

聚焦交通运输新业态服务需求侧之顺风车与换电业务：始于需求 终于规范

本报记者 崔吕萍



本报记者 贾宁 摄

党的十九届五中全会提出，要加快发展现代服务业，统筹推进基础设施建设，加快建设交通强国。中央经济工作会议提出，要紧紧扭住供给侧结构性改革这条主线，注重需求侧管理，打通堵点，补齐短板。为落实会议精神，交通运输部近日表示，传统业态和信息技术、现代金融服务等新技术、新产业结合起来，催生了很多交通运输新业态，对服务人民群众、带来更加美好的生活发挥了重要的作用。

私人小客车合乘（俗称“顺风车”）和两轮电动车换电，是在“十三五”期间从无到有成长起来的交通运输新业态。“十四五”期间，在碳达峰、碳中和要求的背景下，顺风车要把握哪些机遇、应对哪些挑战？两轮电动车换电领域能否加速形成行业标准？共享出行产业链、供应链如何更好地服务需求侧？围绕这些话题，一起听听业界人士的观点。

全国政协委员、人资环委员会原驻会副主任凌振国：顺风车进入发展新赛道，除“含金量”外，还要比拼“含绿量”

从百姓社会需求侧来看，顺风车等新业态优势明显：第一，它带有社会公益性、自助性、灵活性、便捷性，满足了人们便捷互惠互助的交通出行，拓展了内需市场，为构建新发展格局的战略基点做出了贡献；第二，顺风车不是以纯盈利为目的的非营利性交通运输服务，车主利用自己的劳动工具为社会、为他人付出诚实劳动，具有为他人的私人价值和为社会的公共价值双重属性；第三，给社会增加了就业机会，车主带有明显的零工经济色彩，并且解决了一些买不起车、坐不起网约车的低收入者交通出行等车苦、打车难、乘车贵的问题；第四，顺风捎带式的交通出行新业态服务已走入高质量发展赛道，比拼的不仅是经济含金量，还有环保的“含绿量”，为实现碳达峰、碳中和目标做出了积极贡献；第五，顺风车通过数字化、智能化平台加速推动了共享交通出行，通过互联网平台集聚分散零碎的资源，经过数据分析强化了出行配置与激励，提升了出行效率，显示了科技创新的含金量。

优势明显，短板也同样存在：一是顶层设计不够，政策指导滞后，管理办法缺失，跟不上新业态前进的步伐，保护鼓励激励绿色环保出行和节能减排、节约低碳出行、赋能风向标还缺少务实举措；二是法规监管缺位，比如合理达成的顺路一起走，与非法营运付费收费的规则如何界定，出行交通安全事故的处置、涉嫌黑车判定等；三是平台监管不够严、不到位、不精准；四是车主劳动权益保障、社会保险及工伤保险等问题还需要落实到位。

有关电动自行车换电业务，虽然电动自行车在我国年产量已达3000多万辆且还在逐年增长，日均充电超1亿次，骑行超7亿次，但换电业务的发展基础是否稳固还存疑，比如电池管理不规范，充电桩规格不一，楼道进户充电随意性，电池爆炸以及充电引发安全事故频发多发，成了事故隐患的揪心点、担心点、闹心点。

对此，我认为应强化国家对电动自行车全国性行业的顶层设计和产业指导，抓好新国标落实和协同治理监管，加强换电充电基础设施建设力度，加强资源优化配置和高效利用，创新培育新业态市场。

谈到电池，我有一个深切的感受。我的一个剃须刀用了20多年，非常省电，用1年多才换两节普通电池；但我们现在的手机，差不多用上半年就得充电。电池和材料、电机都有关系，所以我们要研究这个问题，是不是能以企业为主体，在已获得众多专利基础上，探索研究中国电池蓄电突破现有时长的问题。

围绕交通运输新业态服务需求侧，我有4点建议。

第一，要充分认识交通运输新业态服务需求侧对于强化需求侧管理具有特别重要的意义。交通运输新业态服务是近些年来供给侧结构性改革取得积极性成效的一种表现，创造了新的市场需求。

第二，要坚持交通运输新业态服务需求侧的时代性、实践性、创造性和人民性，必须坚持人民交通人民建、人民管和人民满意的交通理念，只有严管方能走实、走好、走远。

第三，要更加注重交通运输新业态服务需求的管理与坚持新发展理念有机地结合。

第四，把握好交通运输新业态服务需求侧管理的主攻方向，合理引导百姓出行和基础设施投资，积极促进就业和优化收入分配结构，发展数字化和智能化等新型智慧交通基础设施，适度增扩投资，强化绿色交通建设。

顺风车的发展为何有点“逆风”？全国政协委员王先进：厘清权责，拥抱需求！

本报记者 崔吕萍

随着社会经济的快速发展，我国城市机动车保有量急剧上升。交通基础设施资源的供给不能满足快速增长的出行需求，引发了道路交通拥挤、安全事故增加等问题。在这种背景下，小客车合乘随之产生。

据全国政协委员、交通运输部科学研究院副院长王先进介绍，2016年7月，国务院办公厅印发的《关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》（以下简称《指导意见》）（国办发〔2016〕58号），对私人小客车合乘明确定义：私人小客车合乘，也称顺风车、拼车，是由车主预先发布出行信息，出行线路相同的人选择乘坐并分摊部分出行成本或免费互助的共享出行方式。

“私人小客车合乘能够同时满足司机和合乘者的出行需求，有效减少城市路网中机动车的出行量，是绿色出行和共享经济的典型代表，在降低碳排放、提高城市运力、丰富出行体验、降低城市交通拥堵等方面起到至关重要的作用。”王先进这样说。

合乘在德国、美国、加拿大、新加坡、日本等国家快速兴起。在我国，截至2020

年6月30日，有360多个城市开展了顺风车服务，约有3000万顺风车车主，累计搭乘乘客5000万，但仍存在不少问题。

在王先进看来，问题可以集中在3个方面。第一，性质界定不清晰导致参与主体认知错位，利益纠纷较多。

顺风车属于民事互助行为，但由于存在平台撮合、金钱交易等，导致车主、乘客、保险公司、地方管理部门等参与主体对私人小客车合乘的性质缺乏共识，各方主体的法律责任边界不清晰，一旦发生事故，难以厘清相关责任，各方利益也难以得到保障。

第二，归口管理与执法边界不清晰导致管理的主观随意性较大。

国务院办公厅发布的《指导意见》要求城市政府属地管理。北京、上海、广州、深圳等城市发布相关实施意见，对合乘的次数和费用作出限制，但同时也认为顺风车属于民事行为，不属于行业管理范畴。但是部分城市的交通行业管理部门要么放任自流，要么过度监管，将顺风车当作网约车来管理。

第三，强监管导致行业发展积极性不高。

全国政协委员、国研中心资源与环境政策研究所副所长谷树忠：出行便利性应兼顾人情化、包容性、公平性、安全性

围绕交通运输新业态助力需求侧，我谈几个新。

第一个新，指的是交通运输新业态是适应发展新阶段的必然选择。发展新阶段主要体现在4个方面，一是高效，二是公平，三是开放，四是可持续，这里还包括生态文明进入新阶段。“十四五”期间，我国将全面推进生态文明高质量发展，提升精准性、系统性、注重实效。此外，新阶段还体现在治理应是法治化与人性化相结合，网络化与流动性相结合。

全国政协委员、九三学社中央委员许进：

出行新业态应先有共赢后有共享

前不久，习近平总书记在省部级主要领导干部学习贯彻党的十九届五中全会精神专题研讨班开班式上指出，只有坚持以人民为中心的发展思想，坚持发展为了人民、发展依靠人民、发展成果由人民共享，才会有正确的发展观、现代化观。

当前，网约车的使用频率越来越高，针对运行中出现的问题，平台应不断地完善管理规则。比如，当网约车司机迟到时，用户希望退单，有的平台要求用户就此支付罚款甚至全额车费。再如，对于用户的送机订单，如果网约车司机迟到导致用户没有赶上预

全国政协委员、北京交通大学教授钟章队：

需求侧场景要向政府百姓说清楚

我谈两点感受。

第一，从需求侧来看这个问题，顺风车在整个社会运转过程中，特别是城市化管理过程中，究竟能解决哪些应用场景的问题。

第二，上中学时我经常希望能搭顺风车，但常常搭不到。在交通发展过程中，民营企业当时做的事情就是顺风车，招手上车，随叫随停，这是早

第二个新，指的是贯彻新发展理念。交通运输业迫切需要制度创新、业态创新、管理创新，当然，根本还是科技创新、制度创新和协调发展的课题。

第三个新，指的是瞄准发展新方位。最大的新方位就是满足人民美好生活的向往，人民对美好生活的向往是我们共同奋斗的目标，这也是以人为本的核心理念。我们要让出行更安全，更便利，更绿色，更经济，特别是要应对气候变化做出新贡献。

定航班，平台如何赔偿？这些条款应该在用户下单之前告知，作为用户判断是否选择这个平台服务的依据。

平台的创新应优先考虑如何提升服务的安全水平，使操作更加简洁便利，使用户的权益得到更好的保障。而不是千方百计地去挤压司机的利益、去排斥竞争者。共享平台如果不能以服务社会为宗旨，为群众提供良好的、不断创新的服务，实现供需双方共赢，就违背了社会主义社会经济活动的出发点，必将失败。

通过社会资源解决群众出行问题，是企业与政府二者的共赢。既然

习近平主席宣布我国在2030年前实现碳达峰、2060年前实现碳中和，而且提出一系列更高更严的目标和要求。碳的问题涉及能源、能源则可反推至交通运输方式的选择和优化上。

第四个新，指的是树立减碳新思维。交通运输业，对碳的“贡献”比较大，而全球气候治理已经反推到我们的碳排放、能源结构，特别是欧洲一些国家和日本已经走在了前面。因此建议，基于这个思考，加强交通运输行业碳的预算和碳核算、碳审计工作。

第五个新，指的是交通新业态。不只是数字化、网络化、智能化、绿色化这“四化”，还应加上便利化，这里的便利化包括人性化、包容性、公平性、安全性。

共享出行解决的是千家万户的出行问题，政府的监管与支持都不能缺失。比如，政府要监督供应商做好服务工作，特别是保护消费者安全、保护消费者利益、及时有效地对客户投诉等方面的服务工作。

同时，政府应对共享单车的押金数额进行约束监管，应要求共享单车的服务提供商提供其运行数据，比如单车的投放数量、单车的使用率、用车的热点位置和平均骑行的距离等数据，以便政府对共享单车进行管理。不能将人行道和公共场所作为共享单车的免费停车场。不能让人民群众成为共享经济的受害者。

我们经济体制改革的核心问题是处理好政府和市场的关系，既要使市场在资源配置中起决定性作用，又要在涉及人民群众生活的问题上加强政府监管，还要制止市场经营中的垄断现象。

从供给侧看，从两轮发展到四轮，商业模式的供给如何才能做得更好，我认为这是穿新鞋、走新路。要争取实现资源调配从无序到有序，比如是否能在无人概念、自动概念上下功夫？现在有机机构研究了无人自行车，我们是否也搞一次颠覆性技术，从供给侧角度推动整个社会实现更大进步？

当然，交通领域是否能产生一种新的商业模式，这取决于竞争结果。但据我了解，我国政府对于交通运输领域创新一直持审慎包容态度，顺风车这个事情究竟能不能在市场发展过程中取胜，企业还是要好好探索一下，特别是要有一种开放的竞争心态。

应推动电动自行车换电业务 尽快形成行业标准

江浩然

产业发展首先要考虑的是需求侧的合理性。就交通运输业而言，老百姓需要什么样的交通形式，老百姓需要什么样的交通服务，这是我们需要探索的方向，共享电动车在发展初期就遇到了这样的问题。

有一组数据：2019年我国共享单车约为100万辆，2020年达到250万辆，增长1.5倍。如此庞大的增长量，是不是真的符合市民出行需求？企业在投放前应对所在城市的综合人口密度、GDP水平、人口分布、城市对电单车的容量等因素进行了充分考量，但部分平台企业却忽略了这一客观规律，为了抢占市场盲目投放，导致大量共享电动车闲置占用过道，制造了新的堵点，还存在安全隐患，一定程度上为行业发展带来了负面影响。

2019年4月《电动自行车安全技术规范》正式实施，明确整车小于55kg，最高时速低于25km/h的电动两轮车归为非机动车，骑行者无须驾驶证，无须强制保险，为行业发展厘清了“红线”；部分地区开始探索共享电动车准入制度与分级考核制度，由交管部门对平台企业进行资格评审，充分评估企业规模、调度能力、管理能力及规范化运营能力，根据综合评定，进行投放配额管理，促进行业形成良性竞争。

近年来，政府加大新基建投入、支持消费模式创新、升级消费体验，以及打破行业垄断和地方垄断，降低全社会交易成本，需求侧管理与供给侧改革提升到同等重要位置。

自去年提交提案后，经过观察与调研，我发现两轮电动车领域，以集中充电桩为媒介的换电服务或许是个新的创新服务点。

值得一提的是，两轮电动车的充电问题一直是讨论的话题。随意拉线、入室充电等现象为城市治理带来了不少挑战；外卖骑手每天在外奔波，一天要送40-50单，电动车突然没电，订单无法送达，收入就要受到影响。

如果“电动车充电宝”业务能够安全稳定地为私家电动车、外卖骑手甚至是共享电车提供扫码换电服务，提升使用者的效率，为出行人员带来便利，在未来创新服务市场两轮电动车换电业务会有一席之地。

当然，据我了解，电动自行车的换电模式缺乏产业政策引导，企业仍在埋头摸索商业方向。在这个垂直产业里“吃螃蟹”的平台企业，背负着重资产，实现短期收益是有困难的，这需要政府与企业共同努力。

为此，我提几个建议：第一，充分考虑消费者的需求，避免扎堆建设，闲置浪费，在政府统筹规划下，有计划有节制地推广；第二，充分考虑换电业务设备的安全性。一方面是充电安全，严控电瓶质量关，时刻监督电瓶使用情况，避免问题电瓶流入市场。另一方面是用户数据安全，要确保用户信息不被泄露，不被非法利用，消除用户顾虑；第三，政企要共同探索将大数据、人工智能、物联网等技术应用于绿色出行行业，尽快就电池标准、新国标落地尺度等核心问题进行讨论。

（作者系全国政协委员，恒银金融科技股份有限公司党委书记、董事长）

以科技推动出行进化 以普惠促业务回归本质

杨磊

今年是“十四五”开局之年，重要性不言而喻。中央经济工作会议要求，构建新发展格局在2021年要迈好第一步，见到新气象。我们也在思考行业应该做什么、自己应该怎么做。具体到交通行业，两个月前，交通运输部表示，要坚持以人民为中心、鼓励创新、趋利避害、规范发展和包容审慎的原则，支持鼓励交通运输新业态发展。这给了我们以方向指引和前行动力。

交通运输新业态，核心是以互联网等信息技术为依托构建服务平台，整合供需信息来从事交通运输服务。与传统交通运输业态相比，其核心优势是服务模式、技术和运营上的创新，这与我们过去4年多赖以生存的技术研发努力和我们“科技推动出行进化”的企业使命是高度一致的。

私人小客车合乘和两轮电动车换电，是两个需要同时进行供给侧改革和需求侧管理的新业态。对此，我们在2019年底搭建以普惠为核心价值主张的顺风车平台，这一共享出行的典型业态符合我们的发展战略和理念，因而在运营中让顺风车回归本质，以安全、便利为基础，去满足用户短中长途的出行需求。

换电方面，基于之前深耕两轮车的深入实践，我们逐步衍生出成熟、精细的两轮电动车换电运营服务能力以及底层公共基础设施网络建设能力，为社会用户提供安全、便捷、高效、绿色的两轮换电服务。同时，在电动车新国标大背景下，我们推广“以换代充”的消费方式和经营思路，借助城市两轮“新基建”助力新能源推广应用。

（作者系哈啰出行创始人、CEO）