

建全国一体化的大数据中心

习近平:推动互联网和实体经济深度融合

据新华社北京10月9日电 中共中央政治局10月9日下午就实施网络强国战略进行第三十六次集体学习。中共中央总书记习近平在主持学习时强调,世界经济加速向以网络信息技术产业为重要内容的经济活动转变。我们要把握这一历史

契机,以信息化培育新动能,用新动能推动新发展。要加大投入,加强信息基础设施建设,推动互联网和实体经济深度融合,加快传统产业数字化、智能化,做大做强数字经济,拓展经济发展新空间。

习近平指出,我们要深刻

认识互联网在国家管理和社会治理中的作用,以推行电子政务、建设新型智慧城市等为抓手,以数据集中和共享为途径,建设全国一体化的国家大数据中心。要强化互联网思维,利用互联网扁平化、交互式、快捷性优势,推进政府决策科学化、社

会治理精准化、公共服务高效化,用信息化手段更好感知社会态势、畅通沟通渠道、辅助决策施政。

习近平强调,要理直气壮维护我国网络空间主权,明确宣示我们的主张。各级领导干部要学网、懂网、用网,积极谋

划,推动,引导互联网发展。要正确处理安全和发展、开放和自主、管理和服务的关系,不断提高对互联网规律的把握能力、对网络舆论的引导能力、对信息化发展的驾驭能力、对网络安全的保障能力,把网络强国建设不断推向前进。

网约车在二线城市缓了口气

津杭渝三城发布网约车新政,政策比北上广深温柔

继10月8日北上广深四城发布网约车新政后,10月9日天津、杭州和重庆先后出台政策(征求意见稿)。这其中,天津要求网约车司机必须是本地户籍,车辆须是在本地注册。而杭州政策则较为宽松,除了规定持居住证也可开专车外,对车辆门槛的要求也相对较低。总的来说,二线城市的落地政策,相较于一线城市较为“和善”。

	天津	重庆	杭州
 司机	具有本市户籍,3年以上驾龄,具有初中以上文化程度	不限户籍	具有本市户籍或持有居住证半年以上
 车辆	排量不小于2.0L和1.8T,轴距2700毫米以上	排量在1.6T或2.0L以上,轴距2650毫米以上	轴距2700毫米以上或车辆计税价格在12万元以上
 车牌	仅限本地牌照	主城区本市牌照,其他区域不限	仅限本地牌照
 合乘	只能和乘客分担能耗成本和路桥费,每天限定2次	形式为乘客分摊部分出行成本或免费互助。不限合乘次数	不得以营利为目的,每天限定4次

重庆不限司机户籍 合乘单也不限次数

在10月8日出台新政的四个一线城市中,北京、上海明确要求司机为本地户籍,车辆为本地车辆,且在车轴距、排量等方面有严格限制。

从各种限定条件上看,天津与京沪政策高度吻合。天津要求司机须具有本市户籍,男60岁以下,女55岁以下,3年以上驾龄,具有初中以上文化程度。车辆方面,则要求须在天津公安机关登记。

相较于天津,重庆和杭州的网约车细则对平台、司机及车辆的规定都显得较为宽松。重庆只要求主城区网约车车辆须是本地牌照,未对任何网约车司机和主城区以外车辆进行户籍限定,只需符合3年以上驾龄,无犯罪记录、男女分别不超过60岁55岁等要求即可。

在三个城市中,普遍认为杭州对于车辆型号的限制最为宽松。杭州在规定车辆必须是本地牌照的同时,虽然也对户籍做出了规定,但将范围扩大至持居住证6个月以上居民。同时,在车辆限定方面,杭州未对排量做出限制,规定只要汽车价格(含税)在12万以上(或轴距在2700毫米以上),就可从事网约车业务。业内人士表示,12

万的门槛,比2.0L、1.6T的门槛有一定降低,不少中低档车都包含在内。

同时,三地均称合乘出行不得以营利为目的,不属于道路运输经营活动。费用方面,三地也要求司机只能收取燃油费、通行费等成本支出。而对于每日可合乘次数,天津限定为2次,杭州为4次,重庆未做限制。

禁止外地人开网约车 专家称剥夺劳动权利

目前,7个公布网约车地方办法的城市,均为一二线大城市。从他们出台的政策中,可以看出一定的端倪。同时,不少专家也对各地网约车新政提出了自己的看法。

各个城市中,最能引起争议的地方就是限定网约车司机的户籍。有分析认为,此类规定已经超出了交通范畴,进入了户籍政策领域。不少专家表示,此类政策一来会大幅减少大城市网约车数量;二来剥夺了不少网约车司机合法经营的权利;三来可能会引起户籍买卖等行为,对治堵、控人口、加强管理意义有限。

当然,上述新政对于一些网约车司机来说,可能就是一纸“解聘书”。根据优步中国之前的统计,其平台司机有44.77%的人没有本地户口。这

样,“数百万网约车司机或将失去目前的工作机会与收入,这也意味着数百万的家庭将失去重要的收入来源。”滴滴一份报告显示,截至2016年5月底,滴滴为17个重点“去产能”省份提供了388.6万就业机会,其中来自“去产能”行业的滴滴司机有102万人。

而在网约车车辆方面,各地均作出了较为严格的规定,最宽松的杭州,也有“12万以上”的规定。按照轴距要求,能够作为网约车的汽车最差也得是中级车才行。中级车就是我们常说的B级车,比如迈腾、帕萨特、凯美瑞、雅阁等。而那些更为普及的速腾、宝来、捷达、卡罗拉,则被拒之门外。

各地规定车辆型号,旨在将网约车限制在较为高档的车型中,以提高网约车收费标准,保护传统出租车的利益。但中国政法大学副教授王军就认为,对普通消费者来说中高端车型并不是“刚需”,较传统出租车更好的服务配上可接受的价格,才是网约车的最大竞争力。

同时,相比北上广深网约车细则出台时的激烈反应,滴滴、易到等网约车平台均暂不作回应。神州专车内部人士称,仍坚持此前观点,“本地户籍限制偏严,但整体对神州影响不大。” 据财新 新华社等

□ 相关新闻

济南交通局: 济南网约车细则已出正会商

本报记者 王皇 孙业文

天津、杭州、重庆等二线城市出台网约车新政,意味着同属二线城市的济南也即将落地政策了。9日,济南市交通局相关负责人介绍,济南的网约车细则初稿已经制定出来了,但需要征求其他部门如法制办的意见,最后再由市政府来定。

“具体什么时间正式出台并不确定。”该负责人说,现在的网约车预登记主要是一次摸底调查,推进网约车工作进展,减少以后的工作量。“目前网约车的数量很大,但是如果出台了相关的法律法规或者条例后,到底还有多少人会从事网约车工作无法确定。”该相关负责人说,目前网约车是无法可依的,加上门槛比较低,从事网约车工作的人比较多,网约车真正规范起来后,到底有多少人从事这份职业也需要一份数据来支撑。

但抛开门槛不谈,日益走低的收益也使得网约车司机数量出现下滑不可避免。滴滴快车司机林勇(化名)虽然已经得知了可以预登记的消息,却表示自己还在观望。当他看到国家出台的网约车新政和其他省市出台的细则后,甚至一度想退出,不再做网约车司机了。

在两年前专车兴起之时,林勇凭借平台的补贴,一个月能赚2万多。曾经做过出租车司机的他表示,专车司机这个职业的吸引力除了高收入,还有相对自由的工作环境。他当时在租赁公司任职,不仅开着好车,车里还有百岁山矿泉水,他自己也是身穿工装。正是由于优质的服务,专车才赢得了人们的青睐。

但随着更亲民的快车杀入,专车的用户迅速流失。林勇也随之从租赁公司辞职,自己买了辆七万左右的车开快车。但此时,网约车司机已经不少,竞争十分激烈。而平台补贴的减少和抽成的增多,没能让他的收入重回巅峰。

对于新政,他担心网约车司机可能会被管得更严,但收入却并不一定好。他希望直接管理他的是平台,遇到投诉时先进行调节,而不是像当出租车司机那样,一旦遇到投诉就可能会被处罚。更重要的原因是,他担心网约车被高大上之后就没了市场。“快车出现了之后,专车几乎没什么订单,因为济南人的消费水平没那么高。”

他说,自己也非常期待网约车合法化,但是细则出台之后,市场还会有磨合期,他不太想担风险。不过他也注意到,网约车市场中神州专车目前基本保持了高大上的水平,且依旧开拓了一定的市场。目前滴滴与本地的一些汽车租赁公司合作,也已经开展了不少对公的商务用车业务。此外,他还认识一些分期付款购车开网约车的司机,这些人很可能会继续坚持留在网约车的市场中。



多地出台网约车管理办法征求意见稿,10月9日,浙江嘉兴一名乘客使用手机软件网上约车。
新华社发