

乘客说价格偏高不实惠，司机说平台抽头不透明

网约车为啥越来越贵？

文/本报记者 崔吕萍 摄影/本报记者 齐波



花40元，如果拼3个人，则每位乘客只需要花20元，这趟行程可以赚到60元，但司机仍然只能拿到和载1位乘客相同的运费。

同时，平台订单虽然增多，但司机每公里运营定价反而比前几年低了。

“以前每公里单是2.5元，现在是2元。我们的收入是提高了，但提高收入是靠订单增加。现在看，付出和收入有点不成正比。”罗治保表示。

司机更累，是否意味着服务饱和度已经很高了？

据行业内部人士测算，至少还有30%的需求，因为各种原因未被满足。而供给侧同样被限制住了，最大的原因是集中化派单，也就是数据、模型说了算。

“双合规”下的焦虑

业界人士反映，网约车市场受资本影响很大，前期烧钱，当市场份额足够大时，即通过改变算法和抽成比例，快速变现。对消费者而言，他们先是享受补贴、对这一出行方式产生依赖和黏性，后期就要承受资本变现带来的压力。

而对于网约车司机而言，他们要考虑的问题恐怕更多。

比如，他们究竟算灵活就业还是算全职司机？如果是全职司机，网约车平台是否应该为他们缴纳五险一金？现实是，目前就连与司机日常用车关系最为密切的工伤保险，网约车平台都没给司机上。

再比如，如果他们用私家车接单，是否可以躲过国家现行政策对出租车行驶总里程数、报废年限的要求，带来新的不公平？

还有，即便行业内“鲶鱼”入场，头部企业却依然庞大，这些平台变相“二选一”“多选一”，导致网约车司机失去了在单位时间内提高工作效率的机会。

在今年全国两会上，“十四五”规

划纲要对扩大服务业有效供给，提高服务效率和服务品质，以及加快建设数字经济、数字社会、数字政府等都提出了明确要求 and 部署。

服务业、数字化，结合起来集中在我们日常生活中反映出来的场景，网约车算得上排名靠前。这个产业在监管、平台、司机、乘客等各种角色的合力下也在不断壮大兴盛，上演着供给侧和需求侧不断平衡、打破、再平衡的动态关系。

在答记者问时，孙文剑说，在2月订单量超过100万单的网约车平台公司中，排名第一的平台双合规率已达到82.1%，而排名最末的平台双合规率仅有15.2%。

所谓双合规，是指获得《网络预约出租汽车驾驶员证》的驾驶员，以及获得了《网络预约出租汽车运输证》的车辆。

结合两会精神和“双合规”政策，全国政协委员、交通运输部科学研究院副院长兼总工程师王先进，谈了对网约车行业的一些看法。

“第一，我感觉大家很焦虑。第二，包括从业者在内，大家都希望国家对网约车行业的监管不再仅仅是‘审慎包容’，而是完善监管。合规经营，底线是安全，核心是乘客、司机与平台三方共赢，只有这样，才能让乘客真正得到实惠，让司机能够养家糊口，让平台获得合理的利润，这个行业才能走得远、走得久。”听了司机和乘客的发言，王先进这样说。

在王先进看来，只有充分竞争，大家才能获得平均利润：“这就像你到街上买盐、油、米一样，你不会觉得这里存在什么高额利润。网约车也是一样，属于准公共服务供给，如果把平台作为获取高额利润的商业模式，这个定位肯定是不对的，因为国家允许你投放网约车加入公共交通行业，占用稀缺的道路资源，而且要对公众负有安全责任，那么你的服务价格就应受到限制，不能获取高额利润。”

王先进认为，因为定位不准，导致乘客、司机、平台三者利益未达到合理均衡，平台希望获取高额利润，抽佣高达20%—30%，导致乘客感觉不实惠，司机感觉不公平、不合理，这是政府下一步要着重监管的。

“通过完全竞争来实现利益均衡，不仅是为了让乘客坐网约车时价格实惠，也要让网约车司机通过租赁车辆所得到的利益能够养家糊口，国外出租车价格不低，但绝大多数利润落在了司机身上。”在王先进看来，平台的合理利润来自企业文化定位，要通过加强内部管理来降低内部成本，同时提供高品质、多样化、个性化服务，通过打造品牌来吸引更多资金和乘客薄利多收。除此之外，无路可走。

王先进认为，网约车行业下一步主要工作要聚焦平台，国家要完善相关法律，既要坚持鼓励网约车的发展，更要加大力度规范网约车的行为，审慎包容加进一步规范管理，只有这样才能实现乘客、司机、平台手挽手、往前走。

经济理性与社会责任

“在国家整体就业压力比较大的情况下，灵活用工和灵活就业再一次在今天的政府工作报告中被提到。网约车行业的灵活就业并非单点问题，它和很多话题裹挟在了一起。”在聆听网约车司机、乘客代表发言时，全国政协委员、民建广东省委会副主委、广东技术师范大学副校长许玲不时插话。她认为，从当年补贴力度相当大、打网约车相当便宜，到今天供需双方对这一模式均有“吐槽”的情况看，行业发展中出现的问题，需要政府、社会共同引导，使之规范。

产品定位问题“首当其冲”。在许玲看来，网约车是公共服务类产品，关系老百姓出行，平均利润如何定，很考验科学性。奢侈品之所以不限价，因为他不是公共产品，而公共产品的监管到什么程度，也考验政府智慧。

大企业的社会责任感也是个核心话题。“企业越大，肩负的社会责任就应该越大，现在的情况却是，企业在经济理性的角度上做到了极致，但忘了应该承担的社会责任。企业社会责任感要融入企业的发展基因里，在企业小的时候就应该有这种定位。”许玲这样说。

此外，政府监管要快点跟上。在许玲看来，虽然数字经济行业最典型的特征是赢家通吃，但这不符合现阶段“六稳”“六保”的政策导向。特别是劳动者权益保护的问题，大家都要想着这件事。“既然在平台经济上实现了全职就业，就不再是灵活就业范畴，这种情况下五险一金该如何缴纳，必须提上议事日程。”许玲这样说。

“国家还是重视网约车司机和乘客诉求的，但现在给我们的感觉是很多事都由平台说了算，所以还是希望监管能介入，让很多东西更透明。”司机徐师傅这样说。

“法律法规都在持续完善过程中，大家要相信政府，发现问题会尽快解决的，解决问题的路径也会越来越清晰。”王先进最后说。

全国政协委员邓中翰：

用标准引领芯片自主创新

本报记者 李元丽

国务院政府工作报告提出，依靠创新推动实体经济高质量发展，培育壮大新动能。全国政协委员、中国工程院院士邓中翰建议，通过标准引领实现芯片自主创新和“垂直域创新”，进而在关键核心领域实现重大突破。

邓中翰举例说，高通通过建立CDMA标准，掌握了27%的CDMA专利，一举垄断了全球92%以上的CDMA市场，高通芯片也因此得到巨量发展，英特尔CPU也是这样发展起来的。

据邓中翰回忆，当年在工信部直接领导下，我国通过研究制定TD-LTE和《5G网络技术测试规范》等相关标准，极大促进了4G和5G通信技术的发展，使我国在通信技术领域，实现了由“跟跑”到“并跑”，再到部分领域的“领跑”。2007年，为制定《安全防范监控系统视音频编解码技术要求》（简称公共安全SVAC国家标准），有关芯片、安防行业龙头企业和科研单位共同组成联合攻关团队，突破多项关键技术瓶颈，使具有我国自主知识产权、技术上国际领先的公共安全SVAC国家标准于2010年12月在国标委正式发布，从基础信源标准层面解决了公共

安全和信息安全的关键问题。此后，我国又先后出台了GB35114、GB37300和GB/T28181等国家标准，部分内容被国际电联ITU吸收为国际标准H.627。

邓中翰表示，当前，国家新发展战略正在深入推进，已经为SVAC国家标准产业化应用开辟了广阔市场，核心技术的突破和相关标准的完善也为培育SVAC产业链打下良好基础，这些都使得公共安全SVAC国家标准将有可能在“十四五”期间占据智能安防领域主导地位，成为我国继4G、5G和北斗导航等标准之后，进一步带动国内电子信息产业发展的又一引擎。

为此，邓中翰建议，国家在重视支持芯片研发的同时，着力加大对相关标准和对芯片“垂直域创新”的重视与支持，不断挖掘出芯片新赛道和应用新领域。通过加大对芯片产业链和生态圈的支持与培育，逐步引导芯片垂直领域标准化和规模化发展，最终建立起强有力的生态体系。这样发展起来的芯片技术才能真正自主可控和保障我国信息长期发展。同时，芯片本身技术也能不断得以提升，使核心技术可以持续创新并保持旺盛的活力。

谈及一季度经济运行，阎峰委员这样说——

积累能量 夯实基础

本报记者 崔吕萍

3月27日，国家统计局发布数据显示，1-2月份，全国规模以上工业企业实现利润总额1140.1亿元，比2019年1-2月份增长72.1%，两年平均增长31.2%。

总体看，工业企业效益状况延续快速复苏态势，但也要看到，国际形势依然复杂严峻，国内疫情防控不容放松，各行业效益改善还不平衡。

在接受采访时，全国政协委员、国泰君安国际董事长阎峰表示，从国家统计局公布的最新数据看，中国整个经济恢复速度较快。结合我们对3月份经济运行的观察，判断一季度GDP同比增长有可能达到16%以上，两年平均增速约在4.5%~5%区间。

“我们判断中国经济已经回到增长轨道，处于复苏初期的温和增长、蓄势待发阶段，整体就业物价情况比较稳定，新兴产业、新业态、新产品带来的新动能稳步增强，资本市场也因为经济基本面的改善出现了显著的估值修复和市场复苏。”在阎峰看来，中国经济增长和资本市场发展，至少有3个有利因素。

一是中国疫情防控形势乐观、疫苗接种稳步推进，有利消费、生产和投资活动进一步恢复。

二是“十四五”规划及相关配套政策出台实施为经济增长注入动能。三是积极财政政策和稳健货币政策的灵活组合和调整能够为经济增长

提供保障。

同时，阎峰表示，我们也面临着多方面的挑战。

其一，中美地缘政治张力升高，中美贸易摩擦、高科技产品出口管制和英国针对中国高科技企业的打压，包括针对中概股采取的措施，均构成重大风险和不利因素；同时，美国拉拢欧英日加澳围堵中国，国际环境不利于中国经济双循环顺利实施。

其二，美国、欧洲实施零利率货币政策造成的股市非理性繁荣难以持续，经济复苏步伐并不乐观，由此导致的通货膨胀、美元指数走低、新兴市场货币贬值、股市大幅下滑的压力可能会显现并造成全球市场流动性紧缩而导致金融危机，中国经济恐难以独善其身。

其三，新冠肺炎疫情仍在肆虐，全球疫苗接种速度较慢，各国何时能走出疫情影响难言乐观，这不仅影响到了全球生产、贸易、投融资活动规模，也给中国经济增长带来外部风险和挑战。

“综合评估有利因素和不利因素，我们预期，全年GDP增速约为8%，即2021和2020两年平均增长率约为5%。我们的看法是，中国经济将在2021年积累能量，为下一步释出增长动能和重回较快增长轨道奠定坚实的基础、创造良好的条件。”阎峰这样表示。

全国政协委员姜耀东：

着力推进富油煤合理开发利用

本报记者 李元丽

“富油煤是指焦油产率的分级在7%~12%的煤炭。它是一种公认的特殊煤炭资源。我国富油煤资源主要集中在陕西、新疆、内蒙古等地，将其直接作为燃料非常可惜，有效价值未得到高效利用。”全国政协委员、中国矿业大学(北京)原副校长姜耀东接受人民政协报记者采访时如是说。

姜耀东以陕西榆林市为例说，该地煤低温焦油产率平均在8%~11%，储量超过1500亿吨。1吨富油煤平均可以回收8%~9%的焦油，生产大约300立方米的富氢气体，同时生产650公斤高活性无烟清洁半焦。也就是说，在榆林进行富油煤热解，完全可以再造‘一个大庆’。”姜耀东表示。

在姜耀东看来，目前，榆林和新疆等地的富油煤之所以未能大规模热解利用，既有各地能源和环保指标限制，又有企业自己的利益考量，比如企业不可能在短期内转变直接燃烧方式，改为热解利用；也有一些技术壁

以人为本、赋能高质量发展

互联网出行格局应该是这个样

凌振国

上述列出的问题、短板，不仅在二三线城市存在，在一线城市照样存在，只是在一线城市，因网约车数量大、频次高，很容易使问题淹没在大数据的汪洋大海之中。以上问题属于发展中的问题，是发展过渡期中的问题。这些问题表明，一些互联网出行平台企业发展不规范、不充分，自律不严，监管体制不适应时代发展要求，必须抓紧适时整改，促使互联网出行平台建设更有利于提高社会资源配置效率，推动技术和产业变革朝着信息化、数字化、智能化方向加速演变，从而贯通人民群众共享交通出行的各环节、全过程，推进提高国家互联网出行共享交通行业的智能化、全域化、个性化、精细化水平。

为此，建议强化思想政治引领，从构筑国家互联网共享出行竞争新优势的发展战略高度出发，坚持发展和规范并重，把握互联网共享出行的发展规律，建立健全互联网共享出行治理体系，明确规则，划清底线，强化监管，规范秩

序，更好统筹好发展与安全，促进公平竞争，反对垄断，防止资本无序扩张。要加强互联网共享出行平台的规范和监管，切实维护公众利益和社会和谐稳定，形成共建、共享、共管、共治的治理合力，构建有活力、有创新力、可持续发展的制度环境。建议国家主管部门和相关部门，应合力建立健全完善互联网共享出行规则制度，加快健全平台经济法律法规，及时弥补规则空白和漏洞短板，加强数据产权制度建设，强化平台企业数据安全责任，提升对互联网共享出行的监管能力和水平，进一步优化监管框架，实现事前事中事后全链条监管，充实反垄断监管力量，增强监管权威性，整个网约车订单接单收单的全过程都应纳入互联网出行监管。比如，针对前面所列问题，对互联网出行网约车平台，通过建章立制后采取定期不定期抽查约车记录，用数据查证数据，检查一定时间段内平台是否根据网约车用户预订订单派单，是否挑肥拣瘦，是否照顾私人利益共同体，是否将派单给不

合规司机、车辆等。

我们相信，办法总比困难多。要想方设法推进互联网出行平台赋能高质量发展和高品质出行服务，支持平台企业充分挖掘市场潜力，增加为乘客所需要的优质服务供给和公平供给、及时供给，尽一切可能、采取一切措施防止和避免歧视供给、不合理不合规供给。要加强对互联网平台各市场主体权益保护，督促互联网出行平台企业承担用户乘客出行服务质量和安全保障等责任，维护好用户数据权益和隐私权，明确平台企业提供的交通出行安全保护责任。坚信通过对互联网出行平台的抓整改、补短板，必定能加速实现平台从数字化到智能化再到智慧化，让互联网出行平台企业变得更聪明一些、更智慧一些，使人民群众出行更放心舒心一些、更安全踏实一些，更好地推动互联网出行平台治理体系和治理能力向现代化迈进。

(作者系全国政协委员、全国政协人口资源环境委员会原驻会副主任)

习近平总书记3月15日在主持中央财经委员会第九次会议时强调，我国平台经济发展正处在关键时期，要着眼长远、兼顾当前，补齐短板、强化弱项，营造创新环境，解决突出矛盾和问题，推动平台经济规范健康持续发展。习近平总书记的最新指示，对互联网出行平台具有很强的针对性、指导性。

目前，互联网出行平台暴露出一些问题和短板，比如，一段时期以来，网约车市场用户打车需求没有被满足，尤其是低线城市，很多中途订单发出后，约不到顺风车；很多普通司机需求没有被满足，需要有更为灵活的接单模式，尤其是二三线城市，闲时从主流平台很难获得订单；网约车平台内的“无资质”车辆及司机资质合规问题；平台派单的无证网约车问题；部分网约车平台存在注册审核把控不严问题，有的甚至存在车辆“外地注册、本地接单”等现象；还有的违规派单，甚至向未取得许可的不合规车辆和驾驶员派单等。