

# 网约车价格规制研究

平怀君

(重庆交通大学, 重庆 400074)

**摘要:** 网约车在市场上的发展不仅需要支持和鼓励,也需要控制管理,若网约车的定价不受政府管控,在网约车与乘客信息不对等的情况下,加上其负外部性,势必成为垄断性行业。为避免这一现象的产生,文中通过对相关文献的研究,得出网约车需要一定的价格规制,同时允许地方政府各自对本地的网约车享有自主的规制主权,以免出现“水土不服”。

**关键词:** 城市交通;网约车;价格规制

**中图分类号:** U492

**文献标志码:** A

**文章编号:** 1671-2668(2018)03-0030-03

中国城市公共交通系统还在不断完善之中,市场的产物网约车也在不断适应市场。自从网约车合法化后,其准入门槛有所提高,但在价格方面缺少规制管理。虽然网约车符合市场发展潮流,但存在显而易见的弊端,首先是由于网约车的福利待遇高,私家车纷纷加入该行列,造成交通拥挤、环境污染;其次是网约车的票价忽高忽低,完全由软件平台决定,不符合市场生存规律,很容易使网约车变成垄断性行业;再者,在信息不对等的情况下,若不对网约车加以管制,对处于弱势地位的乘客很不利。目前中国的网约车严重缺乏对价格规制的管控,虽有各界人士对网约车的价格规制提出了相应策略,但依然处于准备不充分的阶段。

## 1 网约车价格规制发展现状

### 1.1 国内发展现状

网约车的始祖是 Uber,于 2010 年进入纽约市场,然后迅速发展至 45 个国家 200 多座城市。林宇认为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,而不是替代巡游出租车。网约车是借助约车平台的一种能提供大众方便的出行方式,这是对网约车的定位。网约车的初衷是“互联网+专车”出行,是在满足大众方便出行前提下的基于共享经济的一种出行方式,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。网约车的出发点是共享经济而并非高端出行方式,是为居民出行提供可享受的更优质服务,同样不是替代巡游出租车。随着《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》的颁布,网约车合法化,但合法化并不代表自身的完备性,网约车

在服务质量、价格规制、乘车福利政策(驾驶员和乘客)甚至是准入规制等方面还需要政府和市场进行双重管控,以保证网约车存在的市场不出现安全、垄断现象及市场失灵等问题。

网约车多数驾驶员和乘客的补贴都是融资形式,现阶段网约车在较长时间补贴的情况下乘车价格有回升趋势,驾驶员的奖励也越来越少。打车软件为了补贴驾驶员而新增调度费,其一般在乘车人出行较匆促时产生,明显侵害乘车人权利且有一定的社会危害性。田喜洲等认为真正产生的额外费用应在消费结束后并满足乘客的需求,由乘客自行选择支付与否,否则消费者的主权便受到了侵犯。有些城市采取规制巡游出租车的方式将网约车纳入同一平台进行管理,希望能抑制网约车肆意加价的现象。莫岱青认为这是行不通的,因为其规制部门既是管理者又是参与者,不符合政府部门的相关职能要求。但就实践情况来看,如果放任价格规制,可能会出现竞争失序、服务质量难以保证、消费者利益被过度攫取等社会损失,适当的价格规制十分必要。

### 1.2 国外发展现状

西方国家很早就开始对网约车进行规制管理,包括准入规制、价格规制和数量规制(见表 1)。

## 2 网约车价格规制原因

政府价格规制是指政府对某些垄断行业、保护行业 and 存在信息不对称的行业的商品或服务实行公共定价,以影响企业决策、促进社会分配效率,达到资源优化配置目标。翟步云认为价格规制的本质在于恢复价格的本性,使它能确切反映资源的稀缺性,激励企业生产和保障企业利益并解决自然垄断、准

表 1 国外网约车价格规制情况

国家或城市	固定价格	最高价格	价格规制详情
爱尔兰都柏林	有	有	不对电话预约车辆进行规制；地方政府有权对价格进行调整
英国	有	无	不对电话预约车辆进行规制；伦敦以外的地方可由政府自行定价
瑞典	无	无	企业禁止将价格信息公开
挪威	无	有	
荷兰	无	无	不对电话预约车辆进行规制
新西兰	无	有	
美国华盛顿、凤凰城	有	有	

注：根据文献[10]~[12]整理而成。

公共物品和信息不对称等问题。价格规制不仅能影响企业的生产行为和经营效益,而且直接关系到资源配置效率和社会分配效率。政府进行价格规制的主要方式包括最高限价、最低限价、规定涨跌空间、规定按边际成本或平均成本进行定价等。

传统巡游车的价格由政府管控,即其费率由政府设定,巡游车从业者包括司机和公司无权自行设定。之所以要设定价格规制,传统的解释是因为巡游车行业存在典型的信息不对称,乘客无法进行价格比较,司机也无法挑选乘客,如果不事先设定价格,很可能出现司机利用乘客的“无知”索要高价的现象,临时一对一的询问又会增加交通拥堵。

目前网约车的市场定价不受政府管控,也就是王萍等认为的自由加价功能,这在市场中有利有弊,其一定程度上满足市场的供需变化,但会使市场出现不受控制的局面。加上乘客与驾驶员之间的信息不对等,乘客的信息很容易被不法分子窃取。另外,如果网约车肆意增长,会造成城市交通拥堵,城市生活环境受到影响。就深圳而言,在专车的蓬勃发展时期,各大专车企业均采用补贴的形式大幅降低专车价格,虽然对原有巡游出租车经营造成极大冲击,但仍有多数消费者选择巡游出租车出行。网约车平台根据用户需求组织调度车辆进行运输服务,平台在整个运输过程中制定了运输价格和收益分配规则,对接入的车辆和驾驶员制定了相应要求,乘客直接与平台发生合同关系,正因为如此造成网约车在价格方面存在片面性。网约车属于新事物,还是会有不少人习惯性地选择原来的出行方式;也可能是因为网约车的出现引发了其他社会不良因素,如驾驶员对乘客的不法行为、出行费用高等,使出行者对出行方式的选择存在偏向性。

吴迎新等认为网约车是市场的产物,若不进行价格规制会产生市场垄断现象,如 Uber 被滴滴收

购、信息不对等、私人边际收益与社会边际收益出现差异等,最终造成市场失灵。王小芳等认为因为其垄断造成偏高的价格使市场出现负外部性,这是对网约车进行价格规制的重要原因。李丽娟认为提高网约车司机的监管,不仅是增高从业“门槛”,还需加强网约车市场保险的监管。文献[20]~[22]认为已有研究大多从法律的角度对网约车进行监管,比较片面。综上,网约车需要价格规制,只有在网约车价格规制的情况下才能保证市场的稳定发展。规范网约车价格的意义在于使网约车平台之间的竞争、网约车与巡游车之间的竞争回归到正常市场环境,各经营者之间以提高服务质量和保护消费者权益为竞争核心,而不是靠非正常的手段来占领市场。

3 网约车价格规制及建议

樊建强和郭庆等对投资回报率规制和最高限价规制进行了对比。樊建强等针对高速公路行业进行分析,认为其最适合的是最高限价规制,同时认为价格规制能调节交通供需,并能在一定程度上减少道路拥堵情况。郭庆针对垄断行业进行对比分析,认为垄断行业需运用竞争机制,也需运用规制政策,其解决办法是政企分开和增加竞争。成思洁对武汉市出租车价格规制进行研究,提出利用博弈论进行规制,通过分析基本变量,利用双方期望效用函数进行构造,最后得出需提高巡游出租车价格。

韩贺洋对公交价格规制进行研究,认为公交车应实行低票价,政府应加大对公共交通的支持,这也说明网约车是作为城市差异化的补充,也就是城市公共交通的补充,不能采用低票价的形式,低票价是满足城市大众出行的公共需求,而网约车是为少部分人提供舒适和便捷的出行方式,其收费价格应高于城市大型公共交通,而低于高端出行方式。这是因为网约车的定位是共享经济,是一种区别于大型

公共交通的出行方式,是私家车驾驶员在车辆闲置的情况下通过互联网预约有出行需求的乘客,收取出行费用的一种出行方式,减少了车辆在道路上的空乘率,提高了运行效率。政府在政策上给予支持,符合唐清利所说的混合规制,包括合作监管和自律监管。杨星星等对此的看法也是政+企的监管,与混合规制如出一辙。如今,在许多发达国家,网约车已从单一制的管制变化成多元化管制。

陈越峰认为设定最低价格和最高价格,在允许网约车公司实行动态调价机制的基础上规定最低价格,可维护市场的公平竞争,增加市场多样性;规定最高价格,则能保护乘客消费者。规定最低价格因为涉及反垄断和反不正当竞争,是巡游车经营服务者所关注的。规定最高价格则是因为在城市交通领域,价格的市场调节机制无法完美运行,在高峰时段、中心城区、恶劣天气和重大节庆和集会等情境中,需求的价格弹性很低,供给随着价格上升而增加到一定程度后,由于道路资源稀缺,一旦出现拥堵,供给的增加不会带来运力的增加,价格上升的边际效用递减。在这种情况下,因为供需存在时空不对称性或者说运力在时间上的不可储存和地点上的不可转移,价格调节机制已经失灵,如果再任由价格动态调节,实际上是对乘客权益的肆意侵夺。最低价格和最高价格的设定应有数据支撑,如果测算确有难度而无法规定,则至少应规定禁止无正当理由以低于成本价的价格提供服务或以不公平的高价提供服务。这一规定能在形成垄断结构的情况下起到规制垄断行为的效果。

进行网约车价格规制前,需对网约车进行彻底清查,提高其准入准则,加强对提供约租车方的培训,包括车辆和驾驶员,要求驾驶员身体健康、心理健康,同时具有较高的行业服务水平。《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》中规定网约车行驶年限为8年,需额外制定的是对网约车驾驶员的要求,网络平台必须详细了解驾驶员的背景,特别是有无犯罪记录和吸毒史。大力宣传提高公众的安全出行意识,加强对大众个人信息的保护,削弱信息不对等的现象。对网约车进行价格规制需要满足市场对网约车的要求,网约车属于市场的产物,要符合市场定价的发展规律。不同城市应允许地方政府根据实际情况进行价格规制,地方政府拥有自主对本地网约车进行规制的权利。

## 4 结论

网约车价格规制是市场及政府对市场产物的一种约束,从政府层面上来说,可以加强政府部门对网约车的控制管理,防止由网约车或网约车驾驶员造成的安全事件;从市场层面来说,能在一定范围内监管网约车,防止出现市场失灵的情况;从出行者层面来说,由于信息的不对等性,价格的制定及蓄意加价行为使乘客处于弱势的位置。以上都是要对网约车进行价格规制的原因,但最终如何进行规制,还需进行更深层次的研究。目前网约车得到政府及社会各界的关注,希望未来网约车能更好适应市场的发展,更好地服务于社会各界。

## 参考文献:

- [1] Patrick Hoge. Uber doubles reach to 200 cities in four months[N]. San Francisco Business Times, 2014-08-29.
- [2] 何勇. 网约车的定位应交由市场确定[N]. 中国商报, 2016-05-04(P02).
- [3] 网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法[N]. 中国交通报, 2016-08-01(003).
- [4] 杨忆林. 网约出租车车辆调度费的违法性与规制路径思考[J]. 嘉应学院学报, 2016, 34(3).
- [5] 田喜洲, 苏燕艺. 论小费、服务费及服务价格[J]. 价格理论与实践, 2007(3).
- [6] 王燕. 消费者主权: 网络时代的新进展[J]. 四川理工学院学报: 社会科学版, 2012, 27(5).
- [7] 莫岱青. 交通运输部正式颁布《通知》 打车软件获合法性地位[J]. 计算机与网络, 2014, 40(14).
- [8] 罗清和, 张畅, 潘道远. 我国“约租车”规制研究: 兼及国外经验[J]. 北京交通大学学报: 社会科学版, 2016, 15(3).
- [9] Bekken J T. Experiences with de-regulation in the European taxi industry[J]. Taxicab Companies, 2007(4).
- [10] Schaller B. Entry controls in taxi regulation: implications of US and Canadian experience for taxi regulation and deregulation[J]. Transport Policy, 2007, 14(6).
- [11] Aquilina M. Quantity de-restriction in the taxi market: results from English case studies[J]. Journal of Transport Economics and Policy, 2011, 45(4).
- [12] 王萍, 肖芸芸, 吴志坚. 出租车行业的价格规制: 以“打车软件”自由加价功能为例[J]. 游学论坛, 2014(3).
- [13] Douglas G W. Price regulation and optimal service standards: the taxicab industry[J]. Journal of Transport Economics and Policy, 1972(5).



图 15 绿化景观围墙

### 3 结语

通过海滨路全要素品质化提升设计,体会到现阶段城市道路建设的根本目的是实现人和物的顺畅流动,实现“以车为本”到“以人为本”的转变。通过对道路红线内外的统筹,将关注对象从单纯路面拓展转变到两侧界面的街道空间整体;突破既有的工程设计思维,突出街道的人文特征,塑造特色鲜明的整体空间景观环境。归根结底,就是要回归到“以人为本”的宗旨,以“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展观念不断提升城市环境质量、人民生活质量和城市竞争力。

### 参考文献:

- [1] 聂德顺.城市道路空间与建筑功能的冲突与统一[J].科技信息,2009(17).
- [2] 王世福.城市特色的认识和路径思考[J].规划师,2009(12).
- [3] 广州市住房和城乡建设委员.广州市城市道路全要素设计手册[Z].广州:广州市住房和城乡建设委员会,2017.
- [4] 广州市住房和城乡建设委员会.广州南沙新区市政基础设施技术指引[Z].广州:广州市住房和城乡建设委员会,2017.
- [5] 谢淘.城市道路空间环境品质化提升的设计与探讨:以广州市越秀区沿江路道路环境提升为例[J].城市建筑,2017(6).
- [6] 王一,卢济威.城市更新与特色活力区建构:以上海北外滩地区城市设计研究为例[J].新建筑,2016(1).
- [7] 杨贵庆,赵力生.创新型城市道路交通特征及其对社会交往的作用:基于2个Cambridge城市案例的分析[J].上海城市规划,2012(2).

收稿日期:2017-11-27

(上接第32页)

- [14] 郭锐欣,毛亮.特大城市出租车行业管制效应分析:以北京市为例[J].世界经济,2007(2).
- [15] 新浪上海调查:近半数网友认为若专车太贵将会弃用[EB/OL].2015-08-06.
- [16] 吴迎新,陈笑弟,郭心如,等.关于价格规制的思考[J].中国物价,2008(12).
- [17] 王小芳,赵宇浩.中国网约车规制政策述评[J].长安大学学报:社会科学版,2016,18(3).
- [18] 李立娟.网约车司机监管来了[J].法人,2016(10).
- [19] 侯登华.网约车规制路径比较研究:兼评交通运输部《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法(征求意见稿)》[J].北京科技大学学报:社会科学版,2015,31(6).
- [20] 姜宁.从网约车发展看政府管理模式创新[J].中国党政干部论坛,2016(5).
- [21] 侯登华.网约车的相关争议及其监管建议[J].党政视野,2016(3).
- [22] 樊建强,童夏.高速公路行业价格规制模型构建及应用[J].价格理论与实践,2014(7).
- [23] 郭庆.价格规制在规范垄断行业收入中的作用[J].东岳论丛,2006(2).
- [24] 金玉国.行业工资水平与垄断程度的定量测度[J].统

计与决策,2001(2).

- [25] 李闻.行政性垄断与职业群体收入[J].求实,2001(6).
- [26] 成思洁.武汉市出租车行业价格规制现状、问题及对策研究[J].现代商业,2015(7).
- [27] 韩贺洋.城市公交价格规制研究[J].安阳工学院学报,2015,14(3).
- [28] 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,2015,2(3).
- [29] 王静.中国网约车的监管困境及解决[J].行政法学研究,2016(2).
- [30] 唐清利.“专车”类共享经济的规制路径[J].中国法学,2015(4).
- [31] 杨星星,陈幽燕,王勤原,等.新规视野下政府对网约车的监管研究:以北京市为例[J].法制与社会,2016(22).
- [32] 江必新.行政规制论丛[M].北京:法律出版社,2013.
- [33] 陈越峰.“互联网+”的规制结构:以“网络约车”规制为例[J].法学家,2017(1).
- [34] 饶常林.公用事业政府管制及其改革:以北京市出租车业准入管制为例[J].北京科技大学学报:社会科学版,2006,22(4).

收稿日期:2017-10-31