

分享经济及其治理——以杭州网约车为例

■ 浙江省公共政策研究院 蓝蔚青

2015年底,杭州市区网约车注册数已达60万辆,规模居全国首位;其中每天在线4小时以上、经常性运行的约2万辆,是杭州市区出租车数量的两倍。乘客普遍认为打车方便,不拒载,服务态度好,付费方便,当然,平台补贴导致的价格实惠也是重要因素。网络约租车以传统出租车行业实载率下降2.8%为代价,满足了580万次以上的出行需求,如果加上其他网络约租车平台的数据,在总量上可能超过传统出租车的同期运营总次数。这组数据说明几个问题:一是网络约租车缓解出行难发挥了巨大作用;二是大众打的出行的潜在需求量是巨大的,出租车是大众消费而不是高端消费;三是网络约租车对传统出租车影响并没有声称的那么严峻;四是这两种新旧业态的融合发展有巨大的拓展合作空间。

一、体现分享经济理念的杭州网约车和私车合乘管理制度

杭州市人民政府办公厅2016年10月29日印发《杭州市网络预约出租汽车和私人小客车合乘管理实施细则(试行)》

- 1.明确管理机构责任**
市道路运输管理机构负责网约车管理的具体实施工作,受理网约车平台公司、车辆和驾驶员资质的审查与证件核发工作,组织开展服务质量测评,向社会公布平台公司的相关信息。各有关部门按各自职责建立平台公司和驾驶员信用记录并纳入信用信息共享平台。
- 2.明确企业责任**
网约车平台公司承担承运人责任和相应社会责任,应当是在本市设立的具有法人资格的企业或持有营业执照的分支机构,取得网络预约出租汽车经营许可证。平台公司应当与驾驶员签订劳动合同或者协议,保证车辆合法安全、驾驶员持证,保证线上预约的车辆、驾驶员与实际用车一致,向约车人提供驾驶员以及车辆各种信息;确保网约车车载卫星定位装置和应急报警装置正常使用,所采集的个人信息和生成的业务数据不得外流,不得用乘客个人信息开展其他业务;为乘客购买承运人责任险,对安全责任事故等承担先行赔付责任;公开服务项目和服务质量承诺,保证原始记录和统计数据真实、准确,建立服务评价体系和服务监督、乘客投诉处理机制,设置投诉处理机构,公

二、各地网约车实施细则对“人”和“车”限制严格

简单梳理一下主要城市实施细则对网约车的限制性规定,其主要体现在两个方面,一个是对人的限制性规定,另外是对车辆的限制性规定。

对人的限制性规定主要是对网约车司机的限制性规定,主要有这么几点:一个是户籍限制,有些地方规定必须要本地户口,比如北京、上海、天津这些大城市。第二,对车龄的限制,有规定一年的,两年的,三年的,规定三年比较多,还有四年、五年的,杭州是五年,还有规定八年的。第三,对年龄的限制。有些地方规定对60岁年龄以上就不能开网约车了。第四,没有违法记录。这是大致对司机的限制新规定。

第二个方面就是对网约车的限制性规定,一是是否有本地牌照,比如北京、上海规定网约车必须有本地牌照。其次是对车轴距、排量、车身长度、高度、宽度、车价、功率、行驶里程的限制,甚至有的地方规定行李厢容积必须多大,还有是否装有视频装置。还有像蓝老师说的,一些地方对新能源车也有规定。所以对车辆限制性规定,各个地方标准不一样,这种限制性规定也是五花八门。

上面这些人或者对车的限制,有些规定具有一定合理性,比如对车龄限制,出于安全性的考虑,不能一拿到驾照就开网约车。违法犯罪记录的审查,这也是出于安全考虑,这方面限制是合理的。但是上面列出的绝大多数限制性条件,是不合理的,其目的就是通过这些限制性条件,对网约车数量进行管制,进而通

布服务监督电话及其他投诉方式与处理流程;依法纳税。用制度设计保证安全性高于传统出租车。

- 3.规定网约车条件**
具有本市号牌,使用性质登记为“预约出租客运”的7座及以下乘用车(控制总量);新能源汽车轴距达到2600毫米以上或综合工况续航里程达到250千米以上(鼓励新能源),非新能源汽车轴距达到2700毫米以上或车辆购置的计税价格在12万元以上;车辆使用年限不超过5年,行驶里程达到60万千米时强制报废,未达到60万千米但使用年限达到8年时退出网约车经营;车辆技术性能符合环保和运营安全相关标准要求;安装具有行驶记录功能的车辆卫星定位装置、应急报警装置(保障安全);未喷涂巡游出租汽车标志标识、未安装顶灯装置(分类管理)。网约车主要依靠存量转换(控制总量,资源充分利用),不单独新增小客车指标,不设置专用牌照号段。

- 4.规定驾驶员条件**
取得网约车驾驶员证;取得本市户籍,或在本市取得浙江省居住证6个月以上,或在本市取得浙江省临时居住证12个月以上;取得相应准驾车型机动车驾驶证并具有3年以上驾驶经历;无交通肇事犯罪、危险驾驶犯罪记录,无暴力犯罪记录,无吸毒记录,无饮酒后驾驶记录,最近连续3个记分周期内无记满12分记录,最近3年内无被吊销出租汽车驾驶员从业资格证的记录(严格,保障安全,但不用身份制约,体现公平)。连续3年考核等级在A以上的巡游出租汽车驾驶员,可以申请换发网络预约出租汽车驾驶员证(选择权,新旧业态共同发展)。

- 5.不用行政手段限定车数和价格,但保留临时管控权**

对网约车数量和运价实行市场调节。为保障公共秩序和群众合法权益,必要时可对网约车的数量和价格实行临时管控。平台公司应当公布符合国家有关规定的计程计价方式,合理确定网约车运价,实行明码标价,运价规则调整时应提前公布并报备;不得有为排挤竞争对手或者独占市场,以低于成本的价格运营等不正当价格行为;应当按乘客需要提供发票;不得进入巡游出租汽车专用通道、站点候客。

- 6.严格区分网约车和私人小客车合乘**
私人小客车合乘出行不属于道路运输经营活动,不得以营利为目的,禁止以合乘名义从事网约车经营服务,合乘信息服务平台也不得以奖励、补贴等形式吸引合乘服务提供者变相从事非法营运;驾驶员通过合乘信息服务平台预先发布出行信息,出行线路相同的合乘者选择乘坐,合乘者仅分摊部分出行成本或实行免费互助,分摊出行成本只计程不计时,驾驶

三、网约车对社会治理的挑战

网约车作为分享经济的一种形态,也带来了许多不确定性。其线上运行的特点使资源拥有者、资源使用者和管理者互不相识甚至互不见面,使传统的经济社会管理模式难以适应。

- 1、使用权和所有权分离冲击了传统权益**

二、先行改革传统出租车管理体制

杭州市主管部门在广泛征求意见、进行详细测算的基础上,提出了平衡各方利益的比较公平的解决错综复杂的经营权和产权归属问题的方案,注重政策的连续性和政府的信用,而且有激励和制约措施来遏制不合理的诉求,为解决历史遗留的“份子钱”难题奠定了基础。政府不仅停止收取经营权有偿使用金,而且退还有偿使用金余额,让改革轻装上阵。在决策程序上充分尊重民意,事先公开征求意见。

杭州把出租车定位于为人民群众提供个性化运输服务,同时考虑到道路资源和环境容量的限制,要求考虑到传统出租车管理体制

- 2、平台公司要承担起制定规则和准入门槛的责任**
在引导和规范分享经济发展的过程中,平台公司需要充分认识到平台的责任边界,制定有利于平台良性运营、政府监管和惠及社会的平台规则,利用大数据等高科技手段加强平台运营管理,承担更多的公共服务功能。阿里巴巴对平台上的商家采取了多种监管和治理措施,如开发支付宝提供交易担保功能,买卖双方公开评价功能,累积店铺信誉和个人芝麻信用分数等。此外,阿里巴巴建立了庞大的打假队伍,并通过中国质造计划、满天星计划等对企业产品质量进行了严格监督和管理,对行为恶劣的网店进行查封和销号。这些行为分担了部分本属于政府的质量监管工作,减轻了政府工作压力,保护了消费者权益、改善了创业环境、树立了平台信誉,这类工作需要政府给予认可和采信,鼓励平台积极作为。
- 4、增强个人信用评级**
分享经济模式是高度依赖信用的商业模式,分享经济的活跃程度与信用等级的建立和完善紧密相关,分享经济的健康发展也会增强社会信任。因此,需要建立覆盖交易双方的信用评级系统,确保能够提供更安全、更安全的交易后方的信用参考,为分享经济提供安全的交易环境。在这方面阿里巴巴集团作了很好的尝试,面向商家推出诚信通和淘宝店铺信用等级,面向需求方推出芝麻信用分,综合了个人用户的信用历史、人脉关系、行为偏好、身份特质、履约能力五个维度的数据信息,目前已被很多国家的政府认可,应用在针对中国人的签证服务等信用评价领域中,各级政府应采纳和广泛分享平台推出的信用体系。
- 5、鼓励社会监督和协同治理**
发动平台、社会机构、消费者、提供者等多方力量,建立一套多主体互动的公开社会评价和综合治理体系,让各主体在分享前、分享中、分享后都能找到评价依据和关键证据。在政府监管手段上要充分利用信息技术和大数据,让每个人的行为都能在互联网上有迹可循,纠纷发生时能够还原事实真相,同时增强社会公众的监督意识。另外也可引入商业保险,为分享经济的各方主体提供保险服务。



员和信息服务平台收取的每公里费用总额不得超过巡游出租汽车的50%,明码标价,并投保车上人员责任险;每辆私人小客车或每个驾驶员累计每日提供合乘服务不得超过4次。网约车平台公司开展合乘信息服务的,应当分别签订协议,明确两者不同的法律关系以及平台法律责任。

- 7、没有限制政府购买网约车服务**

二、先行改革传统出租车管理体制

杭州市主管部门在广泛征求意见、进行详细测算的基础上,提出了平衡各方利益的比较公平的解决错综复杂的经营权和产权归属问题的方案,注重政策的连续性和政府的信用,而且有激励和制约措施来遏制不合理的诉求,为解决历史遗留的“份子钱”难题奠定了基础。政府不仅停止收取经营权有偿使用金,而且退还有偿使用金余额,让改革轻装上阵。在决策程序上充分尊重民意,事先公开征求意见。

杭州把出租车定位于为人民群众提供个性化运输服务,同时考虑到道路资源和环境容量的限制,要求考虑到传统出租车管理体制

三、网约车对社会治理的挑战

网约车作为分享经济的一种形态,也带来了许多不确定性。其线上运行的特点使资源拥有者、资源使用者和管理者互不相识甚至互不见面,使传统的经济社会管理模式难以适应。

- 1、使用权和所有权分离冲击了传统权益**

二、先行改革传统出租车管理体制

杭州市主管部门在广泛征求意见、进行详细测算的基础上,提出了平衡各方利益的比较公平的解决错综复杂的经营权和产权归属问题的方案,注重政策的连续性和政府的信用,而且有激励和制约措施来遏制不合理的诉求,为解决历史遗留的“份子钱”难题奠定了基础。政府不仅停止收取经营权有偿使用金,而且退还有偿使用金余额,让改革轻装上阵。在决策程序上充分尊重民意,事先公开征求意见。

- 2、平台公司要承担起制定规则和准入门槛的责任**
在引导和规范分享经济发展的过程中,平台公司需要充分认识到平台的责任边界,制定有利于平台良性运营、政府监管和惠及社会的平台规则,利用大数据等高科技手段加强平台运营管理,承担更多的公共服务功能。阿里巴巴对平台上的商家采取了多种监管和治理措施,如开发支付宝提供交易担保功能,买卖双方公开评价功能,累积店铺信誉和个人芝麻信用分数等。此外,阿里巴巴建立了庞大的打假队伍,并通过中国质造计划、满天星计划等对企业产品质量进行了严格监督和管理,对行为恶劣的网店进行查封和销号。这些行为分担了部分本属于政府的质量监管工作,减轻了政府工作压力,保护了消费者权益、改善了创业环境、树立了平台信誉,这类工作需要政府给予认可和采信,鼓励平台积极作为。
- 4、增强个人信用评级**
分享经济模式是高度依赖信用的商业模式,分享经济的活跃程度与信用等级的建立和完善紧密相关,分享经济的健康发展也会增强社会信任。因此,需要建立覆盖交易双方的信用评级系统,确保能够提供更安全、更安全的交易后方的信用参考,为分享经济提供安全的交易环境。在这方面阿里巴巴集团作了很好的尝试,面向商家推出诚信通和淘宝店铺信用等级,面向需求方推出芝麻信用分,综合了个人用户的信用历史、人脉关系、行为偏好、身份特质、履约能力五个维度的数据信息,目前已被很多国家的政府认可,应用在针对中国人的签证服务等信用评价领域中,各级政府应采纳和广泛分享平台推出的信用体系。
- 5、鼓励社会监督和协同治理**
发动平台、社会机构、消费者、提供者等多方力量,建立一套多主体互动的公开社会评价和综合治理体系,让各主体在分享前、分享中、分享后都能找到评价依据和关键证据。在政府监管手段上要充分利用信息技术和大数据,让每个人的行为都能在互联网上有迹可循,纠纷发生时能够还原事实真相,同时增强社会公众的监督意识。另外也可引入商业保险,为分享经济的各方主体提供保险服务。

二、先行改革传统出租车管理体制

杭州市主管部门在广泛征求意见、进行详细测算的基础上,提出了平衡各方利益的比较公平的解决错综复杂的经营权和产权归属问题的方案,注重政策的连续性和政府的信用,而且有激励和制约措施来遏制不合理的诉求,为解决历史遗留的“份子钱”难题奠定了基础。政府不仅停止收取经营权有偿使用金,而且退还有偿使用金余额,让改革轻装上阵。在决策程序上充分尊重民意,事先公开征求意见。

- 2、由政府联合平台监管平台上的个体**
政府直接管个体,不仅抛弃了网络平台这一最有效的协调主体,而且还让政府直接面对无数的麻烦和冲突,这不仅会极大地增加公共服务负担,而且还会由于不停的监管挫折而损害政府的管治威望。而承担着私人投资的平台公司由于开放竞争的环境,在维护平台秩序和信誉方面,具有比政府强烈得多的积极性、知识经验以及管理手段,他们有能力直接管理好平台上的个体。
- 3、平台公司要承担起制定规则和准入门槛的责任**
在引导和规范分享经济发展的过程中,平台公司需要充分认识到平台的责任边界,制定有利于平台良性运营、政府监管和惠及社会的平台规则,利用大数据等高科技手段加强平台运营管理,承担更多的公共服务功能。阿里巴巴对平台上的商家采取了多种监管和治理措施,如开发支付宝提供交易担保功能,买卖双方公开评价功能,累积店铺信誉和个人芝麻信用分数等。此外,阿里巴巴建立了庞大的打假队伍,并通过中国质造计划、满天星计划等对企业产品质量进行了严格监督和管理,对行为恶劣的网店进行查封和销号。这些行为分担了部分本属于政府的质量监管工作,减轻了政府工作压力,保护了消费者权益、改善了创业环境、树立了平台信誉,这类工作需要政府给予认可和采信,鼓励平台积极作为。
- 4、增强个人信用评级**
分享经济模式是高度依赖信用的商业模式,分享经济的活跃程度与信用等级的建立和完善紧密相关,分享经济的健康发展也会增强社会信任。因此,需要建立覆盖交易双方的信用评级系统,确保能够提供更安全、更安全的交易后方的信用参考,为分享经济提供安全的交易环境。在这方面阿里巴巴集团作了很好的尝试,面向商家推出诚信通和淘宝店铺信用等级,面向需求方推出芝麻信用分,综合了个人用户的信用历史、人脉关系、行为偏好、身份特质、履约能力五个维度的数据信息,目前已被很多国家的政府认可,应用在针对中国人的签证服务等信用评价领域中,各级政府应采纳和广泛分享平台推出的信用体系。
- 5、鼓励社会监督和协同治理**
发动平台、社会机构、消费者、提供者等多方力量,建立一套多主体互动的公开社会评价和综合治理体系,让各主体在分享前、分享中、分享后都能找到评价依据和关键证据。在政府监管手段上要充分利用信息技术和大数据,让每个人的行为都能在互联网上有迹可循,纠纷发生时能够还原事实真相,同时增强社会公众的监督意识。另外也可引入商业保险,为分享经济的各方主体提供保险服务。

分配模式

在分享经济模式下,人人参与的点状经济结构取代了原有的以企业为主体的块状经济结构,深刻地冲击了产权制度、财税制度等核心问题。这也将触及到既得利益者的利益,引发新旧经济的冲突(传统出租车行业形成压力集团,以鼓动驾驶员上访闹事等途经给政府施加压力,维护垄断利益。而乘客和网约车驾驶员处于分散状态,难以形成社会压力,只能在网上“吐槽”。在现行维稳机制和责任机制下,一些地方的主管部门只求不出事,不顾打车难)。

- 2、平台避税给财税部门带来政策难题**
这些公司会利用离岸避税港将利润转往国外,平台上的服务提供者或个体生产者也处于税收监管的真空地带,他们除了向平台交服务费之外,并无个人所得税或营业税负担。这种不公平的税负必然导致经营同样业务的传统公司的不满,税收损失也将是很严重的。

- 3、平台、供应方、需求方责任划分不清**

分享经济作为一种全新的商业模式,世界范围内还没有明确的法律出台,供应方、需求方和平台企业三方在交易过程中各自承担的责任、义务、权利缺乏完善的法律依据,导致各种问题及纠纷。例如分享经济提供了大量的就业机会,促进了隐性就业和自由职业者的规模化发展。但这种非传统雇佣的劳动关系脱离社会保障安全网,现行的各种社会保障制度难以覆盖,而且一旦发生劳动争议,劳动者难以维权,对于这种逐步成为就业新趋势的新型劳动关系该如何保障,需要制度化的解决。又如网约车平台上的服务提供者在工作期间的车险、折旧费等究竟该由谁出?供需双方都是陌生的个体,平台顾客的权益如何界定?权益受损该由谁负责?平台和提供服务提供者之间的责任利如何划分?这些都是对于分享经济能否顺利发展的核心挑战。

四、浙江治理分享经济的一些做法和启示

- 1、继续完善相关法律和政策**

政府需要完善法律体系,制定相关政策法规,规范分享经济中各主体的行为,让分享经济模式下的经济行为有法可循,竞争有序。汉德公式(Hand Formula)主张涉及事故的各方应该承担的责任,与其避免事故所需要付出的代价成反比可作为划分和制定分享经济中各主体法律责任的理论依据,能用来解决目前网络平台普遍面临的内部治理和政府监管的难题。对于平台和个人避税的问题,可参考传统工商企业的税收制度,由平台代收代缴相关税

- 1、使用权和所有权分离冲击了传统权益**

二、先行改革传统出租车管理体制

杭州市主管部门在广泛征求意见、进行详细测算的基础上,提出了平衡各方利益的比较公平的解决错综复杂的经营权和产权归属问题的方案,注重政策的连续性和政府的信用,而且有激励和制约措施来遏制不合理的诉求,为解决历史遗留的“份子钱”难题奠定了基础。政府不仅停止收取经营权有偿使用金,而且退还有偿使用金余额,让改革轻装上阵。在决策程序上充分尊重民意,事先公开征求意见。

- 2、平台公司要承担起制定规则和准入门槛的责任**
在引导和规范分享经济发展的过程中,平台公司需要充分认识到平台的责任边界,制定有利于平台良性运营、政府监管和惠及社会的平台规则,利用大数据等高科技手段加强平台运营管理,承担更多的公共服务功能。阿里巴巴对平台上的商家采取了多种监管和治理措施,如开发支付宝提供交易担保功能,买卖双方公开评价功能,累积店铺信誉和个人芝麻信用分数等。此外,阿里巴巴建立了庞大的打假队伍,并通过中国质造计划、满天星计划等对企业产品质量进行了严格监督和管理,对行为恶劣的网店进行查封和销号。这些行为分担了部分本属于政府的质量监管工作,减轻了政府工作压力,保护了消费者权益、改善了创业环境、树立了平台信誉,这类工作需要政府给予认可和采信,鼓励平台积极作为。
- 4、增强个人信用评级**
分享经济模式是高度依赖信用的商业模式,分享经济的活跃程度与信用等级的建立和完善紧密相关,分享经济的健康发展也会增强社会信任。因此,需要建立覆盖交易双方的信用评级系统,确保能够提供更安全、更安全的交易后方的信用参考,为分享经济提供安全的交易环境。在这方面阿里巴巴集团作了很好的尝试,面向商家推出诚信通和淘宝店铺信用等级,面向需求方推出芝麻信用分,综合了个人用户的信用历史、人脉关系、行为偏好、身份特质、履约能力五个维度的数据信息,目前已被很多国家的政府认可,应用在针对中国人的签证服务等信用评价领域中,各级政府应采纳和广泛分享平台推出的信用体系。
- 5、鼓励社会监督和协同治理**
发动平台、社会机构、消费者、提供者等多方力量,建立一套多主体互动的公开社会评价和综合治理体系,让各主体在分享前、分享中、分享后都能找到评价依据和关键证据。在政府监管手段上要充分利用信息技术和大数据,让每个人的行为都能在互联网上有迹可循,纠纷发生时能够还原事实真相,同时增强社会公众的监督意识。另外也可引入商业保险,为分享经济的各方主体提供保险服务。

二、先行改革传统出租车管理体制

杭州市主管部门在广泛征求意见、进行详细测算的基础上,提出了平衡各方利益的比较公平的解决错综复杂的经营权和产权归属问题的方案,注重政策的连续性和政府的信用,而且有激励和制约措施来遏制不合理的诉求,为解决历史遗留的“份子钱”难题奠定了基础。政府不仅停止收取经营权有偿使用金,而且退还有偿使用金余额,让改革轻装上阵。在决策程序上充分尊重民意,事先公开征求意见。

- 2、由政府联合平台监管平台上的个体**
政府直接管个体,不仅抛弃了网络平台这一最有效的协调主体,而且还让政府直接面对无数的麻烦和冲突,这不仅会极大地增加公共服务负担,而且还会由于不停的监管挫折而损害政府的管治威望。而承担着私人投资的平台公司由于开放竞争的环境,在维护平台秩序和信誉方面,具有比政府强烈得多的积极性、知识经验以及管理手段,他们有能力直接管理好平台上的个体。
- 3、平台公司要承担起制定规则和准入门槛的责任**
在引导和规范分享经济发展的过程中,平台公司需要充分认识到平台的责任边界,制定有利于平台良性运营、政府监管和惠及社会的平台规则,利用大数据等高科技手段加强平台运营管理,承担更多的公共服务功能。阿里巴巴对平台上的商家采取了多种监管和治理措施,如开发支付宝提供交易担保功能,买卖双方公开评价功能,累积店铺信誉和个人芝麻信用分数等。此外,阿里巴巴建立了庞大的打假队伍,并通过中国质造计划、满天星计划等对企业产品质量进行了严格监督和管理,对行为恶劣的网店进行查封和销号。这些行为分担了部分本属于政府的质量监管工作,减轻了政府工作压力,保护了消费者权益、改善了创业环境、树立了平台信誉,这类工作需要政府给予认可和采信,鼓励平台积极作为。
- 4、增强个人信用评级**
分享经济模式是高度依赖信用的商业模式,分享经济的活跃程度与信用等级的建立和完善紧密相关,分享经济的健康发展也会增强社会信任。因此,需要建立覆盖交易双方的信用评级系统,确保能够提供更安全、更安全的交易后方的信用参考,为分享经济提供安全的交易环境。在这方面阿里巴巴集团作了很好的尝试,面向商家推出诚信通和淘宝店铺信用等级,面向需求方推出芝麻信用分,综合了个人用户的信用历史、人脉关系、行为偏好、身份特质、履约能力五个维度的数据信息,目前已被很多国家的政府认可,应用在针对中国人的签证服务等信用评价领域中,各级政府应采纳和广泛分享平台推出的信用体系。
- 5、鼓励社会监督和协同治理**
发动平台、社会机构、消费者、提供者等多方力量,建立一套多主体互动的公开社会评价和综合治理体系,让各主体在分享前、分享中、分享后都能找到评价依据和关键证据。在政府监管手段上要充分利用信息技术和大数据,让每个人的行为都能在互联网上有迹可循,纠纷发生时能够还原事实真相,同时增强社会公众的监督意识。另外也可引入商业保险,为分享经济的各方主体提供保险服务。

网约车是一个新的商业模式,对它的监管应该顺应这种新的技术发展,新的商业模式发展,改变相应的监管方式。首先要把政府为中心这种监管模式改成以市场为中心,把政府和市场关系从政府转移到市场,这就要求不是管制的方式,不是数量限制,不是价格限制,而是真正引入竞争机制,形成主要靠市场解决出租车服务的供应问题,并以此为基础解决价格和数量问题。

第二,在这个基础上要充分利用现有的技术手段来解决安全和有序问题。网约车产生了海量的数据,据报道有的网约车公司目前每天需要行超过90亿次连续定位,每天超过700TB巨量数据。其实充分利用这些大数据,可以更好的解决安全和有序问题,比原来那种管制方式能够更好的解决安全有序问题。比如对司机和车辆都有详细记录,司机的服务质量、车辆情况、有没有危险性,这都很容易解决,如果司机疲劳驾驶,一天开十五六个小时,如果通过网约车进行监控的话,很容易发现他这样的问题。车辆也是一样,甚至乘客都是这样。另外可以很好解决有序的问题,比如拥堵,通过大数据的方式可以更好的解决。现在的网约车平台客户端,对于一个城市大的预测可以做到,甚至可以作大预测一个地区,甚至一栋楼15分钟左右进出动态需求,这个精准度是非常高的。通过这种手段就能够非常准确的解决拥堵、出行、打不到车的问题。比如如果知道这个地方有很大的需求,事先可以往这个地方调度车。这是监管方式改变的第二个方面,充分利用技术手段。

第三,要充分利用平台功能,与平台进行协商共治,这个方面我觉得有很多方面经验可以讲,刚才蓝老师讲阿里巴巴平台的情况,我觉得利用平台来对社会进行一定管理,我觉得这方面应该是以后政府监管需要非常认真考虑的一个问题。

需要特别强调一下的是,以上观点都是个人观点。

网约车是一个新的商业模式,对它的监管应该顺应这种新的技术发展,新的商业模式发展,改变相应的监管方式。首先要把政府为中心这种监管模式改成以市场为中心,把政府和市场关系从政府转移到市场,这就要求不是管制的方式,不是数量限制,不是价格限制,而是真正引入竞争机制,形成主要靠市场解决出租车服务的供应问题,并以此为基础解决价格和数量问题。

第二,在这个基础上要充分利用现有的技术手段来解决安全和有序问题。网约车产生了海量的数据,据报道有的网约车公司目前每天需要行超过90亿次连续定位,每天超过700TB巨量数据。其实充分利用这些大数据,可以更好的解决安全和有序问题,比原来那种管制方式能够更好的解决安全有序问题。比如对司机和车辆都有详细记录,司机的服务质量、车辆情况、有没有危险性,这都很容易解决,如果司机疲劳驾驶,一天开十五六个小时,如果通过网约车进行监控的话,很容易发现他这样的问题。车辆也是一样,甚至乘客都是这样。另外可以很好解决有序的问题,比如拥堵,通过大数据的方式可以更好的解决。现在的网约车平台客户端,对于一个城市大的预测可以做到,甚至可以作大预测一个地区,甚至一栋楼15分钟左右进出动态需求,这个精准度是非常高的。通过这种手段就能够非常准确的解决拥堵、出行、打不到车的问题。比如如果知道这个地方有很大的需求,事先可以往这个地方调度车。这是监管方式改变的第二个方面,充分利用技术手段。

第三,要充分利用平台功能,与平台进行协商共治,这个方面我觉得有很多方面经验可以讲,刚才蓝老师讲阿里巴巴平台的情况,我觉得利用平台来对社会进行一定管理,我觉得这方面应该是以后政府监管需要非常认真考虑的一个问题。

需要特别强调一下的是,以上观点都是个人观点。