

近年来，网约车在迅速发展中存在的问题主要包括：多起恶性安全事故导致公众安全感降低，平台自身管理和对车辆监管有待强化，准入条件较高影响网约车合规化进程等，这些问题相互之间又存在一定的关联。一些地方不断提高网约车准入条件，致使网约车司机和车辆合规难度不断加大，最极端的例子是，辽宁锦州市四年前开始严禁私家车利用打车软件从事营运活动，时至今日，该市没有一家网约车平台获得经营许可证，没有一辆网约车获得运营证，没有一个人取得合法的网约车司机身份。

国务院办公厅发布的《关于促进平台经济规范健康发展的指导意见》(以下简称《指导意见》)提出，探索适应新业态特点、有利于公平竞争的公正监管办法，对看得准、已经形成较好发展势头的，分类量身定制适当的监管模式，避免用老办法管理新业态。交通运输部运输服务司负责人提出量身定制网约车监管模式，依据的就是国务院办公厅《指导意见》中的这一要求。

这里的“量身定制”，首先针对的是互联网平台经济和交通运输新业态具有的特点——网约车是交通运输生产力新的组织方式和发展新动能，对优化交通运输资源配置、拓展交通运输消费和增加就业具有重要作用。目前，网约车发展方向基本能“看得准”，并形成了较好发展势头，应当按照国办《指导意见》的要求，量身定制适当的网约车监管模式，避免用老办法管理新业态。

这里的“量身定制”，针对的是一些地方对网约车实行“强监管”，导致准入门槛太高、合规化太难的现状。在中央对网约车政策顶层设计的统一要求下，各地有必要结合实际情况以及网约车存在的问题，制定各自的网约车准入和合规化标准，但总的要求是准入门槛不应越来越高，合规不应该越来越难，市场供给不应该越来越少。应当按照国办《指导意见》的要求，清理和规范制约网约车健康发展的行政许可、资质资格等事项，评估地方对中央政策落实情况，优化完善准入条件、审批流程和服务，降低网约车司机、车辆和企业的合规成本，以有序增加网约车市场供给。

按照国办《指导意见》，对平台经济实行包容审慎监管，科学合理界定平台在经营者信息核验、产品和服务质量、消费者权益保护等方面的责任，强化政府部门的监督执法职责，不得将本该由政府承担的监管责任转嫁给平台；加快研究出台平台尽职尽责的具体办法，依法合理确定平台承担的责任。具体到对网约车实行包容审慎监管，就是按照职责、权利、收益对等的原则，正确看待和合理确定网约车平台的责任，无论是在平时运营过程中，还是在发生重大责任事故之后，依法应由平台承担的责任丝毫不容推卸，必须严加追究，但平台依法无须承担以及尽职而可减免的责任，也不能向平台额外赋予和随意追加。

网约车是互联网平台经济和交通运输新业态的典型，量身定制网约车监管模式如果取得成功，可为量身定制其他平台经济和交通运输新业态监管模式积累有益的经验，这方面的改革值得期待。

经济瞭望编辑部
主任：吴宏林
执行主编：田新元
新闻热线：(010)56805008
监督电话：(010)56805167
邮箱：ggj1w2018@163.com

网约车“跑马圈地” 传统出租车路在何方

□ 矫 月

“10年前，开出租车非常赚钱，每月收入过万元，但10年后，出租司机月收入不但没有涨反而还急剧下降，扣掉份子钱、修车费、汽油费等之后，每月只能赚5000元。”一位出租司机抱怨，自从网约车发展起来后，出租司机日子越来越不好过了。

有出行行业人士分析，网约车出现后，有一些开出租车的司机转开网约车去了，导致部分出租车闲置。

世界资源研究所中国可持续交通项目主任刘岱宗表示：“新的互联网公司也好，科研结构也好，对未来行业的判断就是传统出租车如果不‘洗心革面’、迎接新的行业变革，未来的市场份额会越来越小。”

数据显示，网约出租汽车客运量占出租汽车总客运量的比重从2015年的9.5%提高到2018年的36.3%。那么，面对来势汹汹的网约车，出租车的未来会驶向何方呢？

部分出租车遭闲置

一位开了10多年出租车的老司机表示，“现在开出租车不像以前那样赚钱了，特别是越来越多的网约车出现后，现在路边等车的人都是通过手机软件约车，出租车只能空跑，油费只能自己出。”

有出租车司机表示：“受网约车的冲击，出租车的生意减少了。尤其是网约车用返还红包等方式招揽客户时，出租司机的日子最为难过。再加上现在城市越来越堵，一旦遇到堵车就会亏本，虽然车费会变高一些，但还是不划算。”

不少出租车司机转开网约车。“南京市就有许多出租车司机退租改开网约车了，因为有的司机跑出租不但不赚钱反而会亏本。”有出租司机表示，“一天开车超过12个小时，但赚的钱大半都要交份子钱，而开网约车则不用交。”

事实上，随着部分出租车司机改开网约车，导致大量出租车被闲置。

此前有相关报道称，在南京市多处空置场地上，停放有大批量被退租的出租车。

南京市客管处相关人士向媒体介绍，自2017年初以来，南京市传统出租车行业“退车潮”愈演愈烈，截至2018年3月中旬，退车比例占总运营数的1/4。其中有些甚至是新车，因为招不到驾驶员，或是驾驶员临时变卦退租而停运。

中国出租汽车暨租赁协会副会长郑小平表示，“互联网乘虚而入是不可逆转的发展趋势。”“互联网+出行”模式对出租汽车司机带来巨大影响，2017年，全国被调查的137万辆出租汽车中，全程开启打车软件的司

机占59.7%”。

事实上，出租车大量废弃现象在国外也有出现。

刘岱宗表示，“纽约在2014年5月份的时候，出租车牌照一张能卖到132万美元，但是现如今只有高峰时的一半。甚至还有一部分招不到司机，导致一些出租车公司的车辆闲置。如果我们不好对新兴业态准备的话，它对行业带来的灾难性风险就会出现。”

在网约车大肆“跑马圈地”的同时，传统出租车行业受到了前所未有的冲击。

“网约车兴起后，有很多声音在讨论出租车会不会消亡、会不会被网约车所取代。事实上，初期，大部分网约车平台发展的初衷和目标就是取代出租车。”咖塔出行CEO宋中杰表示。

但有关人士认为，出租车永远不会消失，“城市的道路格局决定了出租车的必要性，我以前在上海出差，在任何一个地方都可以随手打车，但是现在，我发现越来越多的道路不允许停车，你会发现，繁华的地区、CBD，打出出租车的用户体验比打网约车好很多。虽然出租车面临一些挑战，但永远不会消失”。

建议出租车价格市场化

共享经济下的网约车有着不可忽视的力量，而被抢占市场后的出租车又该如何做呢？

郑小平认为，“由于出租车司机工作量大，在付出多与收入低的矛盾下，一些地方曾经出现过‘罢运事件’，归根结底还是行业本身处在封闭环境中，无法适应市场经济下的出行生态环境。”

对于出租车的现状，交通运输部公路科学研究院公路交通发展研究中心主任虞明远分析说：“从当前来看，出租车的价格机制还不完善，包括定价机制不合理，调整机制僵化，调价的周期长，程序复杂等问题已经成为制约传统出租汽车转型升级最主要的因素。”

有出租司机表示：“一个上午就做了100多元的生意”。而在同样的时间段，网约车司机却“做了300多元的生意，另外还有其他奖励。”

收入差距的加大使得出租车越来越不被司机“待见”，转而投向网约车的“怀抱”，而为了留住出租车司机，政府相关部门“开始研讨出租车改革问题。”

“关于规范经营权管理方面，截至目前，全国有70%以上的城市已经实现了期限限制，其中有14个省、70多个城市已经进行了一些经营权有偿使用费的清退。”虞明远表示。

虞明远提议，应加快推动出租车运价不纳入政府定价的听证目录，逐步放松管制，为由政府定价向政府指导价过渡创造积极作用；此外，还需积极争取地方政府支持，建立车动态调整的运价水平和结构，探索推广使用新型计价、计程设备，为灵活调整运价创造条件。

据了解，为改善出租车司机收入，深圳市将承包金从原先的由政府统一制定，改成协会与企业、司机共同协定、动态调整。

虞明远表示，“改革后，深圳市燃油车每个月份子钱降低了1000元~2000元。此外，杭州市也将整个出租车企业的承包金下调了逾30%。广州市结合车载终端升级改造，研发了司企收入的分清结算系统，尝试‘固定投入成本摊销+营运收入提成’的新型收入分配，抽样调查显示，在这样的清分模式下，司机的收入大概提高了5%~8%。”

出租车联网成大势所趋

目前，业内人士普遍认为，传统出租车行业应该实现全面联网。

有长期乘坐网约车的用户表示：“上下班和赶飞机的时候，感觉用网约车打车更方便一些，至少能保证有车坐。有一次我赶飞机，没有用打车软件，想打出租车，结果等了20分钟才打上，这么看来，还是用软件打车更靠谱。”

“单一模式下，线下运营这一落

后的技术导致出租汽车行业日益落后于信息时代。”郑小平认为，“互联网+出行”对出租车行业提出了一系列的新要求，借助互联网技术将碎片化的资源整合起来，发挥规模效应，达到信息共享，是出租汽车行业改革的大方向。

郑小平谈道：“截至2018年底，全国出租汽车保有量为138.89万台，同比下降3.8%，日服务5800万次，空驶率在45%左右。与此相反，打车软件及互联网专车使用资源得到了充分的利用。数据表明，截至2018年12月底，中国打车App账户规模达到4.72亿个，打车软件覆盖了400多个城市。”

事实上，除了滴滴外，在国内各地区不断有新的打车软件平台推出，而大幅度的折扣也确实吸引了大量的乘客使用。

那么，在众多新的网约车平台进入市场后，传统出租车又该如何做呢？

交通运输部运输服务司城市交通管理处处长孟秋表示，可以利用网上约车、电子支付、在线服务评价、信息化管理等手段，加快出租车与互联网技术的深度融合和合作应用。探索推动新型的司机与企业分配相关利益的形式，提高传统行业竞争力和服务水平，鼓励各地组织引导出租车经营者通过共同建立信息服务平台，或者与现有的电商平台技术合作等方式，整合区域内的出租车运力信息、资源，促进出租车运输和营运的效率和服务质量水平的提高。

经过各方面的探讨后，业界人士普遍认为，传统出租车可以仿效网约车的联网模式，提高服务质量，建立评价平台，只有这样，才能与网约车共存。

有部分用户使用网约车是因为“价格便宜”；但也有用户反映，“我比较喜欢打专车，主要是因为它比较干净，而且服务好，还有矿泉水免费供应，而有的出租车感觉比较脏。”

针对上述用户的不同要求，西安市开始对出租车进行整改。

据西安市交通运输局出租车管理处处长王健介绍，“2018年以来，西安市启动了出租汽车车型升级换代工作，决定将原有的双燃料出租车全部升级为全新的甲醇燃料汽车和新能源纯电动汽车，并以此为契机扩大出租车市场供给，提高市民的乘车体验。”

出行行业的未来有着众多的不确定性，而在业界人士看来，在网约车强势发展的目前，出租车需要做的就是尽快改革，实现与网约车的共存。

事实上，对于网约车和出租车新老业态如何双向互济、良性互动、融合共生的问题，包括交通运输部在内的各界相关人士都在试图通过改革找到一条出路。

上进一步增加了网约车平台和司机的经营成本，尤其是双证的合规要求，无疑加大了滴滴司机的压力。不合规，就要面临监管部门的查处，主动去办理合规证件，又可能遭遇单量不足的尴尬，实际收入低于预期，于是乎很多无证司机不得不冒险无证接单。

为此，各地的交通主管部门提醒这些网约车司机，首先要合规合法地运营，此外也要多了解当地的网约车市场动向，切实提高风险防范意识。尤其是准备新加入网约车行业的司机，千万不要轻易听信一些平台和合作公司的承诺，被所谓的高收入所迷惑。



长沙正式迈入智能驾驶2.0时代

9月26日，开放道路智能驾驶长沙示范区正式启用。这意味着智能网联车辆和普通社会车辆可以在长沙100平方公里范围的城市开放道路和100公里高速开放道路共同行驶，长沙正式迈入智能驾驶2.0时代。当日，百度自动驾驶出租车Robotaxi成功进行了批量载人测试。这是全国范围内首次基于车路协同的自动驾驶乘用车批量载人测试。

唐小晴 摄

一线调查

多地发布网约车市场预警 提醒司机谨慎加入

□ 李 良

曾几何时，做一名滴滴网约车司机是许多打工一族的梦想，上下班自由，收入也比较高。滴滴出行最早招揽司机的时候，也提出过“月入上万”不是梦的口号。的确在最初的时候，滴滴给司机和乘客的补贴都比较多，乘客打车需求旺盛，司机们整天忙不过来，真的过了一段高收入的“好日子”。

随着滴滴合并快的、优步中国，形成了一家独大的局面，加入的司机越来越多，补贴却越来越少。加之一些车企竞相布局网约车行业，

除了一些中心城市，很多地区逐渐出现了网约车过剩的情况，如何抢单、接更多的单成了司机们最为关注的话题，很多司机的收入也直线下降。尽管如此，滴滴以及一些网约车平台加盟合作的公司，仍然在大量招募网约车司机，吸引更多的人加入网约车大军。

这种情况也很快被各地的交通监管部门所察觉。近期，多地发布网约车市场风险预警，提醒有意愿进入网约车市场的从业人员认真调研市场、深入了解网约车政策，避免造成不必要的经济损失。仅今年8月份，就有绵阳、昆明、南宁等地先后发布

网约车市场风险预警公告，一方面通报了当地网约车合规化情况，并重点提到部分网约车合作公司存在以“以租代购”、挂靠经营、担保购车再挂靠等形式转嫁经营风险的问题，提醒网约车司机谨慎选择，切实维护自身合法权益。

另一方面，预警公告也重申将对无证车辆和驾驶员加大整治力度，以提升网约车的形象和经营服务水平。同时，昆明、南宁等地还特别提到，当地网约车数量及运力呈现相对过剩趋势，已导致网约车驾驶员收入差距较大，营收普遍偏低。根据南宁市7月份的统计数据，取得网约车驾

驶员证的21,769人中，除8470人当月未接单外，13,299人月均营收低至2500元，甚至还有43%的司机月均营收低于1000元。看了这组数据，你还想加入滴滴跑网约车吗？

实际上，网约车市场相对过剩不只是出现在南宁。根据深圳发布的2019年上半年网约车行业运营报告，深圳每万人出租汽车(包括有证网约车)拥有量为58.3辆，已大大超过20辆的平均值。与此同时，深圳网约车日均订单仅为9.3单，日均每车订单运营金额不到300元。

近年来，由于滴滴顺风车安全事件导致的网约车行业整改，客观