



多地发布饱和预警 网约车该驶向何方?



近日,交通运输部官方公众号发布了2023年4月份网约车行业运行基本情况:网约车监管信息交互系统4月份共收到订单信息7.06亿单,环比下降1.4%,其中,面向乘客、与网约车平台公司共同提供服务的平台(俗称“聚合平台”)完成1.96亿单,环比下降0.7%。此前,多地发布网约车市场风险提示,该地区网约车数量已经饱和,行业景气情况逼近警戒红线,入行请理性。

4月网约车订单下滑 司机数据上升

据网约车监管信息交互系统统计,截至2023年4月30日,全国共有309家网约车平台公司取得网约车平台经营许可,环比增加2家;各地共发放网约车驾驶员证540.6万本、车辆运输证230.0万本,环比分别增长3.4%、2.2%。网约车监管信息交互系统4月份共收到订单信息7.06亿单,环比下降1.4%,而取得网约车驾驶员资格证的司机数量上升了17.7万人。这意味着,4月的网约车订单下滑而取得网约车驾驶员资格证的司机数量却出现增长,单个司机的接单量降低了。

同时,4月聚合平台的订单量也下滑。数据

显示,面向乘客、与网约车平台公司共同提供服务的平台(俗称“聚合平台”)完成1.96亿单,环比下降0.7%。在提供聚合服务的7家平台中,滴滴出行、花小猪出行和百度打车不同程度下滑,而高德打车、携程用车、美团打车、腾讯出行都有不同程度上升。按订单合规率由高到低的分别是滴滴出行、高德打车、花小猪出行、百度打车、携程用车、美团打车、腾讯出行。

业内人士分析称,虽然百度打车、滴滴出行、花小猪出行的订单量下降了,但是其合规率却在不断增长,所以不排除平台为了提高合规清退了部分司机导致运力下降影响到订单量。

多地发布网约车饱和预警

行业饱和了吗?5月5日,三亚市交通运输局发布通知称,近年来,三亚市网约车平台及网约车数量快速增长,运力趋于饱和,违规经营现象突出。为进一步维护网约车行业市场秩序,保障乘客和其他经营者的合法权益,决定暂停受理网约车经营许可及运输证核发业务。

实际上,三亚市早在2020年就发布了网约车市场投资风险预警的通告。在三亚之后,济南、温州、东莞也曾发布网约车饱和的提示。公开数据显示,据网约车监管信息交互系统统计,截至2023年4月30日,全国共有309家网约车平台公司取得网约车平台经营许可。2022年底,我国网约车司机人数大概达到670万人。

随着越来越多平台和司机的加入,审核机制不严格、违规运营等问题也不断凸显。网约车合规化、精细化监管的呼声越来越高。不过

相比于其他城市的“饱和预警”和提醒,三亚此举显得较为激进,暂停“发证”之后如何进一步优化当地的网约车管理,也成为行业普遍关注的问题。

北方工业大学汽车产业创新研究中心主任、教授纪雪洪表示,三亚停发运输证直接影响的是当地新增网约车数量,没有新增的运力,网约车平台抢夺优质司机的情况会更明显,但是短期内也不会引发平台的大规模司机端补战,长期来看,各个城市网约车的管理方法还需要进一步探索,视城市特色而定。

中国交通运输协会共享出行分会副秘书长王拥民表示,一个运营规范的城市,限制网约车的牌照注册其实起不到管理饱和和便于管理的作用。有序竞争还是市场主体,如果控制车辆准入数量或实施网约车车辆限制机制,可能会引起很大的市场反应。

网约车“下半场”:该驶向何方?

一个城市到底需要多少网约车,才是合适的?已有城市建立了监测模型。比如2022年底,深圳市就开始探索建立网约车运力规模动态调整机制,一旦网约车日均订单量变化幅度低于-10%,单车日均订单量低于11,巡游车里程利用率低于60%,满足3个条件中的2个,就会触发预警,供政府决策参考。

网约车市场“风起云涌”,能否对网约车行业的动态及时作出反应,又能否为行业发展留下空间,考验着城市治理的智慧。

三亚并不是第一个直接停止发证的城市。早在2018年4月,南京就发布通告,暂停受理出租汽车(含网约车)新增运力许可事项,是全国首个对网约车进行数量管控的城市。2020年7月,武汉市也曾下发通知,暂停受理网约车平台、车辆经营许可。

在浙江工业大学公共管理学院教授吴伟强看来,总量调控,并不是简单的数量控制,而是要在明确城市交通出行战略目标的前提下,用各种手段调整网约车的供给量,完善政府规制,包括准入和退出机制、评价制度、奖惩制度、监管机制等等。

“政府做的主要是规范平台的运行,提高服务水平和服务质量。其他的事情,就交给市场。”

新形势下该如何管理网约车?

随着全国各地网约车的逐渐饱和,在新的市场形势下,如何管理网约车也成为城市管理者面临的共同问题。

对此,纪雪洪认为,管理是一把双刃剑,一方面可以保护司机利益,避免收入下降,但是网约车市场本身可以自发调节,政府层面不宜过多干预,“预警”手段是当下比较好的解决方法。不过他也提到,不同于其他行业,网约车市场不是纯市场化竞争,过多的网约车会造成交通拥堵,因此需要研究更为优化的管理方式。

“限制网约车数量还是要慎重,每个城市都应该根据自己的情况进行统计分析,可以根据每个月的订单数量和城市特色进行动态管理调控。”纪雪洪表示。

王拥民则认为,网约车目前作为城市交通的补充,定位很明确,是新形势下的市场需求;出租车在原有的管理基础上有更多的数量限制和准入门槛,网约车也逐步在规范管理,各地都出台了相关政策。

“不管是巡游车还是网约车,都是服务于大众出行,年轻人群更多地使用网约车,出租车也在网约车化,并不存在各自市场的范围。只要服务优质,便民出行,合理化收费,让大众更便捷,出行更简单才是硬道理。”王拥民表示。据《每日经济新闻》

