

互联网+背景下乌鲁木齐网约车的发展研究

李秋凤, 冯怀珍

(新疆师范大学 商学院, 乌鲁木齐 830017)

摘要:网约车的出现使人们日常出行变得更加方便、快捷,但对传统的出租车行业产生了深远的影响。在“互联网+”背景下,如何使网约车在今后获得真正的可持续发展是当今社会普遍关注的热点之一。从网约车在我国的兴起与发展入手,以乌鲁木齐市为例,对乌鲁木齐市网约车发展过程中面临的主要问题,即自身网络平台、司机端、乘客端与传统出租行业的竞争以及相关监管部门等方面进行深入分析,并在完善平台系统、加强司机培训、引导市民认知、加快促进网约车和传统出租车融合发展及完善网约车服务运营管理五个方面提出合理性建议。

关键词:互联网+; 乌鲁木齐; 网约车

中图分类号:F570.6 **文献标志码:**A **文章编号:**1671-1807(2018)08-0025-06

1 文献综述

近年来,虽然网约车在我国发展迅速,但受制于我国现实情况,网约车的发展仍具有特殊性,它是在传统出租车的基础上加上互联网的运用,通过科学技术及时整合实时信息以达到信息对称,改善供需平衡,更好地满足社会公众多样化出行需求。目前,网络约租车服务作为新兴事物,成为社会舆论热点之一,引起了研究学者的广泛关注。通过查阅关于网约车发展的研究成果,发现文献数量较少,发表论文多出现在网站或普通期刊杂志上,说明该类研究有待进一步挖掘。我国学者关于网约车发展等问题大多从较单一方面去论述其研究观点。研究角度大体上分为两类:一类是从网约车与传统出租车行业的竞争关系分析,一类是从网约车自身服务存在的问题及其的监管研究角度出发。

张冯伟、陈海盛^[1]和周换换^[2]研究观点表明网约车的兴起,对传统出租车行业产生了很大的冲击,网约车的自身优势及市场需求都将有利于该新型产业分得互“联网+”时代的一杯羹。许明月和刘恒科^[3]则认为网约车的发展对出租车市场的法律监管提出了挑战,而该市场的法律监管改革应当充分体现消费者的基本利益诉求,通过市场准入和运行环节的制度调适,建立以消费者利益维护为基本导向的、统一的地方出租车市场法律监管体系。张崇进^[4]、马忠飞^[5]则从网约车服务存在的问题出发,要求规范网约

车且要加大政府管理力度。因此,本文对乌鲁木齐市网约车发展中面临的主要问题进行深入分析且提出相应对策建议,具有一定的现实意义。对促进网约车行业 and 传统出租车行业融合发展,提升网约车服务水平标准,规范网约车管理办法,保障运营安全和乘客合法权益等问题对网约车的发展都具有较重要现实意义。笔者针对我国网约车当下发展以乌鲁木齐市网约车发展过程中存在的一系列问题为例进行分析,向企业和政府提出制定相关规划决策的一些可供参考的可行性建议,以使网约车今后能够更好地实现可持续发展。

2 互联网+背景下网约车的发展概况

互联网不仅是一种工具,更是指导人们实践的思维方式、技术、市场与思维的推进。网约车是在互联网+的背景下由新科技与传统出租相结合所产生的新事物,它的兴起与发展是对传统事物的变革,为人们出行方式提供了更加多样化的选择。

2.1 互联网+背景下我国网约车的兴起与发展概况

网约车是一种结合网络平台为乘客提供服务的一种城市出行交通方式,2010年以移动互联网技术为支撑的约租车服务公司优步在美国率先发展,这项以“城市拼车”为主的约租车服务取得了巨大的成功。随后,互联网约租车的热潮在全球范围内广泛传播,法国、德国、加拿大、中国等也纷纷推出了本地化的服务。

收稿日期:2018-04-08

作者简介:李秋凤(1993—),女,四川资阳人,新疆师范大学,研究生,研究方向:区域经济可持续发展;冯怀珍(1979—),女,河南驻马店人,新疆师范大学,讲师,研究方向:区域经济学硕士,区域经济发展。

在我国,以小桔科技公司的滴滴出行、东方云科技的易到用车、优车科技的神州专车为代表的出行O2O业务已经渗透到了每个人的生活之中。纵观我国网约车的发展到目前为止大致可划分为三个阶段:第一阶段,全国各地网约车的兴起阶段(2010年5月—2013年5月)。即从2010年5月在北京成立的易到用车,率先推出走中高端商务车路线的“专车”服务,到嘀嘀打车及快的打车先后成立,至2013年5月国内大小打车软件达40多款。第二阶段,全国政府对网约车的严打阶段(2013年5月—2014年12月)。即从2013年5月深圳市交通委内部下发关于强制要求司机卸载,到2014年初优步(Uber)进入中国市场,同年4月上海、济南、苏州先后下发文件,对司机使用打车软件做出规范其中苏州明令禁止使用打车软件;快的、滴滴、优步相继推出了“专车”服务,从一开始只在一线城市运行,后逐渐在全国各大城市推广。第三阶段,网约车的逐步合法化阶段(2015年1月至今)。即2015年1月8日交通部表态,首次直接使用“专车”一词,承认专车的积极意义。2015年2月14日滴滴与快的合并,两家公司在人员架构上保持不变,将继续保留各自的品牌和业务独立性。2015年10月8日上海市交通委宣布,向滴滴快的专车平台颁发网络约租车平台经营资格许可,这是国内第一张专车平台牌照,滴滴快的也因此成为国内第一家获得网络约租车平台资质的公司。2016年7月28日《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》出台,“专车合法化”终被认可。2016年8月1日滴滴出行收购优步中国,成为网约车的霸主。可见,像众多新生事物一样,我国网约车的发展也经历了一个从无到有、从小到大、从被政府严打到日益合法化的艰难过程。目前,网约车因其能够使得人们更加便利、快捷、安全的出行也越来越受到大家的广泛认可,逐步遍布我国的各个省市。

2.2 互联网+背景下乌鲁木齐市网约车发展概况

网约车在乌鲁木齐市的发展是基于全国发展的大环境下逐渐加强,因为特殊的地理位置和经济现状,乌鲁木齐市成为各大网约车公司较晚进入的选择,因此网约车在该市的发展相对滞后于其他一线城市。网约车的发展在乌鲁木齐市大致经历的过程:2014年初,在我国率先推出中高端商务车路线,“专车”的易到用车进入乌鲁木齐市场;2015年初,其与有相同定位服务群体并采用“专业车辆,专业司机”运营模式的神舟专车落地乌市;同年九月致力于为“用户提供更加美好的出行生活方式”的滴滴出行上线该

市,至今还有当地应运而生的天山行网约车等的出现。2016年8月新政出台后,北上广深等城市已陆续出台较为严苛的管理当地网约车实施办法的细则,而乌鲁木齐市相关部门还在商议中,因此就各大城市出台的政策环境及现状而言,乌鲁木齐市网约车的发展所面临的政策环境并不明朗。但网约车带着时代赋予它的优势,仍快速地发展着。迄今为止,据不完全统计乌鲁木齐市的网约车乘客存量约为40万,网约车司机注册量约为7万,日订单需求峰值约3万单,数据表明网约车的发展有效地推动了产业结构转型升级,在促进经济发展、有效吸纳就业、便捷群众出行等多个方面起到了一定的作用。尤其是改变传统用车模式,满足市民个性化出行需求,成为城市公共交通的重要组成部分。由访谈调查数据可知,近年来网约车平台移动出行订单持续快速增长(图1),从中可得2016年4月1日,乌鲁木齐网约车的订单量仅为10 000单,到了2017年3月18日订单量为25 000单,增长率为150%。说明短短一年内,乌鲁木齐网约车订单量上涨趋势强劲,发展潜力较大。这表明在网约车公司规模不断扩大和运营策略不断完善下,网约用车将会成为居民的首先出行方式,最终改变乌鲁木齐市市民的出行习惯。

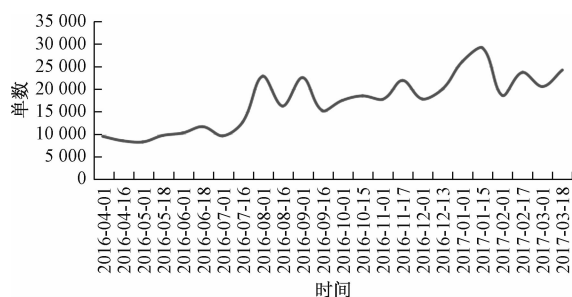


图1 乌鲁木齐市网约车订单趋势图
(2016年4月1日—2017年3月18日)

数据来源:经调研整理计算而得。

3 乌鲁木齐市网约车发展过程中存在的主要问题

自2014年初,乌鲁木齐市网约车出现以来,其越来越受到市民的认可,取得了较快的发展。但目前,其作为新兴行业,在发展过程中仍存在一些问题。

3.1 网约车自身网络平台系统不够完善

乌鲁木齐市网约车自身网络平台系统不够完善在一定程度上制约了其健康快速的发展。乌鲁木齐市网约车自身网络平台系统不够完善,主要体现在三个方面:稳定性较弱、反应迟缓、难管理。平台不但要

联系大量的乘客,还要引入大量的司机,处理大量增加的信息时网络平台系统的不稳定会导致司乘两端出现问题,从而难以满足人们出行的需求。尤其是在出行的早晚高峰期,经常出现打车难的情况,因为上下班时间人们需求的集中性导致供不应求的局面。网约车的出现恰好缓解供不应求的压力,让消费者在高峰期快速打车,但高峰期也意味着司机和乘客对平台使用软件频次的增加,系统的不稳定会导致司机接单难,乘客叫车难,使得该产品的优势减弱甚至缺失。另外,在一些特定的场合,乘客或司机对平台系统反应也有着较高的要求,在偏远地方打车很难,因为偏远地方出行需求较小,大多出租车司机不愿意放空行驶,这造成供不应求的局面。此时乘客打开平台系统发出乘车需求,但因系统反映迟缓界面打不开而导致需求被搁浅,从而影响乘客的出行。再者在生活水平逐渐上升的今天,人们对自身的权益维护意识加强,尤其是对服务行业的要求有所提高。必将面临消费者多元化的需求,司机是否接单是司机的选择,乘客也有取消订单的权利,这就造成了不可能所有的在线司机都及时接单,也不可能使得所有需要乘车的用户得到满足。随着业务的扩张,大到城市管理决策,小到司机、用户的管理,都需要专业人员处理及完善的平台管理机制否则会严重影响乘客的服务体验。作为一个平台级产品,网约车平台的完善以及平台的安全管理都是公司发展的重难点,难点攻破才能确保车主和乘客对网约车的信赖和选择。

3.2 网约车司机服务水平参差不齐

网约车司机服务水平能够影响乘客的良好体验。随着人们生活水平的提高,人们对服务体验的要求也有所上升,通过媒体报道的一些网约车乘车事件及乘客在后台的大量意见反馈均可体现出网约车司机的服务存在诸多的问题。为了保障乘客乘车安全及服务,政府明确规定司机能够注册的标准,只有符合以下“五无人员”才能通过平台成功接单:①取得相应准驾车型机动车驾驶证并具有3年以上驾驶经历;②无交通肇事犯罪、危险驾驶犯罪记录;③无吸毒记录,无饮酒后驾驶记录,最近连续3个记分周期内没有记满12分记录;④无暴力犯罪记录;⑤城市人民政府规定的其他条件。网约车公司虽然在这基础上新增了许多司机的准入门槛,但通过这一系列方式筛选符合标准的车辆及人员,也只是最基本的保障。乘客经常投诉方面是司机不到指定的位置接人、司机对路线不熟、未上车前产生费用甚至恶意绕路、服务态度恶劣。这些问题的存在严重影响乘客体验,乘客不好的体验

需要网约车公司投入大量的客服人力物力去善后,不但利公司形象的树立,还会增加公司的成本,阻碍市场规模的健康发展。有些问题可通过网约车公司的培训和教育得到改善,但恶意绕路服务态度恶劣则是体现的个人品德问题,这些是很难予以纠正的。目前相关平台上虽然设有对司机服务评分的版块,乘客可以根据其实际感受给司机打分,直接影响系统给司机的服务星级;后台服务的人员也可通过乘客的投诉进行核实,根据问题的严重程度对相应的司机进行不同时间的封禁和罚款。但从长远和有效性角度来说,仅靠此措施很难从根本上解决问题,更别说将网约车司机服务水平提高到较好的层次。由此可见,加强司机端服务管理,提高司机端服务水平是十分重要。

3.3 市民对网约车知晓程度低及使用操作不熟

市民对网约车较低的知晓及不熟练的使用操作都降低了网约车优化出行的可能性。网约车的产生为市民出行提供了更多元的选择,但网约车能够发挥多大的性能,需求者对它的了解和使用也颇为重要。在以市场机制占主导的行业发展现状下,酒香不怕巷子深的理念早已不能立足,网约车的发展更是如此。新兴事物的发展必然面临着来自相应行业巨大的竞争压力,优化产品的同时,快速发展产品的渠道营销策略占领市场十分关键。据乌鲁木齐近期人口普查数据可知,该市常住人口约为311万,其中0~14岁人口约为43万,65岁及以上人口约为25万,考虑到网约车乘客除了有一定的经济特性外还会使用智能机通过软件进行操作,这两个年龄阶段就目前视为网约车的不可能用户,因此其可开发的市场用户数量约为243万。据调查知晓网约车的人数约为可开发的市场用户属数量的1/5,其中乘坐过网约车的用户存量约为45万(在不考虑一位市民拥有两个及以上用户帐号的情况下),对于网约车软件使用较为了解的用户不到用户存量的1/2。网约车被市民知晓的程度,在一定程度上决定着网约车用户的数量;知晓的用户对其使用操作熟练的程度,影响着乘客自身的乘客体验从而影响着网约车的订单量。由上述数据分析可知,在乌鲁木齐市网约车的知晓率约为0.16,且对软件使用较为了解的仅占可开发市场用户数量的9.3%左右,由此可见加大对乌鲁木齐市网约车线上线下宣传,积极引导市民认知和使用是当务之急。

3.4 网约车与传统出租行业的不良竞争

网约车与传统出租行业的不良竞争严重影响着网约车行业的良性发展。新事物的出现必定会对旧

事物产生一定的冲击,移动出行行业中的网约车与传统出租车的关系亦如此,同为解决人们的日常出行需求而出现、竞争、发展。传统机制下,司机注重收入、企业注重成本、政府注重稳定,客户的需求却少有人关注,而网约车正是从这个角度着手。网约车的盛行使得传统出租车行业面临巨大冲击,究其原因后者服务、市场、竞争、创新意识的缺乏。新业态出现前,不少出租车企业早就推出过电话约车业务,却都没成功,原因就是思维有定势,车还要收费。网约车平台的规则就不一样,约车不但免费,还有优惠。出租车与网约车之争表面上是传统行业与新兴事物的矛盾,实际是互联网经济与旧格局的矛盾。即为互联网的出现,再加以现代技术的结合,把原有的出租车专营制度和形式打破,重新构架。二者之争实则为规范之争即网约车的运行模式没有严格规范法则和法律监管,而出租车不存在这样的问题。另外,在数量控制、价格控制等方面二者也存在很大政策差异,形成不公平竞争,对传统出租车冲击重大。利益之争即二者的利益均源于乘客,网约车利用网络平台推广,与各大企业合作,频繁打价格站,优惠券比比皆是,引起了市民打车的热潮。司机不需要交“份子钱”,拥有更多的直接收入,导致大量私家车涌入网约车行列与出租车司机抢活。由此可见,促进网约车和传统出租车行业的融合发展,才能有利于网约车行业的发展。

3.5 相关法律法规不健全,政策环境不明朗

网约车相关管理办法不健全,政策环境不明朗使得网约车的健康发展受限。2016年7月底本国交通部门出台的《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》涵盖了行业界定、管辖部门、监管内容以及标准等内容,但现实情况中网约车发展具有复杂性,地域不同,情况不同,就乌鲁木齐市现状而言相关部门态度不明确,有关法律法规也有待完善。全国的暂行办法定义网约车属于出租车范畴,根据出租车管理的法律法规管理,则一般私家车被限制参与,这直接大幅限制了网约车业务的发展,该暂行办法作为对网约车行业法制化管理的开端仍有许多需要改进和完善的部分。相继政府出台新政后,我国北上广深等各大城市均出台了当地的管理办法,总体体现为偏严的准入审查、偏严的数量限制、偏严的运价限制这些过度严苛的规定都会严重影响网约车的发展,而乌鲁木齐市就网约车的相关管理政策还并未出台,具访问调查得知政府相关部门已于乌市发展的各大网约车公司进行接洽,了解各公司在当地的现有规模、发展情况、运营机制等并致力于为乌市人民的出行改善而共同努力,

但在机场、火车站等乘客需求量较大的出行场景,网约车司机都望而却步,因为在这些地方存在着被相关部门扣车罚款的风险。法律法规的不健全,政策环境的不明朗都严重阻碍着网约车的发展,从而影响着新事物改善市民出行的可能性。

4 加快乌鲁木齐网约车可持续发展的对策和建议

4.1 努力加大技术研发投入,尽快完善平台系统

网络平台是联系乘客和司机的重要纽带,更是网约车企业能够有效运营的基础保障,系统的稳定、快捷的反映应及安全有效的管理则是这基础保障中的根本,因此努力加大技术研发人力及武力的投入,尽快完善平台系统是势在必行的。主要可以从以下几个方面着手:第一,加大对人才技术人员的招募,对研发团队的整合和代理,制定良好的激励制度,提高员工的积极性,好的团队至关重要;第二,努力加大研发资金的投入,积极引入先进的技术设备,通过学习和应用加快自身的创新研发脚步;第三,切合实际需要,根据现存问题即稳定性较弱、反应迟缓、难管理三个较突出的问题进行针对性的调研,在技术上做到解决问题和预防问题的发生,使得系统平台不但能很广泛的涉及各个方面,还具有较好的处理机制;第四加强网络数据的安全管理,乘客和司机的信息都是相对私密的,网约车企业在为人们提供良好的出行方式的同时,也十分有必要保障相关人员的信息安全;同时,当地的监管部门更要多些主动和担当,按照各自职责监督检查网络安全管理制度和安全保护技术措施的落实情况。通过以上多个方面的努力才能更好地促进网约车企业的发展,科技创新推动产业的结构升级,为乌鲁木齐市市民带来更稳定、便捷、安全的出行。

4.2 不断加强司机端服务管理,提高出行人员幸福感

为了更好地发挥网约车的积极作用,同时防止不利于乘客体验的事情发生,特别是损害其权益甚至是危害生命财产安全情况的出现,加强司机端服务管理是十分有必要的。首先,网约车公司需要成立相关的职能部门,有专业的团队管理,并通过制定合理的司机管理办法,做到专人专管,有据可依,以便于司机管理的规范化和有效化;其次,网约车公司应当定期召开司机培训会,为司机们在日常行程中遇到的问题进行解答,并在现场对司机在日常服务中可能遇到的情况现场情景呈现,通过演练的方式让大家从视觉、听觉等多个感官去体会自己应当怎样妥善的处理问题,以便于司机服务更好地提升;接着公司日常还需通过

平台系统、短信等多媒体手段与司机保持良好的联系并再次加强对其服务的正向引导,将服务注意事项及突发应对事项的处理方法以司机较为喜闻乐见的方式传递出去,以便于司机良好服务习惯的养成;最后,通过典型模范的选举、表彰等活动,逐渐形成司机文明服务的精神,让司机感受到自身的价值和意义,使其更有归属感和成就感,当然对于服务态度恶劣的司机也需要及时采取处罚措施,以警醒各位司机注意自己的服务态度和处事方式。与此同时相关政府部门也应当严加管理并给予正确引导,从而通过全方位的专业规范管理,结合日常的点滴渗入,将企业为乌鲁木齐各族用户提供更加美好的出行生活方式的理念灌输给司机群体,增进司机的服务意识,加强其责任感,提高乌市市民出行的幸福感。

4.3 积极引导市民认知和使用,优化出行方式

互联网全覆盖的生活下,乌市市民对微信、支付宝、各种 APP 的使用频率都有明显的提高,提升市民对网约车的认知程度,才能增加网约车成为人们选择的可能,从而才能从根本上优化市民的出行方式。面对还不知晓网约车的群体,网约车公司需要搞好自身的企业宣传工作,加大对外宣传力度,积极引导市民认知和使用需要注意以下几点:第一,找准企业定位,通过重点有效的载体,结合人们喜闻乐见的偏好将产品特点、企业形象传播出去,从而提高知名度;第二,面对沉默用户,相关公司需要做好用户激励政策,把握消费者心里,从而有效增加长期客户的数量;第三,面对固有客户公司需要将企业价值观、企业理念、企业精神和企业道德更好地导入该群体中,好的口碑是对企业最佳的肯定,同时又是企业更加真实有效的宣传方式;第四,面对用户群中出现的无故取消订单、恶意投诉等问题公司需要完善教育机制即根据用户的不同特点,构建全方位、分层次的教育体系。同时加强引导机制,规范用户行为,在理念上突出人文结合、动静结合,既方便市民出行,也利于日常管理,综合改善用户端问题,引导市民树立良好的用户理念,提升用户素质,保障优化出行的可能性。

4.4 不断促进网约车和传统出租车融合发展

解决冲突关键是共同做大蛋糕,进入“互联网+”时代,融合发展的重要性显而易见。网约车和出租车都是人们出行的选择,过度竞争或是强调某一类的存在都不利于移动行业的发展。实现融合发展第一要界限消失,即在二者准入门槛、车型要求等基本外在条例上保持一致,减少非市场的不公正因素的干扰,保证二者良性有效的公平合作竞争。第二要成为一

体,即无论是网约车还是传统的出租车它们的作用都是解决人们的出行需求,从该共性的角度出发,积极正确引导出租车司机和网约车司机的相互了解,让从业人员彼此间知晓、相互尊重,避免一些双方发生恶性冲突的事件的发生;另外通过沟通也能够让司机更好更自由地选择适合自己的工作方式,从而有效地改善此类人群的就业问题。第三是共同做大蛋糕,从数量上寻求突破,一上来就分蛋糕,就会造成“零和博弈”、加大新旧业态之间的摩擦,二者通过合作共享信息,网约车突出展现其可预约的功能,出租车则发挥其招手即停的功能,根据司机对接单的判断,再结合乘客自身对乘车的及时性的要求,供需双方的综合作用,才能使移动出行行业得到持续良好的融合发展。

4.5 日益完善相关法律法规,加强网约车服务运营管理

国内对网约车的立法和管理改革仍处于起步阶段,无论是全国性的指导意见还是乌鲁木齐市地方细则的空白都需要及时性的填补完善。相关法律法规的健全对乌鲁木齐市保障该市网约车的健康发展具有重大意义。在未来我国相关法律法规、标准、政策的制定和实施管理的过程中,首先,一定要坚持市场化的基本原则和因地制宜的原则,结合当地的实际情况充分发挥市场的能动性,减少政府方面因素的干扰,使得移动行业有良好的发展环境。其次,要针对网约车结合互联网运用的特点,使用互联网的手段加以监控管理,完善相关法律法规,才能够有效提升对“网约车”的监督管理水平。再者,加强与网约车公司的沟通,要求平台内部对其平台下的车辆进行审核、管理,保证乘客使用的安全,又需要政府部门从外部对平台进行必要的监管,形成外部压力,防止平台只考虑商业利益而忽视安全监管,最终形成“政府管平台,平台管车辆”的监管体系。这样的监管体系,可能很难在短时间内一蹴而就,但面对网约车市场的规模不断扩大,暴露的问题也越来越多的情况下,尽快出台相关法律法规,明确各方主体在其中的角色与责任,完善监管体系,才能从根本上规范网约车市场。

5 结论

“互联网+”为网约车的发展提供了良好的契机,为改善人们打车难,打通潮汐提高出行效率,更好的智能、安全出行创造了可能,但因其行业自身多方的问题也可能阻碍其更好的发展。网约车公司对内需要加大资金投入完善系统、提高司机服务水平,加大企业形象建设宣传力度,对外与传统出租车搞好融合性发展外,政府部门在监管方面也应当除旧创新,做

到真正的简政放权,从而到达“法无禁止即可为”使市场发挥自身的能动性,真正意义上提高人民福祉,改变出行方式,使得该行业能够健康可持续发展。

参考文献

- [1] 张冯伟,陈海盛.“互联网+”引领租车革命[J].浙江经济,2015(12):56—57.
- [2] 周换换.滴滴专车平台的竞争策略分析[D].南京:南京大学,2016.
- [3] 许明月,刘恒科.网约车背景下地方出租车市场法律监管的改革与完善[J].广东社会科学,2016(5):249—256.
- [4] 张崇进.G市网络约租车服务存在的问题及其监管对策研究[D].广州:暨南大学,2016.
- [5] 马忠飞.论深化出租汽车改革和规范网约车发展[J].交通财会,2017(2):68—72.
- [6] 张佳.“打车软件”的法律监管研究[D].济南:山东大学,2016.
- [7] 戚开敏.共享经济背景下 Uber 中国大陆发展路径的传播学研究[D].兰州:兰州大学,2016.
- [8] 张烨楠.网约车行业的监管完善以及展望[J].企业改革与管理,2016(9):59—59.
- [9] 杨星星,陈幽燕,王勤原,王贵芳.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):198—199.
- [10] 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):83—84.
- [11] 丘懿桢,张晓斐,李儒钧,黄一丹,莫康迪.网约车发展过程的相关问题及解决方案[J].管理观察,2017(1):115—117.

Research on the Development of Urumqi Network Cars Under the Background of Internet Plus

LI Qiu-feng, FENG Hui-zhen

(Business School, Xinjiang Normal University, Urumqi 830017, China)

Abstract: The appearance of the net car makes people's daily travel more convenient and fast, but also has a profound impact on the traditional taxi industry. In the “Internet plus” background, how to make the network about cars in the future to achieve real sustainable development is one of the hot topics of common concern in today's society. This paper starts with the rise and development of net car in china, Taking Urumqi city as an example, based on the main problems faced in the development process of Urumqi city network about cars in that its own network platform, the driver side, passenger terminal and traditional rental industry competition and the relevant regulatory authorities and other aspects of in-depth analysis, put forward to perfect the platform system, strengthen the driver training, guide the public cognition promoting the development of network, the traditional taxi about cars and fusion and put forward some reasonable suggestions in five aspects to improve the network about car service operation management regulations.

Key words: internet plus; Urumqi; network cars