



中国公共管理案例中心
China Case Center for Public Policy & Management

互联网+约租车模式的“合法化”之路

——基于上海市约租车行业治理情况的调研

本案例适用于公共管理、政府与市场、交通管理等教学课程中。

“互联网+打车”模式对传统出租车行业及相关市场产生诸多影响，其中最具争议的即“互联网+约租车”模式（简称网约车或专车，如滴滴专车、Uber等）¹。移动互联网平台+私家车载客的运营方式虽然以共享经济的形式，整合闲散资源，满足乘客需求，提高市场效率，但同样存在如安全隐患、运营资格、竞争方式、拥堵交通以及与传统行业“和解”等问题（贺银凤，2015）。这一情况为地方政府维护出租车行业市场秩序和重构利益分配格局提出了难题，多地政府采取观望、不作为甚至先行打压取缔网约车等措施，遭致大量媒体报道和社会舆论压力。

在这一背景下，2015年10月8日，上海市政府主动对约租车行业进行管理，滴滴快的等公司首先在上海取得网络约租车平台经营资格许可。这意味着，滴滴专车在上海市已属于“合法”状态，成为首家获得网络约租车平台资质的公司，同时这也是国内首张发给互联网专车平台的牌照，并且在2016年5月滴滴公司与上海海博出租车公司试点网约专用牌照，在破解合法性难题方面做出了重要的尝试。作为全国专车监管的试点与前驱，上海市在专车监管方面经历了从认定为“非法营运”到创新合作的转变。

上海素描

上海市位于长江三角洲入海口，东临东海，西接江苏、浙江两省，全市陆地面积为6340.5平方公里，其中外环线以内主城区面积610平方公里，地理位置十分优越。作为中国的四大直辖市之一，因其悠久的贸易传统以及改革开放的快速发展，上海成为了中国最大的经济金融中心和贸易港口，也是全国最大的综合型工业城市，金融产业、高新产业等第三产业成为

本案例由清华大学本科生虞宙、许弘智、王英伦、曾丰又、廖安迪撰写，作者对部分资料及人物进行了掩饰处理。2016年7月5日至8日，虞宙先后走访了上海强生出租车公司、上海市交通委员会以及上海滴滴分公司，并进行问卷调查。案例的调研得到了上海市交通委员会、上海滴滴分公司、出租车企业、租车公司及相关司机、消费者的大力支持，在此谨表谢忱。案例的写作得到了清华大学公共管理学院案例中心慕玲主任及张允老师的指导。本案例仅供课堂讨论，不对组织绩效与个人得失作评价。本案例参加清华大学2016年中国公共政策案例分析大赛决赛，并荣获一等奖，入选中国公共管理案例库。

本案例版权归清华大学公共管理学院所有，授权北京华图新天科技有限公司独家销售。未经清华大学公共管理学院授权许可，禁止以任何方式复制、使用、传播本案例或案例正文中的任何部分。如需订购，请致电86-10-85583080/85583081，电子邮件：case@htxt.com.cn。

¹ “互联网+打车”可分为打车软件+出租车与打车软件+专车两大类，后者包括了滴滴专车、顺风车等。

了上海的产业支柱。可以说，上海是中国市场经济发展的最前沿地带。

发达的经济吸引了大量的人口涌入该地区，三十多年来，上海市的人口总量不断增加。根据全国第六次人口普查的统计资料，2010年上海市的人口密度已达3631人/平方公里，是全国人口密度最大的城市。同时，由于上海中心城区的房价水平不断攀升，越来越多的人选择在中心城区外围安家，郊区城市化比例不断提升，居民对于交通的便捷性要求也越来越迫切、越来越高。

行业概况

在2011年以前，上海市出租车行业共有五家拥有500辆以上出租车的大型公司，并称为“五大”——大众、锦江、巴士、强生和海博。在强生和巴士合并之后，强生旗下共有出租车13034辆，占上海市出租车保有量的四分之一以上，成为上海乃至全国范围内最大的出租车运营公司。目前，大众、锦江、强生和海博并称为“四大”，占据上海市70%以上的出租车市场份额¹。

自2014年专车出现后，上海市出租车行业呈现出三大矛盾并存的态势²：

一为供需之争。目前上海市出租车总量为5万多辆，对应满足人口约为833万人，而上海市常住人口已超过2000万，加之为了保护出租车司机收入，出租车总量只按高峰需求的60%配比，巨大的出租车需求缺口被专车等新形态所填补³。

二为管理之争。上海市出租车经营有公司化模式，也有个体化模式，但由于“四大”出租车公司优势显著，因此“份子钱”的掣肘格外突出。由于出租车牌照是由政府无偿划拨企业，因此政府需要控制出租车行业价格，而在源头价格不变且政府要求提高司机收入的情形下，降低“份子钱”意味着企业必须让利给司机，从而缩小了盈利空间。据统计，2009年出租汽车企业净利润为1518元/车/月，2010年为1022元/车/月，而2011年受承包指标上限下降300元、社保基数增长、驾驶员镇保全部转城保等因素影响，企业净利润预计为600元以下，降幅超过40%⁴。即便是在2015年，由于“份子钱”中包含司机的四金、车辆折旧、维修等费用，营业净利润仅有2.3%，远低于社会一般企业水准。而专车司机多为兼职，并不需要由公司承担四金等费用⁵。

¹ 糊涂账：降不下来的份子钱，透明不了的企业利润，上海壹周，2011年8月16日，http://sh.sina.com.cn/news/2011-08-16/1050192769_3.html。

² 2015年上海出租车行业现状及改革最新消息分析，搜狐公众平台，2015年10月9日，<http://mt.sohu.com/20151009/n422780312.shtml>。

³ 2015年上海出租车行业现状及改革最新消息分析，搜狐公众平台，2015年10月9日，<http://mt.sohu.com/20151009/n422780312.shtml>。

⁴ 糊涂账：降不下来的份子钱，透明不了的企业利润，上海壹周，2011年8月16日，http://sh.sina.com.cn/news/2011-08-16/1050192769_3.html。

⁵ 2015年上海出租车行业现状及改革最新消息分析，搜狐公众平台，2015年10月9日，<http://mt.sohu.com/20151009/n422780312.shtml>。

三为效应之争。专车似乎成为出租车行业的搅局者，其出现进一步激化了原有出租车市场的矛盾，加速了改革步伐。《人民日报》的评论指出，专车挣的是出租车服务缺失的溢价，不能视而不见老百姓的出行需求。打车难、出门拥堵、绕路宰客、乘车脏乱差等种种问题，借助着专车的出现，进行了一次总爆发，并催化了出租车行业改革¹。

上 篇

紧张的市场环境与治理难题

在全国尤其是一线城市的公共出租交通领域普遍面临“互联网+约租车”的侵入与竞争的背景下，上海市也未能幸免，需要面对紧张的公共出租车行业市场环境及其所引发的社会治理难题。其实在和解实现以前，上海市政府也同样采取过打压取缔的策略。2014年12月24日，在上海市人大代表集中视察“非法客运整治情况”的专题会议上，交通委副主任杨小溪表示：“（专车）是黑车，营运不合法。随之而来的是上海市交通委对一批专车的查处。”截至12月26日，上海市交通委已查扣12辆专车，其中5辆车驾驶员被行政罚款各1万元。

复杂的行业竞争及市场环境

行业竞争的矛盾主要是指，一方面，随着人们出行需求的日益增长，传统的出租车供应已然无法充分满足乘客需求，而滴滴打车、Uber等互联网+打车软件的出现恰恰满足了这一需求。在2015年中央鼓励“互联网+”的政策背景下，网约车模式作为一种行业创新，以共享经济的形式优化资源配置，满足大众需求，有其合法性的一面；另一方面，为了扩大影响力，新兴的打车软件大量吸引资金补贴专车，并且其准入门槛低，管理成本小，运营价格便宜，于是大量抢占了传统出租车市场的份额，造成大量司机抗议或流失，出租车公司严重亏损，一定程度上产生恶性竞争，扰乱了市场秩序，甚至使得原本非法的“黑车”如今合法加入运营，有其亟待整治的一面。

参与治理难度大、成本高

在上海市交管部门的领导看来，上海市政府首先面临的是“该不该治理”的问题，市场经济条件下鼓励行业自由竞争，政府行为同样要尊重市场竞争规律，但另一方面，出租车行业作为大众出行和公共交通的一部分，有其公共性的一面，同时政府也有责任确保行业良性竞争，维护合理的市场秩序。对于这个问题，上海市交管部门孙建平主任就曾这样表示：“出于多方考虑，政府在这方面的态度是鼓励创新，依法合规。”

其次是“如何治理”的问题，一旦政府参与进行行业管理，应当管理哪些方面、如何切

¹ 2015年上海出租车行业现状及改革最新消息分析，搜狐公众平台，2015年10月9日，<http://mt.sohu.com/20151009/n422780312.shtml>。

入、运用什么措施、会产生什么后果，这些都是需要考虑的难题。其一是统一的行业标准尚未确立，网约车模式作为新兴产业，目前未有明确法律范畴界定，很难单纯规范或取缔，这使得治理难度大大增加；其二是网约车模式涉及多元的参与主体，在车辆来源、司机人员、服务供应商和平台供应商方面都有极大不确定性，政府治理成本大大增加。

因此，事实上在达成和解以前，上海市政府仍然采取以打压和取缔为主的策略。2015年7月17日晚19时到24时，上海市交通执法总队联合公安、属地街镇等部门，开展全市范围内的大规模网络专车非法客运专项整治行动，在静安寺、陆家嘴、大柏树、桃浦镇以及浦东国际机场和虹桥枢纽设卡，查处网络专车非法客运，对已立案查处的非法客运网络专车驾驶员的相关违法情况通报其所在单位，没有工作单位的通报其所属街道。

其他社会问题

除了市场自身的复杂性和政府参与的难度以外，互联网+专车的大量出现，还产生了诸多社会问题。第一，“合法性”问题成为制约网约专车发展的首要问题。对传统出租车司机的调查显示，83%的出租车司机认为互联网+预约专车（或快车、顺风车）本质上和传统的“黑车”并无太大区别，只是更便宜便捷而已。第二，安全问题成为诸多问题中最重要的问题之一，如何确保专车“合法化”运营以后的安全状况，如若出现意外情况时各参与主体的责任分担是不可回避的；第三，大量专车出现一定程度上增加了城市交通拥堵，甚至专车出现使得原本愿意通过公共交通出行的群体如今青睐专车出行，反而浪费公共资源。上海市交通委员会的华铭哲专家表示：“全上海有181万辆私人小汽车，如果其中的三分之一转为营运车辆，出行里程从30公里一下子上升到100公里，道路拥堵状况会恶化到什么程度。到时候，你一看APP上的路况信息，就会发现到处都是行驶缓慢和拥堵的提示。”¹最后，在全国其他地区及交管部门皆采取以取缔和打压为主的政策形势下，率先要实现与网约专车模式的和解并非易事，而简单粗暴地取缔专车又会遭致广泛的社会舆论压力。

当然，除了要面对实现和解的阻力和难题，同样也存在着一些推动和解实现的力量，其中主要包括广大消费者群体、专车司机以及滴滴公司等互联网企业。2016年7月进行的问卷调查显示，约74%的消费者表示同意或比较同意“总体而言，专车、快车或顺风车的出现利大于弊”；而专车的出现吸纳了一定数量的社会资金和闲散劳动力，亦有其正效应，在受访的23名滴滴专车司机中有7名全职司机，其中有5名之前为自由职业者和临时工人（如生产汽车锁的工人等），另外根据滴滴出行发布的《移动出行支持重点去产能省份下岗再就业报告》，全国“超过50万钢铁、煤炭产业工人通过开网约车实现再就业”。

¹ 新浪财经：《上海交管局招安滴滴快的 沪版专车试点方案望出台》，2015年5月31日
<http://finance.sina.com.cn/chanjing/cyxw/20150531/010622308234.shtml>

中 篇

滴滴公司的“融冰之举”

尽管面临诸多压力，自 2015 年 6 月 1 日起，滴滴上海分公司开始向上海市政府交管部门分享部分数据，与此同时，交管部门则同意为其开放部分市场——双方从出租车业务合作起步，被纳入约租车范畴的专车业务则紧随其后。¹ 这标志着原来饱受政府打压的互联网+专车行业，如今逐渐化敌为友，开始了合作之路。

据滴滴公司上海分公司的李经理介绍，滴滴打车软件创立的初衷就是为了解决城市打车难的问题，尤其是在下雨天以及上下班高峰期的时候，乘客只需要通过线上的点击，就可以使得一辆出租车或是专车到达其面前，提高车辆的使用效率，方便更多的乘客。

平台正式上线后确实给许多乘客带来了便捷，低廉的价格、舒适的服务等使得很多乘客开始选择专车或是快车出行，但同时也引发了一些社会争议，主要集中在其合法性以及安全管理等问题上。2015 年 9 月 16 日，上海市交通委向滴滴打车——上海奇漾信息技术有限公司（即北京小桔科技有限公司控股公司）发放了第一张《上海市出租汽车经营资格证书》，核准经营范围为约租车网络平台，这标志着上海市对约租车行业发展开始实施准入管理。

在谈及上海市政府与滴滴公司是如何沟通达成合作与和解时，李经理表示，整个谈判过程总体还是比较顺利的，上海市政府的行为是对网络约租车模式尝试的一种包容，对于未来的发展有着积极的推动作用。他谈到，目前上海市政府颁发的《上海市出租汽车经营资格证书》的有效期是一年，前提条件是滴滴公司在一年内不可以开放外牌营运车辆。整个沟通过程中，上海市政府和滴滴公司都采取了积极的态度，希望通过尝试合作的方式鼓励网络约租车模式和平台的发展。

双方主要谈及了两方面的问题：首先是定价，专车应当走的是高端市场，价格不得低于传统出租车的价格。所谓需求决定改革发展方向，李经理指出，滴滴公司所做的是充分挖掘市场的潜能与新的需求，由于提供了更好的服务以及更舒适的乘车体验，使得原本选择传统出租车的乘客投向了专车或是快车的怀抱。

第二个问题是安全，应当实现的是“平台管人，政府管平台”的模式，同时对于入职的司机和车辆有明确的驾龄和车辆状况方面的限制。在成立之初规定的是司机驾龄必须在 3 年以上，车龄必须在 5 年之内，而随着入职司机不断增加，以及专车平台的不断扩大，司机入职的门槛可能会有所调整，进一步地降低。在事故责任认定方面，上海市政府与滴滴公司也达成了共识，将做到一个“24”、一个“48”，即在 24 小时内妥善解决好事故的后续处理过程，在 48 小时内，所有涉及到的医疗、保险、赔偿等问题要完成资金到账。

¹ 资料来源：2015 年 5 月 31 日《经济观察报》，相关链接 <http://www.docin.com/p-1168710468.html>

传统出租车行业的顾虑

在与滴滴公司逐步和解的过程中，处于传统出租车行业的公司和司机同样表达了自己的顾虑。强生公司运营部王经理表示，传统出租车行业所面临的挑战与思考，主要体现在公司从业人员、利润收入、社会安全、准入门槛、价格等方面。

在谈到驾驶员的营收收入减少、出租车驾驶员流失时，王经理举了个具体的例子：原来在网约车平台出现前，出租车公司基本采用的是双班车的运营模式，也就是两个人负责一辆车的营运，而现在由于驾驶员的流失导致单班车的数量增加，并且出现了搁车的现象，很多车辆闲置在出租车公司里，没有司机来运营，这给公司利益带来了不小的冲击。公司数据显示，原本该公司旗下的一家子公司拥有 1481 辆出租车，在平台车出现后，至今已经有了 100 多辆搁车，并且这个数字还有可能继续上升。

面对这一现象，王经理表示非常无奈。他说，其实目前传统的出租车行业以及老牌的这几家公司，基本上都处于走下坡路的阶段。尽管强生出租车公司已经采取了措施，对每个驾驶员给予每月 100 元的奖励，但是收效甚微。公司收入依旧明显受挫，驾驶员流失严重。此外，他也坦言，由于传统出租车行业很大程度上都是受到运管处的管理，政府对于许多标准和价格等都有着明确的规定，企业更多的只是一个执行者的角色。以目前上海实行的《上海市出租汽车管理条例》为例，就明确规定了车辆使用的年限、车型、价格等各类指标，留给企业的自主权不大（如表 1 所示）。

表 1 上海市政府对传统出租车行业相关规定

上海市政府对于传统出租车行业的相关部分要求一览表	
数量	第五条 本市的出租汽车应当与其他公共交通客运方式协调发展。出租汽车的数量、停车场（库）、营业站和调度网络等的发展规划和计划，由市交通局根据城市建设和社会、经济发展的实际情况编制，报市人民政府批准后实施。
价格	第六条 出租汽车行业应当统一管理、合法经营、公平竞争。出租汽车的营运收费标准和费用征收标准，应当按照国家和本市有关规定统一制订，做到公平、合理。
车型	第十四条 本市车辆未经批准不得用于出租汽车经营活动；非本市车辆不得用于起点和终点在本市行政区域内的出租汽车经营活动。
人员	第十一条 出租汽车驾驶员必须具备下列条件：（一）有本市常住户籍；（二）有初中以上文化程度；（三）有本市公安部门核发的机动车驾驶证；（四）经出租汽车职业培训合格；（五）遵守法律、法规。被取消客运服务资格的驾驶员，自取消资格之日起五年内不得担任出租汽车驾驶员。
管理	第九条 从事客运服务的企业，必须符合下列条件：（一）有符合规定要求的客运车辆和相应的资金；（二）有符合规定要求的停车场地和经营场所；（三）有符合规定要求的质检、安全等管理人员和驾驶员；（四）有与经营方案相配套的经营管理制度。 第十条 从事客运服务的个体工商户，必须符合下列条件：（一）有符合规定要求的客运车辆和相应的资金；（二）有符合规定要求的停车场地；（三）有驾驶出租汽车二年以上的经历；（四）有市交通局等部门认可的出租汽车经营企业出具的接受委托管理的证明。 第十三条 需从事客运服务或者车辆租赁服务的企业和个人，应当向市交通局提出申请并提供有关的文件和资料。
安全	第四十九条 擅自从事出租汽车经营的，由市出租汽车管理处没收其非法所得，并处二千元以上五万元以下的罚款。有前款规定的违法行为的，市出租汽车管理处可以将车辆扣押，并且出具扣押证明。 扣押后按期履行行政处罚决定的，市出租汽车管理处应当立即解除扣押，并归还扣押的车辆；逾期不履行行政处罚决定的，市出租汽车管理处可以将扣押的车辆按照有关规定拍卖。
其他	第二十三条 向全行业开放的出租汽车营业站的调度员应当遵守下列规定：（一）佩戴服务标志，衣着整洁，文明礼貌；（二）有车必供，按序调派，并且及时调集车辆疏散乘客；（三）制止驾驶员拒绝运送乘客和不服从调派的行为。 第二十四条 客运服务驾驶员应当遵守下列规定：（一）衣着整洁，文明礼貌，不在车厢内吸烟；（二）携带符合规定的营运资格证件；（三）上、下客时按照规定停车；（四）按照合理路线或者乘客要求的路线行驶；（五）按照规定操作计价器；（六）按照标准收费并且出具车费发票；（七）符合其他有关客运服务规范的要求。 第二十五条 客运服务驾驶员不得拒绝乘客的运送要求，有下列行为之一的属拒绝运送乘客的行为：（一）所驾驶的车辆开启空车标志灯后，遇乘客招手，停车后不载客的；（二）所驾驶的车辆开启空车标志灯后，在营业站内不服从调派的；（三）所驾驶的车辆开启空车标志灯后，在客运集散点或者道路边待租时拒绝载客的；（四）载客营运途中无正当理由中断服务的。
说明	第二条 本条例所称的出租汽车，是指按照乘客和用户意愿提供客运服务或者车辆租赁服务的客车。客运服务是指按照乘客意愿提供运送服务，并且按照里程和时间收费的出租汽车经营活动。车辆租赁服务是指向用户出租不配备驾驶员的客运车辆，并且按照时间收费的出租汽车经营活动。 第三条 本条例适用于本市出租汽车经营者、从业人员和乘客、用户以及与出租汽车业务相关的单位、个人。 第四条 上海市城市交通管理局（以下简称市交通局）是本市出租汽车行业的行政主管部门，负责本条例的组织实施；其所属的上海市出租汽车管理处（以下简称市出租汽车管理处）对本市出租汽车行业实施监督和管理，依法查处违反本条例的行为。

在这样的管理条件下，王经理抛出了自己的疑惑：“这些打车软件明显构成了不正当的竞争，通过价格战抢占客流，仿佛回到了上世纪 80 年代末 90 年代初的时候，那时所有的出租车都没有统一的价格标准，驾驶员乱收费、宰客的现象严重。”而现在，滴滴公司等网络约租车平台公司通过大量的补贴，已经扰乱了市场秩序，其本质和原来是相同的。谈起出租车公司本身，王经理眼神中多了一丝自豪，因为原来他作为管理者和监督者，主要管理、监督驾驶员的行为，营造和谐的出行氛围，在他们的努力下，上海的出租车公司成为全国的典范（公司关于驾驶员的管理规定见图 1）。王经理提到，按照公司和行业管理条例的规定，一旦发现有驾驶员抬高价格，或是接到乘客关于价格的投诉，公司都会采取退一奖二的处理模式，保护乘客的利益不受影响，也正是这样的奖惩模式，使得该公司一直在上海滩拥有较好的口碑。



图 1 强生公司对于出租车驾驶员的管理规定

在王经理看来，正是由于公司化经营和管理的模式，才使得上海的出租车行业一直是全国的标杆，这也是上海的出租车市场可以有效运营的根本之所在。外地出租车司机会闹事、罢工，但是上海不会，因为公司化的运营模式是保证其利益的基础。外地的绝大多数出租车，包括日本、韩国等其他国家在内，基本都是私人化的模式，也就是出租车的营收直接和司机的利益与工资挂钩，所以当平台车进入市场后，司机才会有如此大的抵触情绪。

而如今，随着滴滴打车、Uber 等网络约租车平台的兴起，王经理对整个出租车行业感到担忧，他表示，“虽然 21 世纪是互联网时代，李克强总理也提出了互联网+的新业态及发

展趋势，这本身是一件利国利民的好事，但是在具体的执行过程中确实会对一些传统行业带来一定的冲击，比如出租车行业，所以希望政府能够出台政策来逐步规范这个市场，兼顾公司、司机、乘客的利益。”王经理谈到，其实目前的网络约租车平台确实存在着许多问题，例如定价、安全、事故责任赔偿等，他举了许多外地城市发生的一些抢劫案件，以及发生事故后责任界定难等问题，并表示传统出租车行业对于这类事件都有着明确的规章制度，是不会发生类似事件的。此外，这些平台车驾驶员的入职门槛非常低，车龄和驾龄都没有根本的保证，很容易引发交通事故。他希望既然平台车的出现确实解决了部分人群的出行需求，也在高峰时间缓解了消费者用车的压力，这本身是一件好事，但是政府应当要规范好这个客运市场，尽快出台相应的政策，并权衡传统出租车公司的生存和运营情况，以维护良好和谐的出行氛围。

下 篇

租车公司的运营与未来展望

汽车租赁公司在整个网络约租车平台市场中占有着重要的地位，如果说滴滴公司仅仅提供的是一种平台化的服务，那么租车公司就应当是车辆的直接来源，它在上海未来网络约租车的发展过程中扮演着重要角色。上海致远汽车服务公司（以下简称致远公司）便是其中的一家，该公司已经取得上海市交通委员会颁发的经营资质证书，主要从事平台车的营运。

在谈及网络约租车的运营现状及其合法性时，致远公司负责人孙先生表示，针对目前在市场上运营的平台车辆，按照现有的法律法规来界定，拥有上海市城市交通运输管理处颁发的《上海市出租汽车营运证》的合法车辆一共是 32000 辆，而在马路上跑的实际平台车约有 50 万辆，可以说按照目前的法律法规来界定的话，大部分车辆都属于不合法的车辆。对此孙先生坦言，由于目前法律法规和监管体系的不完善，对于运营车辆并没有明确的界定，才导致了平台车的泛滥。

针对这一现象，孙先生进一步解释说，目前平台车辆的入职门槛相对较低，司机只要自己拥有一辆私家车，或是采用租车的方式，再加上一本驾照，就可以在 APP 上注册成为滴滴或是 Uber 的司机，大部分网络约租车平台对于驾驶员的驾龄和平台车的车龄并没有明确要求。因此，平台车司机中很大部分是外地来的打工者，主要是养家糊口，压力相对较大，个人素质也参差不齐，很容易造成交通事故，甚至会发生一些抢劫等事件。

此外，平台车司机的收入也比正规出租车公司的司机要高的多，这也是许多出租车司机转向开平台车的一大重要原因。孙先生给出了一组具体的数据：出租车司机需要上缴税收、四金、保险等各类费用，受到平台车的冲击，每月收入可能只有几千元。而平台车司机平均流水（营业收入）15000 元左右，最高可以达到 30000 元，在扣除了交给平台和租车公司的挂靠费，以及油费车辆保养费之后，平均利润最低也有 5000 元，做得好的都可以达到上万

元。而且由于属于个人经营，司机无需购买任何的保险，也不需要上缴个人所得税，所以可以说成本很低，利润很可观，这也是这几年来越来越多的出租车司机跳槽到平台专车做司机的原因。但与此同时，孙先生也坦言，这些非法的平台车的确存在着安全隐患，原因是他们中的大部分都没有购买保险，出了事故后也没有挂靠的平台提供赔偿，乘客的利益往往得不到保障。

谈及未来网络约租车的发展时，孙先生坦言道，希望国家交通运输部可以尽快出台相关的法律法规与行业标准，这样他们也可以真正心里有底，做到合法经营。目前规范界定上的模糊与不完善，很容易造成法律的漏洞，让一些没有资质的租车公司或是司机有空子可钻。一旦有了标准之后，类似的租车公司都会按照准则严格执行。而针对整个市场，孙先生脸上露出了笑容，他谈到“存在就是合理”，互联网的大潮确实带来了许多便利与新的利益增长点，目前已经形成这样的市场和需求，滴滴公司、uber 等网络约租车平台企业都已经在线下进一步拓宽了市场，建立了司机之家等平台。市政府不可能一棒打死全盘否定，只有更好地整顿和规范，同时出台明确的法律法规，整个出行市场才能和谐稳定的发展。

在孙先生看来，未来理想的模式应当是“政府管平台，平台管人”，应当严格设定车辆和司机的准入门槛，司机和车辆购买保险，上缴税款，或是全部挂靠租车公司，由公司进行统一的管理，企业应当承担经营风险和事故后续的处理。而针对营运车辆更改车辆性质，孙先生也表示赞同，认可必须在 8 年内报废，以区别于普通社会车辆。未来对于租车公司来说，随着规模的增大，管理人员的比例也应当增加。未来的市场非常大，只要规范运营，前景还是非常可观的。

尾 声

政府的综合考量与统筹

作为行业规范者与市场协调中间人的上海市政府，对各方的诉求进行了综合考量。针对滴滴打车在市场上的兴起，上海市交通委员会的张主任表示，原先政府内部是存在争议的，因为打车平台的出现打破了原先传统固定的运营模式，长期以来都是四大出租车公司（强生、大众、锦江、海博）主要占领了上海出租车的客运市场，而如今出现了一个新的事物，必然会打破原先的规则和秩序，带来一些新的问题。但是政府部门决策后认为，这种新的模式本身是有需求的，可以帮助解决一定的社会问题，例如在没有滴滴打车软件之前，马路上非高峰期巡游出租车的数量还是相对较高的，没有发挥其应有的效率。所以在经过分析之后，上海市政府定下了“鼓励创新，依法合规”的总体基调和政策导向，要宽容地接受这一新事物，但是要通过法律法规和政策制定逐步规范它。

在与滴滴公司协商方面，张主任表示虽然谈判过程中存在着分歧，但是最后双方还是可以达成共识，这本身也是有利于社会和市场发展的。她列举了几个方面的具体共识，首先是

专车包括今后的网络约租车应当具备一系列的特征；其次是价格方面，张主任谈到专车应当走的是高端市场，价格不得低于传统出租车的价格；另外，在平台兴起之初，许多网络平台公司通过补贴、发放优惠券的形式，其实很大程度上已经构成了不正当的竞争。

在与传统出租车行业协调方面，张主任也表示，目前网络约租车平台的兴起，确实对传统出租车行业造成了不小的影响，有些出租车公司向政府抱怨其相关利益受到侵害的情况。政府正在统筹安排，尽快制定政策，树立行业新规范，以维护客运市场的安全稳定。但与此同时，张主任也坦言，在制定政策的过程中政府确实有难处，需要考虑多方面的因素，而且各方学者会持不同的观点，举个例子来说，目前最大的争议点就是私家车是否可以上平台、哪些车可以上平台。对此，张主任进一步解释道，各方对此看法褒贬不一、利弊并存。有利的是私家车的进入有利于市场的调节，缓解高峰期打车难的问题，有效利用社会的闲散资源等，弊端就是如果放开了门槛，容易引发一些社会问题，同时安全和事故责任界定也是重要的考虑因素。

在具体施行的措施方面，张主任表示有如下两点值得总结：一是发放“约租车平台资格证书”来规范本市约租车行业发展。2015年9月市交通委向上海奇漾信息技术有限公司（即北京小桔科技有限公司控股公司）发放了第一张《上海市出租汽车经营资格证书》（见图2），核准经营范围为约租车网络平台，标志着对约租车行业发展开始实施准入管理，平台公司也相应要承担管理责任，使约租车平台公平参与市场竞争，同等受到法律保护，共同承担社会责任和义务，实现与巡游出租汽车的和谐发展。二是试点出租汽车与平台合作管理新模式。2015年6月2日上海构建的“出租车信息服务平台”正式启用，统筹了不同时段、不同类型的出租车运营情况，并与滴滴等互联网平台公司数据共享，协调巡游车和软件叫车之间的竞争。许可证和平台保证了政府和企业行业准入和风险管控方面都提高了要求，例如“车辆准入”包括对加入平台的约租车车辆设置一定门槛，对车型、档次、使用年限等作出明确的规定，约租车车辆必须购买交通事故强制责任险和第三方承运人责任险，由约租车平台统一购买，约租车运营收入达到一定限额需履行依法纳税义务，约租车平台后台对运营收入实施监控；“人员准入”包括公司对司机年龄、驾龄、过往驾驶记录等设置明确的准入条件，建立培训制度，统一开展培训，确保所有的司机在开始服务前，掌握必要的安全驾驶技能，具备足够的安全意识；“服务许可”包括约租车公司对接入平台的车辆和司机，进行严格的安全核查，建立健全服务规范，设置乘客投诉渠道，维护消费者的合法权益等等。

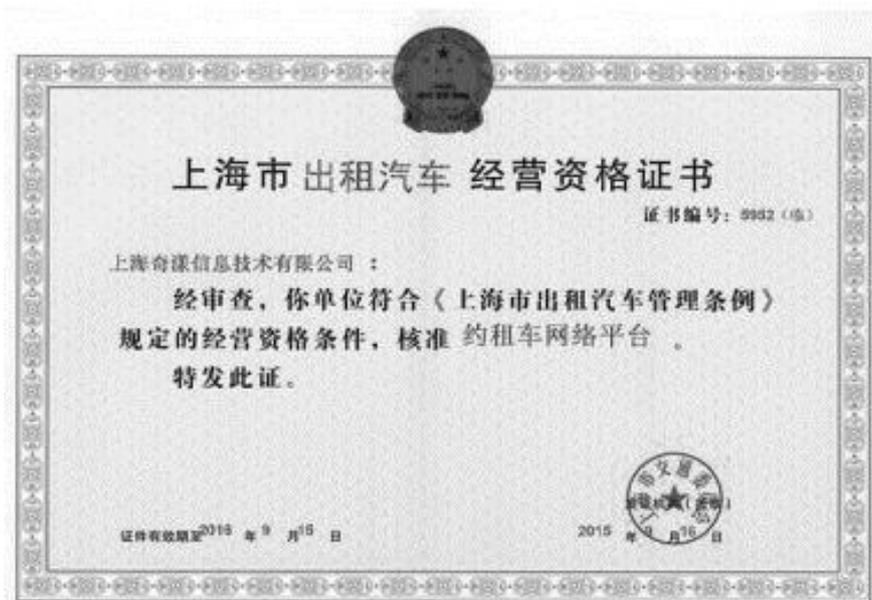


图2 约租车公司经营资格证书复印件

面对未来，上海市交通委员会的张主任眼神里流露出一种坚定，她说需要实现的应当就是“平台管人，政府管平台”的模式，同时需要对网络约租车的准入门槛、事后责任处理等做出明确的规定，并进行有效监督。她坦言，由于存在巨大的市场需求，对于网络约租车的未来她充满信心。

2016年7月28日，国家交通运输部出台《关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》和《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》两份文件，首次提出将互联网专车纳入预约出租汽车管理，明确了出租汽车行业定位；同时明确网约车的合法地位，支持网约车平台公司不断创新规范发展；鼓励传统出租汽车企业转型，提供网约车服务。

教学研讨的参考性问题：

- 1、从上海的案例出发，思考上海地区实现政府、滴滴公司以及传统出租车公司和解的结构因素有哪些？
- 2、从政策工具的角度考虑，上海市采取“政府—平台—出租车（司机）”治理模式的意义何在？
- 3、以本案例为代表，结合共享经济的背景，你认为政府和市场的关系出现了怎样的转型？
- 4、在你看来，滴滴专车合法化以后，可能出现的后续问题（如自然垄断问题等）有哪些？如何解决？

案例分析¹

案例摘要：

“互联网+约租车”作为共享经济的新形式在国内出租车市场悄然兴起。这一模式在便民服务与提高行业效率的同时，也存在恶性竞争、非法运营等诸多争议，为政府规范市场和社会治理提出新的挑战。本研究通过对上海地区的调查，总结其“上海模式”的经验：以行业准入、平台构建、价格监控及权力下放等政策工具实现与“网约车”的和解，实现提高行业效率、维护行业公平竞争、保障人民利益以及提升政府社会治理能力的多方共赢局面。

要点分析：

一、“上海模式”何以走向和解

（一）达成共识的初步条件

1. 较为稳定的市场结构

“上海模式”之所以能够达成和解，与当地相对稳定的出租车市场结构及较为规范的行业规则有一定关系。上海出租车市场构成主要由传统的四家大型国营出租车公司组成²，公司化运营程度高，管理较为规范，四大出租车公司占全市的市场份额至少一半以上。而出租车司机本地化的比例较高，且皆属于公司员工，接受公司管理。一方面，公司可以疏导部分内部矛盾，避免出租车司机因专车兴起而大规模抗议；另一方面，上海四大出租车公司都是国有企业，为上海市政府组织动员和参与行业治理提供了较大的便利。

2. 共识凝聚的社会基础

相对缓和的观念分歧成为实现和解凝聚共识的社会基础。结合我们的调查，不仅消费群体（32%）和滴滴专车司机（42%）认为互联网+约租车模式既不属于传统意义上的出租车，也不属于包车拼车或者私家车拉客，而是属于全新的新型交通方式，且72%消费者表示对于自己利大于弊；而且作为传统出租车行业的代表如强生公司顾经理也表示互联网+交通是行业发展趋势，甚至传统的出租车司机，经管对于专车的出现表示不满，也同样有约53%的人认为互联网+专车行业具有较好的前景，且上海市出租车行业自专车出现两年以来始终未出现大规模抗议或罢工等运动，都从一定意义上反映这一点。

¹ 本案例由清华大学本科生虞宙、许弘智、王英伦、曾丰又、廖安迪撰写。2016年7月5日至8日，虞宙先后走访了上海强生出租车公司，上海市交通委员会以及上海滴滴分公司，案例中对部分资料及人物进行了掩饰处理。案例的调研工作得到了上海市交通委员会、上海滴滴分公司、出租车企业、租车公司及相关司机、消费者的大力支持，在此谨表感谢。案例的写作得到了清华大学公共管理学院案例中心主任慕玲老师及张允老师的指导。本案例仅供课堂讨论，不对组织绩效与个人得失作评价。

版权©2016年 本案例版权归清华大学公共管理学院所有，授权北京华图新天科技有限公司独家销售。未经清华大学公共管理学院授权许可，禁止以任何方式复制、使用、传播本案例或案例正文中的任何部分。如需订购，请致电86-10-85583080/85583081，电子邮件：case@htxt.com.cn。

² 大型出租车公司拥有500辆以上出租车，上海原来有五家，习惯称“五大”：大众、锦江、巴士、强生、海博，其中曾以大众规模最大。2011年强生、巴士合并后，旗下现有出租1.2~1.3万辆。故至今为“四大”：大众、锦江、强生、海博。

（二）推动和解的战略思想

1.开放与共享——“鼓励创新，依法合规”

尽管专车行业的兴起一开始受到了来自政府方面的压力，而在后续推进和解的过程中，面对“互联网+”的大背景，上海市政府同样采取开放和共享的态度对待“新事物”，其基本的战略方针概括为八个字“鼓励创新，依法合规”，这不仅表现在对于专车群体的特殊运营模式的包容共享，也表现在政府通过发放牌照等方式对该行业准入实行了“新政”，力图在合理合法的框架内鼓励创新，给予行业更大的自由。

2.放权给平台

在“上海模式”案例中，政府将审核权力下放给平台公司，而自身主要承担事前准入规则订立和事后督查监管的职责，即通过政府管理平台，平台管理专车及司机的模式来治理。市交委主任孙建平表示：“发了许可给平台，平台就应该承担起管理责任。如果平台公司的车辆、人员或者服务有问题，会首先找平台。除了处理车辆和相关人员，还会处理平台公司。”这样一方面减少政府逐一核实专车所带来的管理成本，另一方面也督促平台等企业公司承担其更多的社会责任，起到了四两拨千斤的效果。

3.差异化战略

差异化战略是上海交通市委面对具体监管和治理操作的指导方针，2015年国家交通部出台的规定表示“从事网络预约出租汽车经营服务的，是网络预约出租汽车经营者，应承担承运人责任，应当取得出租汽车经营许可”其实质上将网约车归属为传统出租车行列进行管理，以“旧办法”应对“新问题”，以致于该规定迟迟未能实施。在上海的案例实践中，专车与传统巡游出租车的关系定位为错位竞争，也各自尤其行业标准。上海市交委前主任孙建平表示：“约租车和巡游出租车可以满足不同的消费群体，实现错位竞争，优势互补，巡游出租车主要提供基本服务，约租车可以发挥其灵活、高效的优势，弥补巡游出租汽车供应的不足，成为巡游出租汽车的有益补充”。

（三）实现合作的政策核心：一个控制权的视角

综观上海市政府与滴滴专车行业和解的过程和出台的政策措施，我们可以归纳为平台构建、准入门槛和风险管理三个大方面，分别涉及了不同子项目和相关对应的控制权，在此我们考虑引用周雪光、练宏（2012）提出的“控制权”（control rights）理论进行分析。

“控制权”理论是由不完全契约理论发展而来的。制度学派经济学家威廉姆森（Williamson, 1985）从交易成本的角度时，将市场的“大数”现象（the large numbers phenomenon）与组织间契约的“小数”现象（the small numbers problem）加以对比，前者即自由竞争市场下有众多可以相互替代的生产者和消费者，由市场竞争解决信息和激励等问题；后者指形如委托方和承包方等双边契约关系形成后，委托-代理等组织内部或组织间的契约关系来解决信息、激励等问题。

由于现实中任何契约都无法将组织间或组织内部关系的诸多可能性全部考虑在内，故在实际操作中往往达成的契约通常都由资产所有者持有的剩余控制权（residual right of control），即“所有者占有和控制契约规定之外的资产使用权”，以雇佣制和发包制为例，前者在整个项目进程中由委托方制定目标方案、监督操作以及验收等后者则委托方往往只提出目标和要求，具体对项目的控制权由承包方掌握。周雪光等（2012）以控制权切入，从“目标设定权”、“检查验收权”及“激励分配权”分析了中国政府组织的治理模式，尤其讨论了上下级政府项目制及行政发包制的不同特点与组织形态。以国企构成为主的上海公共出租车

行业作为政府组织所面对的环境延伸，由于构成主体的同质性，为简便分析，在此被当中组织进行分析。故我们可以借鉴这一视角对互联网+专车出现前后，政府在该领域的“控制权”（即政府与企业组织的关系）情况进行对比分析。

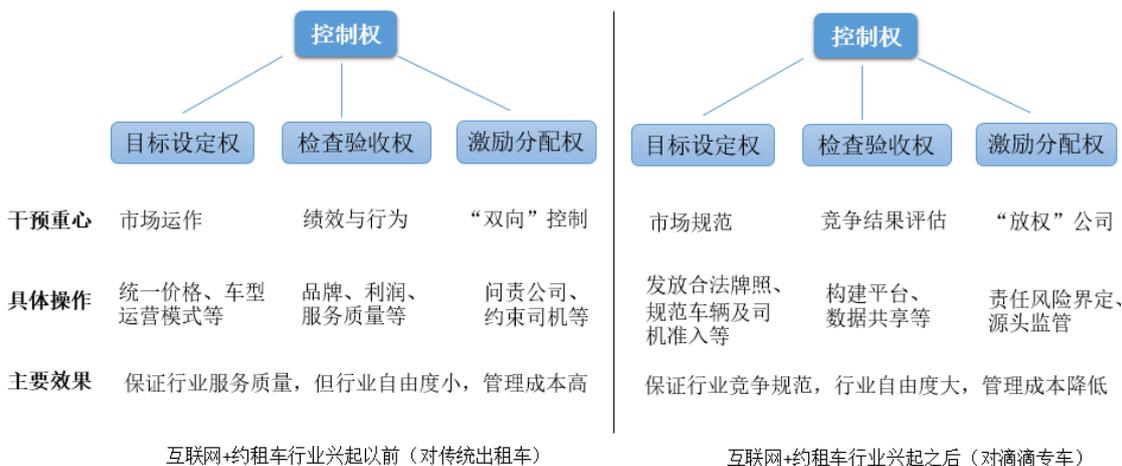


图 3：“互联网+约租车”兴起前后政府对于行业“控制权”的变化

具体而言，在这一案例中，“目标设定权”指的是委托-代理双方对于事件或项目的目标走向的控制；“检查验收权”则指在事件或项目实施进程至结束，双方参与检查和验收管理的程度；激励分配权则是指在其中的奖励和惩罚激励在委托-代理双方中分配的方式。

在互联网+约租车行业兴起以前，由于上海市出租车行业主要由国企构成，上海市政府对企业组织乃至整个行业都具有较强的控制权和约束。在目标设定上，由于经历过黑车盛行以及出租车随意定价等问题，政府及国企更加关心市场运作本身，具体而言即统一了出租车价格、车型、公司化运营模式、司机培训流程等；在检查验收方面政府则参与其中对出租车公司品牌打造、服务质量甚至营运利润等环节都有所直接影响；在激励分配上政府一方面对出租车公司进行管理，另一方面对司机也有较大约束，甚至如何规范停车、等车等。因此诸多措施构建起了上海一度的“标杆性”出租车行业，夯实了行业基础，保障了行业服务质量，但同时也存在行业自由度小，经营手续复杂和政府管理成本高等问题。

而在专车兴起之后，对传统行业甚至传统管理模式所带来的挑战使得政府不得不转变思路，以新的形式面对与行业的关系。在行业目标设定上，工作重心转向规范市场，尤其是准入条件为主，为符合条件的车辆及人员发放拍照而不限制运营模式；在验收方面则主要基于共享数据平台对市场竞争结果评估；在激励分配上采取了“放权”公司的策略，通过“政府-平台-公司-人员”联动管理，对于不同运营类型进行相应责任风险界定，进而降低治理成本实现多方参与，共同治理。总体而言，政府的“控制权”从较强干预和进程把握向订立目标规范和结果监督转变，在保障竞争秩序的前提下，降低了社会治理成本，也将更多的自主权留给行业和企业组织本身。故从这个意义上说，“控制权”的转变是推动和解的政策核心。

二、从“上海模式”看“政府-市场-社会”关系转型——基于博弈理论的分析

上文从一个相对静态的角度比较了政府对于出租车行业的“控制权”变化，那么促使这一变化形成的动态机制是什么？又反映了怎样的政府—市场—社会关系转型？下文将借助

经济学的博弈论（game theory）模型进行分析。

首先考虑参与的主体，在本案例分析中，参与的主体可以分为四类：政府、传统出租车行业、互联网+专车行业、社会。其次列举每个主体的策略集（strategy set），政府可以采取的策略主要是回避、取缔（专车）和规范市场三个，而其余主体的策略主要是对政府的行为表示支持或抗议（可能在程度上表现有所差异，如默许、强烈抗议等），在实际博弈图中考虑简化图形，将被占优策略略去。最后考虑到各类抽象的主体支付报酬（pay off）难以量化，我们最终以文字形式对结果进行呈现。

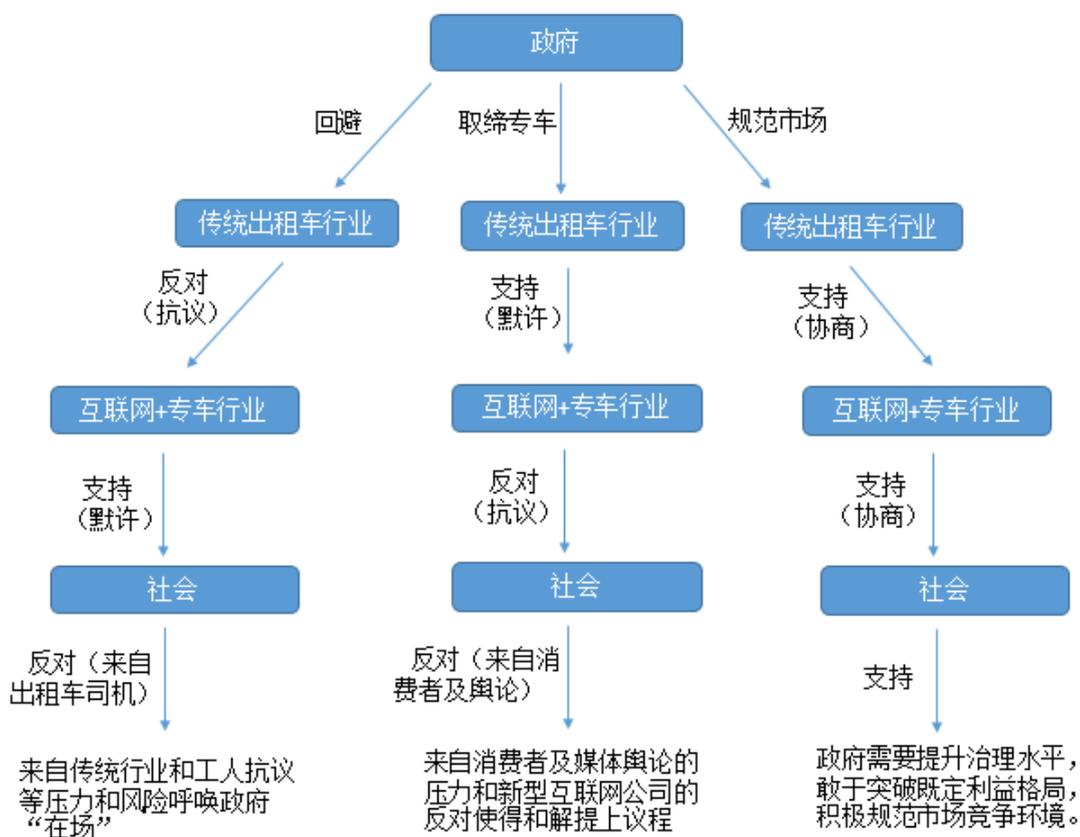


图 4：政府-市场-社会惯续博弈互动过程

结合具体事件的进展，不难发现，同其他市政府一样，上海市政府一开始也采取了“回避”即对该市场不进行干预的策，这一方面与政府行为的滞后性有关，其无法对于专车行业的发展进程“未卜先知”，另一方面也由于参与管理的难度和成本较大，故采取了观望态度，而这一态度使得传统出租车行业遭受巨大损失，造成较大社会影响，2015年12月25日，上海市交委公开表示“滴滴专车属于非法运营”¹，标志着这一策略向取缔专车转型。

2014年12月25日至2015年6月1日是上海市政府对专车行业采取打压取缔的阶段，主要原因除了处于对传统出租车行业的扶植以外，也借鉴了全国其他地区的手段，收到大环境的影响。然而这一行为同样面临压力，一方面是这一行为与中央所鼓励的“互联网+”潮流背道而驰，另一方面同样也面对滴滴等互联网公司 and 广大消费者及媒体的舆论压力。故最后政府应当从一个更为合理的身份参与治理，这既需要对利益各方的协商，亦需要政府提升自身的社会治理能力。2015年6月1日“上海出租汽车信息服务平台”正式上线运营则标

¹ 来源：网易新闻《上海将对滴滴专车开出罚单》2014年12月27日。

志着这一和解初步达成。

最后，聚焦到政府与市场的关系，不难发现政府在从市场的直接干预者和管理者向市场的引导者和规范者的角色转型，以出租车服务的价格为例，前者往往政府统一标准，统一定价，而后者政府采取引导价格，最低限价等方式，在车辆标准、运营模式方面也反映出这一转向，并且从政府干预的力量来看，其对于市场经济的运行直接干预力量减少，而将更多力量集中于对市场准入原则和竞争规范的建设之中，从某种意义上而言，这正是对十八届三中全会上《关于〈中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定〉的说明》所强调的“使市场在资源配置中起决定性作用和更好发挥政府作用”理念的一次良性尝试。

此外，在案例中也充分反映了现行中国国情下政府与社会的关系。从职能和角色上来看，人民政府不仅要代表广大人民的根本利益，同时在实践过程中尤其涉及公共问题更需要维护社会公平正义，单纯依靠公众选择难以平衡新旧行业之间的冲突，这往往就需要政府“在场”，而非自由主义思潮所认为的“小政府，大社会”观点（涂开军，2014）；而从力量和能动性来看，现行状况则更反映出“强政府，强社会”（郑永年，2011）的特征，社会能够独立对公共议题发表舆论以对政府决策来实现干预权和议程控制权，同样政府亦可以通过宣传动员和组织协商等方式凝聚社会共识，并且真正意义上“维护广大人民群众利益”，双方主动互动来推进最终的和解，也是政府—社会治理灵活张力的表现。

三、“上海模式”之现行不足

1.实际执行难度

尽管“上海模式”在政策层面实现了政府与滴滴公司的和解，然而在实际操作过程中仍然遇到诸多阻力。首先是较少约租车公司获得合法牌照，牌照申请和审批的过程仍然较缓慢，并且实际执行中市场上仍然存在定位模糊不清的“克隆车”、“黑车”混入平台进行载客的情况，政府应当进一步完善监督机制。

2.措施宣传力度

在调研中，无论是针对哪一类群体，上海市政府全面出台的一系列“专车合法化”措施的知名度和影响力都相对有限，对于消费者群体，仅有 15%的受访者表示非常了解或比较了解上海市政府出台的诸多措施；而对于传统出租车司机群体，尽管有 41%的人表示非常了解或比较了解，然而对实际的措施认知程度只有“对网约车加强了车辆监管”和“加强安全保障”这两项超过 40%；同比有 50%的专车司机表示非常或比较了解上海市政府的措施，并且“加强车辆监管”、“完善准入机制”和“构建合作平台”三项皆超过 40%。因此，相关部门在政策实施的宣传力度方面仍有待提高。

3.政策持续效度

由于中央交通部方面的政策规定尚未正式出台，且该领域亦未形成完善的法律法规，上海模式受到了各方面的压力，后续平台和租车公司参与“合法化”的进程有所放缓。另外从对于真正意义上实现行业公平的角度而言，传统出租车行业还存在“份子钱”、“寻租行为”¹等问题，上海模式尚未触及这一系列问题的解决。

¹ “出租车份子钱”，指出租车司机上缴给出租车公司的承包费用，既是前者的主要运营成本，又是后者的主要收入来源。现行上海出租车司机月均份子钱为 5000~8000 元不等。

四、政策性建议

（一）对于完善“上海模式”的建议

对于上海模式自身而言，仍存在诸多值得加以完善的地方。

第一是要总体提升治理和执行水平，在政府内部与部门之间实现充分协调，不仅在政策层面而且在执行队伍层面形成统一调度，使得新政的推行有交通部门、公安部门以及相关执法大队的协调配合，更好地推进措施落实。第二是要加强措施宣传力度，通过展开新闻发布会、社区宣传以及线上推广等形式，让更多本地消费者和广大司机群体了解政策。第三则是要更好地完善后续相关法律法规，提高政策持续性。

第四是应当在“政府管平台，平台管车辆”的模式下加强监管力度，为确保提供客运服务的车辆符合安全标准：其一是设置更为严格的车辆条件和标准，此条件和标准是网约车进入行业的最低门槛，网约车平台自行设定的标准只能高于监管标准；其二是监管者可以要求平台公司定期提交所有车辆的情况，这些数据要在监管机构备案，监管机构要采取随机抽查的形式进行监督。第五是司机资质问题，网约车平台可以通过严格审查对车辆资质进行担保，针对司机安全驾驶建立动态监督体系，除了交管部门已有的监管手段以外，平台可以在政府部门的帮助下通过随机抽取样本，对司机群体建立更为科学、更为可行的评价标准。第六是约束平台企业对市场地位的不当利用，应规定网约车平台企业在各省登记注册，同时要求其在相关的城市建立分支运营机构，以及建立对网约车平台的投诉与评价系统。

（二）对于相关地区类似问题的参考

参照“上海模式”的经验，对于其他地区解决类似问题，我们提出了一些建议如下：

首先要召开听证会，凝聚社会共识。在滴滴公司向上海市交管部门申请之后，当地召开了大量相关的听证会和调研，听取多方意见，了解相关主体的不同诉求，在综合考虑后通过试点一推广的方式，逐步凝聚多方共识以保障新的措施出台。

其次要坚持共享发展的原则，勇于突破利益格局约束，构建开放平台体系。在构建平台的过程中，市场各方皆有资格参与加入，但一方面要明确准入细则，对于车辆、人员以及营运模式应当分别有详细规定；另一方面要透明公开，定期将加入平台的约租车和公司信息向公众更新和公开，方便大众和媒体参与监督；最后则是加强风险管理和责任明细，对于政府—企业—司机—消费者多方的权责利益应当更加明晰。

再次要维护公正，寻找最大公约数，如果出现利益冲突，必然是优先保障人民利益，其次维护企业、劳动者等行业市场主体的自由及合法权益，最后才是政府自身的“收益”问题。例如，政府和出租车企业应当适当减少对出租车“份子钱”的征收，而对约租车行业定制浮动价格区间，以此平衡行业之间的差异竞争，当然在坚持打击黑车等非法运营车辆的同时，也应避免对所有专车“一棍子打死”进而为人们出行增添负担之举。

参考文献：

- [1]. 周雪光，项目制：一个“控制权”理论视角. 开放时代, 2015(02).
- [2]. 周雪光,练宏, 中国政府的治理模式：一个“控制权”理论. 社会学研究, 2012(05)
- [3]. 贺银凤, 从“打车软件”的兴起看出租车管理体制改革的必要性. 经济论坛, 2015(04)

- [4]. 李金蔚等, 从“专车”到网络约租车的市场准入. 法制博览, 2016(17)
- [5]. 涂开均与袁阳, 强政府强社会及其运行关系解构. 重庆社会科学, 2014(03)
- [6]. 金自宁, 直面我国网络约租车的合法性问题. 宏观质量研究, 2015(04)
- [7]. 张冬阳, 专车服务:制度创新抑或违法行为? 清华法学, 2016(02)
- [8]. 田帆与常兴华, 专车运行模式及政策评价. 经济与管理研究, 2016. 37(6)