低碳出行面面观 呼吁让约租车合法

“ 不好打车 ”，这是今天不少上班族在“ 真的又下雪了 ”这句寒暄之余，发出的另一感慨。

北京的出租车似乎是越来越难打了，在拥堵的大背景下，挑活儿、拒载的现象也屡屡发生。最近几天是春运节后返京的高潮，北京站和北京西站都出现了车少人多、排长队候车的情况。

北京市的出租车目前数量被控制在6.6万辆左右，作为市民重要的交通出行方式之一，如今明显力有不逮。出租车能否在数量被限定的情况下提高效率，北京市又能否在不伤害出租车运营收益的情况下启用其他方式作为市民出行的补充呢？

6.6万辆出租车大多集中在北京市的主城区运营，郊区县居民的用车需求怎么办？

有的办法已经存在多时了——

平谷模式

在平谷区城区，街面上很难见到正规出租车，那打车怎么办？随便找个本地人问问，都能告诉你好几个叫车平台的电话号码。打个电话，5分钟之内，准有一辆车开过来接你。这些车也好辨认，多是夏利、奇瑞这样的小型家用车，不少还顶着黄色的taxi顶灯，带着一块“ 5元车 ”的牌子。

打个电话，5分钟内，准有辆“ 5元车 ”开过来接你

陈小忠（平谷最早成立的电话叫车平台、送家乐信息咨询中心经理）：

正规出租平时如果在平谷运营的话，份儿钱都挣不够，所以正规的出租公司也不在平谷运营。在这样的基础上，社会上就有了好多的“ 黑车 ”。当时都是10块钱起步，我就尝试用5块钱打开市场，慢慢地就有一些亲戚朋友加入进来，就做成了个平台。

现在我的公司是个信息公司，业务就是对司机发布信息，有40多个接线员，面对500多辆车。

平谷行政区域中40万人，县城常住人口充其量20万人，而我去年的成功调度达到350多万次。每个月30多万次，这相当于平谷区县城居住的每个人每年要打车20次左右。

但是这些车辆无法被纳入正规管理，所以现在没有统一的计价器，还得采取议价的方式，这是运营中比较尴尬的地方。

由晨立（北京传知行社会经济研究所研究员）：

去年底，我应邀参加了北京电视台一个关于平谷区“5元车”现象的新闻讨论节目。交通部一位教授一直强调“5元车”的不合法性，而另一方面又无法否认公共交通条件的恶劣现状。在这个前提下，鼓励消费者优先使用公交工具、耐心等待公交状况不断改善成了唯一的选择，但这种选择也无异于画饼充饥。

既然老百姓知道“5元车”不合法，为什么还要趋之若鹜呢？既然承认公共交通的不足，了解交通出行需求的多样性，为什么始终不愿意面对“5元车”存在的市场合理性呢？我的观点很简单：承认“5元车”为满足居民出行需求做出的重要贡献，创造条件给其合法的生存空间，从而实现供求两方的双赢。

想强调非法市场服务的风险和不确定性？很遗憾，经济学的实证研究告诉我们，几乎所有的黑市交易问题，都源于其非法性的身份。而想要改善这种状况，最佳途径就是将其合法化并纳入有效的监管范围。

批注

今年北京两会上，市交通委相关负责人表示，今年起在延庆试点“区域出租车”，并将逐步在所有郊区县推开，解决当地群众对于出租车的需求。

面对“区域出租车”，一些平谷人认为可以收编现有的“5元车”，因为“5元车”“服务好”；也有人认为，“5元车”存在安全等问题，“是该管管了”；更有人担心“5元车”被取消后，打车就贵了。

有人评价“5元车”：“下雨的时候、喝酒的时候、有急事的时候、接孩子的时候，一个电话就到，比较爽。”

除了找对了市场需求，随叫随到的约租车还有让人叫好的理由吗——

苏州模式

一方面，苏州的出租车在数量管制下供不应求，高峰时段打车也是一个难题；另一方面，越来越多的外企进入苏州，人员的往来形成了机场接送业务的巨大市场需求。苏州的汽车租赁业由此开始发展到约租车业务，据业内人士初步估计，苏州的租赁公司每天约有2000辆次约租车前往上海的机场。目前，苏州市政府的运管部门，已经开始考虑将约租车市场纳入日常管理范围，成为日常交通服务业的组成部分。

约租车省油、不空驶，还能显著降低巡游带来的交通拥堵

杨帅（中国社科院工业经济研究所博士研究生）：

现在全国不管是正规出租车市场还是黑车市场，已经存在了很多约租车服务。

约租车是什么？就是电话叫车，和巡游、站点候客一样，都是传统出租车的服务方式。与巡游相比，约租车在一定程度上能降低整个行业的燃油成本和空驶率，还能够显著降低巡游带来的交通拥堵等问题。所以，约租车服务如今在许多发达国家的大城市中占据主导地位。

目前北京正规出租车的日叫车量在1万次左右，上海的日叫车量在3万次左右。这个叫车量是很低的，不像英国，约租量在出租车的三种服务中会占到60%。

陈宇（《中国约租车市场调研报告》作者之一）：

苏州汽车租赁行业从1990年开始，最初提供接送开发区企业员工上下班、商务租车以及机场接送预约等类型的服务。其中，约租车，也就是预约服务业务在2000年后发展迅速，目前已经形成了具有一定规模的稳定市场。苏州没有

民用机场，大多数人会选择上海虹桥机场（距离80多公里）和浦东机场（距离150公里）作为出发地和目的地。对企业来说，租车比买车更合算，这使得约租车企业获得了良好的商机。

苏州的汽车租赁业把约租车的业务归为短期租赁，俗称为零单。苏州的约租车不上街揽客，只接受电话和网络预定。

苏州的约租车因市场需求而诞生，同时也变相突破了出租车的数量管制，为出行提供了更多选择。约租车是出租车的衍生发展，在苏州模式中，两者分属不同行业的公司。我在调研中询问了出租车司机以及相关管理部门，出租车业表示与约租车以及整个汽车租赁行业都没有什么冲突，出租车的主管部门是车管所，约租车属于运管处管理，两个行业处于井水不犯河水的局面。

批注

相对于在国际上已经发展成熟的三级约租车市场，国内目前尚未形成最高端的服务模式。但是，其低端的“社区服务”和中端的“商务服务”模式，在国内都已产生：北京平谷的“5元车”对应了前者，苏州的“租车公司”则对应后者。约租车市场的发展和壮大，将很可能让矛盾丛生的中国出租车行业面临一次新生，这也是众多发达国家曾经走过的行业发展历程。——由晨立

约租车的潜力在何方？需要如何开发？有什么可以期待？

约租车的未来是一幅什么样的图景——

纽约模式

纽约约租车的数量已经远远超过了出租车的数量，出租车是1.3万辆，约租车已经达到了4万多辆。两个系统并行不悖，出租车更多地见于曼哈顿和机场，约租车则同时遍布纽约市的其他区域。约租车分为三类：几美元就可以乘坐的社区车、服务于商业客户的黑色车和几百美元租一天的豪华车。——叶明欣（《纽约约租车市场调研报告》作者）

约租车已远远超过了出租车的数量

周航（易到用车网创办者）：

之所以想做用车网，就是因为偶然了解到出租车行业，发现司机们很辛苦，一天要跑十五六个小时，社会成本也很大，一辆车一年要跑15万公里。让我觉得现在这个约租车市场是未来的大势所趋，IT也将在其中起到很大的作用。

去年9月17日的大堵车大家都有印象，我认为在未来五年，全国大中城市的交通问题将超过住房，成为城市居民不幸福的第一因素。未来五年，至多七八年，全国机动车的保有量会从目前的8000多万辆直线突破两亿辆，北京的这种拥堵会蔓延到全国其他城市。

未来整个中国要解决出行问题，光是公交优先是不行的，一定要加上汽车共享。商业租赁也是汽车共享的一种模式。

用车网就是让所有可以被调用的车的状态都可以实时地在我们的系统中呈现出来，当未来有海量的车辆和客户的时候，我们的系统可以在瞬间根据时间、起始地点、用户使用偏好等实现经济、可靠、合理的调配，我们还会根据实时路况把发送给司机的路线进行优化。

还有人认为我们的这种模式能够有效地帮助公务车改革，一旦公务车变卖了，社会化的托管和经营都是我们可以去做的。在整个社会需要用车的各个领域我们都可以推动汽车共享，但这些东西的内核都是智能交通。

杨帅：最近约租车市场比较成功的一个案例是江苏的无锡。无锡目前只有4000多辆出租车，2009年10月成立的调度中心，目前日叫车量已经达到3000多次，叫车成功率也在93%。

现在我们觉得市面上出租车不够，一方面的途径是提高供给量，即破除数量管制或者提高利用率，另一方面途径是降低需求，即让私车增多或者发展其他交通工具。我认为这几种途径里，有效可行的方式就是通过约租车来提高出租车的利用率，完全可以走新加坡和挪威的道路，把约租车和其他两种方式结合起来，有效地提高出租车利用率。

批注

今年北京两会上，北京规划设计研究院的高扬委员说：“ 目前北京的出租车空驶率较高，白天在40%左右，夜间能达到60%。空驶率高会导致道路资源被占用，浪费能源，造成污染。 ”高扬建议建立全市统一租车运营调度系统。

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/6376.html