

共享经济背景下政府规制与供给意愿关系研究

沈超红 胡 安

(中南大学商学院,湖南 长沙 410083)

[摘 要] 共享经济能增加就业机会,提高闲置资产利用率,也会对传统企业造成冲击。政府如何应对共享经济,是一个有待研究的问题。在分析“滴滴出行”案例的基础上,发现了政府规制对供给意愿的影响。通过模拟共享出行实验发现,无政府规制、事前规制、事后规制对供给意愿的影响存在显著差异,无政府规制供给意愿最高,事前规制供给意愿最低,造成这种差异的原因在于规制导致的供给者剩余不同。进一步研究发现,“监管俘获”是政府规制的重要动因之一,研究发现对于政府如何应对共享经济提供了有益的启示。

[关键词] 政府规制;供给意愿;事前规制;事后规制;供给者剩余;监管俘获

[DOI 编码] 10.13962/j.cnki.37-1486/f.2018.06.005

[中图分类号]F062.6 **[文献标识码]**A **[文章编号]**2095-3410(2018)06-0047-13

一、引言

共享经济的爆炸性增长,使闲置资源得到了充分的利用,增加了就业机会,也使人们享受到了更舒适的服务。人们也因为各种各样的原因加入共享平台,比如平台高收入^[1]、社交愉悦、环境友好^[2]等。早期的滴滴出行,融资额和用户量增长速度很快。滴滴出行日订单量增长明显,越来越多的人通过滴滴出行获取收入。但是,共享经济也给传统企业带来威胁,加剧行业竞争。比如,传统出租车和网约车之间收益不平衡,导致出租车司机不满^[3]。因为这样的问题,共享出行经历了充满波折的政府规制。2016年开始,滴滴出行频频被冠以“非法经营”的罪名,受到多方阻挠,甚至禁止^[4]。在滴滴消费者强大的舆论压力,以及平台对各地经济贡献逐渐显著的情况下,交通运输部、工信部等七部门在2016年联合发布了《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》,网约车成为合法的出行方式。虽然网约车合法化了,但随之而来的是繁琐的政府规制。随着政府规制的越来越多,网约车进入市场的限制越来越多,网约车市场日渐萧条,共享企业发展受限,社会福利下降^[5]。

那么,政府应该如何应对共享经济?政府规制本是以社会福利最大化为目的,以寻求利益群体之间的平衡,保障行业顺利发展^[6]。所以,有必要研究政府规制对共享企业发展的影响,

[基金项目] 国家社会科学基金重点项目“共享经济现象的CHS理论建构与实证研究”(17AGL003)

[作者简介] 沈超红(1959-),男,湖南长沙人,中南大学商学院教授、博士生导师。主要研究方向:创业管理、组织行为学、企业理论。

尤其何种规制能最大化社会福利。因此,本文第二部分在“滴滴出行”案例的基础上,探索政府规制对共享产品供给意愿的影响;第三部分,结合文献中的理论基础,构建政府规制和供给意愿关系的概念模型;第四部分,进一步通过模拟实验,检验政府规制和供给意愿的概念模型;最后,对实验结果进行讨论,并对政府部门提出针对性的建议。

二、典型案例

我国共享经济中的典型企业——滴滴出行,从2013年在市场出现,到2017年末已经是其发展的第五年。虽然发展时间不长,但是在这期间,滴滴出行经历了规制变化的三个时期,每个时期的规制情况如图1所示。

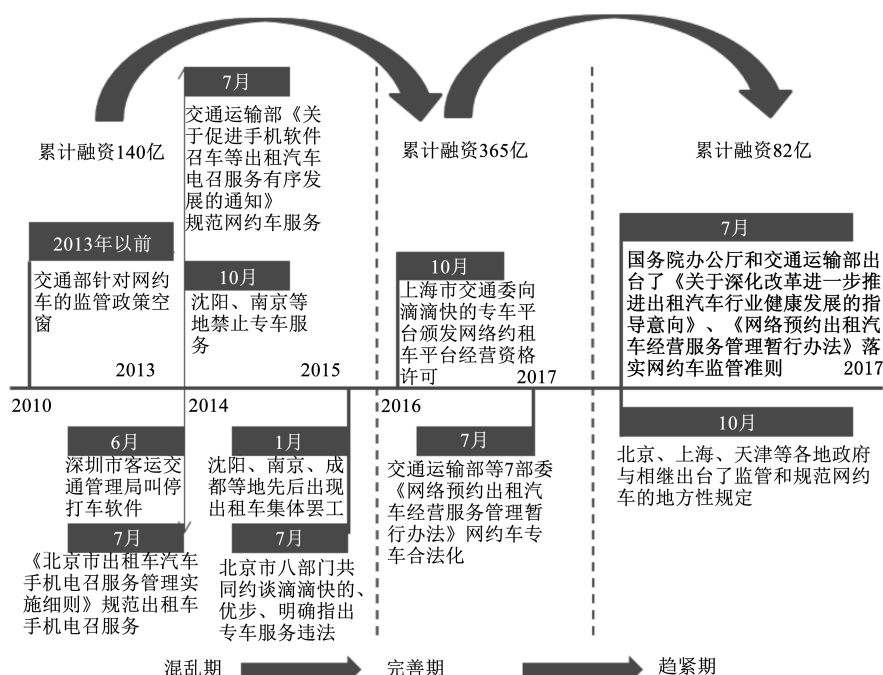


图1 滴滴发展及政府规制变化图(根据网络资料整理)

(一) 政府规制的变化

在规制混乱期,并没有相关政策监管,但这一时期滴滴出行的融资额和用户量的增长率是最高的。新进入平台的司机数量增长迅速,在高补贴的时候滴滴日订单峰值达到530万单。截止到2015年,通过滴滴平台获取收入的就业人员共1332万人。包括滴滴出行在内的智能出行平台上活跃着3亿乘客和1000万司机(车主),注册用户数以月均13%的速度增长。在这一阶段,融资额累计约140亿。

在规制完善期,滴滴出行频频被冠以“非法经营”,相比2015年,这一阶段滴滴司机数量的增长并不大,滴滴在众多一二线城市受到多方阻挠,包括出租车公司的举报和投诉,来自政府相关部门的限制,甚至禁止。服务供给量下降,但滴滴乘客的数量并没有减少,反而持续递增。

规制趋紧期,交通运输部、工信部等七部门在2016年联合发布的《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》,对移动出行平台采取了默许或者肯定的态度。网约车成为合法的出行

方式,但随之而来的是繁琐的政府规制。各个地方政府纷纷出台形式不一的网约车规制措施,供给者进入难度增大。这一阶段,滴滴的融资总额显著降低。

(二)服务供给意愿的变化

从对长沙市 12 名滴滴平台司机的访谈来看,在规制混乱期,快车司机和顺风车司机评价滴滴出行时,提到最多的词语是:“高补贴”、“低门槛”、“高收入”、“接单量大”。在长沙市,平均每个快车司机的收入达到 12000 元,除去车辆的燃油费用和保养费用,月净收入达到 8000 元。在这一阶段,车主们对平台的满意度非常高,进入意愿强烈,并且会推荐周围的亲戚朋友加入该平台。

随着政府规制逐渐完善,滴滴司机收入逐渐下降,他们逐渐退出平台。根据访谈文本整理,在这一阶段,司机提到最多的词语为:“收入下降”、“进入麻烦”、“成本高”、“规制条件太多”。快车司机反映,政府规制使得他们必须进行严格的资格审查,只有满足规制条件,才能继续运营。而这些规制,一方面,提高了他们的进入成本;另一方面,降低了他们对平台的好感度,特别是那些有固定工作的司机,认为规制提高了其机会成本,未来他们可能会选择放弃进入平台。

通过对滴滴出行政府规制和司机意愿的分析,本文发现政府规制对服务供给意愿的确存在影响,而服务供给量是共享平台发展的关键。因此,进一步检验政府规制与共享产品供给意愿的关系,有一定的现实意义。

三、研究假设

(一)政府规制与供给意愿

政府规制的目的是解决市场失灵^[7]。但是,研究表明,政府规制在很大程度上限制了企业的发展。以往研究中,通过研究政府规制对传统企业产品价格、质量、数量的影响,证实了政府规制对企业发展的负面影响^[8]。而本文的研究对象——共享企业,作为一个三方交易平台,其商业成功在于交易双方交易的达成^[9],其交易双方,即服务提供者和服务使用者。Dodds (2002)^[10]认为,意愿是体现服务供给者未来提供服务可能性的重要指标,意愿越高,未来进入的可能性越大。

服务是产品的延伸,是体验生活的重要组成部分^[11]。在出行市场供不应求的情况下,服务提供者的数量决定了企业的发展。已有研究证明,政府规制会遏制企业的发展。因此,针对共享企业这一类特殊的企业,我们认为,政府规制会影响服务供给者的进入。而目前的政府规制,基本可分为两类:一类是事前规制,即在进入该平台前,需要符合政府的规定,只有这样才能加入该平台;另一类事后规制,也可以称为惩罚规制,即达到平台基本要求即可加入,但是在参与平台交易中,若出现违规行为,则可能被禁止进入平台,或需满足规制条件,才能再次加入^[12]。

而研究表明,事后规制能够更有效地筛选合格的供给者,激励真正想提供服务的供给者。并且,事后规制减少了进入成本,降低进入限制,为供给者提供了便利性^[13]。而事前规制,其繁琐的规制程序增加了进入成本。因此,这两种政府规制可能会带来不同的供给意愿。基于以上分析,本文提出以下假设:

H1:政府规制对供给意愿有显著影响。

H1a:政府规制会降低供给意愿。

H1b:相比事后规制,事前规制对供给意愿的负作用更大。

(二)政府规制与供给者剩余

Besanko 和 Shanley(2007)^[14]认为,剩余可用于衡量产品差异,包括水平差异和垂直差异。其中,水平差异即功能差异,垂直差异即质量差异。Brynjolfsson 等(2003)^[15]将剩余应用到电子产品市场中,提出剩余会随电子平台呈现的产品多样性的增加而提高。同时,网络环境降低了交易者的搜索成本,提高了选择商品的便利性,也能提高剩余。虽然这些是针对消费者提出的,平台服务供给者作为平台的使用者,实际上也是一种“消费者”。

供给者剩余受到多种因素的影响,对于共享平台而言,政府规制直接作用于服务供给者。因此,政府规制是影响供给者剩余的重要因素。研究发现,在共享经济中,政府规制会提高对进入者的要求。原本人们加入共享经济的原因之一是共享平台的便利性和自由性,这一原因是供给者剩余来源之一,但繁琐的政府规制,使得平台丧失了原有的便利性和自由性^[16]。对于供给者来说,也就降低了从交易中获取的剩余。

滴滴在我国发展初期,也就是无政府规制情况下,呈现出爆炸性的增长。无政府规制,提升了用户体验和进入便利性,增加了剩余。而从无规制到有规制的变化,进入便利性显著降低,提高了进入成本,最终减少了剩余。

事前规制,是指在供给者进入平台前,进行一系列的进入考核和审查;事后规制,是指满足平台基本要求后,即可进入平台,但一旦违反规定,则会禁止加入,或需重新满足规制条件,才能再进入。比如,Uber 通过惩罚机制对违反规定的进入者进行规制^[17]。实际上,事后规制对供给者进入前的剩余影响较小,优于事前规制。基于以上分析,本文提出以下假设:

H2:政府规制对供给者剩余有显著影响。

H2a:与有政府规制相比,无政府规制能给供给者带来更多的剩余。

H2b:与事前规制相比,事后规制能给供给者带来更多的剩余。

(三)供给者剩余的中介作用

交易过程中交易者对剩余的感知,会影响其供给意愿^[18]。车主们在考虑是否进入该平台时,并不仅仅依赖该平台带来的绝对收入,而是会考虑该平台带来的剩余,从而决定是否进入。

从滴滴案例的分析中得出,滴滴经历了不断变化的政府规制。最初,没有政府规制,无论是乘客还是车主,都积极加入。虽然,进入共享平台受到很多因素的影响,比如收入、时间、社交愉悦性等^[19]。但是,究其本质,剩余决定了是否加入或是否继续加入。由于无政府规制带来的自由性和便利性,加上发展初期的高补贴,人们纷纷加入。而规制完善期、趋紧期,虽然网约车合法化,但进入要求繁杂,直接导致司机数量增长速度放缓,甚至部分车主逐渐退出平台。

根据访谈资料,车主们纷纷表示,目前,政府部门规制要求多,加入前,要进行各种繁琐的资格审查,需要消耗大量经济成本和时间成本。并且,由于平台的并购,补贴减少,乘客数量降低,导致供给者接单量下降,进一步减少了供给者剩余。

由此可看出,政府规制会影响供给意愿,而影响的本质在于供给者剩余的降低。只有供给者有剩余时,交易才可能发生。基于以上分析,本文提出假设:

H3:供给者剩余在政府规制和供给意愿之间起中介作用。

(四)收入水平的调节作用

在对人们参与共享经济的动机分析中,Schor(2016)^[20]认为,经济不景气是人们加入共享平台的原因之一,因为加入平台可以提高家庭收入。此外,通过访谈,大部分滴滴司机在进入之前有固定工作或其他收入来源,滴滴司机表示,加入该平台之前,会根据已经进入者的收入情况进行决策。比较进入者的平均收入和自身目前收入情况,实际上,这也是斯蒂格利茨提到的机会成本(Opportunity Cost),即资源被用于某一种用途意味着它不能被用于其他用途^[21]。加入平台前的收入水平越高,加入平台的机会成本越大,也导致其对政府规制越敏感,最终降低供给意愿。

因此,收入状况的差异,会影响供给者对政府规制的评价,高收入的潜在供给者,对政府规制越敏感。基于以上分析,本文提出以下假设:

H4:供给者加入平台前的收入水平,在政府规制和供给意愿之间起调节作用。

H4a:供给者加入前的收入越低,政府规制对供给意愿的影响越小。

根据以上分析,得出了本文研究概念模型,如图2所示。其中,政府规制为自变量,供给意愿为因变量,消费者剩余为中介变量,自变量分为三个水平。

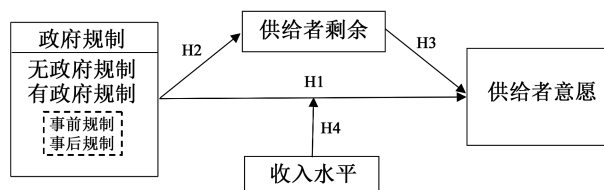


图2 研究概念模型

四、研究方法

本文采用模拟实验方法,对自变量“政府规制”进行操纵和控制,分析它们对“供给者剩余”和“供给意愿”的影响,探索自变量3个取值和因变量之间的关系,并检验“供给者剩余”的中介作用。

(一)实验被试

根据小样本实验样本容量要求:实验样本数 $n > 30$ 即可。选取长沙某快餐店、超市,以及小区的有车居民为被试,共150名,其中有效被试共130名,无规制组、事前规制组、事后规制组被试分别为48人、40人、42人。

(二)实验材料

本文以政府规制的不同情况作为切入点,分析三种情境下潜在车主供给意愿有何区别,其供给者剩余又有何不同。具体的实验材料,是受滴滴出行案例的启发,模拟新的出行平台,并重新设定政府规制条件,分别进行测量。

之所以选取全新的出行平台作为实验材料,而没有选择已有的滴滴平台作为实验背景材料,其原因在于:一方面,使用全新的平台作为实验背景,不会让供给者带入其他情感,被已有平台的现状锚定;另一方面,不使用原来的滴滴平台作为实验材料,是因为滴滴目前的规制引

起了大众的不满,被试容易受到现阶段对该平台的看法的影响,供给意愿会因此出现偏差。通过重新设定,可以减少误差。本研究有3个实验情景,分别对应3个实验材料。

背景条件:近年来,不少私家车车主加入了共享汽车平台,一方面,它增加了一种获取收入的方式;另一方面,它可以与各种各样的人打交道,丰富人们的社会阅历。

目前,市场上出现了一种新的共享汽车平台,车主可以选择全职或兼职。该平台除收取收入的10%的费用外,不收取其他费用。全职司机在长沙的平均月净收入为7000元左右。如果您的一位朋友,与您经济情况相似,达到了进入该平台的基本条件(驾龄、车型、年检等),正考虑加入该平台。

实验情景1:监管部门规定:达到平台基本要求,即可加入。

实验情景2:监管部门规定:私家车进入该共享平台前,需进行审核,审核机制包括:

- (1)参与培训,进行资格审核,考取网约车资格证;
- (2)要跟出租车一样交保险,每台车要求缴纳8000-10000元/年以上的保险。

实验情景3:监管部门规定司机进入该平台之后,如有以下任何一种行为:

- (1)拒载、绕道等恶性行为3次及以上;
- (2)司机擅自提高收费标准;
- (3)一个月内被客户投诉3次及以上。

则需满足以下两个条件,才能继续运营:

- (1)参与培训,进行资格审核,获取网约车资格证;
- (2)跟出租车一样,每台车要求缴纳8000-10000元/年以上的保险费。

这三种实验情景的背景条件都是一样,除了最后的政府规定不同,这样能保证在这个过程中,影响人们进行选择的不同的因素只能是规制的不同,我们通过预实验发现,这三种情况下,人们选择的差异并不显著,同时,本文为了防止被试的社会称许性影响实验结果,在情景设置中,进行了角色转换。

(三)变量测量

1.政府规制

在本研究中,自变量“政府规制”有三个水平,分别为:无政府规制、事前规制、事后规制。为强化政府规制的作用,在给出不同的规制条件之后,要求被试根据规制条件对其严格程度进行评价,通过问题“您认为以上规定是否严格?”(请在数字上打“√”)以促使其加深对实验材料中政府规制的感受和思考。

2.供给意愿

目前,对意愿的量表发表的比较完善。但是针对共享平台服务供给者的意愿的测量暂时没有,已有的实证研究尚未开发出测量供给者意愿的量表,本研究借鉴Dodds等(1991)^[22]测量购买意愿的量表来测量。

Dodds等的量表中包含五个题项,其中第三个题项与第四个题项存在部分重叠,因此删除第三个题项。同时,第一个与第五个题项也存在部分重叠,因此删除第五个题项,采用剩余三个题项。此外,为了进行更全面的测量,又根据White等(2012)^[23]和Haemoon(1999)^[24]的研

究,添加 4、5 两个题项,测量被试的优先选择和推荐该平台的意愿。最终,供给意愿的测量量表包含 5 个题项,如表 1 所示。

表 1 供给意愿测量量表

供给意愿测量题项	文献来源
SI1:我会建议他加入该平台	Dodds, Monroe & Grewal (1991)
SI2:我认为他值得加入该平台	
SI3:我认为他可以考虑接受这个兼职或全职工作	White, Macdonnell & Ellard (2012)
SI4:相比其他平台,我会建议他优先选择该平台	Haemoon (1999)
SI5:我会推荐其他人加入该平台	

本研究中,供给意愿的测量量表包括 5 个题项,经过信度分析,量表的整体 Cronbach's α 系数为 0.956,远大于 0.65,且将 5 个题项逐一删除后,其 Cronbach's α 系数均小于 0.956。因此,供给意愿量表具有较高的可靠性和一致性,5 个题项均被保留。KMO 样本测度值为 0.871 > 0.7,Barlett 球形度检验的近似卡方为 684.768, sig 值为 0.000,小于 0.05,且对供给意愿的累计方差解释达到 85.106% > 60%。因此,该变量的因子分析结果较为理想,满足结构效度要求。

3. 供给者剩余

供给者剩余最早由 Marshall 于 1890 年提出,表示供给者从交易中所获得的福利,是本研究中的一个关键变量^[25]。本研究中,通过对剩余的内涵进行剖析,并结合具体实验情境,参考 Marshall 和沈超红等(2010)^[26]的研究,开发出包含 6 个题项的量表,如表 2 所示。

表 2 供给者剩余测量量表

供给者剩余测量题项	文献来源
SS1:该平台的实际收入,比我预计的要高	Marshall (1890), 结合情境
SS2:若该平台的收入再低一点点,我仍然愿意推荐他加入	
SS3:相对其他平台而言,我认为该平台是值得的	沈超红等 (2010)
SS4:如果加入后,要他放弃这个平台,我认为很不值得	
SS5:我很希望他能找到更好的共享平台。	结合情境
SS6:我认为他因获得这份收入,而感到高兴	

本研究中,供给者剩余的测量量表包括 6 个题项,其信度分析结果 6 个题项的 CITC 值均大于 0.3,满足检验标准。量表的整体 Cronbach's α 系数为 0.792,远大于 0.65,说明量表的信度很高,能够满足一致性要求。且将 6 个题项逐一删除后,其 Cronbach's α 系数均小于 0.792。因此,消费者剩余量表具有较高的可靠性和一致性,6 个题项均被保留。

KMO 样本测度值为 0.831 > 0.7,符合 Kaiser 准则,且供给者剩余的 Barlett 球形度检验的近似卡方为 413.332, p 值为 0.000,小于 0.05,拒绝零假设,这意味着相关系数矩阵和单位矩阵有显著差异。根据以上两项判断,供给者剩余的量表满足因子分析的条件。6 个题项的因子载荷均大于 0.5,且对供给者剩余的累计方差解释达到 76.308% > 60%。因此,该变量的因子分析结果较为理想,满足结构效度要求。

(四) 实验过程

首先,进行预实验,检验实验过程设计的合理性,针对问题和实际情况进行改进;然后,再进行正式实验,探索变量关系和内在作用机制。

1. 预实验

预实验中,选取两个 MBA 班共 60 名学员为被试,随机参与实验一、实验二、实验三。实验

材料回收后,统计发现结果并不显著,三种情况下,选择不加入该平台的人数达到90%,没有车的被试达到15人。

访谈结果显示,实验存在如下问题:第一,情景的描述太复杂,被试者的阅读负担太大,难以进入实验情境;第二,MBA学员一般都有固定的职业,并且都是企业管理层员工,其收入较高,导致在进行自身评估时,政府规制对其影响不大;第三,存在一定的社会称许性,导致被试的代入感不强。

针对以上问题,本实验对材料进行了如下修正:(1)对实验情景进行了简化,减少大量文字带来的阅读疲惫感,对平台基本要求进行简单的描述;(2)进行角色转换,由原来询问被试的供给意愿,更改为“有一个与您经济状况相似的朋友想加入该平台,您对他的建议”,减少社会称许性;(3)将“政府规制”安排在实验材料中显眼位置,并且在变量测量前,让被试对政府规制的严格程度做一个简单的评价,加强被试对政府规制的注意,强化政府规制的代入感。

2.正式实验

本研究共3个实验情景,其研究对象主要为共享汽车潜在供给者。考虑到实验中所涉及的被试的特殊性,一般为非在校学生并且有车的城市居民,本文采取现场实验的方式,选取城市中的普通民众为被试,主要对象为非学生群体,因为被试具有特殊性,主要通过肯德基、麦当劳、快餐店、超市停车场、居民小区集中寻找合适的被试,在实验前,会进行简短的询问和介绍。最终,回收实验材料130份,其中实验一48份,实验二42份,实验三40份。

(五)实验结果

本实验共有被试150人,其中有效被试130人,其特征分布如表3所示。

表3 被试特征分布表				
序号	变量	类别	频次	所占百分比(%)
1	性别	男	118	90.76
		女	12	9.24
2	年龄	25岁及以下	8	6.2
		26-35岁	69	53.1
		36-45岁	26	20.0
		46-55岁	27	20.8
		56岁及以上	0	0
3	文化程度	高中及以下	24	18.5
		大专	72	55.4
		本科	24	18.5
		硕士及以上	10	7.6
4	月均收入	2000元以下	11	8.5
		2000-4000元	30	23.1
		4000-6000元	42	32.3
		6000-8000元	26	20.0
		8000元以上	21	16.2
5	职业状态	有固定工作	111	85.4
		有兼职	3	2.3
		失业或待业	16	12.3
6	牌照	本地牌照	122	93.8
		非本地牌照	8	6.2
7	是否参与过共享经济	参与过	14	10.7
		未参与过	116	89.3

从表 3 可以看出,本实验的 130 名被试在年龄、文化程度、职业、行业等各个方面存在较大差异,实验被试都有私家车,能够满足实验对被试的需求。性别方面,男性占比为 90.76%,女性占比为 9.24%。由于本次研究对象是潜在共享汽车供给者,根据滴滴出行上的数据显示,男性司机占比较大,因此在选取被试时,会偏向于男性被试。年龄方面,更多的是 30 岁以上人群,他们既能充分理解实验材料,也是网约车司机中的主力军,对其进行试验调查具有很好的代表性和参考价值。文化程度方面,大专及本科学历的被试占比为 81.5%,具有一定的文化水平,阅读和理解能力较好。月收入方面,4000-6000 元的被试最多,占总人数的 32.3%,与出租车的月收入相似。职业方面,大部分为有固定职业的人群,占比为 85.4%。牌照情况,93.8%的被试都是本地牌照,其中,89.3%的人未以司机身份参与过共享出行。

1. 相关分析

通过 spss 对数据进行汇总,首先,对数据进行描述性统计,证实了被试具有随机性。然后,对变量进行简单的相关性分析,最后运用回归分析进行假设检验,相关分析结果见表 4。

表 4 相关分析结果

	政府规制	供给意愿	供给者剩余
政府规制	1.000		
供给意愿	-0.434 **	1.000	
供给者剩余	-0.408 **	0.563 **	1.000

注: ** 表示在 0.01 水平(双侧)上显著相关。

从表 4 可以看出,政府规制和供给意愿、供给者剩余有显著负相关关系,因此,初步推测,在无规制状态下,能带来更高的供给者剩余,供给意愿更高。

2. 政府规制和供给意愿假设检验

从表 5 可以看出,无政府规制条件下,供给意愿最高,均值为 5.1375;事后规制条件下,供给意愿的均值为 4.9143;事前规制条件下,均值为 3.7350,并且单因素方差分析结果概率 p 值为 0.000,小于 0.05,说明政府规制对供给意愿有显著影响。并且,无政府规制条件下,供给意愿最高,事前规制相比事后规制,对供给意愿的抑制作用更大,假设 H1 成立。

表 5 政府规制和供给意愿的单因素方差分析

	政府规制	N	均值	标准差	Sig.
供给者剩余	无政府规制	48	4.7496	1.09046	0.000
	事后规制	42	4.4483	0.86666	
	事前规制	40	3.6087	1.13408	

3. 政府规制和供给者剩余假设检验

从表 6 可以看出,无政府规制条件下,被试对共享平台的剩余均值为 4.7496,而事后政府规制条件下则为 4.4483,事前规制更低,为 3.6087。进一步,做方差分析,政府规制和供给者剩余之间差异的概率 p 值 $0.000 < 0.05$ 。也就是说,无政府规制组被试的剩余判断显著高于有政府规制组,而有政府规制组中,事后规制组被试显著高于事前规制组被试,假设 H2 成立。

4. 供给者剩余的中介作用检验

政府规制之所以对供给意愿有影响,一个可能的原因是供给者剩余在其中起中介作用。本文分三步对消费者剩余的中介作用进行检验。

第一步,将自变量政府规制和中介变量供给者剩余进行回归,结果见表 7,回归标准系数

表6 政府规制与供给者剩余假设

	政府规制	N	均值	标准差	Sig.
供给者剩余	无政府规制	48	4.7496	1.09046	0.000
	事后规制	42	4.4483	0.86666	
	事前规制	40	3.6087	1.13408	

$a = -0.408$, 且概率 p 值 $= 0.000 < 0.05$, 因此认为政府规制与供给者剩余之间的线性关系显著。第二步, 将自变量政府规制和因变量供给意愿进行回归, 标准系数 $c = -0.434$, 且概率 p 值 $= 0.000 < 0.05$ 。第三步, 将自变量政府规制、中介变量供给者剩余和因变量供给意愿回归, 得到标准系数 $c' = -0.245$, $b = 0.463$, 且概率 p 值均小于 0.05 , 因此, 政府规制、供给者剩余两个自变量与供给意愿之间存在显著的线性关系。

综合三步, 第一步回归系数 $a = -0.408$, 第二步回归系数 $c = -0.434$, 第三步回归系数 $c' = -0.245$, $b = 0.463$ 。并且, a, c, c' 均达到显著水平, c' 的绝对值 0.245 小于 c 的绝对值 0.434 , 因此, 供给者剩余在政府规制和供给意愿中间起部分中介作用, 假设 H3 成立。

表7 中介作用分析结果

模型		非标准化系数		标准系数	t	Sig.
		β	标准误差	β		
1	(常数)	3.099	0.533		5.816	0.000
	政府规制	-0.388	0.122	-0.245	-3.172	0.002
	供给者剩余	0.532	0.089	0.463	5.997	0.000

5. 供给者收入的调节作用检验

本研究中, 自变量为政府规制, 基本信息中, 本文测量了被试的月均收入, 为了检验其是否对自变量和因变量关系中产生调节作用, 本文验证了月均收入变量与自变量之间形成的交互项对因变量的影响的显著性。将供给意愿作为观测变量, 把监管类型和月均收入作为控制变量, 得到如表8所示的固定效应非饱和模型。政府规制 \times 月均收入的概率 p 值均为 0.468 , 大于 0.05 , 说明政府规制和月均收入的交互效应不显著, 也就是收入水平在政府规制和供给意愿之间调节作用不显著。

表8 调节作用检验结果

主体间效应的检验					
因变量: 供给意愿					
源	平方和	自由度	均方	F	显著性
校正的模型	74.637a	14	5.331	4.238	0.000
截距	1360.060	1	1360.060	1081.248	0.000
监管类型	17.891	2	8.945	7.112	0.001
月均收入	16.658	4	4.165	3.311	0.013
政府规制 \times 月均收入	9.693	8	1.212	0.963	0.468
错误	144.654	115	1.258		
总计	3010.720	130			
校正后的总变异	219.291	129			

a. $R^2 = 0.340$ (调整后的 $R^2 = 0.260$)

本文在数据分析前, 猜测收入水平会对人们供给意愿构成影响, 但是实际处理结果发现, 并不显著。但是, 这也不能完全否定其作用, 因为通过方差分析, 单独研究收入对供给意愿的影响, 实际上在 0.05 的水平是显著的。也就是说, 月均收入会影响人们的供给意愿, 但是没有

对政府规制和供给意愿之间起到调节作用。并且,小样本实验数据规模较小,难以得出差异也是可能的原因之一。

五、研究结论与启示

政府规制是一个具有争议的问题,没有规制,共享企业能快速发展,但是,冲击了传统企业,影响了社会稳定性。有规制,限制了共享服务的供给,抑制共享企业创新与发展。本研究通过模拟实验,检验了政府规制对服务供给意愿的影响,得到如下结论与启示:

第一,政府规制对供给意愿有显著影响,无政府规制条件下,能使供给者产生更高层次的供给意愿。这也证实了市场的有效性,因为,无规制条件下,供给者能够自由进入和退出平台,最大化供给者的剩余。

既然证实了政府规制的负面影响,如若行业能通过自我监管达成政府监管的效果,则可以考虑减少政府规制带来的发展限制。已有研究表明:平台应该被看作是解决方案的一部分,而不是问题的一部分,应该把它们作为自律机制的关键参与者。自我监管是自然发生的现象,在整个历史经济活动中反复出现。随着每个行业的不断发展,都会形成自我监管组织(Self-Regulation Organization, SRO),通常政府很少参与这些组织,与促进行业福利的贸易组织不同的是, SRO 旨在通过制定集体规则来监督行业,行业中的企业聚集在一起开发,监控并执行标准来监管成员的行为。

第二,在政府规制的条件下,事前规制和事后规制的影响不同。事后规制条件下,潜在服务供给者的进入意愿高于事前规制的被试的供给意愿。事后规制相比事前规制,对供给意愿的影响较小,而其本质在于对供给者剩余的影响,事后规制未产生进入成本,而事前规制实际上提高了进入成本,也就降低了剩余。因此,即使同样是有规制条件,因为规制内容和规制阶段的不同,也会导致不同的剩余,从而导致不同的供给意愿。

因此,在必须通过政府规制来维护行业发展和社会稳定性的情形下,可以调整政府规制方案,以减少政府规制带来的负面影响。比如,事前规制和事后规制的结合,降低进入门槛,更注重惩罚机制。减少供给者进入该平台的程序复杂性和进入经济成本,进而减少对供给者剩余的影响。此外,在制定规则时,建立一个专门为网约车设计的新的监管制度,而不是沿用旧的出租车规制制度,毕竟,共享经济是一种全新的行业,需要匹配这个行业内的从业者,这样才能保证公正的竞争。在保护传统企业的同时,鼓励新企业的生存和创新。

第三,供给者剩余在政府规制与供给意愿之间起中介作用。首先,规制条件不同,给被试带来的供给者剩余也不同,无规制,供给者剩余最高;事前规制,供给者剩余最低;事后规制,供给者剩余居中。并且,经过方差分析发现,这个差异在统计学上是显著的。实际上,这就是经济学家 Marshall 剩余概念的本质。在交易活动中,只有交易双方存在剩余,交易才有可能达成。也就是政府规制不能损害交易双方的剩余,否则,政府规制只会降低社会福利。

实际上,通过文献研究发现,监管机构常出现“监管俘获”的现象,这一现象会降低交易者的剩余。它表现在两个方面:一是监管部门被俘获,和已有被规制主体成为利益共同体,监管部门会制定有利于已有被规制主体的规定,以减少竞争、维护私利;二是监管者希望在监管生涯结束后,成为有组织利益的雇员。这样监管不仅不能解决市场失灵问题,反而会减少社会福

利。因此,“监管俘获”后,监管者不会从交易双方剩余最大化角度出发,而会为了私利,损害市场中交易者的剩余。为确保政府规制能实现社会福利最大化,在制定政策时,必须举行“听证会”,以听取各方意见,防止“监管俘获”发生,开发出公正、有效的监管方案。

参考文献:

- [1] Botsman R., Rogers R. What's Mine is Yours: The Rise of Collaborative Consumption[M]. Harper Business, 2010: 23-45.
- [2] Hamari J., Sjöklint M., Ukkonen A. The Sharing Economy: Why People Participate in Collaborative Consumption[J]. Journal of the Association for Information Science and Technology, 2016, (09): 2047-2059.
- [3] Edelman B. G., Geradin D. Efficiencies and Regulatory Shortcuts: How Should We Regulate Companies Like Airbnb and Uber? [J]. Social Science Electronic Publishing, 2016, (10): 102-105.
- [4] 梅健. 中国网约车的规制范式研究[J]. 中国市场, 2016, (36): 163-165.
- [5] 元东艳, 李素新, 党路平. 我国网络约车违约行为的法律规制——以滴滴打车软件为例[J]. 法制与社会, 2017, (34): 56-57.
- [6] Chen G., Zhang H. Government Regulation Function and Its Holistic Governance in Food Safety——Based on the Perspective of Holistic Governance Theory[J]. Journal of Yunnan University of Finance & Economics, 2012, (05): 367-370.
- [7] Peltzman S. Toward a More General Theory of Regulation[J]. Journal of Law & Economics, 1976, (02): 211-240.
- [8] Koopman C., Mitchell M. D., Thierer A. D. The Sharing Economy and Consumer Protection Regulation: The Case for Policy Change[J]. Social Science Electronic Publishing, 2014, (15): 5-13.
- [9] Rauch D., Schleicher D. Like Uber, But for Local Governmental Policy: The Future of Local Regulation of the Sharing Economy[J]. Social Science Electronic Publishing, 2015, (02): 613-627.
- [10] Dodds W. K. Fresh Water Ecology: Concepts and Environmental Applications[M]. Elsevier, 2002.
- [11] 商海岩, 胡欢欢. 供给侧改革视角下城市化拉动服务消费的路径研究[J]. 经济与管理评论, 2017, (06): 14-20.
- [12] Schaller B. Entry Controls in Taxi Regulation: Implications of US and Canadian Experience for Taxi Regulation and Deregulation[J]. Transport Policy, 2007, (06): 490-506.
- [13] Edelman B. G., Geradin D. Efficiencies and Regulatory Shortcuts: How Should We Regulate Companies Like Airbnb and Uber? [J]. Social Science Electronic Publishing, 2016, (05): 1-33.
- [14] Besanko D., Dranove D., Shanley M. Economics of Strategy(4th edition)[M]. New York: John Wiley & Sons, 2007.
- [15] Brynjolfsson E., Hitt L. M. Computing Productivity: Firm Level Evidence[J]. Review of Economics and Statistics, 2003, (04): 793-808.
- [16] Constantinides E., Fountain S. J. Web 2.0: Conceptual Foundations and Marketing Issues[J]. Journal of Direct, Data and Digital Marketing Practice, 2008, (03): 231-244.
- [17] Dudley G., Banister D., Schwanen T. The Rise of Uber and Regulating the Disruptive Innovator[J]. The Political Quarterly, 2017, (03): 1-10.
- [18] Cheung S. N. S. The Contractual Nature of the Firm[J]. Journal of Law & Economics, 1983, (01): 1-

21.

[19] Fraiberger S. P., Sundararajan A. Peer-to-Peer Rental Markets in the Sharing Economy[J]. Social Science Electronic Publishing, 2015, (12): 23-68.

[20] Schor J. Debating the Sharing Economy[J]. Journal of Self-Governance & Management Economics, 2016, (05): 34-47.

[21] Payne J. W., Bettman J. R., Luce M. F. When Time is Money: Decision Behavior Under Opportunity-Cost Time Pressure[J]. Organizational Behavior and Human Decision Processes, 1996, (02): 131-152.

[22] Dodds W. B., Monroe K. B., Grewal D. Effects of Price, Brand, and Store Information on Buyers' Product Evaluations[J]. Journal of Marketing Research, 1991, (03): 307-319.

[23] White K., Macdonnell R., Ellard J. H. Belief in a Just World: Consumer Intentions and Behaviors Toward Ethical Products[J]. Journal of Marketing, 2012, (01): 103-118.

[24] Haemoon. Service Quality, Customer Satisfaction and Customer Value: A Holistic Perspective[J]. International Journal of Hospitality Management, 1999, (01): 67-82.

[25] [英] 马歇尔. 政治经济学原理[M]. 朱志泰, 陈良璧. 北京: 商务印书馆, 1964: 231-245.

[26] 沈超红, 谭平, 李敏. 合约安排与节能服务项目的市场拓展[J]. 管理学报, 2010, (11): 1502-1506.

(责任编辑: 宋 敏)

Research on the Relationship between Government Regulation and Supply Intention in the Context of Sharing Economy

SHEN Chaohong, HU An

(School of Business, Central South University, Changsha 410083, China)

Abstract: Sharing economy can increase the employment opportunities and the utilization of idle assets, and also can attack traditional businesses. How the government deals with the sharing economy is a subject to be studied. Based on the analysis of the case of "DiDi", we find out the influence of government regulation on supply intention. Through simulating sharing travel experiments, it is found that no government regulation, ex-regulation and post-regulation impose significant diversified influence on supply intention, with no government regulation having the highest supply intention and pre-regulation having the minimum one. The reason for this discrepancy arises from the different supplier surplus caused by regulations. Further literature research finds that "regulatory capture" is one of the important motives for government regulation. The discovery of this article provides useful enlightenment to the government on how to deal with the sharing economy.

Key Words: Government regulation; Supply intention; Ex-regulation; Post-regulation; Supplier surplus; Regulatory capture