

# 网约车供需： 多地按下“暂停键” 亟待设定“退出键”

■中国城市报记者 孙雪霏

近期,全国多地发布网约车行业风险预警,显现出市场运力过剩的问题。在有限的出行需求面前,过多的网约车由于订单匮乏而闲置,使得车辆运营效率持续下滑。一些地方的交通运输部门甚至已经“暂停”处理新的网约车运输证申请,引发社会广泛关注。如何在新一轮的供需调整中保持网约车行业稳健发展态势,成为业内关注的焦点。

## 多地车辆饱和、接单量低

当前,以网约车司机为代表的新就业形态劳动者已经成为全国职工队伍的重要组成部分,北京周师傅便是这一大军中的一员。周师傅当网约车司机已有8年,每日早高峰是他最忙碌的时段,主要因为这个时段订单多且加价高。

周师傅告诉中国城市报记者:“开网约车是一个多劳多得的工作,接单越多,赚得越多。”然而,今年4月以来,激烈的市场竞争让这份多劳多得的工作变得艰难。周师傅发现,在当前网约车众多而订单稀少的情况下,要达到目标收益,他需要每天投入14至15小时的工作时间,比过去增加了2至3小时。而且,为了寻找订单,他不得不频繁更换等待地点。

周师傅表示,尽管他持有《网络预约出租汽车运输证》和《网络预约出租汽车驾驶员证》,可以正常运营,但像他这样的私家车在网约车派单体系中处于底层,优质订单通常优先派给专车和租赁车,“很多外地司机为了维持生计,会连轴工作十几个小时;我们本地司机大多早八晚五,做不到那么拼,月入万元并非易事”。

受益于平台经济的普及和网约车司机门槛低、时间自由的优势,近年来网约车平台和从业司机数量呈迅猛增长态势。据交通运输部最新数据,截至5月31日,全国各地发放的网约车驾驶员证已达558.4万本,网约车运输证235.7万本,且5月份环比均在继续增长。

行业内部观察人士表示,尽管网约车为人们提供了出行便利并缓解了社会就业压力,但当平台数量迅速增加,订单增长无法同步跟上,供需矛盾尤其在三四线城市逐步显现。当前,部分城市网约车供应过剩,日均接单量已跌至10单以下,凸显了供需失衡的严重性。

对于众多网约车司机而言,200元的日流水已经成为

了生存的“临界线”。广东珠海新加入网约车司机王先生在接受中国城市报记者采访时坦言,鉴于行业平均客单价约为20元,多数司机需要每天至少接到10单。“在扣除平台抽成、车辆维护、电费、停车费以及保险等必要开支后,实际所得微薄。”王先生表示,若日接单量低于10单,司机将难以承担基本生活费用,而且要接到10单并非易事。与此同时,网约车司机面临的行业风险颇高,一旦出现交通违章或发生事故,很可能损失数月收入。

据广东省珠海市交通运输局5月15日发布的《关于2023年1—4月网约车市场运行情况分析和建议》报告,2023年前4个月,日均接单量在10宗以内的市运营网约车占据了市场的53%,而网约车司机被抽成后的日均营运流水仍低于2019年水平,普遍在350元至450元区间。

## 动态进出机制亟待建立

今年以来,网约车行业逐步复苏。交通运输部公布的数据显示,2023年前3个月的订单量环比分别上涨了14.1%、13.30%和9.70%。尽管4月份的订单量出现了1.4%的小幅回落,但5月份立刻回升,增长率达到了4.2%。

很多地方政府意识到,尽管订单数量保持增长,但其增速仍未赶上网约车数量的增长。今年5月,广东东莞、浙江温州、山东济南等多地相继发布网约车饱和预警,甚至已有城市按下了网约车运输证新增业务“暂停键”。有网约车司机感慨:“现在生意不好做,平台、网约车租赁公司、驾驶员都在内卷。”

究竟是什么因素促使越来越多的人涌入网约车市场?

“环境变化可能是导致网约车市场饱和的一个重要因素。”网经社电子商务研究中心数字生活分析师陈礼腾告诉中国城市报记者,近年来,企业裁员优化频繁,许多人面临失业困境。网约车人局门槛低、时间相对自由,这正符合寻求灵活就业人群的需求。但运力过剩不仅削弱了司机收入,还会扰乱市场秩序,破坏出行市场的平衡。

面对日益饱和的状况,网约车市场会作何反应?业界普遍认为,通过建立网约车退出机制,清理不合规的存量运力,让合规的新运力进入,可有效抑制市场过度竞争,实现行业动态管理。

其实早在几年前,我国多地就已经探索建立网约车退出机制。2019年3月,福建省厦门市交通运输局就宣布对在厦门运营的网约车进行管理调整,从“只进不出”的模式转变为设置了考核退出机制,这在全国网约车管理中堪称首创。彼时网约车公司相关负责人介绍称,考核退出机制建立后,平台上有超过100辆车主动解约、退出市场。这些车辆中的大多数是在早期阶段以“囤证炒卖”的方式进入网约车市场的。

近年来,广东广州和深圳等地已经开始探索建立针对网约车市场的运力调整机制。广州在2021年建立了网约车平台合规率监测机制和常态化信息发布机制,对未达标的平台进行重点监管;深圳在2022年底为了引导市场供需关系的动态平衡,探索建立网约车运力规模动态调整机制。

然而,由于地域市场以及供需匹配的巨大差异,这种退出机制的探索并未在全国范围内推广开来。如今,许多地方不约而同地“暂停”新增网约车

业务,这进一步展现出管理部门和市场主体共同探索“供大于求”情况下的网约车退出机制及方案的迫切性。

国家发改委综合运输研究所城市交通中心主任程世东在接受中国城市报记者采访时表示,发布网约车行业的风险预警信息不仅是地方政府常态化监管的有效手段,也能警示投资者与从业者关注市场风险,做出理性的决策。

程世东认为,暂停受理相关核发业务相对于发布预警信息的影响更为深远。如果长期不发放相关证件,可能会演变为数量管制,使已发放的网约车牌照成为“壳资源”。这可能削弱市场竞争,影响消费者的选择权和从业人员的就业机会。

程世东指出,一些地方“暂停”受理网约车运输证新增业务并非规范的行政操作,而且“暂停”不可能一直持续。“有进有出、动态调控”是实现网约车市场健康发展的关键。

## 把握运行机制优化的契机

尽管按下“暂停键”是一种监管部门对网约车供给规模有效控制的最直接手段,有助于避免市场过度拥挤和无序竞争,但也引发了一些人对可能重走巡游出租汽车数量调控老路的担忧。因此,面对网约车新一轮供需关系调整,有业内人士建议,交通监管部门应创新发展理念,积极引导、优化管理方式,推动行业规范发展,保障网约车服务的良性运行。

目前,全国各大网约车平台主要采用“经济租赁”和“自携车”两种轻资产模式运作,无需持有车辆产权。近期,多地发布网约车市场饱和和预警提示,都呼吁计划进入网约车行业的驾驶员对购车决策持谨慎

态度。广东省珠海市交通运输局等官方机构依据《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》,为初涉网约车行业的驾驶员提供建议,初入网约车行业的驾驶员适宜先选择租车营运。这样的方式不仅能让驾驶员直观感知行业实际运行环境,还能最大限度地规避购车带来的资产风险。

网约车行业分析人士表示:“当前存在的供需矛盾,在某种程度上是行业发展的‘阵痛’,也是进一步优化和调整的契机。”

首都经济贸易大学劳动经济学院副教授、中国新就业形态研究中心主任张成刚告诉中国城市报记者,政府通过公开、透明的信息公开机制,能够客观反映市场现状,从而降低潜在从业者的预期,引导他们理性对待网约车行业。短期来看,调控供给的举措是有必要的,但长期还是要提升其他职业的岗位容量。他进一步指出:“更重要的是改善城市的营商环境,激活各类业态,撬动出行需求,这将推动网约车行业正向增长,有助于行业的良性发展。”

张成刚建议,监管部门需深入理解网约车这一新兴业态的运行机制,并在平台企业与司机之间达成良好的平衡。建议制定相关的服务质量评价标准,并尽快为网约车行业建立和完善有效的退出机制。这类措施有助于管理部门随着市场变化及时调整网约车供给,避免过度竞争,同时也能满足公众多元化的出行需求,推动网约车行业朝着高质量发展的方向前进。

“总而言之,相关方应尽快探索并建立市场化的退出机制,以应对可能出现的市场变化,不能仅仅按下‘暂停键’,还需设定一个有序的‘退出键’。”张成刚说。



## 海南海口白沙门文创市集开市 聚集超700个国内外商家

近日,坐落于海南省海口市白沙门沙滩的海口白沙门文创市集开市。该市集面积达6万平方米,包含音乐餐吧区、文创工艺区、小吃餐饮区、酒吧区、自由演绎区等业态区域,聚集超700个国内外餐饮、文创商家,集夜游、夜购、夜娱为一体。图为海口白沙门文创市集与大海为邻,享海天一色自然美景。

中新社记者 骆云飞摄