

# THINK ACT

BEYOND MAINSTREAM

# 思与行



10月 2016

## 2018年中国汽车共享出行市场

分析预测报告

亮点

**3**

**2300亿美元**

中国目前已经形成625亿美元的共享经济市场，并保持54%的高速增长，到2018年有望达到2300亿美元，在全球共享经济中的占比由33%提升至44%，成为领军力量。

p.11

**1.8万亿元**

汽车共享出行在中国拥有广阔的发展前景，其直接需求将由2015年的816万次/天快速增长至2018年的3700万次/天，对应市场容量有望由660亿元/年增长至3800亿元/年，而潜在需求带来的潜在市场容量更有望达到1.8万亿元。汽车共享出行将成为生机无限的蓝海。

p.23

**550万就业岗位**

短短三年，汽车共享出行已迅速发展到来年订单量17.7亿单、创造550万就业岗位、吸引投资234亿美元，中国约2.5亿用户每周至少使用1次共享出行软件。汽车共享出行仍在加速发展中，显示出强大的生命力。

p.26

# 中国发展共享经济的必要性

## 纵观全球，共享经济的高速演进引起关注

### 何谓共享经济

各领域的学术权威对共享经济的定义不尽相同，然而究其本质，**共享经济是以分散的社会闲置资源为基础，以提升资源利用率为核心的服务式经济。**

“共享经济”这一概念起源于上世纪八十年代的美国，并在三十余年的商业实践中不断充实和发展。1978年，美国得克萨斯州立大学社会学教授马科斯·费尔逊和伊利诺伊大学社会学教授琼·斯潘思在论文“共有结构与合作消费：活动规则探讨”中首次提出共享经济的相关概念，即人们通过共同参与一项活动来消费经济产品和服务<sup>1)</sup>。2010年，美国著名畅销书作家、TED演讲者雷切尔·博茨曼通过对Zipcar、Facebook等领先企业的访谈进一步指出，共享经济的核心是共享，即通过面对面或网络来联系、汇聚并组建社群，将每个人的物品或个体进行匹配，把一个个“点对点”的分散的需求满足变成“多对多”的平台<sup>2)</sup>。

无论人们如何定义共享经济，归根结底，共享经济是以分散的社会闲置资源为基础，以提升资源利用率为核心的服务式经济。近年来，共享经济在全球范围内呈现出井喷式的发展，促进了分散的供需匹配，释放了经济活力。

此外，共享经济因其重视服务的核心本质，顺应了新一轮消费升级的大势。研究表明，人均GDP超过5000美元之后，人们的消费需求与理念也随之升级，基本物质需求的增速逐步放缓，而以服务为核心的升级需求将进入发展的黄金时期。以美国为例，随着人均收入的增加，美国的服务类支出占比持续上升，至2015年服务类支出占比升至总支出的75%，对更高层次的消费需求逐渐释放。2015年，全球已有93个国家的人均GDP超过5000美元，其中卢森堡以103,186.99美元位列第一，中国人均收入为8,280.09美元，位列第74名<sup>3)</sup>。

在全球人均收入不断增加，消费需求逐步升级的今天，**以服务为核心的共享经济发展恰恰顺应了世界的变革趋势，成为经济社会发展到一定阶段的必然产物。**

**共享经济发展至目前，已渗透共享出行、共享空间、共享金融等九大领域，并凭借其强大的生命力正在渗透更多的传统行业和细分领域**

随着时间的推移与民众消费观念的改变，共享经济逐渐从物质共享向以优化生活体验的服务共享转变，如TaskRabbit为代表的“跑腿外包”共享服务和以Uber为代表的汽车共享出行等。此后，共享经济又延伸至对专业性要求更高的专业技能领域，如共享知识和共享医疗。**罗兰贝格认为，未来共享经济将持续渗透到更多传统行业，并在服务共享和专业技能共享领域蓬勃发展，对应的公司规模也将逐步分化，既有覆盖大众市场的大型企业，**

<sup>1)</sup> Felson, M., & Speath, J. (1978). Community structure and collaborative consumption. *American Behavioral Scientist*, 41, 614.

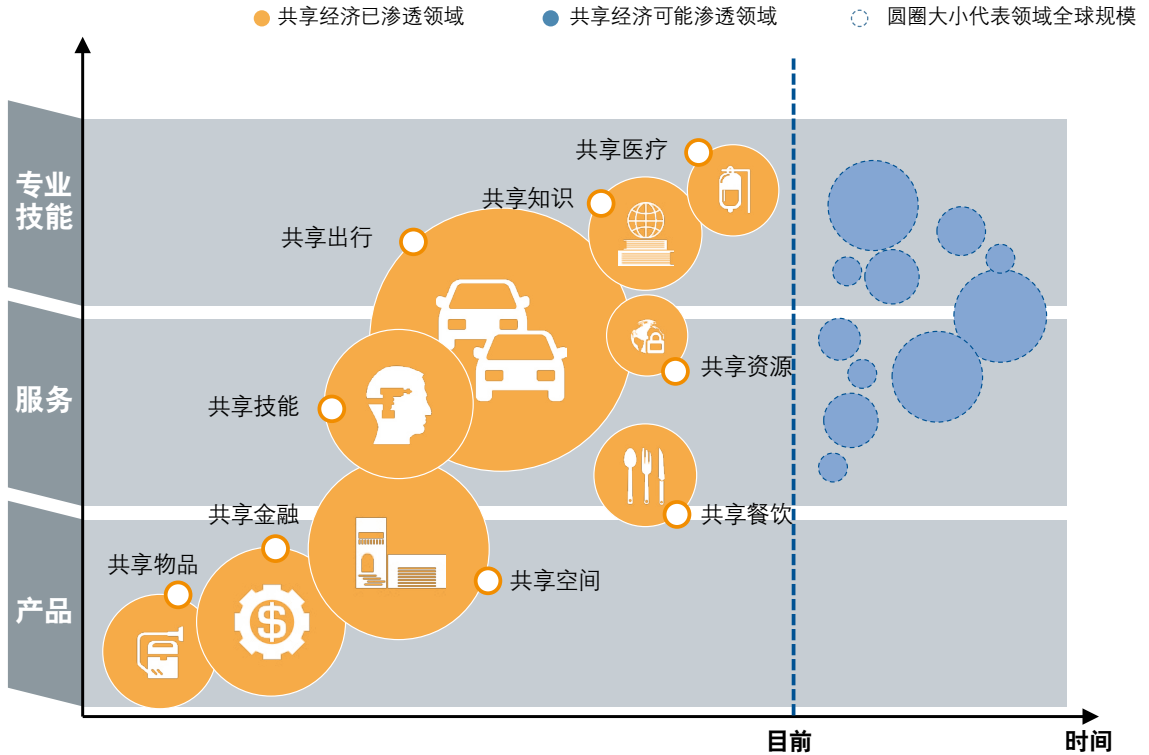
<sup>2)</sup> Botsman, R., & Rogers, R. (2010). *What's mine is yours: The*

*rise of collaborative consumption*. New York: Harper Collins.

<sup>3)</sup> 国际货币基金组织 (IMF)

## A

## 共享经济行业渗透趋势图



也有迎合较为小众需求的小型组织。

全球范围内,各个领域涌现出大量从事共享经济的企业,在新的经济浪潮下快速成长。→A

Etsy成立于2005年,是美国一个手工艺品的在线销售网站,集聚了一大批极富影响力和号召力的手工艺艺术品设计师,以连接买家和卖家,实现手工艺品的P2P交易模式为使命。

Zopa成立于2007年,是世界第一家P2P金融服务公司。Zopa通过实现贷款人与借款人的在线直接交易,免去了传统贷款的繁琐手续,使借贷变得简单快捷。

Wework成立于2011年,是办公空间共享模式的开山鼻祖。其商业模式是:用折扣价格租下整层写字楼,分隔成单独的办公空间出租给初创企业和小公司,再向他们收取会员费。

TaskRabbit成立于2008年,是P2P劳动雇佣模式的开创者。“任务发布者”(TaskPosters)可以在平台上发布任务请求帮助;而任务兔子(TaskRabbits)由通过审核和背景调查的个人组成,负责完成发布者的任务并获得一定的报酬。

Lyft成立于2007年,是一家致力于汽车共享出行的美国公司。目前,Lyft已覆盖美国180个城市,估值达到25亿美元。同时,Lyft还与中国的滴滴出

行、印度的Ola Cabs以及新加坡的GrabTaxi结盟，以求加速在全球市场的扩张。

EatWith成立于2012年，是一家以创新方式解决旅游者“吃”的需求的P2P美食社交公司，旨在为食客与厨师提供对接平台，帮助游客更高效地寻找目的地特色美食。

Quora成立于2009年，是一家问答SNS知识共享网站，被称为维基百科的替代者。Quora社区连接各行各业的精英，用户分享彼此的专业知识、经验和见解，为他人提供高质量的信息。

Open Garden成立于2011年，是一家致力于Wifi共

享的初创公司。在Open Garden网络中的智能设备可以实现网络共享。据统计，Open Garden技术应用于美国市场之后，用户每日平均上网时长增加44分钟。

Medicast成立于2013年，是一家医疗资源共享公司，被誉为医疗界的Uber。Medicast平台通过实现病患和医护人员的对接，提高医疗资源的使用效率，节约病患看病成本，并为医护人员带来额外的收入来源。

综上，九大领域的个中翘楚对商业模式进行了积极的探索和创新，为共享经济注入了多元化的力量，并推动共享经济渗透到更多的传统行业，在

## B

### 共享经济代表企业（境外）

领域	代表公司		主要内容
 共享物品	Chegg	Etsy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chegg提供在线教科书租赁服务</li> <li>- Etsy手工艺品共享和交流平台</li> </ul>
 共享金融	Zopa	Lending Club	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zopa为中小企业及个人提供融资信息</li> <li>- Lending Club为中小企业及个人提供融资信息</li> </ul>
 共享空间	Airbnb	Wework	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Airbnb提供在线旅游短租服务</li> <li>- Wework提供企业办公空间共享服务</li> </ul>
 共享服务	TaskRabbit	Zaarly	<ul style="list-style-type: none"> <li>- TaskRabbit构建帮助别人完成任务或提供服务的平台</li> <li>- Zaarly基于位置邻近性的个人需求平台</li> </ul>
 共享出行	Uber	Lyft	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uber通过手机预约出租车、私家车或与他人拼车</li> <li>- Lyft通过手机预约出租车、私家车或与他人拼车</li> </ul>
 共享饮食	EatWith	Kitchit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- EatWith为游客寻找旅游地地道的本地美食</li> <li>- Kitchit提供厨师上门服务</li> </ul>
 共享知识	Quora	Udemy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quora在线问答平台</li> <li>- Udemy提供在线课程服务</li> </ul>
 共享资源	Open Garden	SolarCity	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Open Garden提供Wifi网络共享服务</li> <li>- SolarCity提供太阳能光伏系统服务</li> </ul>
 共享医疗	Medicast	Class Pass	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Medicast提供在线诊疗服务</li> <li>- Class Pass提供健身资源共享服务</li> </ul>

活化经济、改善民生、拉动就业等方面展现出可观的潜力。→B

**从当前的九大共享领域来看, 2015年全球共享经济总规模达1869亿美元(约合人民币11742亿元<sup>4)</sup>), 到2018年将增长至5200亿美元 →C**

经过调研, 罗兰贝格统计了全球共享经济主要涉及的九大领域中领军企业的营业收入和市场份额。在综合分析这些企业目前的规模和渗透率的基础上, 罗兰贝格对2015年全球共享经济规模进行了匡

算。据测算, 2015年全球共享经济规模已经达到了1869亿美元(约合人民币11742亿元)。

目前共享经济不仅为创业者寻找到更多新的切入点, 也促进了传统经济的变革, 培育出一大批新兴经济的生力军。借助共享经济这种新模式, 国内外的共享型企业正迎来新一轮的融资“牛市”。Uber、Airbnb、滴滴出行等国内外公司已分别完成了不同轮次的融资, 估值达数十亿甚至上百亿美元。→D

## C

## 全球共享经济规模



## D

## 全球共享经济独角兽企业名单

独角兽企业名单	所属领域
Uber	共享出行
Airbnb	共享空间
Wework	共享空间
Lendingclub	共享金融
Lyft	共享出行
Esty	共享物品
GrabTaxi	共享出行
Olacabs	共享出行
Funding Circle	共享金融
Zocdoc	共享医疗
Coursera	共享教育
TaskRabbits	共享服务
Quora	共享知识
Eatwith	共享餐饮
.....	.....

<sup>4)</sup> 按照2015年美元对人民币平均汇率6.282计算

罗兰贝格统计了全球的共享经济独角兽企业2014年至2016年的估值情况，并且匡算了全球独角兽企业近年来估值的年均复合增长率。基于共享经济独角兽企业的估值增长速度，罗兰贝格估算了全球共享经济规模未来的整体增速，预计将高达41%，展现出巨大的发展潜力和空间。至2018年，全球共享经济规模有望达到5200亿美元，形成数千亿美元级的繁荣市场。在三年内全球共享占GDP的比例也从0.23%增长到0.54%。

当然，共享经济的发展也存在一些不可避免的阻碍和困难，如人际信任、隐私保护、安全风险等问题。但是与这些弊端相比，共享经济将为社会和民众带来更多的正面价值，如提高资源利用率、促进可持续发展、改变生活理念、扩大社交网络等。

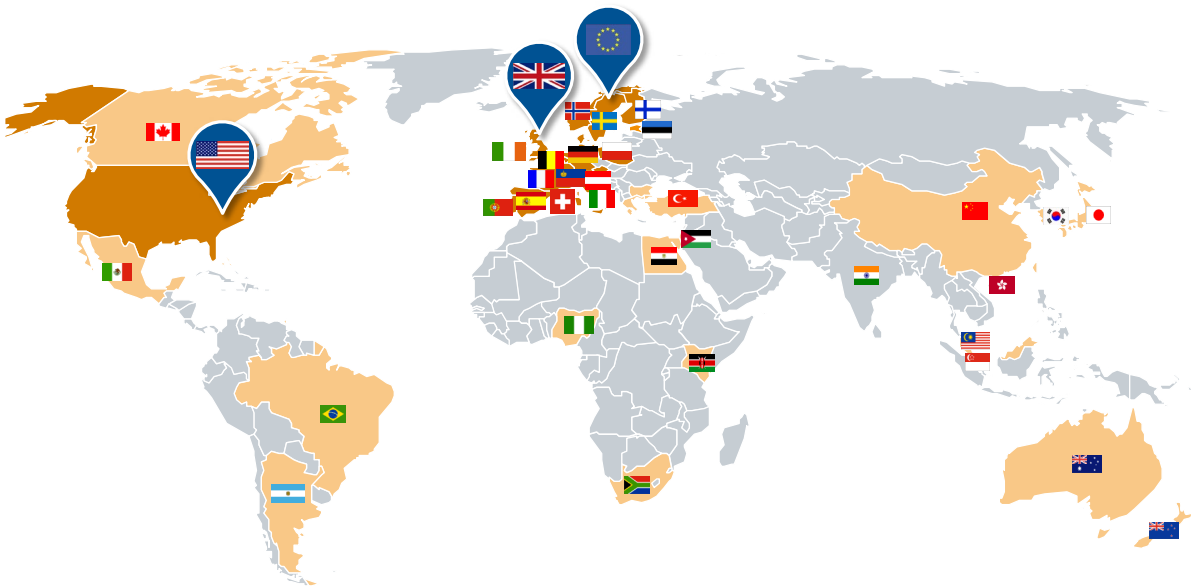
## 领先国家政府对共享经济历了从保

**守观望，摸索前行，到开放支持的态度；企业和民众积极参与，成为推动共享经济的主力军；对于正处于经济深层次转型期的中国，具有重要的启示意义 → E**

在全球共享经济企业蓬勃发展的同时，全球的消费者也表现出对共享经济的拥护和支持。据HAVAS Worldwide针对全球29个国家10574人的调查显示（20%生产型消费者，80%主流消费者），全球已有**28%**的人口参与到共享经济当中，55%的美国被调查者和62%的英国被调查者认为“少拥有而多分享”可以让社会变得更好<sup>5)</sup>。其中，共享经济节省全球资源、给人带来分享互助、积极正面的主观感受等特点，成为吸引消费者最重要的来源。

## E

### 共享经济全球领先国家分布



<sup>5)</sup> HAVAS surveyed 10,574 people aged 16+ in 29 markets: Argentina, Australia, Austria, Brazil, Canada, China, France, Germany, India, Indonesia, Ireland, Italy, Japan, Malaysia, Mexico, the Netherlands,

Poland, Portugal, Puerto Rico, Saudi Arabia, Singapore, South Africa, Spain, Turkey, Ukraine, the United Arab Emirates, the United Kingdom, the United States, and Vietnam.

## 美国

美国作为共享经济的发源地，其政府对共享经济持有积极的态度，认为共享经济可以促进美国经济增长，政府规制不应成为其发展的阻碍。

美国联邦贸易委员会出具的报告表明政府对共享经济持积极态度。委员会指出共享经济不仅提高了资源使用率，还增加了创新型产品和服务的供应，使消费者享受更便捷的服务<sup>6)</sup>。在法律规定方面，联邦贸易委员会负责人莫林·奥尔豪森指出，过度的政府规制将成为产业创新的阻碍。因此，当局在制定规则时应格外小心，避免造成潜在共享经济企业与共享经济消费者的流失<sup>7)</sup>。

同时，地方政府也普遍支持共享经济的发展，并肯定其经济社会价值。

2015年，美国城市联盟组织就共享经济对全国三十个城市进行了调查。结果显示，在一半以上的城市中，共享经济都呈现出增长态势，并已经开始制定相关的政策和监管计划。同时，71%的城市表示支持共享经济的快速增长<sup>8)</sup>。

## 英国

英国民众普遍愿意参与到共享经济中，且认为共享经济创造了消费者和供应方的双赢局面。

相关调查显示，64%的英国民众曾参与过共享经济活动，70%的民众表示愿意参与共享经济。英国的共享经济参与者平均每年可通过这一新的经济形式节约416.16英镑<sup>9)</sup>。在他们看来，共享经济不仅创造了消费者和供应方的双赢局面，而且带来了远远超越传统经济的服务体验。

英国政府积极支持共享经济，为扶持其发展，已出台具体政策，着力打造“共享经济全球中心”。

对于共享经济，英国政府表现出开放积极的态度，具体支持政策表现在以下几个方面：

- 建立“创新工厂”，为初创型共享经济企业的发展提供资金和服务支持
- 提高网络交易的可信度，严厉打击网络犯罪
- 将共享经济纳入政府采购，构建更加丰富的共享平台
- 建立方便快捷的线上税收体系
- 推进共享型企业与商业保险公司的合作等<sup>10)</sup>

多角度全方位的政策支持为英国共享经济的繁荣提供了保障。虽然目前无论从市场规模，还是领先共享企业的数量来看，英国尚未赶超美国，但是英国政府十分重视共享经济，力图从政策环境上予以大力支持，将英国打造为“共享经济全球中心”。

## 欧盟

已有1/3的欧洲消费者参与过共享经济，且该数字有望增加。

根据ING银行的2015年的调查报告显示32%的欧洲消费者对共享经济已经有一定的认知，并且这一数字还将增加。与此同时，三分之一的欧洲国家已经开展共享经济，其中土耳其、西班牙和英国三国的消费者参与程度最高<sup>11)</sup>。

欧盟委员会为支持共享经济的发展已在相关法律税收制度、官方宣传等方面给予政策支持。

<sup>6)</sup> Federal Trade Commission: The "Sharing" Economy: Issues Facing Platforms, Participants, and Regulators, A Federal Trade Commission Workshop

<sup>7)</sup> Federal Trade Commission: Sharing Some Thoughts on the "Sharing" Economy Prepared Remarks of Commissioner Maureen K. Ohlhausen "Sharing" Economy Workshop June 9, 2015

<sup>8)</sup> Shifting perception of collaborative consumption, National League of Cities, 2015

<sup>9)</sup> The State of the Sharing Economy, GSD research report, 2013

<sup>10)</sup> Unlocking the sharing economy, An independent review, Debbie Wosskow, November 2014

<sup>11)</sup> What's mine is yours – for a price. Rapid growth tipped for the sharing economy, ING International Survey, July, 2015



第一，建立相关法律税收制度，规范共享经济，并免除不必要的政策限制。

第二，提高公众共享资源的意识，为公众提供参与共享经济的相关指导。

第三，作为资源提供者 and 使用者参与到共享经济中去，使高素质人才、公共资源和基础设施得到最大限度的利用<sup>12)</sup>。

当然，欧洲共享经济的发展也存在一定的阻碍因素，如缺少资金支持、国内市场狭小、生产成本和劳动力成本偏高等。不过当地政府正采取市场扩张、业务外包等应对政策，力求为共享经济的发展营造更加友好的环境<sup>13)</sup>。

**各国政府对共享经济经历了从保守观望，摸索前行，到开放支持的态度，对于正处于经济深层次转型期的中国，具有重要的启示意义。**

罗兰贝格观察到，在全球范围内，各国民众对共享经济普遍持有拥护支持的立场。就政府态度而言，经历了保守观望，摸索前行，到开放支持的三个发展阶段。无论是美国各州政府制定共享经济相关政策，还是英国“共享经济全球中心”的宏图壮志，亦或是欧盟在相关政策、官方宣传上所做的努力，均体现了当下各国政府的支持态度，为共享经济在全球的高速发展保驾护航。这些政策对处于“十三五”初期的，正在转型中的中国，具有重要的启示意义。

## 中国具备发展共享经济的绝佳基础和条件

**中国人均资源拥有量偏低且资源利用率可提升空间大**  
与全球相比，中国人均资源拥有量偏低，资源分

布不均，资源的供给和需求之间存在着严重的不匹配，而且利用率总体较低，可提升空间大。中国人均资源拥有量的稀缺体现在交通出行空间等物质资源上，也体现在知识和技能等服务资源上。

例如，作为人口大国，中国教育资源面临着极度紧缺的现状，具体体现为人均受教育年限偏低，学校师生比例较小等。除此之外，中国教育资源还具有分布不均匀的特征。一方面，部分地区学校分布稀少，教师资源严重不足；另一方面，很大一部分受过高等教育的人群有意愿在闲暇时间进行教育支援，却受制于有限的途径。教育资源供需不平衡的矛盾越来越突出。在移动互联网时代，这种供需不平衡为中国共享教育的发展提供了沃土，类似于Udemy的共享知识业态将在中国蓬勃发展。

又如，随着中国经济社会的发展，人们对技能的需求呈现出多样化、复杂化的趋势，但是社会分工的细化又导致了个人精力和技能的有限性。另一方面，专业人员的技能和时间尚未得到充分利用。这将为技能共享提供无穷的发展机遇。

人均资源利用效率低下并存的现状并非中国教育和知识领域独有，而是广泛存在于出行、空间、金融等多个领域。这些供需鸿沟的存在，为中国发展共享经济酝酿了原始驱动力。

### 中国移动互联网快速渗透居民生活

智能手机不断普及，移动互联网的渗透率不断提升，这些基础设施的推广为共享经济的发展奠定了良好的基础。→E

从2012年到2015年，中国移动互联网迅猛发展，用户规模从2012年的5.7亿增至2015年的7.9亿，

<sup>12)</sup> Bernardo Hernández Bataller, opinion of the European Economic and Social Committee on Collaborative or participatory consumption, a sustainability model for the 21st century, July, 2014

<sup>13)</sup> The sharing economy: share and make money, how does Switzerland compare, Deloitte, 2015

预计2018年将达到8.9亿<sup>14)</sup>，覆盖范围的扩大和渗透率的持续提高，为共享经济的发展提供了丰厚的土壤。

同时社交网络日趋多元化的发展，也为共享经济的商业模式奠定了用户基础。

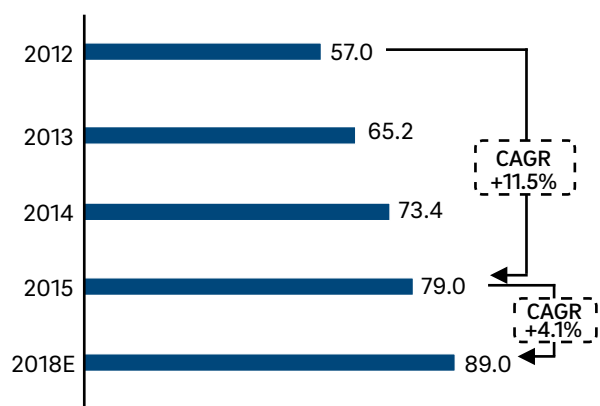
伴随着移动互联技术的兴起，传统的线下社交模式已实现了线上迁移。社交网络的发展使个人社交的触点得到指数性放大，社交方式更加简单灵活，用户各类平台中的参与感更强，为共享经济的商业模式奠定了用户基础。

### 人口结构的变化带来消费升级潜力巨大

随着中国城镇化快速推进、中产阶级迅速崛起、人口受教育程度提升，居民消费习惯由基础型消费向服务型消费逐步升级，迎来共享经济的发展契机。→G

## F

### 中国移动互联网用户人数[千万人]



<sup>14)</sup> 《中国移动互联网数据盘点和预测，专题研究报告2016》，易观智库

<sup>15)</sup> 《2015年国民经济和社会发展统计公报》，国家统计局，2016年2月

<sup>16)</sup> 《全球财富报告》，瑞士信贷银行，2015年10月

<sup>17)</sup> 报告以美国作为基准国家（以2015年年中拥有5-50万美元的财

根据国家统计局数据，中国城镇人口以2.9%的增长率从2010年的6.7亿增长到2015年的7.7亿。同时城镇居民可支配收入以高达10.3%的增长率，从2010年的1.9万增长到2014年的3.1万元<sup>15)</sup>。

中产阶级人数逐渐增加，成为主要消费群体。根据瑞士信贷银行2015年10月发布的《全球财富报告》<sup>16)</sup>，中国中产阶级人数达到1.09亿<sup>17)</sup>，超过美国的9200万，居世界之首。未来中国的中产阶级人口数量将进一步上升，其中相当比例的人口将迈入高财富门槛。中产阶级对非生活必需品的消费占比不断扩大，并且更愿意为产品品质支付溢价。

从教育方面来看，主要劳动年龄人口受过高等教育的比例从2010年的9.90%增长到2015年的15.83%，整体人口的受教育程度不断提高<sup>18)</sup>。

综合来看，随着城镇人口和城镇居民可支配收入的增加、中产阶级人数的增长、人口素质的提高，中国居民的消费习惯和消费结构均发生了较大改变，从衣食住行等方面促进基础型消费逐渐向服务型消费倾斜，为中国共享经济的发展提供了广阔的市场空间与庞大的潜在客群。

### 中国共享经济发展迅速，潜力巨大

中国共享经济目前规模为625亿美元（约合人民币3927亿元<sup>19)</sup>，已占到全球共享经济的33%，预计将以54%的速度增长，到2018年达到2300亿美元（约合人民币14400亿元），占比进一步提升至44%，成为全球共享经济的发展先锋。

经过调研，罗兰贝格统计了中国共享经济独角兽企业的营业收入和市场份额，综合考虑企业规模、市场渗透率、中国共享经济发展的客观条件及能力等因素，结合中国共享经济九大领域的发展，测算出2015年中国共享经济的规模为625亿

富来界定中产阶级成年人），并采用IMF的购买力平价（PPP）进行汇率换算，算出个人财富在2.8万-28万美元的中国人中产阶级

<sup>18)</sup> 2016年全国教育工作会议，教育部，2016年1月

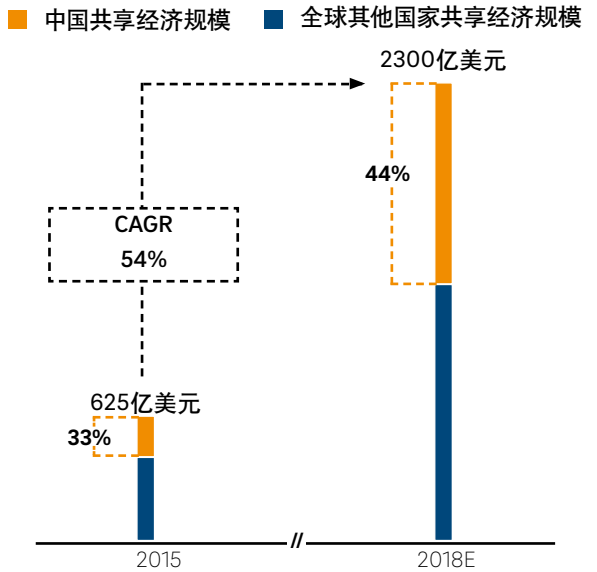
<sup>19)</sup> 按照2015年美元对人民币平均汇率6.282计算

美元 (约合人民币3927亿元), 在全球共享经济的占比已经高达33%。→ **H**

与此同时, 罗兰贝格还调研了中国共享经济中独角兽企业近年来的估值情况, 计算了各企业估值的增长速度, 并通过平均考量各企业增长速度, 估算出以独角兽企业为主要代表的中国共享经济从2015年至2018年的整体增速。中国共享经济增速为54%, 超过了全球共享经济的增长速度。”中国共享经济增速为54%, 超过了全球共享经济的增长速度。至2018年, 中国共享经济的规模将达到2300亿美元 (约合人民币14400亿元), 形成万亿级市场。且由于增速超过全球, 中国在全球共享经济中的占比将进一步提升, 达到44%, 成为全球共享经济发展的先锋。到2018年, 中国共享经济占中国GDP的比例也从0.59%跃升至1.67%。

**H**

**中国共享经济规模**

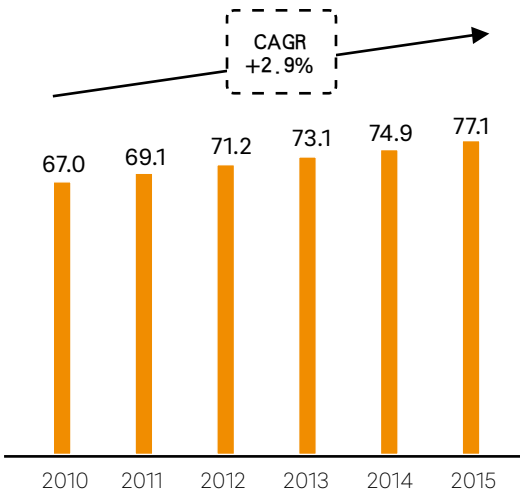


**G**

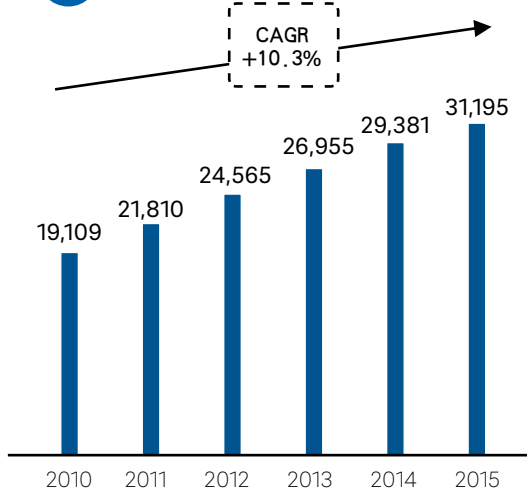
**中国城镇人口数量、中国城镇居民可支配收入**



中国城镇人口[千万人]



中国城镇居民可支配收入[元]



# 汽车共享出行是中国发展共享经济的重要切入点

共享经济在不增加总体资源消耗的前提下，利用技术革新的手段释放了大量的闲置资源，推动资源驱动型经济转为服务驱动型经济，顺应了未来中国经济与社会发展低碳化、高效化、服务化的重要趋势。在中国，汽车共享出行作为需求最迫切、行业成熟度最高的领域，理应成为中国发展共享经济的率先切入点。罗兰贝格定义的汽车共享出行主要包括了租车（未配

司机）和网约车（配有司机）两种业态。近年来，我国汽车共享出行的快速发展，尤其是其中网约车这一创新业态的发展，有效缓解了中国目前迫切的出行供需矛盾，显露出巨大的经济及社会价值。同时，**汽车共享出行催生的移动互联网技术革新，亦可以为中国带来关联产业升级更新、整体移动出行市场腾飞等多重附加值。**→!

## I

### 当前的主要城市出行方式



## 中国共享经济将在各领域梯次推进，有望在汽车共享出行领域率先迎来腾飞

基于共享化需求度和模式成熟度两个维度，可将共享经济的发展分为三个阶段。处于第一阶段的领域，因共享化需求和行业成熟度最高，成为共享经济发展的先驱。随着这两项指标的递减，处于第二阶段和第三阶段的领域将依次发展。

在共享经济的各领域中，民众对于共享化的需求程度主要取决于我国国情。基于我国现阶段的资源分布特征，居民对出行、空间、金融、医疗、公共资源等的共享需求较高，对物品、知识、专业技能等的共享需求则尚未迫切。另一方面，考虑到全球共享经济发展格局的影响，以及移动互联网技术在不同领域的渗透率的差异，各领域的共享模式成熟度也不尽相同。以医疗行业为例，人均医疗资源偏低、医疗资源分布不均的国情，导致居民对医疗的共享化需求较为迫切，但由于医疗行业的专业性较高及跨区域行政阻碍等原因，目前共享化程度偏低，尚未形成较为成熟的行业模式。→ J

## 汽车共享出行在中国的发展需求迫在眉睫

我国大城市中，出行难是城市生活的一大痛点。2015年中国社科院发布的《公共服务蓝皮书》中调查了38个城市的打车现状，其中超过1/4的居民表示平日打车需等待超过20分钟<sup>20)</sup>。随着城镇化的加速和消费升级的发展，居民的汽车出行需求越来越高，然而受制于城市交通运力的发展速度，供需两侧矛盾日益突出：

在供给侧，中国城市人口密集，道路资源极为有限，轨道交通发展需要时间，短中期内传统交通方式供给量难以满足人民出行需求。

在轨道交通方面，目前我国人均城市轨道交通里程数、每平方公里城市轨道交通站点数均明显低于发达国家重点城市。2014年美国每百万人轨道交通里程数为4.4公里，日本每百万人轨道交通里程数为6.2公里，而我国仅为2.5公里<sup>21)</sup>。相比而言，我国轨道交通发展仍处于较低水平。过去十年，各个重点城市均投入巨资建设公交、轨道交通，然而与发达国家城市仍然存在不小差距。未来，轨道基建会越来越受限于城市的已有规划和高昂的土地拆迁成本，需要更大投入以及更长的开发周期。在达到未来理想公共交通状态前，其运力与居民的实际需求之间存在巨大鸿沟。

在地面交通方面，我国道路基础设施发展已近饱和，道路交通单纯依靠增加汽车保有量的方式难以为继。以一线城市为例，北京的车均道路面积仅为31平方米，低于纽约、东京等国际主要城市<sup>22)</sup>。因此，依靠增加汽车保有量来提高社会运力的方式不可持续。一方面，出租车这一传统出行方式，目前整体运力不足，且运力增长空间也受限于城市道路资源的短缺。中国快速的城镇化带来了城市经济和常住人口的高速增长，但我国主要城市出租车供应量在过去近十年中并未赶上出行需求的增长。以北京上海为例，北京2004年—2014年人口增长了659万，出租车保有量增加了约1.2万辆，从5.55万辆增加到6.75万辆；上海2004年—2014年人口增长了590万人，但出租车保有量仅增加了2000多辆，从4.87万辆增加到5.07万辆<sup>23)</sup>。另一方面，城市公共交通的运力缺口也将持续扩大，预计到2018年，中国城市公共交通及出租车的年总运力为

<sup>20)</sup> 2015年《公共服务蓝皮书》，中国社会科学网，2015年12月

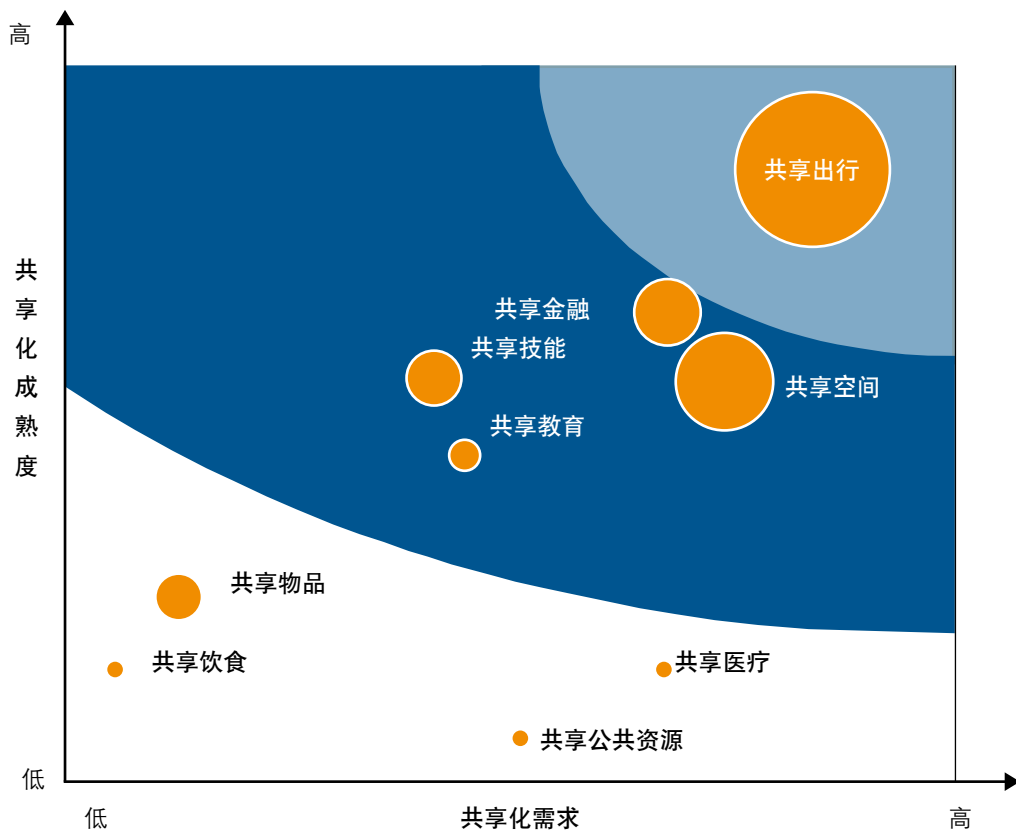
<sup>21)</sup> 由各国交通数据与人口数据估算

<sup>22)</sup> 2014年北京市统计年鉴；Transport for London；New York Department of Motor Vehicle；东京都交通局等

<sup>23)</sup> 2005、2015上海统计年鉴；2005、2015北京统计年鉴

## J

## 各行业共享化需求及成熟度矩阵地图



阶段	共享经济各子领域
1	共享出行
2	共享空间 共享金融 共享技能 共享教育
3	共享医疗 共享公共资源 共享物品 共享饮食

4.1亿人次/天<sup>24)</sup>，距离居民出行需求尚有较大差距。整体来看，未来城市出行供给不能依赖汽车保有量的粗放增长，出租车和公共交通的运力提升亦遭遇瓶颈，探索新的出行方式迫在眉睫。

**在需求侧，伴随着城镇化和消费升级，居民的出行需求将不断增长，且需求日趋多样化。**

我国目标2018年城镇化水平达到58.3%，预计将有8.14亿的城镇居民<sup>25)</sup>，这意味着届时会增加52%的出行需求。此外，随着收入和生活水平的提高，消费者对出行的要求呈现出多样化、层次化发展趋势。根据罗兰贝格消费者调研结果显示，37%的消费者认为出租车无法满足其对商务出行的舒适度和定制化要求、以及特殊人群出行等方面的升级需求<sup>26)</sup>。

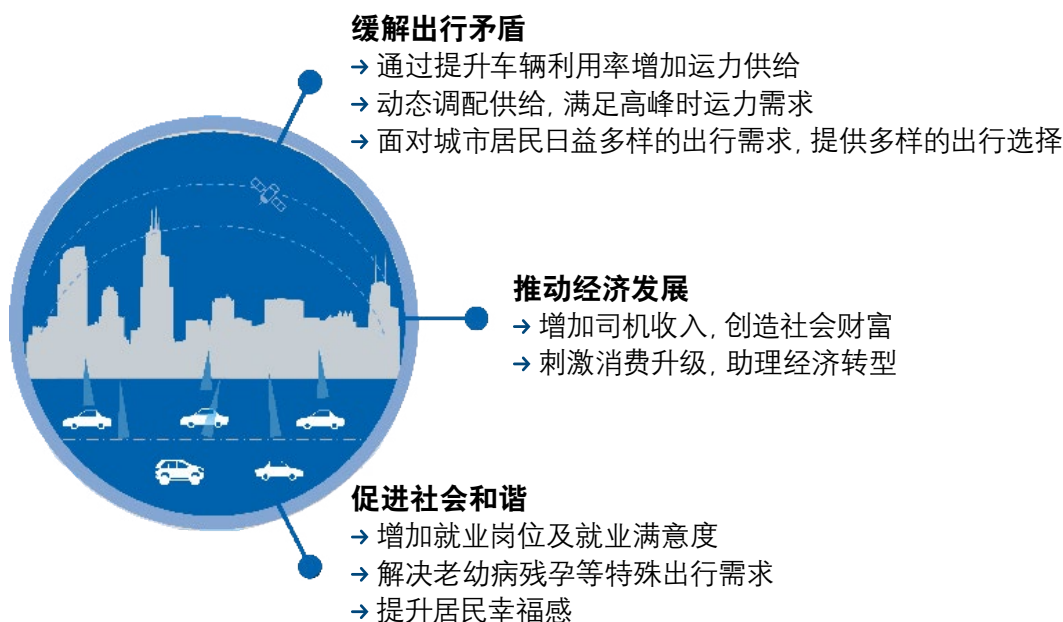
综合来看，由于人口密度大、公共资源增长缓慢等国情因素，我国不可能通过新增汽车保有量的粗放式方法来解决出行供需矛盾。同时，短中期公共交通和出租车亦无法满足日益增长和日趋多元化的出行需求，居民日常出行的供需矛盾突出。汽车共享出行在中国的发展需求迫在眉睫。

## 汽车共享出行对经济发展、社会和谐、居民幸福产生深远影响

作为中国发展共享经济的最佳切入点，汽车共享出行通过新技术、新业态、新模式，对缓解出行矛盾、推动经济发展、促进社会和谐产生巨大的作用和深远的影响。→ **K**

## K

### 汽车共享出行带来的影响



<sup>24)</sup> 根据2015年交通运力及往年运力增长测算得出

<sup>25)</sup> 根据国家统计局往年城镇居民人口数据测算

<sup>26)</sup> 中国一二三线城市消费者专车使用行为调研

## 缓解出行矛盾

在有限的城市空间内，通过提升车辆利用率增加运力供给

据统计，目前中国的社会车辆在运期间平均载客人数少于1.5人，平均闲置时间约95%，大量运力未被激活。汽车共享出行模式吸引了大量车辆在原本行程或空闲时段搭载乘客，扩大了单位车辆的载客量，在不增加城市基础运力负荷的前提下，通过提高车辆的使用效率极大地增加了汽车运力供给。汽车共享在激活大量的社会闲置运力的同时，有助于实现绿色低碳环保的城市发展目标和交通出行理念。→L

在不增加基础运力负荷的前提下，动态调配供给，满足城市不同时段的运力需求

汽车共享出行基于经济学原理，通过供需信息共享、需求定位指引、动态调配机制等技术手段进行跨时段、跨地区的运力动态调配。以实时调价机制为例，该机制利用价格杠杆对供需双方进行调控，有效提升运力的运营效率：供不应求时（如早晚高峰、医院、机场等），合理加价吸引和拉动运力供应，同时一定程度上抑制需求，让真正有需要的人有途径及时获得服务；供大于求时（如白天），合理降价激发更多需求，刺激消费同时调控供给。

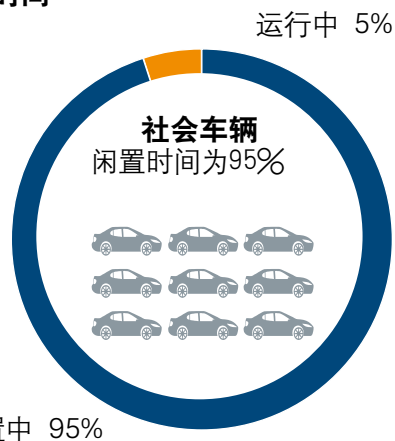
面对城市居民日益多样的出行需求，提供多样的出行选择

随着收入水平的提高，城市居民对生活质量的要求也日益提升，需求越来越多样化，驱动着城市基础服务不断升级完善。面对城市居民日益多样的出行需求，各方面都标准化、一成不变的出租车服务已经捉襟见肘。汽车共享出行的出现，在供给侧实现了革新，补充了大量多样化、个性化的出行服务，其舒适、高效、便捷、高端、时尚、绿色、社交、附加服务等特点很好地满足了广大城市居民的升级需求。

## L

### 租赁车辆和社会车辆闲置资源利用

#### 闲置时间



#### 出行效率低

## 1.24亿台

全国私家车保有量

运力使用现状估算

## 2次

平均出行次数

## <1.5人

平均载人数

日均可释放运力

## 约50%

空载率降低为

## 30亿人次

日均可释放运力

相当于全国日均公交、轨交承载人次的  
8倍<sup>1</sup>

<sup>1</sup>2014年，全年城市客运系统运送旅客1315.66亿人，包含公交车、电车、轨道交通、出租车，相当于日均3.6亿人



## 推动经济发展

除了为城市出行的供需矛盾提供了行之有效的解决方案外，汽车共享出行还创造了巨大的经济价值。汽车共享出行为出行市场引入了更加高效的竞争机制，从而激发了供需两端的经济活力。微观层面，司机受益于汽车共享出行带来的需求释放，智能实时的派单机制更是降低了空载率，收入得以大幅增加。宏观层面，汽车共享出行顺应了消费升级的大潮，对提升行业竞争力、刺激经济发展大有裨益。

### 增加司机收入，创造社会财富

提升居民收入水平，尤其是改善庞大的低收入人群的生活水平一直是中国政府关心的话题和各类企业努力的方向。过去三年间，汽车共享出行的探索为解决这一问题开辟了一条新的路径。

从滴滴、神州、易到三大平台公布的成交数据，并结合罗兰贝格对12个城市的240名汽车共享司机调研结果来看，2015年汽车共享出行为司机带来了**超过460亿**的收入，其中全职司机平均月收入提升幅度达到**82%**。

值得关注的是，按照中国统计年鉴2015年针对城镇居民人均可支配收入的等级划分定义，所有汽车共享司机中约154万名司机之前属于城市低收入人群。**汽车共享帮助城市低收入人群实现了收入提升，使其中绝大部分摆脱了低收入困境。**

在本报告调研范围中，这样的情景在三四线城市尤其普遍。通过参与汽车共享获益的低收入人群在走出困境后往往更乐意推荐和鼓励身边的亲友参加培训，参与汽车共享这一新的就业/创业形式，共同获益。

随着城镇化推进和消费行为逐步成熟，这些数字还在持续扩大，从近两年的增长趋势来看，预计在2018年，汽车共享出行将为司机带来**2500亿**的收入，帮助**420万**低收入人群实现收入增长，创造巨大的社会财富。→ [M](#)

## 案例：UBER动态调度城市运力，解决巴黎市区出行矛盾

巴黎打车难问题由来已久。据统计，2014年巴黎出租车数量约为1.8万辆，而巴黎市区2014年常住人口为224万人，巴黎2014年接待游客130万人，1.8万辆出租车远无法满足巴黎日常和旅游高峰期的出行需求。偌大的巴黎，某些街道上几乎找不到一辆出租车，无论是对游客还是当地居民来说，打车难的问题非常严峻。与此同时，供不应求的大环境也惯出了部分出租车司机的坏毛病，故意不装刷卡机、绕路、拒载和态度不佳几乎成为常态。

2014年2月，Uber进入巴黎市场，通过跨时段、跨区域实时调度当地闲置运力，有效填补了高峰时期的运力短缺，缓解了巴黎打车难的问题；同时，自发参与共享的车主们良好的服务态度、贴近乘客需求的个性化车辆和服务内容受到了当地居民和游客的高度好评，掀起一场汽车共享出行的革命。Uber法国公司估计，约有1万名当地车主参与了汽车共享，他们每月为40万顾客提供服务。

和全球其他地区一样，最初Uber在巴黎也遭到了出租车行业的强烈抵制和政府的限制，但巴黎人民对Uber的热情支持和对巴黎出租车行业的不满迫使政府不得不改变态度。2015年3月巴黎上诉法院取消了对Uber的禁令，并表示Uber可以在法国继续运营。

---

### 刺激消费升级，助力经济转型

提升消费在经济中的比重是我国经济深层次转型的重要内容之一。近年来，在GDP的高速增长带动下，我国城市人均可支配收入持续增长，中产阶级在中国（尤其是一二线城市）快速崛起，孕育着巨大的消费潜力。但受限于传统消费习惯转变慢，高质量、贴近居民个性化需求的产品和服务供给不足等因素，消费升级潜力未得到完全

释放。汽车共享出行作为一种全新的出行服务，在刺激我国出行消费模式的整体升级上，发挥着显著的作用。一方面，通过出行服务供给侧改革，汽车共享向城市居民提供更高端舒适、更高效便捷、更贴近居民个性化服务需求的出行服务，获取服务溢价，为消费升级创造了新供给；另一方面，汽车共享出行从日常生活场景出发，逐步唤醒城市居民，尤其是日益崛起的中产阶级提升生活质量的渴求，转变消费习惯，间接促进消费升级，实现消费在经济中的比重逐步提升，推进我国经济深层次改革和健康发展。

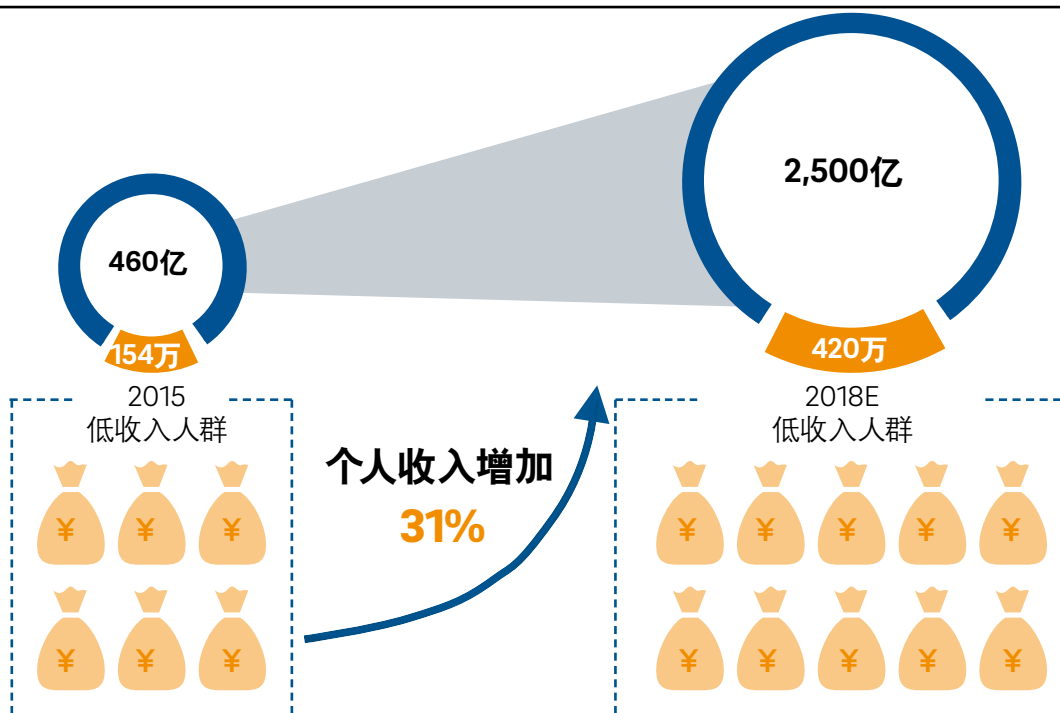
随着经济收入和生活水平的逐步提高，城市居民对于出行的体验需求日趋多样化和差异化。汽车共享出行的出现恰好弥补了居民出行体验需求无法被满足的部分。根据罗兰贝格的调研分析，汽

车共享出行的出现，为38.6%的白领一族解决了原来公交过于拥挤、出租车打车难服务差的日常通勤困难。47.2%的特殊人群，如病人、孕妇等，其对乘车舒适度、司机服务质量的较高要求也被汽车共享出行所满足。同时44.8%的商务人士的高端定制化（如商务车、机场内接送机服务等）出行需求也通过汽车共享出行的模式得以实现。

从滴滴、神州、易到、Uber四大平台公布的成交数据来看，2015年由传统出行转换到汽车共享出行后产生的新增交易额为**111亿元**，极大地提升了社会财富，预计到2018年该数字将接近**460亿元**。根据罗兰贝格消费者调研，**71%**的居民表示未来愿意为了优质的出行服务继续增加支出，其中74%认可的开支增加幅度为0—50%，21%认可的开支增加幅度为51—100%。→ [N](#)

## M

### 2015与2018E汽车共享出行可为车主带来的总收入 [元人民币]



**2015年11月，国务院出台国发〔2015〕66号《关于积极发挥新消费引领作用加快培育形成新供给新动力的指导意见》，对推进我国共享经济的发展，指导汽车共享出行业态的进步起到了重要的引领作用。**

**《指导意见》围绕释放新消费、创造新供给、形成新动力明确了总体要求、基本原则和政策措施：**

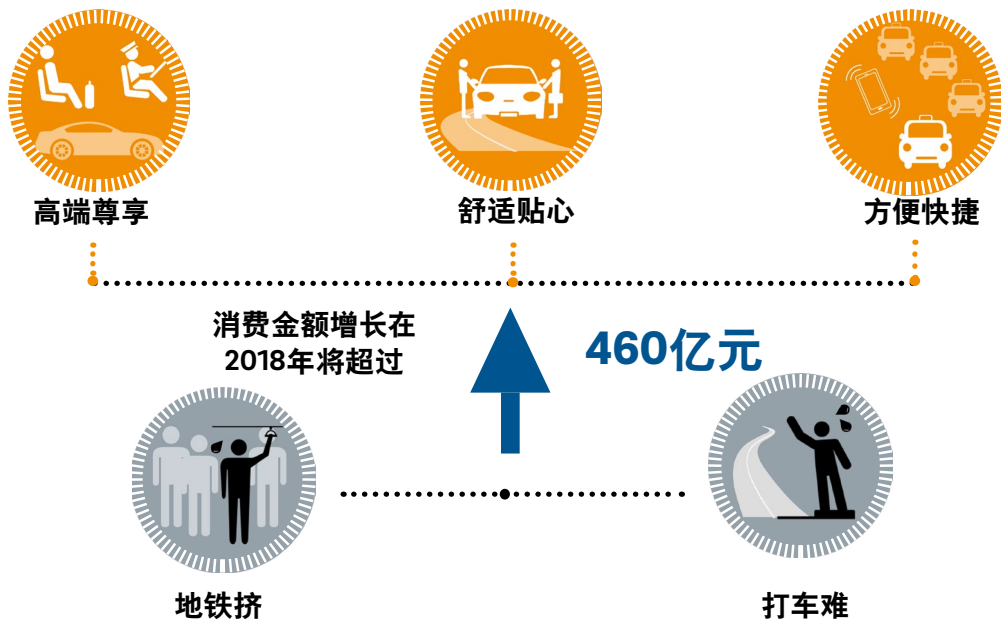
“坚持消费引领，以消费升级带动产业升级。顺应消费升级规律，坚持消费者优先，以新消费为牵引，催生新技术、新产业，使中国制造不仅能够适应市场、满足基本消费，还能引导市场、促进新消费，加快形成消费引领投资、激励创新、繁荣经济、改善民生的良性循环机制。

坚持创新驱动，以供给创新释放消费潜力。营造有利于大众创业、万众创新的良好市场环境，以科技创新为核心引领全面创新，推动科技成果转化应用，培育形成更多新技术、新产业、新业态、新模式，以花色品种多样、服务品质提升为导向，增加优质新型产品和服务等有效供给，满足不同群体不断升级的多样化消费需求。

坚持市场主导，以公平竞争激发社会活力。加快推进全国统一市场建设，清除市场壁垒，维护市场秩序，促进商品和要素自由流动、平等交换，资源和要素高效配置。强化企业的市场主体地位和主体责任，完善市场监管，保护消费者合法权益，实现消费者自由选择、自主消费、安全消费，企业诚信守法、自主经营、公平竞争，最大限度地激发市场主体创新创造活力。”

# N

## 刺激消费升级



## 汽车共享出行带来社会价值

汽车共享出行也促进了整体社会福利的提升。凭借对劳动力的高需求、对上下游产业链的辐射覆盖，汽车共享出行有效地增加了就业岗位，丰富了创业机会。此外，汽车共享出行提高车辆使用率，可以缓解城市高峰期出行困难这一顽疾，还为春运等特殊时期的出行难题提供了全新的解决方案，在合理配置资源、缓和社会矛盾上取得显著成效。城市交通运输不仅是经济规划的一部分，更是一项民生工程。汽车共享出行让居民享受到科技与商业模式创新带来的福祉，在改善民生、提升居民幸福感层面上功不可没。

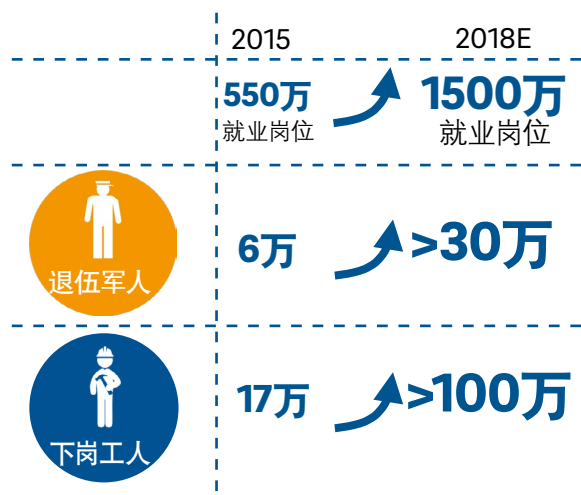
增加就业岗位，包括退伍军人就业、下岗再就业。随着“十三五”规划中供给侧改革的开展、国防和军队改革的深化，预计未来3—5年我国将有超500万传统企业职工及退伍军人<sup>27)</sup>面临再就业、转业的难题，汽车共享出行由于其技能门槛相对容易达到，为此提供了一个可行的解决方案。根据滴滴的公开数据，截止2016年5月底，滴滴为17个重点去产能省份的钢铁、煤炭等重点去产能行业职工提供了超过100万的就业机会。汽车共享出行通过稳定就业、维护社会和谐，在我国的经济结构转型、升级中发挥了积极的作用。

从滴滴、神州、易到公布的数据来看，2015年滴滴注册司机为1500万人、神州专车雇佣司机3.6万人、易到注册司机为33万人。如果以每月完成4次以上共享为标准，据调研数据测算，汽车共享出行实际直接创造了548万个灵活就业的司机岗位，并间接带动包括租赁服务公司等周边行业的发展，为社会创造了超过550万个直接和间接就业岗位。

值得关注的是，根据罗兰贝格调研，目前创造的548万直接就业岗位中，有1.1%的司机约6万人为退伍军人，有3.2%的司机约17万人之前为下岗或待业。这些司机对当前职业帮助其实现就业表示高度的满意，约86.67%的司机表示愿意推荐亲人朋友或战友也来从事这一职业。

## 0

### 2015和2018共享出行增加直接和间接就业岗位



“...我之前是个汽车兵，现在退伍了国家安排的工作收入比较低，我又不喜欢，所以就注册了个滴滴的账号出来开快车。我觉得这个平台挺好，即能赚钱，还能开车...”

——司机访谈

“...自从工厂倒闭，我就没工作了，每天在家里带带孩子，挺闲的。加入滴滴平台给了我再一次参加工作的机会，每天上路转转，还能和乘客聊聊天，生活比以前有意思多了...”

——司机访谈

<sup>27)</sup> 根据《中国人口与劳动问题报告No.16—“十二五”回顾与“十三五”展望》进行测算

预计到2018年,汽车共享出行有望为30万退伍军人和100万下岗工人实现就业,为国家安定和谐做出巨大贡献。→[Q](#)

---

## 案例:

在其他国家已有类似这种新型业态带动大量就业的实例。根据Uber 2015年底公布的报告,在美国,仅Uber一家汽车共享出行平台创造的司机岗位已达到40万人,当年向美国贡献45亿美元。过去,男性司机在传统出租车领域占据绝对优势,例如截至2014年底,纽约近99%的出租车司机均为男性。到2015年底,新加入Uber的女性司机近三成达23万人。Uber正在逐渐破除传统出租车行业对女性就业的歧视,为更多女性提供就业途径。此外,在Uber的司机群体中,仅有40%的司机是白人,这体现出Uber的就业方案能够覆盖更加多元广泛的就业人群。

---

### 催生创新创业机遇

汽车共享出行给司机提供了就业机会,与此同时,这一新业态的发展也催生出新的创业机遇。例如,在市场化的运作方式下,汽车共享出行司机自发地对用户满意度持续追求,由此催生出针对服务质量和车辆安全性提升的创新服务。这些创新服务类公司以新的模式,促进着汽车共享出行,乃至整个出行行业的良性发展。

## 案例:

南京十佳的士司机殷浩,南京最佳专车司机吴强、范斌和投资人曹屹创立的南京卓迅汽车租赁公司以及邢立龙创办的北京龙诚祥瑞汽车租赁公司,在提供传统汽车金融服务的同时,特别针对汽车共享出行司机的需求,提供服务水平和安全性提升相关的增值服务,受到市场的欢迎。服务内容包括:

- 为汽车共享出行司机提供培训,指导其进一步提升服务品质,并识别不同客户需求,提供适当的增值服务,提升客户满意度和信任度
- 为共享车辆提供安全解决方案,包括交强险、座位险、第三者责任险等保险套餐,汽车每日保养和定期检修套餐等,提升车辆车况性能和安全评分,满足平台监管要求,提升车辆竞争力
- 为汽车企业提供新能源车辆推广服务

---

### 缓解高峰期出行困难

对于绝大部分城市上班族而言,高峰时段打车难、公交挤等问题,已成为出行的一大痛点。汽车共享出行通过集结调配闲置或低效利用的社会运力,在高峰时段明显地缓解了乘客出行难的问题。根据罗兰贝格调研,伴随着汽车共享出行的普及,居民早晚高峰出行困难的问题得到了极大的改善:65%的居民表示过去高峰时段打不到车的情况通过汽车共享出行得到了解决,33.4%的居民更表示现在在高峰时段更愿意选择汽车共享出行而非传统的扬招出租车的方式。汽车共享出行的不断发展,将为更多居民解决高峰时段出行难问题,为城市发展、居民幸福贡献巨大的价值。

### 解决春运等特殊时期的出行需求

每年春节前后，返乡难是一个困扰无数打工者的社会性话题。近30亿人口大迁移<sup>28)</sup>，让春运成为至今无法攻破的民生难题。虽然只有短短40天左右，春运高峰时段客流量却超过平日客流40%以上<sup>29)</sup>，如果按照春运流量规划交通基础设施建设，必然造成运能的大量闲置和浪费。因此，单纯增加固定运力并不现实，动态调整运力结构，切实提升春运整体运力效率才是合理现实的解决之路。

汽车共享出行能够灵活整合社会上的专业运力和零散运力，有助于解决节假日出行难的问题，分流作用显著。2016年汽车共享出行合计解决

了547万<sup>30)</sup>民众春节回家的需求，尤其帮助打工者实现了一站到家的愿望，免去了多次转车、换乘买票难的麻烦。

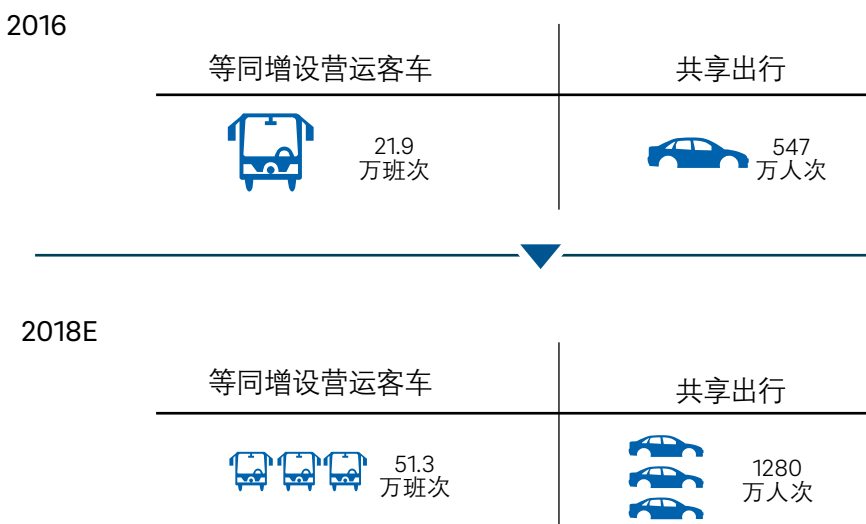
根据交通部公布的公路交通出行增速数据，春运中短途出行需求增速为2.5%，结合滴滴顺风车及嘀嗒拼车等业务的公开月度增速数据，**罗兰贝格预计到2018年，汽车共享出行共可以解决1280万人次的春运运力缺口。**届时，广大为梦想奋斗拼搏的“漂流一族”回家难的问题可以得到很大程度缓解。→ P

### 增加居民生活幸福感

汽车共享出行通过舒适便捷多样的出行模式，

## P

### 中短途<sup>1</sup>春运共享出行分流作用显著



<sup>1</sup> 500公里以内

<sup>28)</sup> “2016年春运全国旅客发送量超过29.1亿人次”，中国公路网，2016年3月

<sup>29)</sup> 春运难，难在调结构，新华网，2015年1月

<sup>30)</sup> 包括滴滴、嘀嗒、Uber及其他共享出行平台

从适应多样化需求与提升服务质量两大角度，显著提升了居民的幸福感。

随着整体经济的发展，居民对于出行的需求呈现多元化、层次化的发展趋势，在价格、速度、舒适度、便捷程度等不同指标上产生了多种多样的需求形态。相对于传统的出租车-公交-地铁的交通体系，汽车共享出行催生的各种细分服务模式能够为居民出行提供更多选项，切实满足个人、商务、特殊人群的出行需求，并展现出其服务效率的强大优势，能够有效提升居民幸福感。根据罗兰贝格消费者调研，超过94.2%的居民表示汽车共享出行为其提升了出行幸福感，其中37%的居民表示汽车共享出行使其出行更加舒适、57%的居民表示出行更加快捷、82%的居民表示出行更加方便、45%的居民表示出行更加高效、12%的居民表示出行更加安全。以上调研结果反映出汽车共享出行对居民生活质量、出行体验带来的积极影响，是民生所系、民心所向。→ Q

## 2018年中国汽车共享出行市场规模预测

汽车共享出行在中国具有巨大发展前景。预计到2018年，从全国范围而言，汽车共享出行将持续保持蓝海，总体供应很难满足需求。汽车共享出行市场直接出行需求将由2015年的816万次/天快速增长至2018年的3700万次/天，对应的市场容量由660亿/年增长至3800亿/年；而进一步考虑汽车共享出行对其它方式出行需求存在一定比例的潜在替代可能性，我们预测汽车共享出行的潜在需求在2018年有望达到1.6亿次/天，对应潜在市场容量有望达到1.8万亿元，市场需求前景十分广阔。从汽车共享出行市场供需对比来看，用户的需求远大于市场的实际供给，对于企业而言发展潜力巨大。→ R

## 移动出行在中国的进展

汽车共享出行提供了一种基于移动互联的出行解决方案，培养了民众汽车移动出行的消费习惯，还带动LBS、大数据等相关技术完善成熟，促进了包括汽车共享出行在内的整个汽车移动出行的蓬勃发展。目前，除了汽车共享出行外，汽车移动出行领域还涌现出其他一些较为成熟的业态，满足用户在多种场景下的汽车出行需求，如网约车出租（滴滴出行、飞嘀打车、大众出行），移动代驾（如滴滴代驾、e代驾、爱代驾等）、定制公交（如滴滴公交、嗒嗒巴士、嘟嘟巴士等）等。根据行业龙头企业的公开数据，2015年汽车移动出行的市场规模已经达到1670亿元（除汽车共享出行外为1010亿元），并且行业呈现加速增长的态势，2018年汽车移动出行的市场需求有望达到6100亿元（除汽车共享出行外有望达到2300亿元）。→ S

未来，移动互联网技术还将渗透更广泛的出行领域，颠覆人们对于民航、地铁、火车、航运等汽车以外出行方式的想象，创造更为便捷、友好的移动出行体验，开辟广阔的发展空间。同时，移动出行场景下，通过移动互联网技术可以获取海量用户的出行数据，运用人工智能等技术洞察居民多维度的出行特点和生活习惯。这些技术将逐步渗透相关行业，包括以出行类保险<sup>31)</sup>、移动地图为代表的出行衍生服务。

随着移动互联网技术的革新及中国城镇居民对移动出行这一新业态认同度的提升，移动出行将持续向一系列出行相关领域渗透，预计2018年有望达到12000亿元的市场需求总量，占当年GDP比例可达1.4%<sup>32)</sup>。由移动出行本身的入口效应带来的其他行业机遇（诸如非出行广告业、商业保险等）尚未估算，但潜在规模亦十分庞大，移动出行的经济、社会效益不可估量。

<sup>31)</sup> 包括交强险、意外险等

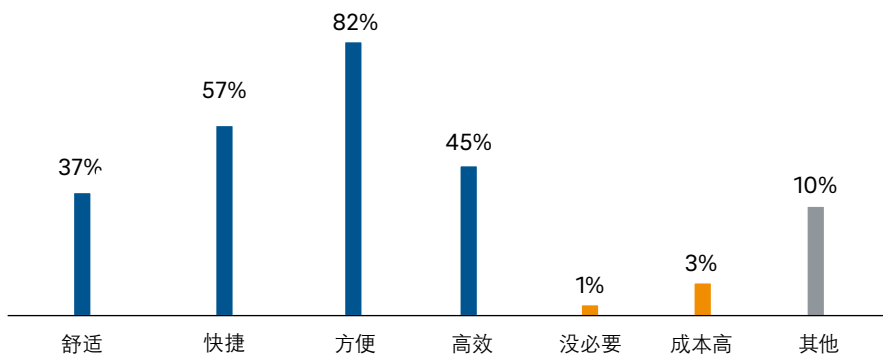
<sup>32)</sup> 根据Oxford Economics Global Economic Database,2018年中国GDP将达到84.6万亿元

## Q

## 增加居民生活幸福感

## 居民汽车共享出行体验

调研：乘坐顺风车、拼车、专车等的体验？



在被调研的消费者中，有94.2%的人群对共享出行表示出正面评价  
提升出行幸福感

## 居民对汽车共享出行的态度

## 特殊人群

“...我上了年纪腿脚不利索，每次出门都是让儿子帮我叫车。过一会儿师傅就到楼下了，有时候还能帮我拎东西，比原来方便多了...”

——消费者访谈

## 低收入人群

“...共享出行方便快捷，平台还经常给发优惠券，省了不少钱...”

——消费者访谈

## 广大上班族人群

“...使用共享出行比在路边打车方便多了，只要加到十块钱，再偏远的地方也能打到车...”

——消费者访谈

## 商务人士

“...乘坐比较高端的专车车型，比如奥迪的A4或A6等去会见客户，有利于提升公司形象，而且会比较方便...”

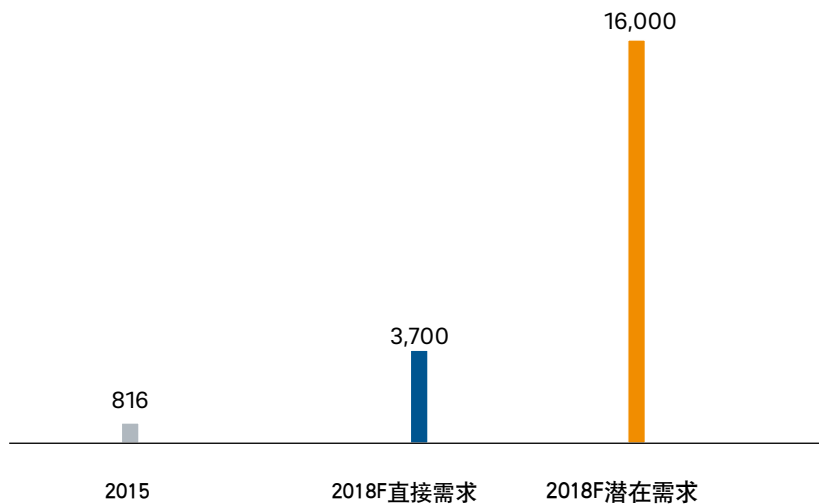
——消费者访谈



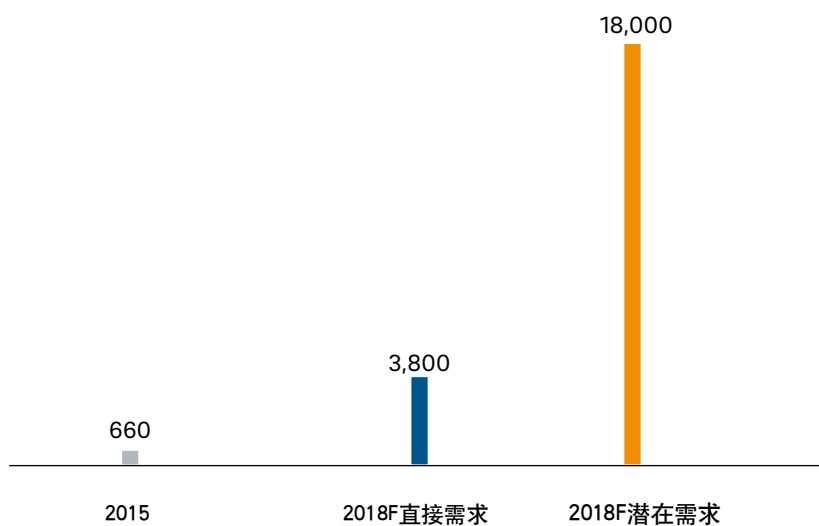
## R

## 2015年及2018年汽车共享出行市场直接需求需求测算

汽车共享出行次数[万次/天]

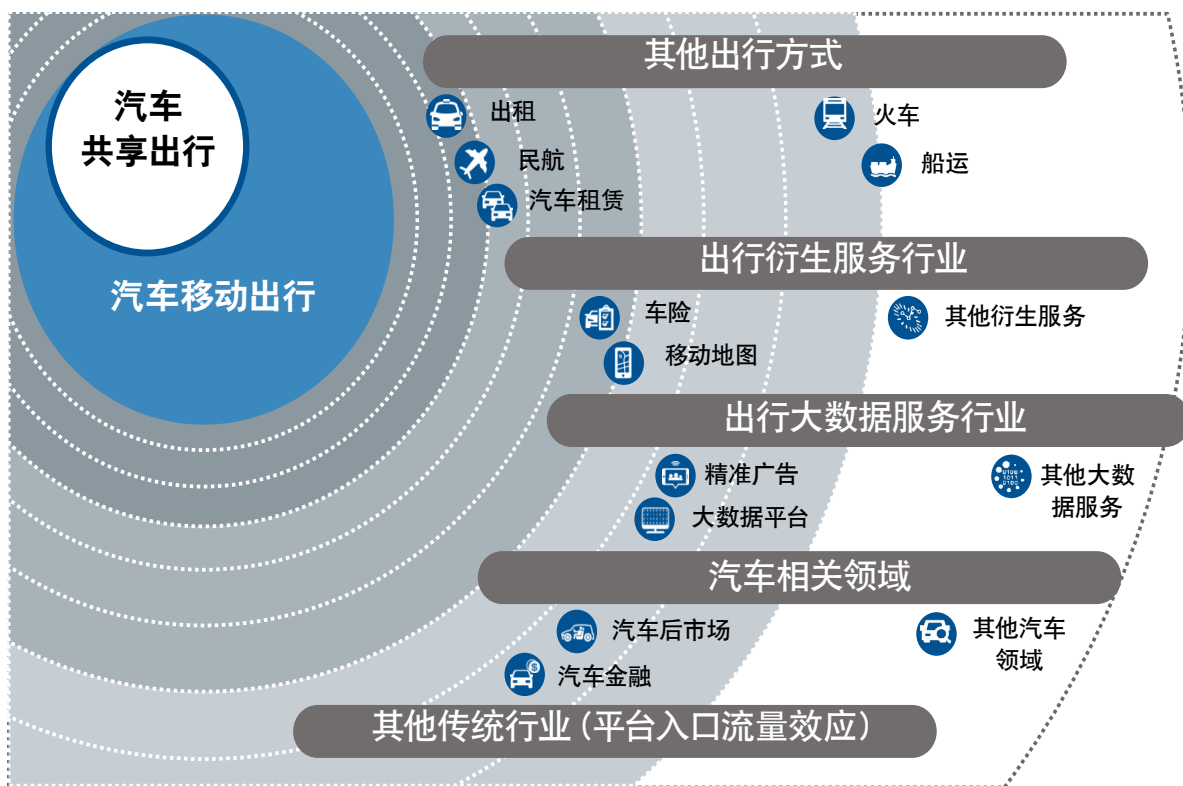


汽车共享出行需求容量[亿元/年]



# S

## 移动出行渗透示意图



# 中国应该如何发展汽车共享出行

自2013年我国首次大规模出现汽车共享出行至今,这个创新业态已经蓬勃发展了三年。汽车共享出行顺应了共享经济发展的浪潮,很大程度上缓解了日益尖锐的城市出行矛盾,并凭借其初步展现出的巨大经济社会价值潜力,迅速积累了深厚的群众基础,受到了广大民众、资本和企业的大力追捧。据统计,短短三年时间,中国汽车共享出行的使用人数已接近4亿,约62.5%的用户每周至少使用1此共享出行软件<sup>33)</sup>,用户粘性不断提高,培养了稳固的消费习惯。汽车共享出行已经迅速发展,到年订单量17.7亿单、创造550万就业岗位、吸引投资234亿美元,并仍在加速发展中,显示出强大的生命力。共享出行已经深入经济格局和居民生活,在中国的发展势不可挡。

在如此高速增长的同时,我国的汽车共享出行业态对已经成熟发展了半个世纪的城市交通出行行业带来了巨大的冲击,无论对传统理念、固有市场还是既定法规都发起了挑战。我们看到,这一业态同其他新生事物一样,暴露出诸多问题。这些问题一部分来自与传统成熟行业的冲突,另一些则源于初级发展阶段的不完善。

强大生命力和当前状态下显示的诸多问题,给汽车共享出行这一创新业态的发展带来源源不断的争议。我们究竟应该如何看待汽车共享出行这一创新业态?应该如何发展出行行业中的共享经济?罗兰贝格认为要从监管部门、平台企业和民众三方面入手:

## 监管部门

### 明确原则立场

在创新驱动发展的国家战略指引下,我国各行各业的创新业态层见迭出。监管部门应该正视共享经济发展浪潮下,汽车共享出行这类创新业态带来的变化,看到其为社会、企业和人民群众带来的价值,并关注其存在的问题,在鼓励创新的同时,以保障广大民众安全、满足广大民众合理诉求为首要原则。对有损国家和民众利益,影响社会和谐的情形应坚决抵制,对提升民众幸福感、有益社会进步和经济发展的创新应予以支持,对关系广大民众安全和利益的业态应进行规范。

### 聚焦问题,解决问题

监管的目的是规范不是限制,政策和标准作为监管的工具,应该随着监管对象的发展适时作出适应性调整。不应以既有的政策限制新业态的发展。创新驱动发展,不仅需要政府在原则和态度上的支持,更需要政策和标准的同步。对于汽车共享出行来说,理性分析并聚焦当前行业自身不成熟带来的问题,有针对性地进行监管,在满足广大民众合理诉求的同时保障广大民众安全,是监管部门应该关注的重点。

<sup>33)</sup> 《2016年中国移动端出行服务市场研究报告》, 艾瑞



## 采取必要措施

对于汽车共享出行这一关系广大民众安全和利益的创新业态而言,我们认为监管措施应该包括严定行业标准、严控源头准入、严密过程监督和定期回顾完善。

**严定行业标准:**以安全、风险责任、争议处理为焦点,集思广益,严格制定适应行业最新发展现状和趋势的管理标准,以期标准明晰,管理明确。

**严控源头准入:**根据行业标准,严格开展司机和乘客的必要信息采集和认证,严格控制司机和车辆的准入,把控平台这一司机和乘客的双重入口,从源头将安全风险挡在行业之外。

**严密过程监督:**在监管模式上,充分利用互联网技术手段,采取适应共享和移动新业态特点的管理模式,更高效、有针对性地对这种新的业态进行管理。

**定期回顾完善:**汽车共享出行是移动互联网与传统出行行业融合形成的共享经济形态,其快速演

进变化的特质,对行业标准、监管模式不断提出新的要求。因此在鼓励创新的同时,应定期回顾标准、政策、监管模式对最新业态的管控效力。

## 平台企业

### 主动配合监管,严格执行标准

以保障民众安全为首要责任,积极配合政府制定、细化和完善适应创新业态发展的标准,并严格贯彻标准的执行。

### 积极承担企业社会责任

汽车共享出行关乎数以百万计的城市居民和车辆司机的日常生活,平台企业作为直接管理和影响方,应责无旁贷地承担起在这一共享经济中的社会责任,密切关注司机和居民群体的状态和诉求,及时处理各类问题和矛盾,为居民和司机带来价值。

### 持续创新,创造价值

从服务民众、服务社会的角度出发,持续创新,创造更多更好的就业岗位和社会财富,推动消费升级,促进经济向更加健康的方向发展。

### 促进市场有序、健康良性发展

面对巨大的市场潜力,避免过分重视眼前利益而恶性竞争和过度刺激市场,促进市场有序、健康良性发展。

## 民众

### 理性支持,共谋发展

在享受汽车共享出行带来诸多益处的同时,应理性看待这一创新业态,共同发现问题,及时识别风险,帮助监管部门进行监督,督促平台企业持续完善。

## 案例：

支付宝的创新与相应监管的演进历程为汽车共享出行的发展提供了有益借鉴

支付宝发展历程	行业监管的发展	评论
2015	<p>中国人民银行发布《非银行支付机构网络支付业务管理办法》，规范非银行支付机构网络支付业务，防范支付风险，保护当事人合法权益</p> <p>根据《中华人民共和国中国人民银行法》、《非金融机构支付服务管理办法》等规定制定。自2016年7月1日起施行</p>	<p>新的创新出现2年半之后，及时更新调整法规、政策和标准，适应新的发展趋势</p>
2014	<p>余额宝拥有用户已超8100万，累积了超过5000亿人民币的资金，成为全球第四大货币基金为抵制余额宝，四大国有银行下调了支付宝快捷支付额度</p> <p>3月，央行下发关于叫停支付宝、微信二维码支付和虚拟信用卡支付的指导意见，对支付宝、腾讯的虚拟信用卡产品和条码(二维码)支付等面对面支付服务暂停</p>	<p>“创新”难以避免带来与传统成熟行业的冲突</p>
2013	<p>天弘基金与支付宝合作推出余额宝业务，对传统金融行业带来空前的冲击</p> <p>余额宝上线还不到10天即遭证监会点名，称余额宝违反了证券投资基金销售管理办法、证券投资基金销售结算资金管理暂行规定的部分规定，必须向监管部门说明情况，但是遭到传统商业银行的一致抵制</p>	<p>即便是已经收到监管的行业，由于其快速创新的特质，仍会不断给既定监管带来新的挑战。鼓励创新，不仅需要政府 in 原则和态度上的支持，更需要政策和标准的同步</p>
2011	<p>支付宝成为首批获牌企业，与国内108家银行达成了快捷支付的合作签约</p> <p>中国支付行业协会正式成立，旨在对支付服务行业进行自律管理，维护支付服务市场的竞争秩序和会员的合法权益，防范制度风险</p> <p>人民银行对此前经过严格审查的第三方支付机构悉数发放了27张“支付业务许可证”</p>	<p>在政策标准与创新业态磨合8年之后，进入全面监管。针对创新业态，采用创新管理组织和管理模式</p>
2010	<p>6月，人民银行正式发布《非金融机构支付服务管理办法》，对第三方支付机构的网络支付、预付卡发行与受理、银行卡收单等服务进行规范，同时，对于这些新兴的支付方式中可能存在的风险与问题进行监管。第三方支付机构支付企业必须申请《支付业务许可证》，只有获得许可证的企业，才能进行现骨干业务的操作</p>	<p>时隔7年，出台综合性的监管办法</p>
2005	<p>1月，施行《国务院办公厅关于加快电子商务发展的若干意见》，旨在推进在线支付体系建设</p> <p>4月，施行《中华人民共和国电子签名法》，从法律层面上规范了网上支付中的电子签名行为</p> <p>10月，央行针对电子支付的首个行政规定——《电子支付指引(第一号)》正式实施，从支付业务申请、电子支付指令、安全控制和差错处理四个部分规范了电子支付业务</p>	<p>为顺应新业态特点，第一套法规和标准的制定耗费了2年时间，对最重要的问题和风险予以规范和监管集思广益，确保对创新业态的适应性，是政策的生命力所在</p>
2003	<p>支付宝平台成立并独立运营</p> <p>此时没有相应的法规条例监管第三方支付机构</p>	<p>创新业态刚出现，既定法规不适用</p>

# 展望

今年7月28日,《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》颁布,8月1日,滴滴出行收购 UBER中国。这两件出行领域的重大事件标志着汽车共享出行已经进入到一个规范、成熟的崭新发展阶段。未来,行业中激烈的补贴竞争或将逐渐淡出,平台企业应更加专注提升用户体验,严格规范管理、持续优化运营。同时,近期各地方政策陆续出台,针对汽车共享出行网约车中社会车辆共享的监管在逐步地细化过程中,有待最终确定和落地执行。在此期间,汽车共享出行平台企业应积极推进和配合政策的落实,并持续协助政府部门完善修编法规细则,使其适应创新业态发展,提升管理效率和效果,促使汽车共享出行朝着更加良性的方向发展。

正如共享经济在全球各国的发展一样,民众的拥护、企业的推进是汽车共享出行的核心驱动力,监管部门的开放鼓励态度和必要的监管是其健康发展的必要条件。我们相信在我国民众的理性支持、企业的持续完善、政府的创新监管下,汽车共享出行在我国将更加健康地发展,为居民带来更多的舒适和便捷,为社会创造更多的就业和财富,为我国经济的发展和社会的进步做出更大的贡献。◆



# 关于我们

罗兰贝格管理咨询公司于1967年成立,是全球唯一一家源于欧洲的德国咨询公司。我们在全球34个国家设有50家分支机构,拥有2,400多名员工,并在国际各大主要市场成功运作。罗兰贝格为跨国企业、服务型公司以及公共机构提供咨询服务,涵盖管理咨询所有领域话题,从战略建议到成功实施,如新的领导与商业模式;创新流程与服务;并购、PE与重组;大型基础建设项目的管理支持。

罗兰贝格是一家由220名合伙人共有的独立咨询机构,我们坚信企业的独立是为客户提供客观建议的基础。我们将可靠的分析与创新的战略相结合,为客户提供实际并持久的价值。我们在全球分别设立了不同的行业中心和功能中心,通过有效整合各个功能中心的资源,兼容并蓄来自不同行业的专家能力,为客户量身定制优秀的管理解决方案。

## 深度阅读



### 汽车产业洞察——汽车产业转型 谁将获取最大的利润?

过去百年间,汽车产业几乎呈线性式发展。也许这也正解释了为什么人们对类似于15年前刚兴起的“车联网浪潮”等新趋势寄予厚望,然而这些新趋势又很快归于沉寂。如今电动汽车和自动驾驶的热潮方兴未艾,它们是否也将面临同样的命运?



### 汽车产业生态系统发展(变革)之CEO议程

这项变革虽然尚未迫在眉睫,但企业仍需要未雨绸缪,思考下一产品周期、甚至更远周期——比如15年后——的客户是哪些人,彼时的客户需求将是怎样。值得一提的是,现阶段以中国为代表的新兴市场汽车生产持续放缓,将给汽车制造商带来更大的压力。在罗兰贝格模拟的未来汽车市场中,交通服务供应商、设备制造商、基础设施企业、设备组件厂商与基础组件制造商等五大基本主体将会在下一代汽车产业生态系统中共享利润。

## 链接与点赞

订购与下载

[www.rolandberger.com](http://www.rolandberger.com)



微信



微博

## **出版方**

### **罗兰贝格亚太总部**

**地址：**

中国上海市南京西路1515号

静安嘉里中心办公楼一座23楼, 200040

+86 21 5298-6677

[www.rolandberger.com.cn](http://www.rolandberger.com.cn)

## **如有问题，欢迎联系我们**

王欣

合伙人

[raymond.wang@rolandberger.com](mailto:raymond.wang@rolandberger.com)

郑贇

执行总监

[ron.zheng@rolandberger.com](mailto:ron.zheng@rolandberger.com)

全亮

项目经理

[liang.quan@rolandberger.com](mailto:liang.quan@rolandberger.com)

本报告仅为一般性建议参考。

读者不应在缺乏具体的专业建议的情况下，擅自根据报告中的任何信息采取行动。

罗兰贝格管理咨询公司将对任何因采用报告信息而导致的损失负责。

© 2016 罗兰贝格管理咨询公司版权所有