从网约车新政看新经济下政府治理、企业运营与民意

继上一篇《网约车要不要调控，如何调控，对物流“网约车”的意义》后，近两天又集中关注网络上仍热烈的关于网约车新政的讨论，经过研读，觉得意犹未尽，接触得越多，越觉得网约车新政不是独立现象，分析好这个案例，对新经济下其它商业模式如何处理好政府治理、企业运营与民意表达具有普遍的借鉴意义。

通过阅读各种媒体上网民、网约车平台、政府的表态、说明，我脑中闪过一个念头：

一切是屁股决定脑袋！

没有无缘无故的爱，也没有无缘无故的恨！

* **政府缘何在此时出台网约车新政?**

地方政府对网约车车籍、车主户籍等作限制，目前来看，主要有以下原因

1. 地方交通压力
2. 公众安全
3. 国家信息安全（滴滴出行平台外资背景）
4. 打击垄断，滴滴合并优步，占市场九成
5. 平衡出行市场格局：扶持地方出租车、公交系统
6. 政府对资本介入人为造成的过热供给进行干预，这也关系到社会潜在稳定（正如8号滴滴官微宣称的一样 ，可能会造成大量失业）

* **滴滴出行平台缘何反应激烈?**

短短三两年时间，滴滴发展成网约车第一平台，甚至整合了大部分出租车公司的出租车，产品线包括出租车、专车、快车、顺风车、代驾、试驾、巴士等，其商业模式备受各界推崇。

1. 在资本支持下，长期靠补贴和早期的地推、刷单聚集海量用户和交易流量； 花钱无数
2. 用户数及市场占有率最高，地位来之不易
3. 作为“分享经济”代表，受到国家领导人、投资人、乘客、车主推崇，风光一时无俩，认为自己有“政治资本”了，某种程度上可以影响国家政策
4. 供给侧增量供给，的确创造市场，改善百姓出行，创造天量交易数据
5. 投资人短期回报压力（似亚马逊、京东这样允许多年亏损投资人毕竟少），创始人过急、过早地变现举措
6. 企业经营赢利的本质与国人免费、补贴从有到无的落差的矛盾
7. 新政让大部分网约车非法，影响了滴滴平台价值

* **专车司机的出路在哪里?**

在专车、快车供给中，存在大量因为滴滴早期大额、长期补贴而自己买车的车主，这些车主早期贪图约车平台高额的补贴以及身边人看到的月入过万前景诱惑，投资买车、专职投入到网约车行列，加入时间也不长，补贴由多到小、由小到无，还要收取20%以上的抽成及管理费，基于感性了解，投入到大城市去淘金，如今，这些大城市一纸限制令，让尚未收本的专车司机傻眼了。

专车司机哪能看得如此长远，知道政策风险；他们的出路在哪里?

还有一部分专车司机就是从原来黑车转换而来，那么，新政实行，“梁山泊好汉”是否再可被“朝庭”收编?通过培训考试，将原来的专车和司机转化为正规城市出行力量（交警有正式工和协警，专车能否成为那个“协警”?），叫出租车或特别出租车都好，既能解决城市运力不足，又能解决存量资源转换问题； 当然，淘汰、筛选是必然的。

* **乘客们缘何吐槽频频?**

有需求就有市场；滴滴们的补贴对专车、快车造成的这种需求（因为乘客也补贴，原来公交、步行的也打个车），实际是大城市交通出行资源的“不足”的确是痛点，所以，有这两年全民打车的热潮；网约车的产生，对乘客而言

1. 解决了部分出行难的问题
2. 两年后，滴滴用户属于出行既得利益者
3. 泛民主化，公民言论更自由
4. 自媒体、信息双向化让每个人都能发声
5. 政府、舆论欠正确引导，信息不对称，猜疑、讨论就多。

本次网约车新政的出台，滴滴平台的激烈反应、司乘人员的热烈吐槽，其本质是

1. 资本的介入造成滴滴平台短期经营压力
2. 滴滴市场垄断地位不利于市场健康秩序
3. 外资介入及网约车司机管理缺失对国家及公众安全造成影响
4. 跨区域网约车造成地区出行行业格局改变，国家需平衡城市出行格局，考虑出行公益性问题
5. 移动互联网将原来党报官媒言论控制发展到人人可发声、参与讨论

故此，此时，政府出手限制网约车是必然！

另，从国外来看，网约车也非主流（当然，国外私家车拥有量多），欧洲国家曾经对UBER进入本国都做出限制，伦敦出租车、北京黄包车游老胡同这样的模式也值得国内城市出行建设借鉴。

我们再来看一下一线城市**网约车产生的逻辑**

一线城市的特点：经济发达、机会多--人口自由流动--用车增量需求但不稳定--地方政府不会为波峰或高位期需求配置资源--用车缺口--滴滴平台诞生，连接网约车跨区域经营--两种结果：一，不调控+补贴刺激造成供过于求，影响城市交通及安全，二，调控，供不应求，短期打车难（当然，打车难不能简单地归结为车不够）--那么，控制一线城市人口流入?是否有悖于经济及城市建设?

所以，最终城市决策者会是：总量控制大城市人口总量，控制需求，因为城市出行系统、道路负荷有限，这在北上广一线大城市已在逐步施行，这也是国外大城市经验； 同时，

正如道路不畅并解决大城市出行问题，恐怕还在于对现有出行体系进行降本增效?主要在增效，长远看是合理规划城市交通体系，中短期是对存量出行资源进行科学调度、有效共享利用好闲散在途车、车位。不是因为路修得不够、道路不够宽，而是因为道路通行规则的制定、道路通行的有效引导以及执行出了问题（表现在国内双向八车道还堵车，而香港、新加坡两车道仍畅通）；城市出行困难不是车少了，而是对道路出行的科学规划、引导以及存量车的有效利用未到位。

* **网约车事件给我的启示**

新经济下，一方面是商业模式及新概念层出不穷，如共享经济啊，大数据啊，免费经济啊，O2O啊，电子商务啊，跨境物流啊等等，我们疲于学习、领悟、践行； 另一方面，在我国实行的是社会主义的市场经济，既要考虑市场经济规律，也要考虑国家长治久安和民众利益；在尝试吃螃蟹时，企业家作决策，简单照搬国外新概念、新模式，恐怕还不够，中国实施市场经济也有二十年，但世界经济变化太快，不仅我们企业界在学习，执政党和政府也要学习、摸索，领先的理念和商业模式政府当然支持，但前提是：不能影响国家及社会的稳定及安全！由此，引入新模式、发展新经济，企业界不得不考虑政策风险问题，当然，政策风险不仅来自外部，也来自内部的理解及对接，甚至来自于各方的博弈。

* **杂谈**

本次滴滴出行平台对国家及地方政府网约车新政的过激和“不当”反应，呵呵，我认为啊

1. 程维同学年轻气盛，年少得意，多少有点错估了企业和个人在企业诉求在政府关系中的重要性了；当然，也有可能官微上的申明是底下人干得，程维并不知情；
2. 总裁柳青未能向老爸柳传志柳总好好学习其几十年来如何处理官商关系的心得经验啊，换若柳老爷子处理，当不至如此！