

2021年交通运输新业态抓住发展机遇崭露头角,而对用户及从业者合法权益的呵护也被提上了议事日程——

# 交通运输新业态群雄逐鹿 从业者保障提升刻不容缓

本报记者 许洁 董祺君

## 网约车

### 从一路狂奔到平稳发展

近年来,随着移动互联网飞速发展,网约车如雨后春笋般涌现,给人们日常出行提供更多选择,代替传统出行方式的同时,也创造了大量就业岗位。

据全国网约车监管信息交互平台统计,截至2021年11月30日,全国共有255家网约车平台取得经营许可,各地共发放网约车驾驶员证386.4万本、车辆运输证149.9万本,日均订单量在2100万单左右。

网约车司机王师傅对《证券日报》记者感慨道,“如果疫情前北京有超10万辆网约车,那么如今估计在3倍以上,可谓竞争激烈,压力山大。”

网约车数量大幅增长映射出的是各大网约车平台的野心。今年7月份,随着滴滴系产品下架,腰部玩家再次获得争夺市场份额的机会。以曹操出行及T3出行为例,9月6日,曹操出行宣布完成B轮融资38亿元,这也是今年以来网约车企业获得的首笔国内股权投资;随后,T3出行于9月23日完成新一轮融资,而此时距其上一轮(2019年的天使轮)融资已过去两年零四个月,此次融资金额高达77亿元,这也是从2018年至今,网约车企业获得的国内最大单笔融资。

一家头部网约车平台高层对《证券日报》记者表示,“目前网约车市场上参与者众多,主流玩家包括聚合平台、车企和地域性小出行公司三大类。从融资规模来看,资本正在向头部企业聚集,马太效应开始显现,同时网约车市场上多元化势力的博弈和角逐,也让行业格局充满变数。”

交通运输部科学研究院副院长王先进在接受《证券日报》记者采访时表示,“交通运输部历来对新业态的发展持谨慎包容态度,这也是行业得以快速发展的原因所在,但在保障行业规范发展、公共安全方面未曾懈怠。”

而现实中,人身安全保障似乎正与行业快速发展相脱离。以网约车行业为例,司机准入门槛较低、收费标准混乱、安全保障措施缺失等乱象给乘客人身财产安全埋下隐患。

数据安全也贯穿全年。其中,7月初,滴滴出行遭遇安全审查成为典型代表事件。7月4日,“网信中国”发布消息称,滴滴出行因存在收集使用个人信息等严重违法违规行为,依据《中华人民共和国网络安全法》,被各大应用商店下架。随后,7月16日,国家网信办会同公安部、国家安全部、自然资源部、交通运输部、税务总局、市场监管总局等7部门联合进驻滴滴出行,开展网络安全审查。但截至目前,关于该事件的审查结果尚未向公众披露。

除了消费者安全存在隐患外,从业者也面临着不小的压力。因为疫情影响,需求端萎缩严重,司机收益明显受损。很多网约车司机只能通过延长工作时间来尽可能维持收益。

一位网约车司机告诉记者,自己早上6点钟就出门,晚上11点钟才回家,工作时间长达18个小时左右,才勉强保证每天获得500元以上的流水,“否则就是给平台打工,自己一分钱都赚不到”。因为司机需要缴纳较高的平台抽佣。

上述业内人士对记者表示,随着行业从之前的一路狂奔到如今的平稳发展,网约车行业进入存量发展阶段,而此时需要解决参与各方如何分配利润。尤其是头部网约车平台利用市场优势很容易掌握话语权,不断提高抽佣,而司机只能被迫接受。据了解,一些网约车平台抽佣比例已高达25%。

价格战作为短期吸引用户量的有限手段,似有重燃之势。为增加用户,提升运力,有平台不惜重启补贴模式。

针对价格战卷土重来,监管部门多次约谈相关企业,并取得企业“休战”承诺。

对此,上述头部网约车平台高管对记者表示,“要想在网约车市场竞争中崭露头角,不能只靠补贴等短期引流方式,关键还是要保证优质的平台体验。”

随着网约车司机从业人数越来越多,其社会保障问题正成为普遍关注点。同时,社会各方也在积极推动探索多元就业保障体系。

今年下发的诸多指导性文件针对新业态从业者均给出对明确的权益保障指导意见。例如,11月30日,交通运输部等八部门联合发布的《关于加强交通运输新业态从业人员权益保障工作的意见》指出,要求各地相关部门督促网约车平台向驾驶员和乘客等相关方公告计价规则、收入分配规则,每次订单完成后应明确告知驾驶员本次抽成比例,保障驾驶员知情权和监督权;督促网约车平台加强与有关方面的沟通协商,合规确定抽成比例,并公开发布;督促网约车平台企业在确定和调整计价规则、收入分配规则等经营策略前,公开征求从业人员代表及工会组织、行业协会的意见,并提前一个月向社会公布。

作为经济发展的重要缩影,2021年,交通运输行业可谓是“抛旧装,展新容”。在信息技术与金融服务的加持下,迸发新机,诞生新业态,取得的成绩更是可圈可点:快递行业业务量实现1000亿件的飞跃;同城货运赛道涌入超500家竞争者,补贴大战硝烟再起;网约车行业迎来重新洗牌,共有超2000家相关企业参与其中。

与此同时,这些基于平台化、灵活性的“新业态、新模式”创造了大量就业岗位,成为吸纳就业的重要载体。但需要注意的是,行业急发展也对从业人员的权益产生漠视,甚至侵占。

数据显示,超五成快递员月收入不到5000元,

对于平台企业而言,其主体责任将被压实,进而规范经营行为,保障从业人员的合法权益,推动行业规范健康持续发展。此外,监管层还提出要规范平台收费规则,提高各项收费标准、规则和抽成比例的透明度。

那么企业层面是否已经就位?目前来看,恐怕还差“临门一脚”,暂未有平台率先就相关规定做出回应。对此,多家头部网约车平台给出解释是,“从技术层面实现监管要求是没有难度的,但基于成本和盈利考量或不会有企业积极响应。”

但上述顾虑可能是多余的,在企业精细化运营下半场,社保成本、技术成本等不一定是企业盈利的“拦路虎”,三者之间可达成有效平衡。因为背后是企业如何对待员工,员工就会如何对待用户,用户就会如何反馈企业的逻辑。

人力资源向来是企业最核心资产之一,因此为广大日夜奔劳的新就业形态者提供更完善的福利及权利保障,体现企业担当与责任的同时,也能将人力资源转化成企业财富,实现企业健康可持续发展。

一位网约车平台的高管对记者感叹道,今年以来,公司一直围绕获得感、幸福感、安全感来梳理公司各项业务。因为粗放式的发展时代已经过去,敬畏法律、敬畏用户,提升多样化、个性化的服务软实力才是未来制胜法宝。(许洁)

## 市场强劲增长 规范发展才是王道

作为经济发展的重要缩影,2021年,交通运输行业可谓是“抛旧装,展新容”。在信息技术与金融服务的加持下,迸发新机,诞生新业态,取得的成绩更是可圈可点:快递行业业务量实现1000亿件的飞跃;同城货运赛道涌入超500家竞争者,补贴大战硝烟再起;网约车行业迎来重新洗牌,共有超2000家相关企业参与其中。

与此同时,这些基于平台化、灵活性的“新业态、新模式”创造了大量就业岗位,成为吸纳就业的重要载体。但需要注意的是,行业急发展也对从业人员的权益产生漠视,甚至侵占。

数据显示,超五成快递员月收入不到5000元,

对于平台企业而言,其主体责任将被压实,进而规范经营行为,保障从业人员的合法权益,推动行业规范健康持续发展。此外,监管层还提出要规范平台收费规则,提高各项收费标准、规则和抽成比例的透明度。

那么企业层面是否已经就位?目前来看,恐怕还差“临门一脚”,暂未有平台率先就相关规定做出回应。对此,多家头部网约车平台给出解释是,“从技术层面实现监管要求是没有难度的,但基于成本和盈利考量或不会有企业积极响应。”

但上述顾虑可能是多余的,在企业精细化运营下半场,社保成本、技术成本等不一定是企业盈利的“拦路虎”,三者之间可达成有效平衡。因为背后是企业如何对待员工,员工就会如何对待用户,用户就会如何反馈企业的逻辑。

人力资源向来是企业最核心资产之一,因此为广大日夜奔劳的新就业形态者提供更完善的福利及权利保障,体现企业担当与责任的同时,也能将人力资源转化成企业财富,实现企业健康可持续发展。

一位网约车平台的高管对记者感叹道,今年以来,公司一直围绕获得感、幸福感、安全感来梳理公司各项业务。因为粗放式的发展时代已经过去,敬畏法律、敬畏用户,提升多样化、个性化的服务软实力才是未来制胜法宝。(许洁)

交通运输行业作为典型的传统业态,在与信息技术、现代金融服务等新技术、新产业交互过程中,催生了新商机,进而刺激了大众对更加美好生活的憧憬。

在交通强国建设、“双碳”等大背景下,交通运输新业态迎来快速发展新机遇的同时,也有诸多短板亟待补齐。因此,相关政策文件、法律法规以及行业标准等在“十四五”开局之年正加速落地。

在这个体量庞大而重要的产业中,网约车、货运以及快递物流等行业因与大众生活息息相关而备受关注。那么“增长”“安全”与“合规”可以用来描述这三大行业的2021年。

## 快递物流

### 业务量突破 价格战趋缓

快递物流行业在2021年迎来业务量的明显突破。12月8日,据国家邮政局快递大数据平台数据显示,2021年我国快递业务量突破1000亿件,连续8年稳居世界第一,这也标志着我国邮政快递业发展又迈上了崭新台阶。

截至目前,已有8家快递企业成功上市,形成3家年业务量超100亿件、收入规模超1000亿元的品牌快递集团。

海豚智库电商分析师李成东表示,随着近两年直播带货行业异常火爆,且发展前景广阔,未来国内网络购物行业规模会越来越大,巨大的市场空间将激发更多快递物流公司参与其中。

信息泄露问题在物流行业尤为突出。一张小小的快递单包含了用户的姓名、电话、住址等个人信息,不法分子便是由此推算出用户的消费习惯、经济能力等,进而实施诈骗。一位快递员告诉记者,自己平时会经手上万条用户信息,曾有人想以每条2元的价格收购。

11月1日,《个人信息保护法》正式施行,明确任何组织、个人不得非法收集、使用、加工、传输他人

个人信息,不得非法买卖、提供或者公开他人个人信息。有业内人士向记者表示,“保护个人信息将是常态化监管,有利于公司长期健康发展,加速淘汰经营不合规企业,提升市场集中度。”

企业间同质化竞争也在损害企业利益。比如快递单票收入一直是业界关注焦点,而快递企业间激烈的价格战让行业单票价格持续下滑,单票收入降至历史低位。

而诸多问题带来的压力最终传导至快递员身上。2021年7月份,《关于做好快递员群体合法权益保障工作的意见》发布,并于8月底得到通达系各企业快速响应。中通快递董事长兼首席执行官赖梅松表示,“过于偏激的价格竞争无疑会扰乱市场秩序,给行业持续性发展带来阻碍,因此相关部门的正向引导和调控十分必要。”

12月3日,国家邮政局召开快递企业电话座谈会,国家邮政局局长马军胜在会上明确提出反内卷要求,“防范不正当竞争,反对损害行业利益、损害员工利益的行为”。

魏建辉表示,从企业角度来看,随着监管介入带来价格趋缓,快递企业业绩已开始出现边际改善,整体将进入良性发展通道。这意味着服务能力将成为快递企业竞争的焦点。

## 网络货运

### 资本关注竞争激烈

货运行业在2021年同样被舆论和资本关注,尤其是专业化程度有待提升的同城货运更是资本聚焦的重点。截至2021年11月份,同城货运赛道中,货拉拉共获得8轮融资,累计金额近150亿元,无论是融资次数还是融资金额,均排名行业第一。

除了同城货运竞争激烈外,干线运输赛道也呈“群雄逐鹿”之势。其中,福佑卡车于5月14日向美国证券交易委员会(SEC)递交F-1招股说明书,寻求在纳斯达克上市;满帮集团已于6月份登陆美股市场;路歌也在11月12日向港交所递交招股书。除此之外,还有G7物联、中储智运、传化、中交兴路等实力企业也在持续发力。

据交通运输部数据显示,截至2021年9月30日,网络货运企业规模已增至1755家。业务量方面,今年第三季度共完成运单1657.5万单,环比增长30%。京东物流和顺丰等企业近一年也在该赛道积极布局。例如,京东物流推出京驿网络货运平台,围绕卡车司机和生活环境打造服务产品。

需要注意的是,网络货运平台因安全隐患被监管审查事件频发。例如,满帮集团因安全问题正在接受审查,公司在审查期间已停止新用户注册服务。

一位业内人士对记者介绍道,“网络货运行业快速发展的同时,也出现了恶性竞争、虚构交易、违规开票和泄露个人信息等问题。据交通运输部数据显示,今年前三季度,1755家网络货运企业中,有293家未上传运单信息,占比达17%。”

例如,数字货运平台“路歌”的运营主体合肥维天运通信息科技股份有限公司在招股书中就表示,由于卡友地带App以及相关软件开发工具包存在不当收集及处理用户资料等问题,被工信部暂时下架。

需要注意的是,司机的生存压力和平台的“不透明”也同样发生在货运行业。中国物流与采购联合会发布的《2021年货车司机从业状况调查报告》显示,因长时间久坐开车,不能按时用餐,86.5%的货车司机患有职业病。

为此,11月份,交通运输部等部门联合印发的《关于加强货车司机权益保障工作的意见》(下称《意见》)指出,要探索推进互联网道路货运信息交易撮合平台备案管理制度,建立社会监督机制,督促平台企业充分听取从业司机意见,合理确定和调整信息服务费、会员费、计价规则、竞价机制、派单规则等规则,并在平台上公示,不得诱导货主不合理压价和货

运车辆超载超限运输,不得诱导货车司机恶性低价竞争、超时劳动。

“平台承担何种保障责任、如何厘清平台运营成本与司机酬劳之间的界限等,均需要有关部门和各利益相关者之间进行更多开放式的讨论和协商,制订兼顾各方合理收益的发展模式。”上述业内人士表示。

业内人士认为,无论是网约车平台还是货运平台,服务质量是平台的核心竞争力之一。在各企业纷纷推出优惠措施、积极扩张业务过程中,平台订单量有望在短期内有所增长,但增速或会趋缓,而提升服务质量将成为各平台制胜关键。