



上图：一名无运营资质的驾驶员驾驶的网约车被执法人员当场捕获。

指出，网约车平台不直接与网约车司机建立劳动关系，而是与租赁公司合作，将购车成本、风险等分摊于租赁公司；租赁公司则通过卖车、收取管理费等获利，也甘愿为平台“背负”成本与责任。最终，租赁公司将车款、商业营运保险、管理费等费用打包在车价中，向司机收取。在这一利益链条中，司机处于最底端。

对网约车市场进行梳理整治，保证市场的正常秩序和从业者的合法利益，已经成为管理部门的迫切课题。多地暂停新增网约车运输证受理业务后，网约车的下一程在哪里？

上海市道路运输局在7月发出“暂停”通告的同时表示，将对上海市网约车行业运力规模进行跟踪评估，结合网络预约出租汽车合规化工作，科学调控出租汽车运力。

自8月14日起，上海交通运输新业态协同监管工作专班，市交通委、市道路运输局、市公安局、市

市场监管局、市通信管理局等多部门，对上海18家合规网约车平台公司以及滴滴出行、高德打车平台全面进行联合约谈。

上海市道路运输局透露，自2022年下半年来，各网约车平台公司为抢占市场打“价格战”，通过“特惠价”“一口价”等方式吸引流量，同时，放松准入把关，使不合规网约车数量进一步上涨，严重损害双合规驾驶员利益。同时，平台公司瞒报营运数据，安全管理把控不严，造成2023年上半年网约车交通事故数量大幅上升，给乘客的安全出行带来极大隐患。

上海市道路运输管理局在8月18日对滴滴出行的约谈现场明确，到2023年底，上海合规的网约车要达到80%。滴滴方面也表示，到今年9月底，要清退全市2.5万台不合规车辆。

在8月24日的交通运输部例行新闻发布会上，交通运输部运输服务司副司长韩敬华也表示，交通运

输新业态平台企业抽成、会员费等事项，与从业人员切身利益密切相关，今年将推动平台公司降低过高的抽成比例或会员费上限作为民生实事。截至7月底，各主要网约车平台、互联网道路货运平台公司均已公告下调抽成比例或会员费上限。目前来看，各主要平台公司下调幅度普遍在1到3个百分点。

中国城市公共交通协会网约车分会秘书长殷浩认为，暂停办理运输证是在重新梳理和优化存量市场，对那么庞大的运力结构进行优化，同时逐步优化网约车平台的经营拓展。接下来，要以政策疏导来加强合规化网约车的运营，目前的合规率还有待提高。

网约车平台享道出行相关人士也对记者表示，可以预见的是，随着各地网约车市场规范化、合规化要求不断提高，一些非合规的网约车运力（车辆、司机）会被清退，网约车市场供需矛盾的问题自然会达成一种动态平衡、可持续发展的状态。

“高效、透明是网约车健康发展的前提，要对平台加强监管以确保有序竞争。未来，平台之间的竞争依然是规模竞争，具备头部份额的网约车平台会有很强的规模效应，同时，其他平台可能通过差异化获取市场份额，比如更好的网约车服务，比如在某个区域绝对优势的运力。同时，还可以探索多元化，拓展网约车产业外延，比如网约车承担同城物流。”浙江大学国际联合商学院数字经济与金融创新研究中心联席主任、研究员盘和林在接受媒体采访时说。（文中司机均为化名）