

行動裝置大霹靂，共享經濟怎麼玩？

什麼是「共享經濟」？《經濟學人》對其的定義是「在網路世界中，任何資源都能夠出租」。曾任微軟全球副總裁的李開復又進一步解釋了「共享經濟」這個名詞的概念就是1. 閒置的資源被激活、2. 傳統時代的資源出租和中介將會滅亡、3. 資源的「使用權」和「擁有權」被拆分、4. 共享經濟才剛開始、5. 世界將因此而平坦了。在這次由PunApp InstALL所主辦的「行動裝置大霹靂，共享經濟怎麼玩」講座中，邀請到Tripda趣達共乘平臺的台灣區CEO王鶴穆以及lalamove的共同創辦人王少勤到場演講，述說他們的理念起源以及後來的發展狀況。

Tripda趣達，一個重視社群性的共乘平台



Tripda台灣區CEO王鶴穆於台大畢業後，在2007年加入花旗銀行，2012年前往西班牙的巴塞隆納IESE Business School MBA深造，期間因緣際會的遇上Tripda團隊，並於2014年回台後加入創業圈，成為Tripda台灣區負責人。Tripda是國際共乘平台，發跡於巴西，目前在全球共13個國家營運。在台灣於去年11月上線後，最廣為人知的就是推出「青年返鄉投票」活動，號召近100位熱心駕駛，讓青年學子既能夠免去訂票搶票的麻煩，又能夠得到相對便宜的旅費返鄉投票，盡自己公民的義務，更重要的是能夠藉此機會去了解、認識更多不一樣的朋友或者是社群，而這就是Tripda與其他共乘平台不一樣的地方，也就是重視社群性。



Tripda的使用方式是利用Facebook來登入他們的平台，然後選擇你要提供共乘或者是尋找共乘，如果你是提供共乘者即可編輯和顯示你所要行駛的路徑以及想搭載的乘客(如：只提供女性搭乘)。而如果你是想尋求共乘者，則可以依個人偏好來選擇你所要搭乘的路線以及車輛，並於旅途結束後給予評分與留言。任何乘客都可以在找到自己所偏好的共乘後，透過臉書去認識司機以及其他旅客，一方面可以藉由臉書的實名制來了解對方之人格以確認自己的人身安全，另一方面則可以透過臉書來提高這趟共乘中，每位旅

客與司機之間的互動以及後續的聯繫等等。

說到共乘或者是類似的服務，台灣民眾第一個想到的不外乎就是Uber。其實除了Uber，現在全球已經有了許多類似的共乘平台，而他們的性質大多都是差不多的，因此許多人就會問：那Tripda與Uber差在哪裡？Tripda與Uber之差異也就是前面所提過的「社群性」，相較於Uber重視的是給乘客一種尊榮的感覺，Tripda則是想要讓乘客能夠因此而認識、結交更多不一樣、來自不同地方的朋友。若說Uber給人高貴的感覺，而Tripda則是讓人有一種親切的感覺。

lalamove啦啦快送，想解決台灣血汗物流的貨運媒合平台



lalamove共同創辦人暨台灣區執行長陳少勤於2012年加入foodpanda後，短短1年內，從基層業務員、台中區經理、業務經理、一路竄升至台灣區業務總監。2014年年底時，因同時具備電子商務、餐飲物流、業務等經驗，而被lalamove總部看上，並於去年12月成立lalamove台灣分公司。lalamove總部位於香港，目前已在全球5個國家、6個城市營運執行。有鑒於因電子商務的迅速發展所造成的物流需求大幅成長但專業的物流人力卻愈趨吃緊，lalamove也就由此因應而生。



lalamove的使用方式一樣是先選擇你想成為司機還是你想託運物品，如果你是司機，可以視自己的需求而自由的上網接單，在上網了解客戶需求、價格後就可以接單，最後你曾經所接過的訂單都會在你的接單紀錄中，供往後託運之顧客參考。如果你是想託運的客戶，則可以上網設定收、送貨的地點甚至是中途點後建立路線，最後若有司機對於你託運的價格感到滿意則會接受訂單並與你聯絡。與Tripda等共乘平台不同的是，lalamove是只提供貨運、物流的雙向媒合平台，所以他們拒絕提供任何與人有關的乘客載運服務。

目前Tripda以及lalamove尚無獲利的管道，他們是僅提供「司機與乘客」或者「託運者與送貨員」之間媒合的平台而已，中間並沒有抽取任何的仲介費用，因此如果「司機與乘客」、「託運者與送貨員」之間若發生權益損害問題，則完全由司機方面負責。lalamove因為貨運、物流的媒合平台，所以接觸到的阻力尚

不及Uber、Tripda等涉及人身安全的共乘平台強烈。而Tripda因有Uber的前車之鑑，所以在一開始就曾徵詢過其他意見，而將自己定位為非營利組織，所以相較於Uber所面對各種排山倒海的反對聲音，Tripda之反對聲浪還未曾聽見，反倒是台灣大車隊亦曾找上門來洽談合作。

傳統的拘泥，台灣的困境？

台灣當前產業規範的相關法規還在傳統的思維，因此在面對現今日新月異的科技以及創新的速度時，似乎有點跟不上現代經濟發展的脚步而使得許多興新產業出現綁手綁腳、無法大顯身手的情況發生。Tripda與lalamove目前是以阿里巴巴為學習對象，也就是不先以營利為目的，直到市場佔有率達到一定水準後才開始利用抽成或者是其他方法來獲利，所以一旦Tripda或lalamove達到其要開始抽成、收費的階段後，而政府的監管或法令的規範依舊還在原地打轉，那麼類似Uber 的爭議將會再度出現。



以倫敦為例，倫敦市區一年的交通壅塞耗費掉 40 億歐元；倫敦市民一年浪費1億7千萬個小時在塞車上；倫敦超過 3300 的死亡人次是和空氣污染相關的。過去，許多國家大多以推動大眾運輸為手段來減少私人運具的使用，解決日漸沉重的交通以及環境問題，然而大眾運輸一方面可及性及自由度低，所以重視這兩項因素的人會因此而減少大眾運輸的使用；另一方面，大眾運輸需要有足夠運量的支撐才能夠行駛載運，所以許多偏鄉或者說都市以外的地方，大多因人口稀少而缺乏大眾運輸，如此一來人們若要外出就只能倚靠私人運具。相反的，計程車雖然可及性和自由度高，但價格昂貴，使得會選擇計程車搭乘的人也並非多數。然而共乘卻具備大眾運輸之目的又兼有計程車的自由度和高可及性，價格也不及計程車之高昂，因此，未來政府欲減少私人運具的使用，除了推動大眾運輸的手段外，現在又多了共乘之方法可以利用，但前提是必須先解決制度以及法規方面的問題。

共享經濟的解套，台灣困境的解套？

其實共享經濟由來已久，人們從遠古洪荒、以物易物的時代就有了共享的概念，而共產主義正是共享經濟的延伸及放大。隨著人類文明的發展，人類的經濟或者是生產活動開始愈趨分工和專業，最後，共享漸漸被專業化以及資本化所取代。尤其到了工業革命後，更加深了人們對於資本主義的信仰，導致強調私有的資本主義佔據了在二戰結束後至今大部分的經濟史版面。近幾年來，因為對於經濟快速發展所帶來的資源耗盡、環境破壞、貧富差距等副作用的反思，加之以網路及智慧型行動裝置的普及，成功消彌了因專業化之中介所帶來的隔閡，使得共享經濟透過你我手上的一支手機而產生了新的面貌。



美國柏克萊大學研究指出，1台共享車可取代9~13台私家車輛，因此共享經濟(共乘)不只能增加資源、能源的使用效率，更能因減少資源的消耗及汙染的排放而降低對環境之影響和負擔，如此好處不言而喻。歐洲最大的共乘平台 carpooling.com 是當地旅人必備的資源之一，成立十幾年來，締造每日一百萬的共乘車次，相當於2,500個班次的法國高速列車承載量。對此，台灣是否更應具備符合現代、具有彈性的法規制度，來為這些能夠解決資源效率和環境破壞問題的方法提供一個強而有力的後盾。