管共享單車相較於有樁式單車，其所面臨的道德風險與營運成本相對較高，但中國大陸政府為

註① ofo 雖然在 2018 年倒閉狀態，但仍持續經營而且找生存與恢復的方法，至 2022 年依然試圖挽救。

鼓勵初創公司的新商業模式與符合國家新興產業發展需求，政策容易出現放鬆管制並提高資金補助等情形，進而導致共享單車供給高於需求的現象。在這種缺乏具體規範和政策的情況下，引發公眾輿論與社會爭議之後，政府對此才祭出適當的管理措施。

面對資源浪費與城市管理成本增加，政府不可避免以具體政策層面重新介入市場。2017 年 8 月，在國務院的授權下，交通部等 10 個部門聯合發布「關於鼓勵和規範互聯網租賃自行車發展的指導意見（指導意見）」，將共享單車名稱改為互聯網租賃單車並明確指出共享單車發展政策及規範，具體政策包含：要求用戶註冊使用實名制、購買保險。同時，為完善退還制度，須接受交通與金融部門的監督管理，若違反相關法律、法規規定的個人或公司將依法處罰，此一舉措可以解釋為政府機構為實施產業監管的主體。

簡言之，明確指出政府、公司的責任，由政府負責制定共享單車產業發展政策、制度，以及對公司監督管理；公司則負責提供服務、管理系統、維護設備等。除此之外，中央政府更指出城市人民政府須明確各部門責任分工，應作為共享單車管理的責任主體，以及態度完善及推進關聯政策。因此中央發布該「指導意見」之後，北京市政府進行回應，其共享單車政策措施按時間線梳理如下表（表 3）：

表 3 北京市共享單車的政策措施與內容

單位	日期	具體措施與其內容
北京市政府	2015 年 10 月	提出「北京市人民政府關於大力推進大眾創業萬眾創新的實施意見」，表示支持創新創業政策體系與培育創新創業發展。
北京市交通委	2017 年	決定對公司停放秩序進行監督管理，落實單車停放區設置。向市民、公司徵求意見與建議。
北京市交通委	2017 年 9 月 7 日	召集各區管理部門和 15 家共享單車公司負責人，並通知暫停市內新增投放共享單車的意見建議。
北京市交通委	2017 年 9 月 15 日	包括市交通委 11 部門聯合出臺「北京市鼓勵規範發展共享自行車的指導意見（試行）」，堅持政府負責監督管理。
北京市交通委	2017 年 9 月 19 日	公布「共享自行車系統技術與服務規範（規範）」與「自行車停放區設置技術導則（導則）」

單位	日期	具體措施與其內容
北京市政府	2018 年 12 月	ofo、摩拜、小藍、便利蜂和哈囉等 5 家較大的共享單車公司已經納入平臺監督管理。
		依據「北京市非機動車管理條例」，北京市各區共享單車管理部門對公司未及時自清理。
		依據「交通運輸新業態用戶資金管理辦法（試行）」，完成依法在工商註冊所在地開立用戶預付金和存量押金的帳戶、繳存工作。

資料來源：作者自行整理。

截止 2017 年，北京市共 15 家共享單車公司在北京地區投放車輛規模近 235 萬輛，註冊用戶達 1100 萬名（新華網 2017）。由於城市空間承受能力與道路資源以及停放設施承載能力有限，北京市政府決定對公司停放秩序進行監督管理，落實單車停放區設置。對此，北京市交通委員會（北京市交通委）向市民、公司徵求對北京市共享單車的意見與建議，根據統計資料顯示，北京市交通委共收到社會公眾反饋意見建議 152 件共 237 條，結果顯示贊成達到 97%，主要意見為公司加強管理、承租人自律、停放區設置等方面（北京市交通委員會 2017）。

接著 9 月 7 日，北京市交通委召集各區管理部門和 15 家共享單車公司負責人，並通知暫停市內新增投放共享單車的意見建議。9 月 15 日，由市交通委、發展改革委、公安局、財政局、規劃國土委、城管委、工商局、城管執法局、首都精神文明辦、網信辦、中國人民銀行營業管理部等 11 部門聯合出臺「北京市鼓勵規範發展共享自行車<sup>⑧</sup>的指導意見（試行）」，堅持政府負責監督管理北京市共享單車。該意見稿分 6 個部分共 24 條，焦點在於對共享單車公司進入和退出市場的規定，主要論點為產業主體責任機制、控制市內共享單車總量、完善承租公司信用體系及用戶訊息系統安全，而且迅速推進相關技術導則和服務規範，為此 9 月 19 日公布「共享自行車系統技術與服務規範（規範）」與「自行車停放區設置技術導則（導則）」。<sup>⑧</sup>其中，「規範」強調公司經營車輛與平臺、市級監管與服務平臺、數據交換等規定，並「導則」制定停車區設置，重點對選址、設置方式、停車區設施、停車區標線、路面標記等標準，從而北京市各區主管部門將根據「指導意見」與「規

註⑧ 在中國大陸用語中將共享單車稱作共享自行車，因此此文凡涉及共享自行車的官方文件，一律採用官方文件的原文。

範」以及「導則」完善而解決北京市共享單車面臨的各種問題。

首先，對於控制車輛總量與亂放問題，公司須安裝衛星定位裝置及電子地圖、車輛投放使用三年應更新或報廢、限制不滿足信用條件的承租公司、重點區採用電子圍欄與人工管理相結合方式、公司向政府監管及服務平臺回報相關數據。根據報導資料顯示，北京市要求共享單車公司共享單車停放設施設置物理圍欄和電子圍欄雙重手段，關於其電子圍欄政策，其政策包括得到信用分獎勵以及紅包、騎行券等相應獎勵，未停到規範區域目前不會扣除積分等處罰措施。因此在東城區啓用首個共享單車電子圍欄的試點，隨後朝陽區、通州區、海淀區等重點地區逐漸設置非機動車停車處。

其次，為加強押金及訊息安全，公司須開立資金專用帳戶，公示押金退還時限且所採集的用戶訊息在境內存儲和使用。此外，北京市金融局表示，共享單車的管理權限在交通管理部門，在北京註冊的共享單車公司需要把押金存管到指定銀行帳戶，並為防控公司資金風險，使中國人民銀行營業管理部管理公司資金專用帳戶（人民網 2017b）。

政府宣布投放和管理的意見建議之後，ofo 與摩拜等共享單車公司進行回應，ofo 決定暫停在北京新增投放車輛，並在北京地區配備擁有全球衛星導航定位智能鎖。摩拜同樣表示贊同而推行銷毀不具備衛星定位功能的共享單車（新浪財經 2017）。接著 2018 年 11 月，依據「北京市非機動車管理條例」，在北京市經營共享單車公司共 6 家，北京市各區共享單車管理部門對公司未及時自清理的 16.89 萬輛車集中清理與存放措施。

至 2018 年 12 月，ofo、摩拜、小藍、便利蜂和哈囉等 5 家較大的共享單車公司已經納入平臺監督管理，截至 12 月底共享單車總量減少達 90 萬輛左右。此外，在管理信用體系方面，依據「交通運輸新業態用戶資金管理辦法（試行）」相關規定。同年 11 月，摩拜已完成依法在工商註冊所在地開立用戶預付金和存量押金的帳戶、繳存工作。自 12 月起，所有在京共享單車公司遵循新註冊用戶免押騎行規定（新京報 2020）。

從 2017 年開始，共享單車產業大受歡迎的三年時間裡，中央政府擴大國家治理，並試圖將其作為推動國家新興產業政策的手法，但因缺乏合適的制度、引發社會問題，中國大陸政府面臨是否對共享單車產業持續提供支持的兩難選擇。然而，由於壟斷、外部因素等市場本身的結構性問題引起共享單車市場失靈，共享單車產業難以發揮其功能，有待政府重新介入並解決問題。

本文認為，與第二階段不同，此階段的特點在於，中央政府開始出臺相關法

規及規定，積極介入市場並限制了共享單車的功能擴展，不再容納新興產業的特殊性，而是擴大實現中央政策的功能。此外，北京市政府積極跟進中央產業政策變化，產業總體軸心回歸到中央政府，在激烈的生存競爭中倖存下來的公司，在戰略性應對政策變化的同時，也在與政府互動。換言之，透過建立制度與相應的規定約束，完善共享單車產業的正常運轉。從而在第三階段，中央政府和北京市政府的角色擴大，公司和投資者卻大幅縮小。值得關注的是，儘管行為者之間的互動如第一階段再次變單純，由政府的管制和措施展開，但與第一階段不同的是，地方政府依然進行戰略性經營且擁有自主管理產業，並根據城市具有的特點，儘量配合中央政策制度化。

#### 四、小結：中國大陸共享單車產業與漸進式制度變遷

從新制度主義制度變遷角度上，同一領域中現有制度與新制度之間的衝突使得不同行為者間的權力出現重新分配。本文認為，衆多制度變遷是以緩慢且漸進性的轉變，因此制度變遷的原因在於內在因素而非外部因素。也正因為如此，本文以制度變遷探討中國大陸共享單車產業興衰的內在因素，釐清北京市共享單車產業上行行為者間的互動及政府介入市場的正當性。

本文指出主要相關行為者為中央政府、地方政府、創業者（公司）及投資者，本文發現中國大陸共享單車經歷三個主要階段，且每個階段均經歷不同制度變遷，新制度主義的理論架構提供本文解釋不同階段中不同行為者的行為多樣性。這些行為者在不同階段相繼出現，且因時間變化與參與的行為者變多，導致行為者間的互動關係越趨多樣且複雜。此外，央地政府間更透過補貼政策的供需，推動新興產業的興起，實現準公共經濟模式與國家政策發展的共同目標。但是，我們也看到在經由中央政府不斷扶持創新產業政策的背景下，創業者與投資者間的互動變質使得共享單車產業頹落，這也是中央政府介入並完善解決共享單車市場所面臨的失靈。

整體而言，中國大陸共享單車產業的發展導致有關產業行為者之間的競爭、衝突與合作，即支持現有制度與優先選擇新制度之間的利益相關者形成利益協調，並透過新制度進行權力競爭的政治過程，導致制度變遷且創造其制度的適當性。再者，共享單車的制度改變行為者之間的利益關係，而隨著這些行為者的利益，共享單車監管部門的角色與組織以及市場也發生變化。同時，帶來現代中國經濟體制的改革，使得行為者之間互動的規範及制度上的重大變化。

具體而言，在政府主導的第一階段，中央政府與北京市政府扮演主要行為

者，公司與投資者的角色尚未出現，因此其權力分配未顯著。其次，在共享單車經營向市場轉移之後的第二階段，與第一階段不同，主要行為者的軸心從政府移到市場，共享單車產業上的制度開始漸進變遷，透過各種誘因機制、政策及措施等制度使得政府與市場的互動進一步豐富。在第三階段，政府角色擴大，中央政府積極介入市場，推進央地政策的功能，導致市場角色收縮。換言之，行為者的軸心再次回歸到政府方面，行為者之間的互動變單純，權力關係亦變相較簡單。

總之，這可以解釋為透過相關行為者之間的頻繁且微小的調整和內在因素的積累，發生「漸進式轉變」（gradual transformation），而不是由關鍵衝擊（big shock）和外在因素導致的「間斷式平衡」（punctuated equilibrium）的作用（Mahoney and Thelen, 2010）。易言之，共享單車產業的興衰過程不是由相同制度、偏好及行為模式的重疊與延續產生的制度靜態性（institutional stasis），而是透過相異制度呈現出具有動態性的內在進化形式。

## 伍、結論

中國大陸共享單車產業因其提供使用便利性與價格低廉等因素，甚受中國大陸民衆喜愛，原先有望緩解中國大陸交通壅堵與保護環境的可能。在經由中國大陸政府將公共單車納入政府主導的發展規畫框架後，公共管理模式由事前限制嚴格、進行監督和管制市場准入，在全球化過程中轉變為事後限制市場，使得共享單車項目成為國家新興產業。

本文認為，中國大陸政府亦期待共享單車產業為新創產業帶入公共服務的市場化，因為此產業的發展與新時代中國大陸特色社會主義以及制度優越性密切相關。也正因為如此，中央政府進而提供各種政策支持，甚至將共享單車產業讚譽為「中國新四大發明」<sup>19</sup>之一。同時，共享單車產業的出現亦是城市治理的新形態管理模式，實現國家的經濟和政治意願，透過新興產業實現經濟體制轉型，吸納國內外各種資金創造利潤。在政治上能夠在具有社會主義特色的公共治理領域發揮影響力；在經濟上，背後有高度的公共政策與社會鑲嵌因素，透過新興產業的發展，加強各地方政府競爭力，有助於推動「規模經濟」的產業政策。

不可忽視的是，平臺經濟模式的市場規模迅速擴大，但新形成的市場相關制度

---

註<sup>19</sup> 新四大發明是中國大陸官媒自 2017 年宣傳的概念，指中國大陸的高鐵、網購、移動支付、共享單車。



發展緩慢的特質，在受到各共享單車公司的商業策略影響下，不可避免地使得整個產業導向惡性競爭而產生衰退。本文發現其主要原因在於，中國大陸共享單車產業在尚未建立管制規定及制度下，任由新興自由市場發展，爲了吸引用戶和增加市場份額，不顧低回報率投資，過度投放共享單車，最終導致經營不善、倒閉破產。其次，共享單車公司不得已過度增加技術開發、生產、管理及維護等額外成本，這些成本相對於租金收入和利潤過高，陷入過度依賴新增投資和融資填補資金缺口的惡性循環，無法順利獲得融資的公司在籌集資金遇到困難，最終面臨倒閉，導致產業迅速衰落。因此，中國大陸政府透過制定法規，透過現有經濟制度變遷試圖平穩市場。

共享單車產業與央地政府職能轉變路徑背景下，中央與地方政府的權力分配主要由中央政府主導，地方政府和公司的自由斟酌空間較低，尤其在共享單車產業的調整上，中央著力於制度變遷的主動性，地方政府著眼於排除障礙以完善市場結構，央地部門都呈現出適當調整事前和事後監管方式。然而，中央政府並非擁有所有的決策權和否決權，而是作爲一個監管塔的角色，改善欠缺並創建新制度。此外，在中央政府的強力管制下，地方政府處於中間位置和選擇戰略姿態，使得公司、投資者等相關行爲者透過互動完善和彌補制度，儘管中央政府有主動權，但地方政府也仍具有自主權，在制度變遷中扮演助手的角色。同時本文發現，在中國大陸共享單車產業制度變遷過程中，既有制度並未完全被取代，而是在既有制度上加入新機構與規範的方式，促使漸進式制度改變，亦即，可視爲建立新制度使得既有制度的再誕生（rebirth）或重啓（reboot），進一步給予新制度的內涵與意義，成爲制度變遷的結果。

總體而言，中國大陸共享單車產業的制度變遷的意義在於，因相關行爲者的利益關係而導致市場失靈時，政府適時轉變爲新興產業治理的必要主體，針對公司和投資者進行重新審視和改正規範方向，以將其納入體系內。同時，注重創新和創意，並使市場經濟原則不受破壞，即試圖在創新和管制之間保持平衡。換言之，透過具有技術與效率的新商業模式，促進技術創新和競爭的方針和政策對國家經濟發展，但另一方面，這種新商業模式必不可少國家介入而解決各種社會問題。

因此本文主張，發展共享單車產業的重要前提是政府的適當監管和協助、公司的可控管理，且在產業中政府視爲建立制度的行爲者，並與市場經濟內相關行爲者互動的實體。最後，在中國大陸共享單車產業政策中，當政府的機構及管制能力較大時，它可以透過積極的激勵體系運作和促進市場功能，有效應對共享經濟市場失靈而發揮扶持作用，從而由政府形成的政策措施決定產業未來的走向。值得關注的

是，當政府在提供規定和制度變遷上發揮作用時，促進並協助市場的穩定發展，但政府並非取代市場本身。

\* \* \*

（收件：110 年 7 月 30 日，接受：111 年 5 月 3 日）

# The Government's Role in Regulating China's Sharing Economy: A Case Study of the Bike-Sharing Industry in Beijing

*Hyemin Jamie Koh*

PhD candidate

Graduate Institute of East Asian Studies

National Chengchi University

## Abstract

With the global economic crisis, the model of sharing resources with others has evolved into a new economic paradigm and the “sharing economy” became a new phenomenon that has fundamentally transformed consumer habits. In addition, the widespread use of smartphones, the rise of mobile payments, and government policy support, the sharing economy in China has gained traction since 2016. Simultaneously, the Chinese government produced annual studies on the sharing economy in order to actively respond to, and encourage, the rising industry. In particular, due to its convenience and ease of use, “bike-sharing” has acquired a wide consumer base and achieved significant expansion. However, after a brief period of success, the bike-sharing industry has gone bankrupt and sales slumped since 2018, with the entire industry facing a major crisis, eventually leading to failure. This study examines which elements contributed to the bike-sharing industry's downfall in China, as well as the reasons for its rise and fall in such a short period using Beijing as the case study, despite the stable conditions of the “bike-sharing” market and the active policy support provided by the Chinese government from the perspective of New Institutionalism. The study found that the impact of various actors involved at various stages of the “Bike-sharing” market and the gradual institutional change

in the industry were most impactful. Finally, this article will argue that the main reason is a lack of effective government regulation, in terms of the institution throughout the entire industry.

**Keywords:** Sharing Economy, Bike-Sharing, New Institutionalism, Gradual Institutional Change

## 參考文獻

- IT桔子，2018，〈2017年共享經濟遍地開花，190家企業獲投，滴滴、摩拜、ofo吸金能力最強〉，<https://36kr.com/p/1722203373569>，查閱時間：2021/07/16。ITjuzi. 2018. “2017nian gongxiang jingji biandi kaihua, 190 jia qiye huotou, didi, mobai, ofo xijin nengli zuizhiqiang” [2017, the Sharing Economy Blossomed Everywhere with 190 Companies Receiving Investment, with Didi, Mobike, and ofo Having the Strongest Ability to Absorb Money]. (Accessed on July 16, 2021).
- ofo，2022，〈ofo小黃車發展歷程〉，<https://www.ofo.com/#/about>，查閱時間：2021/07/11。ofo. 2022. “ofo xiaohuangche fazhan licheng” [Development Path of ofo]. (Accessed on July 11, 2021).
- 人民網，2017a，〈習近平在中國共產黨第十九次全國代表大會上的報告〉，<http://cpc.people.com.cn/n1/2017/1028/c64094-29613660.html>，查閱時間：2021/07/17。People’s Daily. 2017a. “Xijiping zai zhongguo gongchandang dishijiuci quanguo daibiao dahuishang de baogao” [Xi Jinping’s Report at the 19th National Congress of the Communist Party of China]. (Accessed on July 17, 2021).
- 人民網，2017b，〈北京市金融局表態：並未要求銀行託管共享單車押金〉，[https://www.sohu.com/a/142546959\\_114731](https://www.sohu.com/a/142546959_114731)，查閱時間：2021/07/23。People’s Daily. 2017b. “Beijingshi jinrongju biaotai: bingwei yaoqiu yinhang tuoguan gongxiang danche yajin” [The Beijing Municipal Finance Bureau: No Require the Bank to Escrow the Sharing Bike Deposit]. (Accessed on July 23, 2021).
- 千龍網，2017，〈北京共享單車再添新丁總數超過30萬輛〉，<http://beijing.qianlong.com/2017/0223/1432160.shtml>，查閱時間：2021/07/07。Qianlong News. 2017. “Beijing gongxiang danche zaitian sinding zongshu chaoguo 30 wan liang” [Beijing’s Shared Bike Add New Riders, the Total Number Exceeds 300,000]. (Accessed on July 07, 2021).
- 中商情報網，2017，〈2017年中國企業創業估值百強榜（附完整榜單）〉，<https://top.askci.com/news/20170514/17062598021.shtml>，查閱時間：2021/07/07。AskCI. 2017. “2017 nian zhongguo chiyeh chuanyeh guzhi bai qiang bang (fu wanzheng bangdan)” [2017 Top 100 Chinese Business Venture Valuation Lists (Complete List Attached)]. (Accessed on July 07, 2021).
- 中國日報網，2017，〈2017年度中國媒體十大流行語發布「十九大」「新時代」上榜〉，<http://media.people.com.cn/n1/2017/1212/c40606-29699951.html>，查閱時間：2021/01/08。China Daily. 2012. “2017 niandu zhongguo meiti shida liuxingyu fabu

- ‘shijiuda’ ‘xinshidai’ shangbang” [The Top Ten Buzzwords of the Chinese Media in 2017 Are Released]. (Accessed on January 08, 2021).
- 中國日報網，2018，〈共享單車累計投放量已達2300萬輛，註冊用戶4億〉，[http://caijing.chinadaily.com.cn/2018-02/07/content\\_35663613.htm](http://caijing.chinadaily.com.cn/2018-02/07/content_35663613.htm)，查閱時間：2021/07/09。China Daily. 2018. “Gongxiang danche lei ji toufangliang yida 2300 wan liang, zhu ce yonghu 4yi” [The Cumulative Number of Shared Bicycles Has Reached 23 Million and 400 Million Registered Users]. (Accessed on July 09, 2021).
- 中國政府網，2016，〈十部門印發關於促進綠色消費的指導意見的通知〉，[http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/02/content\\_5048002.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/02/content_5048002.htm)，查閱時間：2021/07/18。THE STATE COUNCIL, “Shibumen yinfa guanyu cujin luse xiaofei de zhidao yijian de tongzhi” [Notice of Ten Departments Issuing Guiding Opinions on Promoting Green Consumption]. (Accessed on July 18, 2021).
- 中新經緯，2018，〈成立3年融資10筆摩拜為何走到了「賣身」這一步？〉，<http://www.jwview.com/jingwei/html/04-04/147326.shtml>，查閱時間：2021/07/11。Economic View. 2018. “Chengli sannian rongzi shibi mobai hewei zoudaole ‘maishen’ zheyibu?” [Why Did Mobike Reach the Step of “Selling Itself” after 10 Financings in 3 Years of Establishment?]. (Accessed on July 11, 2021).
- 北京市交通委員會 2012，〈「改善環境、推進公共自行車服務、實施綠色出行工程」直播訪談〉，[http://jtw.beijing.gov.cn/zmhd/zxft/wqhg/201912/t20191209\\_1009483.html](http://jtw.beijing.gov.cn/zmhd/zxft/wqhg/201912/t20191209_1009483.html)，查閱時間：2021/07/29。Beijing Municipal Commission of Transport. 2012. “‘Gaishan huanjing, tuijin gonggong zixingche fuwu, shishi luse chuxing gongcheng’ zhibo fangtan” [“Improve the Environment, Promote Public Bicycle Services, and Implement Green Travel Projects” Live Interview]. (Accessed on July 29, 2021).
- 北京市交通委員會，2013，〈兩岸四地騎友胡同騎遊倡導綠色出行〉，[http://jtw.beijing.gov.cn/hyfc/yyfw/201307/t20130722\\_307112.html](http://jtw.beijing.gov.cn/hyfc/yyfw/201307/t20130722_307112.html)，查閱時間：2021/07/17。Beijing Municipal Commission of Transport. 2013. “Liangnan sidi qiyong hutong qiyong changdao luse chuxing” [Cycling in the Alley of Riding Friends across the Strait and Four Places Advocating Green Travel]. (Accessed on July 17, 2021).
- 北京市交通委員會，2017，〈北京市鼓勵規範發展共享自行車的指導意見（試行）〉出臺，[http://jtw.beijing.gov.cn/xxgk/zcjd/202001/t20200102\\_1552474.html](http://jtw.beijing.gov.cn/xxgk/zcjd/202001/t20200102_1552474.html)，查閱時間：2021/07/04。Beijing Municipal Commission of Transport. 2017. “Beijingshi guli guifan fazhan gongxiang zixingche de zhidao yijian (shixing) chu tai” [“Beijing Guiding Opinions

- on Encouraging and Regulating the Development of Shared Bicycles (Trial)” Is Released]. (Accessed on July 04, 2021).
- 江童，2019，〈城市共享單車發展存在的問題及規制路徑探析：基於多中心治理的視角〉，《重慶文理學院學報（社會科學版）》，38（1）：48-56。Jiang, Tong. 2019. “Chengshi gongxiang danche fazhan cunzai de wenti ji guizhi lujing tanxi: jiyu duozhongxin zhili de shijiao” [Problems in the Development of Urban Sharing Bike and Analysis of Regulatory Paths: on the Perspective of Multi-Center Governance]. *Journal of Chongqing University of Arts and Science (Social Science Edition)*, 38 (1): 48-56.
- 冷向明、郭淑雲，2018，〈共享經濟治理中的政府責任：以共享單車為例〉，《經濟社會體制比較》，（05）：88-94。Leng, Xiang-ming, and Shu-yun Guo. 2018. “Gongxiang jingji zhilizhong de zhengfu zeren: yi gongxiang danche wei li” [Government Responsibilities in the Governance of Sharing Economy: Focus on the Sharing Bike]. *Comparison of Economic and Social Systems*, (05): 88-94.
- 知投網，2018，〈共享經濟吸金排行榜：滴滴、摩拜、ofo都拿了多少錢？〉，<http://www.zhitouwang.cn/news/detail/25555.html>，查閱時間：2021/07/11。ZHITOU. 2018. “Gongxiang jingji xijin paixingbang: didi, mobai, ofo dou nale duoshao qian?” [Sharing Economy Money Attracting List: How Much Did Didi, Mobike, and ofo Take?]. (Accessed on July 11, 2021).
- 姚廬清、俞使超，2019，〈共享經濟的馬克思主義經濟學分析〉，《海派經濟學》，17（02）：136-146。Yao, Lu-qing, and Shi-chao Yu. 2019. “Gongxiang jingji de makesi zhuyi jingjixue fenxi” [Marxist Economic Analysis of Sharing Economy]. *Journal of Economics of Shanghai School*, 17 (02): 136-146.
- 唐俏陽，2019，〈共享經濟發展中的政府監管問題研究〉，鄭州：鄭州大學行政學及國家行政管理碩士論文。Tang, Qiao-yang. 2019. *Gongxiang jingji fazhanzhong de zhengfu jianguan wenti yanjiu* [Research on Government Supervision Issues in the Development of Sharing Economy]. Zhengzhou: MA thesis, Administration and National Administration, Zhengzhou University.
- 孫艷艷、呂志堅，2013，〈北京市公共自行車發展對策研究〉，《城市管理與科技》，（05）：28-30。Sun, Yan-yan, and Zhi-jian Lu. 2013. “Beijingshi gonggong zixingche fazhan duice yanjiu” [Research on Countermeasures for the Development of Beijing Public Bicycles]. *Urban Management and Science & Technology*, (05): 28-30.
- 馬化騰，2017，《共享經濟：改變全世界的新經濟方案 = Sharing Economy》，臺北市：

- 遠見天下文化。Ma, Hua-teng. 2017. *Gongxiang jingji: gaibian quanshijie de xinjingji fangan = Sharing economy [The Sharing Economy: The New Economic Scenario That Changed the World]*. Taipei: Commonwealth Publishing.
- 張文英，2020，〈由共享單車的發展分析企業可持續發展策略：以ofo共享單車為例〉，《中國集體經濟》，(23)：72-73,89。Zhang, Wen-ying. 2020. “You gongxiang danche de fazhan fenxi qiye kechixu fazhan celue: yi ofo gongxiang danche weili” [Analysis of Corporate Sustainable Development Strategies from the Development of Sharing Bike]. *China Collective Economy*, (23): 72-73,89.
- 陳佳英，2020，〈共享經濟理論視角下的社會治理問題研究：以共享單車為例〉，《遼寧經濟》，(04)：84-85。Chen, Jia-ying. 2020. “Gongxiang jingji lilun shijiao xia de shehui zhili wenti yanjiu: yi gongxiang danche weili” [Research on Social Governance Issues from the Perspective of Sharing Economy Theory]. *Liaoning Economy*, (04): 84-85.
- 陳超、張智燦，2020，〈我國共享單車發展歷程及戰略研究：基於產業發展週期及資源配置的視角〉，《環渤海經濟瞭望》，(07)：6-9。Chen, Chao, and Zhi-can Zhang. 2020. “Woguo gongxiang danche fazhan licheng ji zhanlue yanjiu: jiyu chanye fazhan zhoubi ji ziyuan peizhi de shijiao” [Research on the Development Process and Strategy of Shared Bicycles: Based on the Perspective of Industrial Development Cycle and Resource Allocation in China]. *Economic Outlook the Bohai Sea*, (07): 6-9.
- 陶哲航，2019，〈共享經濟下的政府監管研究〉，南京：南京大學經濟與管理科學碩士論文。Tao, Zhe-hang. 2019. “Gongxiang jingji xiade zhengfu jianguan yanjiu” [Research on Government Regulation under the Sharing Economy]. Nanjing: MA Thesis, Economics and Management Science, Nanjing University.
- 新京報，2020，〈截至2019年年底北京市共有90萬輛共享單車〉，<https://www.bjnews.com.cn/detail/158259544814861.html>，查閱時間：2021/07/11。Beijingnews. 2020. Jiezhi 2019 nian niandi beijingshi gongyou 90 wan liang gongxiang danche” [As of the End of 2019, There Were 900,000 Shared Bicycles in Beijing]. (Accessed on July 11, 2021).
- 新浪財經，2017，〈ofo員工稱小黃車損耗率至少20%修車師傅感慨修不完〉，<http://finance.sina.com.cn/chanjing/gsnews/2017-04-24/doc-ifyepnea4757705.shtml>，查閱時間：2021/07/11。Sina. 2017. “ofo yuangong cheng xiaohuangche sunhaolu zhishao 20% xiuche shifu gankai xiubuan” [ofo Employees Say that the Loss Rate of Bike Is at Least 20% and the Repairer Feels That the Repair Is Not Complete]. (Accessed on July 11, 2021).



- 新浪網，2017，〈共享單車上的二維碼有詐？〉，<https://top.sina.cn/zx/2017-02-15/tnews-ifyarmcu6016824.d.html?sinawapshare=resource=newsapp>，查閱時間：2021/07/05。Sina. 2017. “Gongxiang danche shangde erweima youzha?” [Is the QR Code on the Sharing Bike Fraudulent?]. (Accessed on July 05, 2021).
- 新華網，2015，〈中國共產黨第十八屆中央委員會第五次全體會議公報〉，[http://www.xinhuanet.com/politics/2015-10/29/c\\_1116983078.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/2015-10/29/c_1116983078.htm)，查閱時間：2021/07/16。Xinhuanet. 2012. “Zhongguo gongchandang dishibajie zhongyang weiyuanhui diwuci quanti huiyi gongbao” [The Fifth Plenary Session of the 18th Central Committee of the CCP]. (Accessed on July 16, 2021).
- 新華網，2017，〈平均每14人一輛單車北京暫停共享單車新增投放〉，[http://big5.news.cn/gate/big5/www.xinhuanet.com/2017-09/08/c\\_1121626476.htm](http://big5.news.cn/gate/big5/www.xinhuanet.com/2017-09/08/c_1121626476.htm)，查閱時間：2021/07/04。Xinhuanet. 2017. “Pingjun mei 14 ren yiliang danche beijing zanting gongxiang danche xinzenge toufang” [An Average of One Bicycle Per 14 People, Beijing Suspends New Sharing of Bicycles]. (Accessed on July 04, 2021).
- 劉致賢，2015，〈中國國家資本主義：一個新的政治經濟學研究議程〉，《台灣政治學刊》，19（2）：41-80。Liou, Chih shian. 2015. “Zhongguo guojia ziben zhuyi: yige xinde zhengzhi jingjixue yanjiu yicheng” [Chinese State Capitalism: A New Research Agenda for Political Economy]. *Taiwanese Political Science Review*, 19 (2): 41-80.
- 潘小娟，2003，〈中國大陸地方政府創新的特點與發展趨勢〉，《府際關係研究通訊》，（17）：9-11。Pan, Xiao-juan. 2003. “Zhongguo dalu difang zhengfu chuanguang de tedian yu fazhan qushi” [The Characteristics and Development Trends of Local Government Innovation in Mainland China]. *Intergovernmental Relations Research Newsletter*, (17): 9-11.
- 鄭楊、朱莎，2014，〈北京、杭州城市公共自行車系統服務對比分析〉，《北京第二外國語學院學報》，（03）：64-68。Zheng, Yang, and Sha Zhu. 2014. “Beijing, hangzhou chengshi gonggong zixingche xitong fuwu duibi fenxi” [The Comparative Analysis of Public Bicycle Transportation in Beijing and Hangzhou]. *Beijing International Studies University*, (03): 64-68.
- 餘洋，2020，〈馬克思主義哲學視域中共享經濟的發展〉，《現代交際》，17: 218-220。Yu, Yang. 2020. “Makesi zhuyi zhexue shiyu zhong gongxiang jingji de fazhan” [The Development of Sharing Economy in the Horizon of Marxist Philosophy]. *Modern Society*, 17: 218-220.

- 騰訊科技，2018，〈交通部：77家共享單車企業已倒閉20多家，好東西也要規範〉，  
<https://tech.qq.com/a/20180209/023861.htm>，查閱時間：2021/07/03。Tencent. 2018.  
 “Jiaotongbu: 77 jia gongxiang danche qiye yi daobi 20 duojia, haodongxi yeyao guifan”  
 [Ministry of Transport: 77 Shared Bicycle Companies Have Closed Down and More than  
 20, and Good Things Must Be Regulated]. (Accessed on July 03, 2021).
- 천천 (陳晨)，2019，〈공유자전거 사례로 본 중국 공유경제의 문제 (以共享單車爲  
 例的中國共享經濟問題)〉. 《성균차이나브리프》，7 (1) : 59-64。Chen, Chen.  
 2019. “Yi gongxiang danche weili de zhongguo dalu gongxiang jingji wenti” [The Problem  
 of China’s Sharing Economy in the Case of Shared Bicycles]. *Sungkyun China Brief*,  
 7(1):59-64.
- 하연섭 (Ha, Yeon-seob)，2011，〈제도분석：이론과 쟁점 (制度分析：理論與爭  
 端)〉，서울：다산출판사 (首爾：茶山)。Ha, Yeon-seob. 2001. *Zhidu fenxi: lilun yu  
 zhengduan* [Institutional Analysis: Theory and Issues]. Seoul: Dasanbooks.
- Conran, James, and Kathleen Thelen. 2016. “Institutional Change.” In O. Fioretos, T. G. Falleti,  
 and A. Sheingate, eds., *The Oxford Handbook of Historical Institutionalism*, pp. 51-70.  
 Oxford: Oxford University Press.
- Constantiou, Ioanna, Attila Marton, and Virpi Kristiina Tuunainen. 2017. “Four Models of  
 Sharing Economy Platforms.” *MIS Quarterly Executive*, 16 (4): 231-251.
- Friedman, T. L. 1999. *The Lexus and the Olive Tree: Understanding Globalization*. New York:  
 Farrar, Straus and Giroux.
- Hacker, Jacob S., Paul Pierson, and Kathleen Thelen. 2015. “Drift and Conversion: Hidden  
 Faces of Institutional Change.” In James Mahoney, and Kathleen Thelen eds., *Advances in  
 Comparative-Historical Analysis*, pp.180-208. Cambridge: Cambridge University Press.
- Hall, PA. 2010. “Historical Institutionalism in Rationalist and Sociological Perspective.” In  
 James Mahoney, and Kathleen Thelen, eds., *Explaining Institutional Change: Ambiguity,  
 Agency, and Power*. Cambridge: University Press.
- Hall, PA., and R.C.R Taylor. 1996. “Political Science and the Three New Institutionalisms”.  
*Political Studies*, 44: 936-957.
- Katznelson, I, and Barry R. Weingast 2005. “Intersections Between Historical and Rational  
 Choice Institutionalism.” In Ira Katznelson, and Barry R. Weingast, eds., *Preferences and  
 Situations: Points of Intersection Between Historical and Rational Choice Institutionalism*,  
 pp.1-24. New York: Russell Sage Foundation.

- Li, Zhibin, Wei Wang, Chen Yang, and Haoyang Ding. 2017. Bicycle Mode Share in China: A City Level Analysis of Long Term Trends. *Transportation*, 44: 773-788.
- Mahoney, James, and Kathleen Thelen. 2010. "Theory of Gradual Institutional Change." In James Mahoney, and Kathleen Thelen, eds., *Institutional Change: Ambiguity, Agency, and Power*, pp. 1-37. New York: Cambridge University Press.
- March, J., and J. Olsen 2006. "Elaborating the new institutionalism." In R.A.W. Rhodes, S. Binder, and B. Rockman, eds., *The Oxford handbook of political institutions*. Oxford, UK: Oxford University Press.
- Ostrom, Elinor. 1990. *Governing the Commons*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Pandaily. 2017. "No Intermission for Shared Bikes' War". <https://pandaily.com/no-intermission-for-shared-bikes-war/>. (July 07, 2021).
- Pierson, P. 2004. *Politics in Time*. Princeton: Princeton University Press.
- Rahman, K. Sabeel, and Kathleen Thelen. 2019. "The Rise of the Platform Business Model and the Transformation of Twenty-First-Century Capitalism." *Politics & Society*, 47 (2): 177-204.
- Richardson, Lizzie. 2015. "Performing the sharing economy." *Geoforum*, 67 (4): 121-129.
- Roland Berger. 2019. "HE RISE AND FALL OF CHINESE BIKE-SHARING STARTUPS". <https://www.rolandberger.com/nl/Insights/Publications/The-rise-and-fall-of-Chinese-bike-sharing-startups.html>. (January 09, 2021).
- Scott, W. R. 2001. *Institutions and Organizations* (2nd ed.). Thousand Oaks, CA: Sage.
- Shleifer, Andrei, and Robert W. Vishny. 1998. *The Grabbing Hand: Government Pathologies and Their Cures*. Harvard University Press.
- Srnicek, Nick. 2017. *Platform capitalism*. Cambridge: Polity Press.
- Stephany, Alex. 2015. *The Business of Sharing*. New York: Palgrave Macmillan.
- Streeck, Wolfgang, and Kathleen Thelen. 2005. "Introduction: institutional change in advanced political economies." In W. Streeck, and K. Thelen, eds., *Beyond Continuity: Institutional Change in Advanced Political Economies*, pp.1-39. Oxford et al.: Univ. Press.
- The New York Times. 1985. "The Editorial Notebook How to Cut Unemployment Without Magic." <https://www.nytimes.com/1985/04/25/opinion/the-editorial-notebook-how-to-cut-unemployment-without-magic.html>. (January 08, 2021).
- Thelen, Kathleen. 2004. *How Institutions Evolve: The Political Economy of Skills in Germany, Britain, the United States, and Japan*. New York: Cambridge University Press.
- Walsh, Bryan. 2011. "Today's Smart Choice: Don't Own. Share." *TIME* (March 17).

