

反壟斷豁免的前提：區分共享經濟與相鄰概念

李 晨*

一、問題的提出

共享經濟，英文一般譯作“sharing economy”，發軔於 1978 年美國社會學家瓊·斯潘思和馬科斯·費爾遜在 *Community Structure and Collaborative Consumption: A Routine Activity Approach* 一文中提出的合作消費概念。¹ 然而，在此概念提出後 40 年間，社會大眾對其並沒有一個非常直觀的感受。即便在美國，也只是在近些年才開始出現具體的共享經濟運行模式，如 Airbnb，Uber，Zipcar 等。² 在中國，以滴滴為代表的網約車出現晚於美國同類模式。共享經濟相關法律問題自 2015 年 1 月發生的專車第一案，逐漸進入研究者的視野之中。³ 共享單車的概念在 2016 年末突然席捲了大江南北，將“共享經濟”的概念迅速在中國內地大範圍炒熱。⁴ 從優步和滴滴的合併案開始，共享經濟的相關企業之間的聯合問題，以及後續可能存在的壟斷問題，引發了市場的持續關注和憂慮。該案的相關當事方僅僅得到了商務部的約談。商務部雖然啟動了反壟斷審查，但尚未得出結論。共享單車公司之間的併購問題也逐漸進入到社會公眾的視野之中，尚且沒有引發反壟斷執法機構對於該類事件的關注。在一個新興的產業誕生之初，反壟斷執法機關往往對相關企業的合併、聯合行為表現出非常寬容的態度。《中華人民共和國反壟斷法》在第 15 條中也列舉出，涉及創新的壟斷協議可以得到豁免，表明《反壟斷法》對創新的支持態度。共享經濟作為一種全新的商業模式，得到相應的對待符合《反壟斷法》的價值取向。在火熱的共享經濟浪潮中，存在着相當數量的傳統商業模式具備共享經濟的外觀。但是這些商業模式實質上並無共享經濟的實質。脫離了共享經濟實質的商業模式，其創新性往往也較為容易地得到大幅度削減。創新是在反壟斷執法機構賦予企業反壟斷豁免的重要因素。因此，反壟斷執法機構面對可能存在壟斷傾向的相關企業時，需要清晰地辨別一項經濟行為是否包含於共享經濟的範疇之內。通過對共享經濟的相鄰概念進行比較，可以得出共享經濟區別於傳統經濟的根本性標誌在於其盈利的經濟學基礎的不同。單純地具備互聯網經濟或者平台經濟的外觀，並不能被認定為共享經濟。反壟斷執法機構在面對這類“偽共享經濟”不應當採取容忍的態度。

二、現有研究分析

專家學者以及監管部門的專業人士對於共享經濟進行了大量的研究，單是以“共享經濟”為關鍵

* 澳門大學法學院博士研究生

詞進行檢索，中國知網數據庫中的相關文獻超過 17,000 篇。由此可見，關於共享經濟的研究在學界炙手可熱。然而，大量的文獻只停留在研究分析共享經濟現狀的階段，所提出的建議也僅僅是加強政府監管。只要論及“共享經濟”的監管問題，就會牽扯出一系列、涉及到多個方面的監管方案。一籃子的監管方案涉及到不同部門法中不同的具體條款。實際上，各個監管單項之間並沒有關聯性。關於共享經濟的反壟斷問題，鮮有出現在文獻之中。涉及的文獻也僅僅是認為具體的某種商業模式，如專車服務，具備某種行政服務的性質，主張從行政法的角度予以規制，沒有提及競爭法的相關問題。⁵

對共享經濟概念的研究，一般都伴隨着其他相關問題出現，作為研究相關問題的一個章節或者前提。例如，在研究互聯網租車市場的問題時，通過將互聯網租車歸類為一種共享經濟的形式，從而引出後續的法律問題。又如，通過研究共享經濟的概念，進而研究共享經濟在中國的適用性問題。⁶ 再如，通過對共享經濟的概念和分類的研究，分析法律規制共享經濟的事實前提。⁷ 目前並沒有獨立的文獻專門從法律的角度，研究共享經濟本身以及其相鄰概念。共享經濟的概念本身非常複雜，難以為其下一個準確的定義。現有研究往往通過不同的角度進行研究，有的學者認為，共享經濟和點對點經濟是相同的概念，並且隨着互聯網技術的發展，其內涵已經發生了變化。⁸ 有的學者強調了共享經濟的網絡經營模式。⁹ 總體而言，學者們所強調的共享經濟的特徵往往有三個：(1)共享經濟充分利用閑置資源的特性；(2)共享經濟與互聯網技術的結合；(3)共享經濟是在保證所有權不發生轉移的前提下，對使用權進行的讓渡。在共享經濟的多重屬性下，很多學者並沒有嚴格區分共享經濟與互聯網經濟、短期租賃、自助經濟之間的差別，而是採取了一種模糊化的方式，將以上幾種經濟模式打包闡釋，從而導致一些具備互聯網經濟外觀的商業模式被誤認是共享經濟。由於共享單車、車票預訂、知識分享、旅店預訂等等商業模式都通過互聯網進行，使得共享經濟很容易和互聯網經濟以及其他類型的商業模式混為一談。《反壟斷法》對於創新的寬容與豁免，很大程度上取決於商業模式上的創新而不僅僅是交易手段上的創新，故混淆共享經濟和相鄰概念很容易導致一些程度較低的創新模式被過度保護。

三、共享經濟與《反壟斷法》的關係

共享經濟和《反壟斷法》存在着兩種互動關係，一是共享經濟受到《反壟斷法》保護，二是共享經濟受到《反壟斷法》的規制。

(一)《反壟斷法》對共享經濟的保護

《反壟斷法》對共享經濟的保護主要體現在兩個方面：第一個方面，在共享經濟發展的初期，由於共享經濟的創新性，可以得到《反壟斷法》在執法層面上的豁免。《反壟斷法》第 15 條規定，如涉及到條文所列之情形，經營者之行為可以免除適用《反壟斷法》第 13 條的橫向壟斷協議和第 14 條縱向壟斷協議的限制。具體來看，第 15 條的第 1、2、4 款，均與共享經濟相關。該條第 1 款規定了為改進技術、研究開發新產品的壟斷協議可以得到豁免，共享經濟的技術基礎是互聯網經濟，在諸多的研究當中，互聯網技術也往往被包含在了共享經濟的定義之中。早期的樸素的共享經濟，如“大食堂”、“公共浴池”等，在某種程度上具備一定共享的性質，然而由於沒有互聯網技術的介入或輔助，很難被接受為人們觀念上的“共享經濟”。共享經濟的產品，如專車等，由於其產品或服務不再是純

粹的物或者服務，而是純粹的物或者服務和一些電子條款，甚至是押金、支付方式等的組合。電子條款、押金以及支付方式的不同，會導致產品或者服務種類的不同。共享企業在電子條款、押金以及支付方式上的創新，可能會導致該條款的適用。第 2 款規定了為提高產品質量、降低成本、增進效率，統一產品規格、標準或者實行專業化分工的可以適用相應的豁免規則。共享經濟極大地促進了個體的需求方和個體的供給方達成最優匹配，同時降低了信息交換的成本。¹⁰ 第 4 款規定了為實現節約能源、保護環境、救災救助等社會公共利益的可以得到豁免，共享經濟雖然不是該條所列舉的三種社會公共利益的情形之一，但共享經濟本身有利於社會信用倫理改善，引導人們打破信任的“物質隔閡”，促進構建相互更加信任的社會信用倫理新規則。¹¹ 社會信用水平本身是一種社會公共利益的體現，因此共享經濟也可能被包括在第 4 款的豁免情形之中。

除了在壟斷協議部分的豁免，在實際執法過程中，特別是在反壟斷執法機構的自由裁量的範圍內，反壟斷執法機構可能會採取一定程度的寬容，尤其是在經營者集中審查過程中體現得更為明顯。由於借助了網絡平台作為媒介，共享經濟本身具備一定程度的互聯網效應，即用戶越多，其價值越大，並且吸引更多的個體參與到租賃共享活動中來，進一步降低邊際成本，最終產生“消費者剩餘”。¹² 因此共享經濟企業之間的合併可能更多地獲得反壟斷執法機構的寬容。雖然優步和滴滴的合併尚且處於商務部反壟斷審查的過程之中，商務部尚未就該項合併作出最終決定，但商務部已經表示“將堅持鼓勵創新、科學監管的原則，維護公平競爭的市場秩序，促進網約車行業的創新發展。”¹³ 從這個角度上看，共享經濟非常容易獲得商務部的寬容。

第二個方面，《反壟斷法》可以保護共享經濟在其自身發展過程中，避免因來自傳統經濟的攻擊而造成的傷害。共享經濟是商業模式創新的產物，在效率、成本等方面相對於傳統經濟有着極大的競爭優勢。然而，作為新生事物的共享經濟往往具有較小的市場份額與市場力量。在面對共享經濟的競爭優勢時，傳統經濟更傾向於利用自身的市場份額和市場力量來阻擊共享經濟的擴張，而不是通過革新自身商業模式的方式來增強自身競爭力。例如，在一些地方，傳統出租車行業甚至以罷工或與網約車公開對峙來表達反對觀點。¹⁴ 地方政府在迫於傳統出租車行業的壓力時，往往採取較為簡單的限制網約車的行政手段。這種手段不但與推動創新的國家政策相違背還極易構成《反壟斷法》中所提及的濫用行政權力，排除或限制競爭的行為。在實踐中，共享經濟似乎未能在這個方面得到《反壟斷法》的保護。

（二）《反壟斷法》對共享經濟的規制

當前共享經濟所處的發展階段是指其仍處在新生事物的階段。一旦共享經濟本身進入了成熟、發達的階段，相對而言，其對創新性的重視程度會降低。反壟斷執法機構對於其可能存在的壟斷行為也會更加關注，特別是在相關企業具備一定程度的市場力量之後。但是，這並不能說明在當前的發展階段，反壟斷執法機構不會規制共享經濟。在優步和滴滴的合併案中，商務部雖然表現出了對創新型經濟的支持，但合併的雙方並沒有因為屬共享經濟的範疇而免除其經營者集中的申報義務。共享經濟背後往往有互聯網巨頭企業的影子，事實上也很難完全擺脫反壟斷執法機構的關注。至少對於現在的發展階段而言，反壟斷執法機構更傾向於支持共享經濟在倒逼傳統經濟轉型方面發揮作用，而不是過早地對其進行反壟斷規制。

四、共享經濟的經濟學基礎

關於共享經濟的定義，不同的學者在文章中給出不同的見解。羅賓·蔡斯認為共享經濟應當由三部分構成即產能過剩(閑置資源)、共享平台和人人參與。¹⁵ 從法律要件的角度，可以將這三部分看成是共享經濟的構成要件。這是共享經濟區分於其他經濟模式的一種方法。在共享經濟的三個構成要件中，人人參與不可能成為共享經濟的經濟學基礎。由於幾乎所有的經濟行為都存在着相當程度的參與者，人人參與的構成要件無法將共享經濟與其他經濟模式區分開來。共享平台也不是共享經濟的獨特標誌。在互聯網經濟的浪潮中，很多具體的經濟行為要依賴互聯網才能進行。各種平台諸如搜索引擎、即時通訊、電商平台等，都具有各自的網絡平台，但他們並不都在共享經濟的範疇之內。因此共享經濟的本質應當是使得閑置資源進入流通。有學者認為把“整合綫下的閑散物品或服務者”視作共享經濟的本質的觀點只是看到了事物多的表面而沒有看到事物的實質。¹⁶ 認為共享經濟的本質應當是將交易成本最小化。誠然，共享經濟如果不能將成本最小化確實使其無法在現實中展現出如此巨大活力，但是，共享經濟之所以被稱為共享經濟並不是因為最小化的交易成本，而是因為其本質上和傳統的盈利模式有所不同。從經濟學的角度來看，共享經濟的本質或許是交易成本的最小化。然而，幾乎所有成功的商業模式都具有交易成本最小化的特徵，從而在市場競爭中取得優勢。交易成本最小化並不是共享經濟所獨有的特徵，而是共享經濟比傳統經濟更具備競爭力的原因，這也是共享經濟在1978年被提出之時並沒有引起市場中的現實廣泛回應的原因。共享經濟的理念誕生於40年前，使其與傳統經濟概念相區分的理由是其經濟學基礎為使閑置資源再次進入流通。只是受制於當時的技術手段，共享經濟無法作為普遍的經濟形式進行大範圍普及。即便無法普及，早期的樸素的共享經濟仍然在小範圍內存在。因此，最小化交易成本只是由於平台的參與使共享經濟極大發展的原因，而不是共享經濟誕生的原因。

Orly Lobel 將互聯網經濟分成三個階段¹⁷：第一階段是搜索引擎階段，代表公司是雅虎和谷歌；第二階段是擴大的搜索引擎服務以及電商平台階段，代表公司是亞馬遜和 eBay，以及分享電子文件的 iTunes 等；第三階段是極大地促進了以低價促成綫下交易的服務經濟。共享經濟屬第三階段的一種商業模式。共享平台本身並不提供商品和服務，只是通過建立一個橋樑，促進信息的交換，使得交易能夠以低成本的方式進行。第一階段的平台提供的僅僅是信息的搜索服務，處於一種較為基礎的階段。第二階段的平台或自己，或依靠其他商戶，持有一定程度的商品，並通過網絡達成商品貿易。在這個階段，供給者和需求者在平台上的身份較為固定。然而，在第三階段，由於供給者和需求者本身的角色並不再具有明顯的差別。作為供給方的個體很容易轉化為需求方，作為需求方的個體也很容易轉化為供給方。能夠使得供給方和需求方可以較為便捷地發生轉化的條件，是物品為個體持有。也就是說，只有個體，而不是特定的供給方對物品的持有，才能夠使得需求方和供給方發生頻繁轉換。個體持有的物品，在其所有者不利用其使用價值時，該物品即處於閑置的狀態。當物品的所有者轉化成服務或者物品的供給者時，閑置物品的使用價值得到實現。在整個轉換過程中，人的因素一般更容易得到更多的關注，但在共享經濟中，人的角色伴隨着物的使用價值的實現而發生變化。因此，在共享經濟的經濟學基礎中，應當強調物的所有權和使用權的分離，而不是人的角色轉化。

當前時空環境下的共享經濟的經濟學基礎亦及共享經濟的本質在於整合綫下的閑置物品或服務，使供給方以較低的價格提供產品或服務。¹⁸ 區別於樸素的共享經濟，互聯網平台的介入使得共享

經濟本身能夠有效運行並降低其運行的成本。區別於其他形式的互聯網經濟，共享經濟的人屬性在於角色的相互轉換，而人屬性的基礎在於個體持有物品的所有權，而不是由固定的商品或者服務提供者持有所有權。

五、共享經濟與相鄰概念的釐清

共享經濟借助互聯網經濟的力量使得自己有了極大的發展。由於互聯網經濟具有大量分支，因此，很多屬互聯網經濟而不屬共享經濟的經濟模式，很容易借助互聯網經濟的外觀被誤認為共享經濟，進而獲得反壟斷執法機構的寬容或者豁免。因此，有必要對相應的經濟模式採取高度辨識的做法。

(一) 共享經濟與傳統租賃的區分

有學者認為共享經濟本身分為輕資產共享經濟和重資產共享經濟。輕資產共享經濟是指通過互聯網平台將分散的閑置社會資產分享給有需求的主體使用的商業模式。重資產共享經濟是指由一家企業集中採購某種資產並通過租賃的方式向社會提供服務。¹⁹ 重資產共享經濟並不是共享經濟。例如，傳統出租車如果採取網上接單的方式，僅僅是具備了互聯網經濟的外觀。此類經濟模式的盈利的基礎仍然是通過租賃而收取租金或者提供服務而獲得酬金，而不是通過整合閑置資源，充分利用過剩產能而獲得利潤。與服務相關聯的物品完全屬某一家特定的企業，而不是碎片化的社會個體。即便是在出租車行業，出租車本身的所有權可能屬某一出租車司機，然而，由於出租車司機以提供運輸服務為其主要的經濟來源，導致出租車本身並不能被認定為是某種閑置資源。根據共享經濟的經濟學基礎，一項經濟模式如要被認定為共享經濟，其核心相關的物品必須是一種閑置的物品，其所有者本身應當在一定的時間段內使用該物品，並在該物品閑置的時間段的內和他人進行共享。核心物品的使用權僅僅在特定時間段內與所有權發生短暫分離，而並不與所有權發生長期的、穩定的分離。同時，物品的所有者依據共享經濟模式取得的收入，不應當是其收入組成中的主要部分。共享經濟的收入在本質上是一種“兼職收入”。因此，傳統的租賃經濟，包括互聯網租車平台在內，雖然有互聯網經濟的外觀，但由於其收入的性質導致其經濟學基礎和共享經濟並不相同，故其並不能被認定為一種共享經濟。

(二) 共享經濟與平台經濟的區分

平台經濟，一般被認為和點對點經濟處於同一範疇，是指借助互聯網平台而展開的經濟模式。在共享經濟的諸多定義中，平台二字頻繁出現。現代的共享經濟本身是一種平台經濟，但含有平台經濟的成分並不能被認定為共享經濟。第一種情形是前文提到的利用互聯網平台進行的傳統租賃經濟，第二種是通過互聯網平台進行的電子商務以及網絡借貸。電子商務和網絡借貸通過互聯網進行商品或者貨幣的交易，涉及到商品或者貨幣的所有權的轉移。商品在電子商務平台上被賣出，其所有權便從賣方轉移到了買方。同理，網絡借貸中的貨幣在資金成功從貸方賬戶進入借方賬戶時，所有權亦發生了轉移。根據共享經濟的經濟學基礎，閑置物品在被共享時，其所有權並不發生轉移，僅僅是使用權發生了臨時且短時的讓渡。因此，以商品或者貨幣的所有權發生轉移為標誌的電商平台和網絡借貸平台並不符合共享經濟的概念，因此不能被認定為共享經濟模式。

(三) 共享經濟與自助經濟的區分

區分共享經濟和自助經濟，主要目的在於區分一些名稱中帶有“共享”二字卻並不屬共享經濟的商業模式。最為明顯的例子是當前最為流行的共享單車、共享汽車和共享賓館等。共享單車、共享汽車和共享賓館具備傳統租賃經濟的特徵，也具備互聯網經濟平台的特徵。其之所以廣受青睞的原因在於，使用者只需要通過手機軟件就能夠自行使用相應的設施而無需其他人的參與。與 Uber、Airbnb 的模式不同的是，共享單車、共享汽車和共享賓館完全採取當事人自助的模式。其盈利的經濟學基礎是通過使用者以自助的形式進行使用並支付相應的費用，擴大使用的便利程度，來獲取消費者數量，並且通過減少與該項服務相關的勞動者數量，減少勞動者工資方面的支出來降低商業模式的成本，從而獲得盈利。雖然，自助經濟和共享經濟都大大降低了經濟運行的成本，但二者降低經濟成本的方式並不相同。自助經濟容易被誤認為共享經濟的主要原因在於這類商業模式往往在其名稱中夾帶着“共享”、“分享”等類似的字眼。判斷一項商業模式是不是共享經濟並不是僅僅依據其名稱來進行判斷，而是要根據其經濟學基礎進行判斷。嚴格來講，共享單車、共享汽車以及共享旅館，即便上在名稱上有“共享”，也利用了互聯網平台和技術，經濟運行的成本也得到了最小化，但該種商業模式中的核心物品的所有權並不是碎片化的社會大眾，而是特定的供給方。本質上這類帶有“共享”名字的商業模式屬自助經濟，不屬共享經濟。

六、共享經濟適用反壟斷豁免的可行路徑

雖然國家發改委發佈《橫向壟斷協議案件寬大制度適用指南(徵求意見稿)》(簡稱《指南》)中出現了某種反壟斷寬容的條款，但其和本文所言之的反壟斷豁免的含義差距過大。《指南》更多地涉及的是，涉嫌違法的橫向壟斷經營者在反壟斷執法機構進行的調查時，通過積極配合行政機關的調查行為，提供證據，如實交代自身的違法行為，從而獲取減輕或免除處罰。然而，寬大制度本身對相應的壟斷行為確認了其違法性。也就是說，適用寬大行為的壟斷行為本身一定具備違法性。對實質的共享經濟適用反壟斷豁免規則，則是賦予某些壟斷行為以合法性。二者在定性上有顯著的不同。由於中國內地尚未有反壟斷豁免程序免方面的法律設計，對於涉嫌壟斷的行為只能在反壟斷執法機關自由裁量的權限範圍內予以實施。從商務部在優步和滴滴的合併案中的態度來看，反壟斷執法機構也確實有對共享經濟持有寬容或者意欲豁免的態度，然而，其意圖作出豁免的理由或者認定方法並不為公眾所知。因此，本文對認定方法或者豁免理由提出一個框架性的分析路徑。

對共享經濟適用反壟斷豁免，以相應的經營者實施了某些可能引起反壟斷執法機構關注的行為為前提。對於引起一定程度關注的經營者是否使用反壟斷豁免，需要遵循三個步驟：第一步，需要確定共享經濟本身的創新性是否足以觸動反壟斷豁免的條款或者執法機構關於豁免的自定範圍。共享經濟是商業模式創新的一個代表。《反壟斷法》對共享經濟寬容也應當源於其創新因素。如果某種經濟形式本身並不具備創新因素，或者具備創新因素但其創新因素並不足以觸動反壟斷豁免的條款或者反壟斷執法機構的自定範圍，那麼該種商業模式便不能得到相應的寬容。第二步，需要認定一項具體的商業模式是否在共享經濟的範疇之內。一項具體的商業模式是不是共享經濟，關鍵在於其是否符合共享經濟的構成要件。在共享經濟的三個要件中，進入流通的物品是否是閑置物品是區分實質的共享經濟

和其他商業模式的標誌。認定具體商業模式中的核心物品是否為“閑置”則更為關鍵。如果一種商業模式中的核心物品是為了具備某種經營目的而存在，其服務於經營的職能導致其則不能認定為閑置物品。閑置物品和其所有權人的關係，除了應當滿足“人與物存在所有權關係”的條件，同時應當滿足“閑置物品所帶來的收益並不是其所有權人的主要經濟來源”的條件。所有權人在一定時空的範圍內實現物品的使用價值，而在其閑置的時空範圍內獲取收益。這是“閑置”二字的準確含義。同時應當注意區分，被宣稱為共享經濟的某種商業模式並不當然是共享經濟。在認定過程中，不能被其表面現象所迷惑。第三步，需要確定具體某一共享經濟企業的發展情況，是否已經超出了商業模式發展的初級階段而進入了其成熟階段，從而導致創新性由於時間原因被極大削弱。現階段共享經濟還處在發展階段尚未進入到高度發達的壟斷階段。如果隨着時間的推移，某個共享經濟企業的商業模式已經進入其成熟階段，則不能對其進行豁免。此種處理的根本原因在於，反壟斷的寬容與豁免仍然是立足於創新。某種商業模式一旦進入到了其成熟階段，其創新性往往得到一定程度的衰減。由於創新性的衰減本身是一個漸進的過程，某種商業模式的創新性在何時衰減到《反壟斷法》所不能容忍的程度，仍然需要執法機關的自由裁量。如果創新性不能得到保持，則應當終止相關企業的豁免資格。在考察商業模式創新性的衰減過程中，還要考慮是否產生了新的創新而獲得了新的豁免理由。

七、結語

商業模式的創新性是反壟斷執法機構在決定是否對某一商業行為採取寬容或者豁免的態度時的重要因素。共享經濟的創新性在於其經濟學基礎和其他經濟模式不同。共享經濟的經濟學基礎是使閑置物品進入流通，使其使用價值得到充分的實現。在認定某種商業模式是否為共享經濟模式時，應當關注其經濟學基礎是否為充分利用閑置物品，不能將各種具備一定程度互聯網經濟、平台經濟特徵的非共享經濟納入到共享經濟的範疇當中。在對共享經濟賦予豁免資格的過程中，反壟斷執法機構應當遵循認定“共享經濟本身創新性”、“共享經濟性質”和“創新性保持”三個步驟，對真正屬於共享經濟的商業模式採取豁免。

註釋：

- ¹ 劉根榮：《共享經濟：傳統經濟模式的顛覆者》，載於《經濟學家》，2017年第5期。
- ² 崔航、孫守恆：《互聯網約車平台盈利模式研究》，載於《中國管理信息化》，2016年第23期。
- ³ 張珍星、陳虹睿：《市場失靈視角下互聯網專車監管制度的構建》，載於《廣東財經大學學報》，2017年第4期。
- ⁴ 冷蓓蓓：《關於共享單車行業的PEST模型分析》，載於《現代營銷》(下旬刊)，2017年第4期。
- ⁵ 劉澍、王崇璋：《共享經濟競爭行為的行政法調控——以互聯網租車市場為考察對象》，載於《上海政法學院學報》(法治論叢)，2016年第4期。

- 6 劉啟珩：《從 Airbnb 淺析共享經濟以及在中國的適應性研究》，載於《現代商業》，2016年第19期。
- 7 蔣大興、王首傑：《法律規制共享經濟的事實前提》，載於《揚州大學學報》(人文社會科學版)，第2017年第3期。
- 8 李源、李容、龔萍、楊皇：《共享經濟發展現狀、問題及治理研究——基於機構調查報告和行業實例分析視角》，載於《西南金融》，2017年第9期。
- 9 伏睿：《共享經濟的法律關係與規制路徑》，載於《經濟論壇》，2017年第5期。
- 10 宋逸群、王玉海：《共享經濟的緣起、界定與影響》，載於《教學與研究》，2016年第9期。
- 11 喬洪武、張江城：《共享經濟：經濟倫理的一種新常態》，載於《天津社會科學》，2016年第3期。
- 12 李真：《共享經濟的勃興與挑戰——經濟學和法律視野下的分析》，載於《當代經濟管理》，2016年第8期。
- 13 陳凱茵：《滴滴優步合併一週年，商務部：反壟斷調查仍在進行》，載於新浪網：<http://finance.sina.com.cn/stock/usstock/c/2017-07-27/us-ifyinvyk1363503.shtml>，2017年7月27日訪問。
- 14 謝新水：《網約車治理政策的制定過程分析：衝擊、支持與合作思維》，載於《理論與改革》，2017年第4期。
- 15 沈秋彤：《共享經濟的產權分析》，載於《全國商情》，2016年第20期。
- 16 盧現祥：《共享經濟：交易成本最小化、制度變革與制度供給》，載於《社會科學戰綫》，2016年第9期。
- 17 O. Lobel: *The Law of the Platform*. Minnesota Law Review. 101. 2016. P. 96.
- 18 劉倩：《共享經濟的經濟學意義及其應用探討》，載於《經濟論壇》，2016年第9期。
- 19 李強治：《共享經濟的本質：物盡其用的經濟學分析》，載於《電信網技術》，2016年第12期。