

不少城市频繁出现“叫车难”，节假日期间供给不足明显——

“网约车”如何越驶越顺？

邹开元 王俊岭

农历正月初六晚上，徐先生一家在首都机场二号航站楼提取行李后，习惯性地打开手机，准备叫一辆网约车尽快回家。先叫出租车，迟迟没应答；换专车，节假日加价的情况下，试了两次才叫到车。上车后，司机告诉他，如果早一天，叫车的多、出车的少，网约车会更难。

作为共享经济的典型代表，网络约车服务在提高车辆使用效率、增加交通服务供给、缓解打车难、促进就业等方面发挥了显著作用。然而，2018年下半年以来，车辆供给显得有些不足，部分地区、部分时段存在的“叫车难”，影响着消费者的出行体验。春节前后这种情况尤为突出。

网约车作为移动互联网时代的新生事物，既在一定时间内实现了快速普及，也不可避免地在普及过程中遇到各种各样的问题。未来，网约车如何越开越顺、便利出行？



安徽省阜阳市至亳州市利辛县的网约车线路开通，吸引市民乘坐体验。

王彪摄（人民视觉）

需求增加快、供给增加不大，网约车变难了

方便快捷、节省时间、舒适度高，让网约车受到许多人的青睐。特别是在天气不好、时间紧张、出行地点偏僻时，很多人会使用手机打车软件，提供网约车服务。不过，目前网约车的使用也存在不少问题。

家住北京的吕女士说，自己已经习惯了日常出行乘坐网约车，占到七成以上，但明显感到目前打车越来越难了。“在早晚高峰时段打车基本上都需要排队，节假日更是如此，软件上通常会显示前面有十几人，要等20分钟左右，而且派单的司机距离都较远，有时候不得不选择拼车模式或者是支付调度费来保证时效。”吕女士说。

全国范围来看，呼叫网约车确实显得更不容易了。滴滴提供的大数据显示，目前打车成功率平均下降了7%。抽取31个省会和直辖市的出行数据发现，超过半数城市在2019年打车更难了。其中，南昌市2019年打车成功率下降幅度达27%。

据分析，打车成功率下降的主要原因在于运力短缺导致的供需不平衡。一方面，经过几年的市场培育，越来越多的人已习惯网上叫车，这种需求有进一步稳定并扩大的趋势。另一方面，在各地网约车合规化进程下，不合规的网约车司机正在逐渐退出。中国信息通信研究院政策与经济研究所此前做过的一次全国网约车市场调查显示，截至2018年7月，合规网约车数量是17万，占网约车总量的0.54%；合规司机数量是34万，占司机总量的1.1%。而平台的补贴在不断减少，对司机的要求更加严格，也使进入网约车领域的司机增量放缓。

门槛提高有必要性，合规经营让乘客更放心

小康是山西的一名网约车司机，从事网约车行业2年有余，在他看来，2018年推行合规化后网

约车数量出现了大幅度减少。“比如，8年和60万公里这两个指标，只要达到其中一个，车辆就需要强制报废处理。以前只要手机下载软件就可以跑网约车，现在门槛高多了，人和车都需要有证，司机通过考试，车辆经过审核达到标准后才能运营。”小康说。

据了解，目前网约车合规化的政策对象有三类，一是对车辆的准入要求，如排量、车龄；二是对司机的准入要求，如驾龄、户籍；三是对平台的准入要求，如行政许可。司机需具备所运营城市的运营许可证，而符合条件的车辆和司机需分别具备网约车运输证和驾驶员从业资格，俗称人、车、平台“三证合一”。

保险的要求也比较高。浙江省杭州市道路运输管理局副局长张晓东指出，由于目前没有专门针对网约车的保险，网约车的保费和出租车一样，远高于私家车，每年的保险费用多为7000到1万元。这样，如果想以此作为全职，每天的工作时间通常在10小时，有些兼职的可能会觉得划不来。

门槛提高可能导致运营车辆减少，对此多数旅客表示理解认同。网约车不同于普通的私家车，具有一定的公共空间属性，因此安全运营十分重要。此前顺风车爆发的一些安全问题引发了全社会对于出行安全的高度关注，也使监管部门在网约车合规问题上不断趋严。正在读大四的湖南姑娘李佩瑶表示，目前人们对于网约车安全性的要求越来越高，特别是女性乘客出行安全需要更高的保障，因此自己对网约车合规化的措施表示欢迎。“网约车合规化的推行，司机和车辆都经过重重审核，让人感到更放心了，对于保障乘客的安全、提升乘客对整个行业的信任度具有重要作用。”李佩瑶说。

不过，眼下网约车变难也的确影响了出行，乘客希望有关方面能正视这一问题，化解矛盾。

创新运营、创新监管，让市场更有活力

合规的前提下，如何让供给更好地对接需求？有关专家指出，网约车本身是创新的产物，提高品质、适应需求，还需要企业继续

创新。实际上，相关企业为了缓解出行压力也进行了一系列努力。比如，为了缓解2019年春节期间的打车难问题，滴滴公布了三个措施：一是在全国282个城市上线“春节出行指南”，为不同的城市“量身定制”当天的出行参考；二是在全国268个城市向乘客收取“春节司机服务费”，以鼓励更多司机春节接单；三是“同时呼叫”功能拓展至120个城市，乘客可以一键同时呼叫出租车和网约车（快车、优享、专车）。中国人民大学国家发展与战略研究院研究员马亮指出，网约车的创新关键在于根据供需关系动态调控价格。“比如，滴滴的春节服务费和平时每天早高峰的调价机制就是通过价格调节供求，乘客多付的服务费会送到司机的手里，激励司机放弃节假日的休息时间出车，既方便了乘客也让司机获得了合理的收益，是一个双赢的选择。”马亮说。

也有专家认为，一些地方的网约车合规政策与安全关系较小，比如规定网约车的车价、轴距，规定网约车司机必须具有本地户口等。哪些因素是合规的必要条件，可以深入讨论。

“虽然不同城市的合规化细则略有差别，但从推行合规化后呈现的效果来看，首先，绝大部分已从事网约车业务的车辆、司机、平台都不符合规定，在严格的政策实施过程中，不得不退出市场，一时间从业者和消费者都抱怨颇多；其次，由于合规成本过高，从业人员合规意愿很低，造成合规化的进程陷入僵局。”南开大学周恩来政府管理学院社会工作与社会政策系教授吴帆说。

吴帆认为，网约车合规化应该重点围绕安全和服务质量推进，以保护消费者的利益为第一原则，尤其以安全保障为基点，建立网约车监管制度和诚信制度。在市场已经形成、网约车共享经济已成大势所趋的前提下，可以适当放宽现有合规化的准入条件，以车辆安全和驾驶员资质为首要考虑，取消一些不必要的限制。此外，合规化不仅是单纯的限制准入，更为重要的规制在于建立监管机制，全面构建网约车的诚信制度，实施严格的惩戒机制和退出机制，使市场有约束也有活力。

国家邮政局日前发布信息，2019年春节和春运期间，全国邮政行业运行情况总体安全稳定，未发生重特大安全事故；业务量、投递量增幅较大，收寄实名率保持在98%以上，用户申诉率稳中有降。

春节不停运，共寄出16.1亿个包裹

春节假期是快递服务的淡季，主要快递企业均开启了不停运的春节运营模式，通过及时调控业务量、科学调整运力、合理安排员工轮岗值班等措施，实现了服务网络的畅通和安全平稳运行。

据统计，2月4日至2月10日，全国邮政行业寄递服务业务量为6394万件，投递包裹5293万件；春运开始以来（1月21日至2月10日），全国邮政行业寄递服务业务量为12.89亿件，较去年同期增长35%；投递包裹16.1亿件，较去年同期增长33%。

其中，中国邮政、中邮速递、顺丰速运、京东物流和圆通速递5家企业成为春节服务的主力，确保了消费者在假期仍能享受寄递服务。

快递小哥不停转，加薪关怀有保障

为了保障快递工作人员在春节期间的待遇，国家邮政局在春节前夕下发通知要求各企业严格落实劳动法关于节日期间薪酬保障的规定，用务实的举措体现对员工的关怀和照顾。

对于春节期间值守的快递员，各快递企业在落实合法薪酬保障的同时，也推出了多种形式的福利待遇。顺丰快递为除夕夜值班员工订购了年夜饭，还组织轮休快递员游览庙会，让身在异乡的快递员也能过一个温暖、幸福、祥和的新春佳节；京东物流在给予国家法定工资外，连续第6年推出“我在京东过大年”活动，接值守员工家属欢庆团聚；苏宁拿出3亿元补贴春节值守员工，并对快递员的提成进行翻倍计算；品骏快递不仅发放加班工资，每天还有100元的“春节值班奖励”。

目前，大多数快递企业的“春节运营模式”已结束，各地转运中心和一线网点陆续复工，并采用了调整薪资、发放红包、报销车票等方式鼓励快递员返岗工作，全力应对节后业务小高峰。

节后复工，顺畅运行有要求

为切实做好节后寄递服务保障工作，国家邮政局发布《关于做好节后恢复生产工作的通知》，对邮政行业恢复生产工作作出了详细部署：

一要全面掌握春节期间生产及复工情况。各级邮政管理部门要全面了解春节期间行业整体运行情况，并以地（市）为单位摸排网点在春节后的复工情况。

二要切实做好节后寄递服务的恢复工作。各级邮政管理部门要适时协调各方资源，帮助企业解决复工复产中遇到的实际困难。寄递企业要针对低温、雨雪、大风等灾害天气，加强预警预防，切实提升防范和处置突发安全生产事故能力。

三要有效加强节后安全生产管理和督导工作。各级邮政管理部门要认真组织开展节后安全生产大检查，加大监管执法力度，对安全生产制度不落实、安全管理不到位、存在重大安全隐患的企业及相关责任人员，一律依法予以严肃处理。



春节期间，负责西安城北某人员密集小区派送工作的快递小哥罗飞龙（右）将快递送至客户手中。新华社记者 张博文摄

铁路探伤员检测维护着青藏铁路

天路上的“钢轨医生”

原轱雄 马文

海拔4800米，零下20摄氏度，在青藏铁路昆仑山车站线路区段，2台超声波探伤仪在钢轨上缓慢移动，发出的嗡嗡声和探伤小锤敲击钢轨的清脆声合成一首独特的“乐曲”。

“探伤的诀窍就是从‘乐曲’中判断钢轨是否有损伤，一旦注意力不集中就容易漏掉钢轨的安全隐患。”铁路探伤员次旦平措揭秘钢轨探伤窍门。

中国铁路青藏集团公司清水河探伤工区承担着青藏铁路格尔木至江克栋330公里的钢轨探伤任务，这里平均海拔超过4000米，是青藏铁路自然环境最为恶劣、钢轨维修最具挑战的区段之一。当地有句顺口溜：“风吹石头跑，氧气吃不饱，四季穿棉袄。”

“这个区段含氧量仅为平原的40%，走路像踩着海绵一样，稍快一点就要大口喘气，干活要把握力度，不敢用力。”次旦平措说。他和妻子次仁拉吉来自西藏山南，2007年8月从学校毕业后来到工区当上了为青藏铁路“听诊把脉”的“钢轨医生”，一干就是12年，

伴随着青藏铁路一同成长。

长期从事探伤工作，次旦平措和次仁拉吉练就了“一慢走、二勤看、三细看、四严判”的探伤工作法，每当遇到道岔、接头、桥梁、隧道等关键设备和环节，夫妻俩就更加仔细，生怕漏掉一处隐患。

2019年的藏历新年与春节时间上正好重叠，可是夫妻俩不能回家过节。“好在手机方便，可以通过视频给远在山南的父母孩子拜年。告诉家人我们和工友们一起吃‘古突’（年夜饭）、唱藏歌、跳藏舞。”次仁拉吉说。

夫妻俩平均每天要推着探伤仪器徒步检查八九公里，12年来夫妻俩共在青藏铁路上徒步丈量了近2万公里。他们深知青藏铁路给家乡带来的巨大贡献，所以对这条雪域“天路”有一种特殊的情怀，工作之余夫妻俩在铁路工作服的后背空白处绘出青藏铁路的运行图案。

次旦平措说：“天路通往远方的家，我们把天路‘背’在身上，用这种方式提醒自己，维护好这条铁路就是守护好家乡的幸福路。”

中国科学家研究揭示硅藻高效捕光奥秘

硅藻为啥擅长“捕光”？

本报记者 吴月辉

被称为自然界“奇葩”光合物种的硅藻为什么特别擅长“捕光”？日前，中国科学院植物研究所沈建仁和匡廷云研究团队一项最新研究揭示了硅藻的“秘密”——它高效地捕获和利用光能的独特结构。国际知名学术期刊《科学》在线发表了这一成果。基于该研究，科学家未来有望设计出可以高效“捕光”的新型作物。

几十亿年前，第一批光合生物出现在地球上。历经漫长的地质变迁和适应进化过程，光合生物重新塑造了地球表面和大气层成分，也演化出了千姿百态的生命形态。其中，最为人所熟悉的就陆地上各种各样的绿色植物。

对于绿色植物而言，光合作用主要吸收的是红光和蓝紫光，该现象与绿色植物吸收光的基本单位有关。绿光波段的能量基本没有被绿色植物所利用，这也是它们呈现绿色的主要原因。

但是，自然界中并非没有能利用绿光的光合生物。海洋藻类拥有色彩斑斓的捕光蛋白，比如蓝藻的藻蓝蛋

白、红藻的藻红蛋白、硅藻的岩藻黄素-叶绿素蛋白等，可以帮助海藻在不同的海水深度利用不同的太阳光能。其中，海洋赤潮的主要“肇事者”硅藻可谓“成功”的光合生物之一，其分布范围广，吸收二氧化碳的能力约占全球生态系统的1/5，比热带雨林的贡献还高。

此前研究表明，硅藻特有的捕光天线蛋白具有出色的蓝绿光捕获能力和极强的光保护能力。然而，硅藻光合膜蛋白的结构长期没有得到解析，极大限制了对硅藻光合作用的研究。这次，科研人员解析了硅藻的主要捕光天线蛋白高分辨率结构，这是硅藻的首个光合膜蛋白结构解析研究工作，为研究硅藻的光能捕获、利用和光保护机制提供了重要的结构基础。该研究同时表明，学术界过去一些主流观点可能存在问题。

来自研究团队的科学家表示，基于该成果，科学家有望设计出能够利用绿光波段、具有高效捕光和光保护能力的新型作物，也可现代化智能植物工厂的发展提供新方向。