

基于功能定位和 SWOT 分析的巡游出租车与网约车融合发展研究^{*}

任其亮, 平怀君, 吴丽霞

(重庆交通大学, 重庆 400074)

摘要: 为了使网约车和巡游出租车在市场中充分发挥各自优势、和谐发展, 文中基于功能定位, 分析了巡游出租车及网约车的发展趋势, 通过 SWOT 分析了出租车与网约车融合发展的优势、劣势、机会和挑战, 找出二者融合发展的瓶颈, 根据各自的优劣势寻求二者互补的最佳状态, 并提出出租车新旧业态健康、平稳、快速融合发展建议。

关键词: 城市交通; 巡游出租车; 网约车; 功能定位; SWOT

中图分类号: U491.1

文献标志码: A

文章编号: 1671-2668(2018)01-0025-04

相对于大型公共运输工具而言, 出租车扮演的是小型、个性的角色, 在众多交通工具中, 出租车是门到门的具有一定私密性的交通工具, 也是城市客运交通不可或缺的一部分。但随着出租行业的发展, 该领域逐渐产生垄断性, 出现驾驶员服务态度差、选择乘客、喊高价、绕路等问题; 出租管理方面, “份子钱”收费高, 对出租车管理不规范。这些问题催化了网约车的形成。在网约车出现后, 对于网约车和巡游出租车发展的公平性展开了激烈讨论, 如何使二者在市场中以良性发展而展开竞争成为关注重点。目前网约车与出租车在市场中呈现的是竞争关系, 新旧产业相互博弈势必催生不稳定因素。该文从巡游出租车与网约车的发展现状入手, 对二者的功能定位进行分析, 基于 SWOT 对二者的融合发展进行分析, 探讨融合发展对策。

1 巡游出租车定位分析

1.1 巡游出租车发展现状

巡游出租车行业在多年前还属于“金饭碗”, 而如今发生了天翻地覆的变化。在网约车出现后, 巡游出租车行业陷入艰难期, 也凸显出一系列问题, 如管理不规范、出租车数量不能满足城市化进程的发展需求、管理水平和服务质量有待提高等。

Shreiber C. 认为巡游车行业无论是公司还是驾驶员都忽略了社会成本, 导致与网约车形成恶性竞争, 对巡游车造成严重影响, 也阻碍了出租车服务质

量与安全水平的提高。庞世辉分析了巡游车行业垄断效应及由此引起的诸多问题, 在可操作层面、管理层面和社会层面分别提出了解决措施。宗刚等针对出租车罢运事件, 列举了出租车的管理模式, 分析了出租车行业各利益主体之间的关系及准入机制、数量管制与价格管制的关系, 指出了不同关系下市场绩效的差别。《关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》也提出要科学定位巡游出租车, 在招客形式上, 巡游车采用巡游招客的方式; 在价格制定上, 出租车由政府定价或实行政府指导价。

1.2 巡游出租车属性及定位

巡游出租车属于城市公共交通的一部分, 但相对于大型公共交通运输系统其具有不经济性, 同时其出行会对交通造成压力。虽然出租车具有便捷、舒适的特点, 但由于其共享程度不及大众容量公交广泛, 而且具有更接近于私人物品的性质, 现阶段绝大多数城市将其定义为非公益性公交方式。由于公益性“弱”, 出租车的运营完全由市场机制主导。又因其囿于公交范畴, 行政干预充斥于行业发展的各个领域, 市场主体(出租车经营者)的非市场性特征浓重, 而且出租车行业内部已形成顽固的利益格局, 在位者的阻力成为扩大市场供给的主要障碍。

以巡游车本质属性及其他显著或特殊特征为依据, 明确巡游车在城市交通运输系统中的作用和定位。出行选择根据出行目的和出行者消费能力而定, 一般出行目的分为工作性和非工作性。收入较

^{*} 基金项目: 国家社会科学基金西部项目(16XJY013)

高的群体对于出行所产生的费用并不敏感,更在乎出行私密性和舒适性,会选择驾车或出租车。而收入较低的群体更注重价格高低,对出行的便捷性、舒适性并不在乎,故更依赖大型公交系统(除特殊情况外)。因此,对于出行者,出租车定位为“主要满足具有一定消费能力的个性化出行、社会大众化特殊出行需求的交通方式”。

出租车在城市中还具有以下功能:1)出租车是城市大型公共交通的补充。大型公共交通为大众提供公众享用、出行方便、价格低下的交通运输工具,出租车则作为大型公共交通系统的补充,承担小部分人的出行,提供出行快捷、服务舒适的交通工具。2)出租车能抑制低效率车辆的增长。出租车具有私家车的特性,能满足出行者对于交通工具要求私密性、舒适性、便捷性的特点,其成本比私家车低很多。出租车发展得越符合乘车人的要求,越能降低私家车的购买,从而缓解道路交通拥堵问题和环境压力。3)展示城市形象。出租车的城市交通出行分担率不高,但所行驶的时间和历程不容小觑。在客流量较大的机场、火车站、客运站等地,不少外地乘客会选择出租车。而发达城市或旅游业较发达的城市接纳的不仅是外地人,还有国外乘客,可以说出租车及其驾驶员是一座城市的名片。

2 网约车定位分析

2.1 网约车发展现状

随着城市机动车拥有量的增加,城市交通拥堵加剧,机动车排放污染在城市大气污染中的比例增高。为减少交通压力,使私家车辆得到高效利用,结合互联网的快速发展,网约车应运而生。现阶段的网约车在经历较长时间补贴后乘车价格有回升趋势,驾驶员的奖励也越来越少,且其一直面临的合法性也是一大问题,多次出现出租车驾驶员蓄意告发网约车的事件,使多数网约车驾驶员惶恐不安。

《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》指出,出租车是出租客运车辆,网约车为预约出租客运车辆。所增加的预约二字承认了网约车的合法地位,这是对互联网+、共享经济在交通方面发展的肯定。该办法对网约车增加的行业边界,如在驾驶员招录与管理上要求严格,要求网约车驾驶员必须有3年及以上驾龄,且无犯罪史及不良记录等;在报废制度上,当网约车行驶里程达到60万km(正常三班制巡游车行驶8年的公里数)时强制报废,若网约

车行驶8年后公里数未达60万km则退出网约车经营,不强制报废。该办法对巡游出租车则是减负,对于出租车经营权实行的是期限限制和无偿使用,不可随意变更其经营主体。对于既有经营权未明确具体经营期限或已实行经营权有偿使用的,由政府根据实际情况合理制订过渡方案,使其在过渡期内变更主体,确定其经营期限,使无偿使用逐步取代有偿使用。该办法也指出网约车实行市场调节价或政府指导价,这在一定意义上明确了网约车的市场身份,市场发展的产物应由市场决定。

2.2 网约车属性及定位

网约车的合法化,将网约车定位为预约客运出租车辆,这是面对“互联网+”的发展趋势而设立的一种新的车辆性质,是介于营运车辆与私家车之间的一种出租车新业态。在定位上,中国交通体系中最底层的是公交车,往上是地铁和出租车,最高是专车,专车是差异化出行的补充,不能替代出租车。网约车的出发点是共享经济而非高端出行方式,是为居民出行提供可享受的更优质的服务,同样不能替代出租车。网约车的初衷是“互联网+专车”出行,基于共享经济,使其能充分利用私家车司机的闲暇时间并提高私家车的使用率。网约车的发展带来的是:1)在推行共享经济时,为打开市场,所呈现的是高质量、高品质、低价格的服务。以网络建立起乘客、驾驶员之间的联系,网络平台获得乘客的需求后自动分配乘客给就近驾驶员,在节约出行时间的同时,为乘客带来舒适的出行。2)网约车的出现与城市公共交通并不矛盾,只是提供了更多元化的出行方式,特别是在城市交通运输系统发展还不够完善时,多种出行方式的出现,更是凸显其补充作用和价值。3)网约车的出现给出租车也带来积极的一面,促进了出租行业的改革,使这个几十年内快速发展的垄断行业的地位被撼动。

在政府出台规定和改革方案后,出租市场得到初步稳定。虽然《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》给网约车规划了大致发展方向,但网约车最终还是在市场中发展,市场的作用至关重要,网约车需要市场将其推向健康发展的道路。网约车产生及发展的最终结果都将是融合于市场,与城市交通运输系统呈现竞争、互补又融合的状态。市场能起的作用是对网约车进行业务边界划定,细分网约车服务对象,区分网约车市场,使其提供更高品质的服务,实现差异化经营,逐步深入,实现融合发展。

3 基于 SWOT 的巡游出租车与网约车的融合发展

3.1 网约车与出租车的关系

巡游出租车与网约车的差异较大,面临的问题各不相同,但二者皆是城市公共交通系统的一部分,且目前各自并没有发挥自身长处来服务于城市公交系统,而是把矛盾夸大,形成互不相容的对立。究其原因,主要在于:一是出租车和网约车没有形成良性竞争格局、统筹不同群体利益和新旧业态发展,以致很难找到平衡点。二是对如何适应网约车这样的新事物,在法规、政策、管理思维等制度层面还缺乏协

调。在网约车合法化的同时,出租车也颁布了改革条例,政府对出租车和网约车的发展制定了大致方向,但最终还得由市场自行调节。虽然巡游出租车与网约车的定位不完全相同,但二者可结合市场进行融合发展,共同为城市公共交通系统服务。网约车本来是适应市场的发展而产生的,结合当下的“互联网+”时代,更加智能化地为居民出行带来便捷。

3.2 SWOT 分析

基于 SWOT,从政府、社会、个人层面对巡游出租车与网约车的融合发展进行分析,其中 S 指行业内部优势,W 指行业内部劣势,O 指行业外部机会,T 指行业外部挑战(见表 1)。

表 1 巡游出租车与网约车 SWOT 分析

车辆类型	内部优势(S)	内部劣势(W)	外部机会(O)	外部挑战(T)
巡游出租车	政府主观偏向出租车,出租车的运营多受保护;社会对巡游车的信任,安全系数更高;出租车驾驶员接受过专业训练,具有丰富的驾驶经验,驾驶技术成熟,对路线熟悉	政府对巡游车行业重视度远不如以前;巡游车经济成分多样,包括国有独资企业、集体所有制企业、中外合资企业、私营企业和个体经营户,行业内部竞争多且激烈,肆意喊价,没有形成良性竞争;服务态度欠佳	各地方政府对巡游车的保护,部分政府要求巡游车的发展要结合网络;社会环境优势,部分居民对出行便捷性和舒适性要求提高,大型公共化出行方式不能满足其需求;价格与服务态度的调整;利用居民出行信息化,合理运用客户资源和互联网等技术	政府对巡游车的要求提高,并建立出租车改革制度;网约车与出租车的竞争;不能满足客户随时约车的要求;绝大部分出行者还是依赖城市大型公共交通系统,居民的绿色出行意识提高
网约车	政府对于新型产业的支持;基于乘客出行数据分析不断完善网约车服务,以满足乘客出行需求;与互联网相结合,驾驶员与乘客通过软件满足相互需求,减少车辆空乘率	国家对网约车的法律监管力度大;社会对网约车的认知程度不高,还持怀疑态度;驾驶员水平参差不齐,乘客的安全没有保障	各地政府逐步对网约车合法化;互联网是趋势,社会各企业对新兴产业的兴趣浓厚;出行便利,是一种新型出行方式	政府对网约车提出高要求,并在各方面进行严格管控;网约车逐渐进入疲惫状态,企业无法明确看到网约车的获利处;由于有关公司的收购,现阶段网约车一家公司独大,收费逐渐与巡游车并肩,居民的选择面更大

巡游车与网约车各有优劣势,两者若是互补关系,则能使巡游车与网约车同时成为城市公共交通运输系统的补充,融合发展,共同带动城市经济的发展。出租车司机对城市各路段的熟悉度很高,的哥之间信息互通,结合网约车的网络化发展,在互联网的帮助下,乘客可提前预约或呼叫租约车,减少乘客等待时间。同时增强对网约车和巡游车的监管,保障乘客的安全,建立各自适应规制,行业内部形成良性竞争,提高租约车的服务态度、服务质量等。

既合作又竞争的关系,在移动技术、云计算、大数据的物联网的基础上逐步实现网约车与出租车的大融合。网约车与出租车的发展目标是和谐共进、相互融合,共同承担部分居民的出行任务,满足其新需求和新体验。为使其逐步融合,首先需突破经营权理念和平台化问题。《关于深化改革推进出租行业健康发展的指导意见》对出租车经营权管理制度改革提出了以下要求:新增出租汽车经营权一律实行期限制,具体期限由城市人民政府根据本地实际

情况确定;新增出租汽车经营权全部实行无偿使用,并不得变更经营主体。在互联网大趋势下,一些组织和机构会向平台化发展,这已成为大势所趋。随着互联网的广泛应用,治理模式包括经营模式也会发生变化。治理体系和治理能力现代化具体到出租车和网约车领域,包括法律法规、政策措施的治理体系及管理模式、管理组织和管理人员的治理能力。

4 结语

对网约车和巡游出租车的定位研究在一定程度上可分析出其不同服务对象,使出行者在出行方式上根据所需有更多的选择,使两者共同作为城市公共交通系统的补充,服务于城市公共交通系统。巡游出租车行业应充分意识到互联网技术革新带来的冲击和发展,不断自我完善,提高服务质量。网约车新业态的出现在一定程度上冲击了巡游出租车行业,对整个出租车行业带来了一定负面影响。通过SWOT分析,建议将网约车与巡游车相互补充、融合发展,推动两者共同服务社会,方便居民出行,提升行业运营效率和服务水平。

参考文献:

- [1] 晏克非,虞同文.打车软件背景下的出租车属性定位及其发展研究[J].交通与港航,2015,6(3).
- [2] 詹艺.基于出租车管制背景下的专车市场研究[D].西

安:长安大学,2015.

- [3] 李蕾.用网络思维改革出租车运营管理模式[N].解放日报,2015-10-08(012).
- [4] 吕晓勋,周人杰.互联网+出租车,需要激情+理性[N].人民日报,2015-10-13(005).
- [5] 李辉.出租车行业现状及发展方向研究[J].科技、经济、市场,2016(3).
- [6] Shreiber C. The economic reasons for price and entry regulation of taxicabs[J]. Journal of Transport Economics and Policy, 1975, 9(3).
- [7] 庞世辉.北京市出租车市场垄断特征、效应及其治理研究[J].北京城市学院学报,2007(1).
- [8] 宗刚,李艳梅.出租车司机收入相对偏低的原因分析[J].经济与管理研究,2008(5).
- [9] 王映.传统出租车行业如何破局[J].法人,2015(6).
- [10] 何勇.网约车的定位应交由市场确定[N].中国商报,2016-5-4(P02).
- [11] 邵祖峰.城市公共交通发展 SWOT 分析[J].科技管理研究,2005(11).
- [12] 杜秀龙,赵彩.城市交通发展的 SWOT 分析[J].理论探讨,2011(5).
- [13] 李丽霞.城市化进行中公共交通发展的 SWOT 分析[J].福建交通科技,2014(4).
- [14] 李旭超.论打车软件对乘客打车行为的 SWOT 分析[J].现代工业经济和信息化,2014(5).

收稿日期:2017-07-12

(上接第 24 页)

值 2 200 ppm 后,太阳能智能空气调节系统介入工作,车内二氧化碳浓度快速下降,同时试验人员不良反应逐渐消失。在 6 min 的系统介入工作时间内,前 4 min 车内二氧化碳浓度基本恢复到初始状态,后 2 min 基本围绕 600 ppm 上下波动。

4 结论

在试验过程中,便捷式太阳能智能空气调节系统每小时工作约 2 次,每次工作 12 min。在额定电功余量和外界电能补充的情况下,鼓风机在 2 挡中可间断工作 11.4 h、在 3 挡中可间断工作 8 h、在 4 挡中可间断工作 5.3 h,从而有效保障车内滞留儿童的生命安全。

参考文献:

- [1] 朱航,马志雄,董丽萍,等.我国儿童乘员车内伤害类型

及预防措施研究[J].佳木斯大学学报:自然科学版,2013,31(5).

- [2] Roberts K B, Roberts E C. The automobile and heat stress[J]. Pediatrics, 1976, 58.
- [3] 赵光明,周文辉,张亚南.儿童暑期乘车安全隐患分析及对策建议[J].汽车与安全,2015(8).
- [4] 章诗,王小平,王丽军,等.薄膜太阳能电池的研究进展[J].材料导报,2010(9).
- [5] 汉能控股集团.汉能 MiaSoleFLEXIGS 柔性太阳能电池组件 [EB/OL]. <http://www.hanergyshop.com/goods/detail?id=18>.
- [6] 王玉清,任新成.光照强度对太阳能电池特性影响的实验研究[J].大学物理,2017,36(3).
- [7] 韩勇,谢金萍,李雄,等.校车儿童约束系统防护性能有限元分析[J].客车技术与研究,2015(5).
- [8] 高伟.基于 ATmega16 和 TC35i 的校车防滞留系统设计[J].计算机光盘软件与应用,2014(19).

收稿日期:2017-09-05