

日均不到10单,多地“劝退”网约车



在网约车出行市场逐渐恢复的当下,又一地发布了网约车从业风险预警,甚至还按下了“暂停键”。

据长沙交通运输微信公众号消息,自5月16日起,长沙市暂停受理网约车运输证新增业务,此前已受理的,按正常流程予以办理。而在这之前,东莞、三亚、温州、济南、遂宁等多地已相继发布网约车饱和预警,提醒当地网约车单车日均接单量不足10单。

但在网约车日均接单量逐渐减少的同时,

新增加的营运车辆数量以及取得网约车驾驶员证的司机数量却还在持续攀升。

交通部数据显示,截至3月31日,全国共有307家网约车平台公司取得网约车平台经营许可,环比增加4家;各地共发放网约车驾驶员证522.9万本、车辆运输证225.0万本,环比分别增长1.0%、2.7%。

在运力已经饱和的前提下,随着越来越多的司机加入其中,必然导致竞争加剧,也难以保证每位从业者都能获得足够的订单量。

3500元-4000元,且未含社保等其他支出,并郑重提醒拟从事网约车行业的企业和驾驶员,充分考虑市场风险,谨慎投资网约车出行市场。

李朝因告诉,一般日流水200元是网约车司机的“生死线”。据他介绍,由于行业平均客单价在20元左右,这意味着大部分的司机需要每天跑到10单以上。“刨除掉平台抽成、车辆损耗、充电和停车、保险等必要开支,拿到手里并没有多少钱,若订单量在10单以下,将不足以支撑开支。”他说。

此外,这一行还面临着诸如违章等风险,若不小心出交通事故,可能几个月就要白干。

但遗憾的是,即便是10单,也并非每个司机都能轻易达成目标。

以东莞为例,东莞市交通运输局发布的监测信息显示,2023年一季度,全市77.3%的网约出租车每天接单不足10单;日均订单≥10单的网约车中,单车日均营收约26083元。

济南发布的风险预警也提到,济南市网约车市场运力已基本饱和。“目前网约车单车日均接单量不足10单,网约车数量过剩、市场主体过多也对行业的安全生产造成不利影响。”

而即便是广州这样的一线城市,相关数据也并不好看。今年1-3月,广州网约车单车日均订单量分别约为1559单、1592单、1474单,单车日均营收分别约4388元、40607元、35477元。无论是日均订单量还是日均营收,都在逐月递减。

“车不好开,钱赚不到。”李朝因无奈说道。

专家:提高网约车安全门槛

准入门槛低、时间相对自由是网约车的一大特点,自然吸纳了大量灵活就业人员。与此同时,一些网约车平台为了在短时间内抢占市场份额,降低了准入门槛,导致网约车司机“良莠不齐”。

随着各地网约车市场日趋饱和,关于建立网约车退出机制的呼声也越来越高。不少业内人士认为,建立网约车退出机制可以有效避免市场竞争过度,同时,也有助于对行业实行动态管理,根据市场变化及时调整运营规模。

其实早在几年前,多地就已经探索建立网约车退出机制。如2019年时厦门推出“车证”考核机制,网约车公司向驾驶员发出警示,如果在考核期内完成单量没有达标,平台有权解除车辆接入协议,“车证”也将被交通运输主管部门注销。

2021年,广州建立网约车平台合规率监测机制和常态化信息发布机制,定期统计网约车平台运营车辆、驾驶员合规率,对不达标平台公司开展重点监管,并通过官方途径向社会公布行业市场运营、执法监管等情况,加强社会公众对行业的了解和监督。

在地方实践中,为了引导网约车市场供需关系动态平衡,深圳在2022年底探索建立了网约车运力规模动态调整机制。

该机制显示,一旦网约车日均订单量变化幅度

低于10%,单车日均订单量低于11单,巡游车里程利用率低于60%,满足3个条件中的2个,就会触发预警,供政府决策参考,其应对措施包括暂停网约车运输证和平台经营许可证办理服务。

而当网约车日均订单量变化幅度大于等于10%,单车日均订单量大于等于13,巡游车里程利用率大于等于65%,这3项指标连续2个月有任意2项及以上满足即可恢复新增触发条件。

国家发改委综合运输研究所城市交通中心主任程世东对记者表示,发布风险预警信息是地方政府对网约车行业进行常态化监管的一种方式,同时也在提醒投资者和从业者注意市场风险并做出理性选择。

他认为,相对于发布预警信息,暂停受理相关核发业务的影响更大。如果长期不发放相关证件,容易变成数量管制。这一措施可能导致市场竞争减弱,进而影响消费者的选择权和从业人员的就业机会。

清华大学交通研究所副所长杨新苗在接受记者采访时表示,在网约车市场貌似饱和的前提下,坚持安全生产底线,也就是驾驶员要有网络预约出租汽车驾驶员证,车辆要有网络预约出租汽车运输证。市场稳健发展离不开安全的底线,有了安全底线,才有可能实现“有进有出,动态调控”。

杨新苗说,中国是全球最大的汽车保有国家,拥有超过4亿辆机动车,大量富余的汽车和驾驶人渴望进入网约出租汽车服务市场。如果没有获得网约车证和网约驾驶证,就进入出租汽车服务市场,那就是城市忽视安全生产门槛,将很快导致市场偏离安全运行轨道。

艾媒咨询数据显示,在2022年中国网约车消费者认为网约车存在的安全隐患中,61.1%消费者表示司机准入门槛较低,60.8%消费者表示相关制度不完善,40.1%消费者表示司机信息与平台信息不一致,25.4%消费者表示车辆不合规,22.2%消费者表示车辆信息与平台信息不一致。

“我们不能将网约车变成一个逐底竞争行业”,他说。

据悉,近期相关部门也加大了对网约车平台的监管力度。今年4月17日,交通运输部印发《2023年推动交通运输新业态平台企业降低过高抽成工作方案》,该方案旨在保障从业人员合理劳动报酬水平,降低平台过高的抽成比例或会员费上限等。

4月26日,交通运输部办公厅等五部门联合发布《关于切实做好网约车聚合平台规范管理有关工作的通知》,首次从国家层面对聚合平台做出了明确定位,对聚合平台和网约车平台实施分类监管。

据了解,聚合平台相对于自营打车平台,体系更为庞大和复杂,基本是由规模较大的互联网公司跨界建立,比如高德打车、百度打车、腾讯出行等。

杨新苗说,聚合平台上聚集了提供出租汽车服务的个人和公司,对网约车驾驶员证和网约车运输证很难完全掌握。而平台即便掌握车辆实时运行的状况,操控也靠车上的驾驶员,如果连证都没有,那“出事只是概率事件”。

来源:《中国新闻周刊》

绿色金融发展观察

体系渐成规模攀升,金融机构参与度有待加强

绿金体系建设日益完善

“我国绿色金融的发展路径主要是顶层设计先行,各级部门积极推动,市场主体积极响应的‘自上而下’的驱动路径”,方怡向认为,过去近十年,各级政府、监管部门为助力绿色发展出台了一系列政策,我国绿色金融体系实现了从无到有的跨越,取得了迅速的发展。

行业标准是绿色金融可持续发展的重要支柱。2022年初,央行等四部委发布《金融标准化“十四五”发展规划》指出,绿色金融发展要遵循“国内统一、国际接轨”原则,建立健全一套严格、明确、细致、可操作的标准。按照该规划要求,《绿色债券支持项目目录(2021年版)》《金融机构环境信息披露指南》《环境权益融资工具》《中国绿色债券原则》《碳金融产品》等一批绿色金融标准、指引先后出炉,逐步构建起我国绿色金融标准体系,规范绿色金融市场有序发展。

同时,绿色金融领域的激励约束机制建设不断健全。方怡向指出,国家和地方政府不断出台绿色金融扶持政策,通过补贴、税收、货币政策工具等激励约束机制,驱动环境效益、社会效益等外部效应内生化。

对此,商道绿董董事长郭沛源表示,从过去几年实践看,我国对绿色金融和ESG投资的激励约束机制,以激励为主,约束为辅,激励的核心则是以促进资金流入为主,降低成本为辅。比如,原银保监会于2022年6月发布的《银行业保险业绿色金融指引》,要求银保机构从战略高度推进绿色金融,加大对绿色、低碳、循环经济的支持,促进经济社会发展全面绿色转型。“这项指引把银行业的非信贷业务、保险业的承保及资管业务纳入进来了,激励更多资金投入绿色金融领域,涉及总计数十万亿的资产规模”,郭沛源表示。

随着标准体系和激励约束机制的建立和完善,绿色金融产品不断涌现,绿色资产规模持续增长。方怡向表示,当前我国已初步形成绿色贷款、绿色债券、绿色保险、绿色基金、绿色信托、碳金融产品等多层次的绿色金融创新产品和市场体系,绿色金融市场持续保持稳步增长态势。

公开数据显示,截至2022年末,我国绿色金融资产规模超过25万亿元。其中,本外币绿色贷款余额2203万亿元,同比增长38.5%,去年全年增加60.1万亿元;境内“贴标”绿色债券累计发行规模达262万亿元,去年全年发行规模872457亿元,同比增长44.66%;绿色保险、绿色信托、绿色基金等其他绿色金融资产均取得快速的发展,对绿色实体经济的支

今年的6月5日是第52个世界环境日,也是中国的第9个环境日,主题为“建设人与自然和谐共生的现代化”。作为促进绿色低碳发展的催化剂和加速器,绿色金融正收获越来越多的关注和重视。

所谓绿色金融,主要指为支持环境改善、应对气候变化和资源节约高效利用的经济活动提供的金融服务。早在2016年,央行等七部委联合发布《关于构建绿色金融体系的指导意见》(下称《意见》),初步确立我国绿色金融发展“五大支柱”(即绿色金融标准体系、环境信息披露、激励约束机制、产品与市场体系和国际合作),

持成效显著。

不过,方怡向指出,尽管我国绿色金融产品体系越来越丰富,但产品发展不均衡。“绿色信贷具有绝对主导优势,占绿色金融资产规模的近九成,而作为绿色金融市场第二规模的绿色债券,存量规模为绿色信贷规模的十分之一左右,绿色保险、绿色基金、绿色信托以及绿色股权等产品规模均较小。”

此外,方怡向也指出,我国绿色金融在区域发展上同样存在不平衡的问题。“目前来看,东部发达地区绿色金融环保意识更强,绿色投资和减排技术研发投入力度较大,绿色金融整体发展水平较高,而中西部地区绿色金融发展水平则相对较低”。

金融机构参与度有待提升

在既定的政策目标下,我国绿色金融市场将继续稳步发展。多位受访人士表示,一方面绿色金融政策体系会进一步完善,另一方面绿色金融市场规模将加速扩容。

但需要指出的是,我国绿色金融在快速发展的过程中依然存在一些不容忽视的“痛点”。在方怡向看来,主要体现在三方面:一是绿色金融配套基础设施尚显薄弱,绿色金融业务的开展面临着信息不对称、产品和分析工具不足等问题;二是国内尚未形成适用于不同业态的绿色项目界定标准,增加了绿色投资过程中绿色资产、绿色项目的识别成本;三是绿色金融与财税政策、环保政策的衔接度有待提高,绿色投融资所面临的期限错配、信息不对称、产品和分析工具缺失等问题尚未得到有效解决。

对此,方怡向建议,想要进一步激活绿色金

并要求其在支持绿色发展过程中发挥“三大功能”(即绿色金融资源配置、风险防范和价格发现“三大功能”)。

如今,经过多年实践探索,五大支柱初步形成,三大功能逐渐显现,多层次绿色金融产品和市场体系持续完善,绿色金融在支持我国低碳转型和高质量发展方面的作用日益凸显。

中国科学院博士、东方金诚信用管理(北京)有限公司绿色金融部助理总经理方怡向表示,“双碳”愿景被正式纳入“十四五”规划,各界亟需大量的资金来推动产业转型、结构调整和新兴产业发展,我国绿色金融在未来拥有巨大的发展空间。

融市场的发展,需完善“自上而下”与“自下而上”双重驱动路径。一方面参考国际经验,构建市场驱动机制,促进金融政策和产业政策协同发展,满足应对绿色转型发展的新需要。另一方面通过顶层设计的积极推动,实施更大力度的全方位优惠政策支持;同时,积极推动中国ESG生态圈建设,建立健全绿色金融协同发展机制;此外,利用科技赋能绿色金融,提升绿色金融市场效率,鼓励金融机构使用大数据、区块链、人工智能等新技术进行数学建模和智能定价,建立绿色评级模型和数据库等。

当然,作为绿色金融市场主要的参与方之一,金融机构是推动我国绿色金融发展的“主力军”。近几年,开展绿色金融业务的金融机构数量和种类都在增加,但在业内人士看来,现阶段金融机构在绿色金融领域参与的广度和深度尚有不足。“目前,绿色金融占全部金融活动的比重还不够高。”郭沛源以银行信贷市场举例称,2020年绿色信贷规模占比6.9%,2022年增加至10.3%,但依然有较大提升空间。

对此,方怡向补充道,金融机构在绿色金融能力建设方面的整体投入相对较小,这在一定程度上阻碍了绿色金融产品设计,以及碳足迹评估、ESG风险评估等分析工具的开发、优化与使用。

如何提升金融机构参与绿色金融的积极性?郭沛源认为,目前依然要以政策激励为主,通过市场化的手段引导金融机构积极参与。还有,可以鼓励更多与绿色金融长期性相匹配的长期资金入市,向市场注入更多动力;鼓励绿色金融的产品创新,推出更多品类的绿色金融产品,让供需双方获得更多的选择。

另外,郭沛源提醒,金融机构在开展绿色金融

业务时,要掌握绿色金融的各种标准,精准识别绿色资产、绿色技术;注意风险防范,既包括传统的财务风险,也包括因为把关不严产生的漂绿风险;提升分类统计、环境效益测算、环境信息披露水平,满足绿色金融的统计、信披要求;加强内部能力建设;对前中后台的人员提供适当的激励机制,鼓励开展绿色金融业务。

绿金领域国际合作持续加强

积极拓展绿色金融领域的国际合作,对我国绿色金融发展具有重要意义。《意见》将国际合作确定为我国绿色金融发展的五大支柱之一,并提出要广泛开展绿色金融领域的国际合作,积极稳妥推动绿色证券市场双向开放、推动提升对外投资绿色水平等要求。

“欧美等发达国家绿色金融起步较早,在绿色金融领域积累了很多值得借鉴的经验和技术,将其与我国实际相结合有利于加快国内绿色金融创新发展步伐”,在方怡向看来,通过国际合作有利于提升我国绿色金融的国际影响力和话语权,促进我国绿色金融标准与国际接轨,吸引更多外国投资者投资我国的绿色项目,带动绿色资本跨境流动,进而扩大我国绿色金融市场规模。

不过,中央财经大学绿色金融国际研究院院长王遥曾指出,推进绿色金融国际合作面临着多方面的挑战,比如全球范围内的绿色金融标准在支持项目、约束范围、审核管理等方面存在较大差异,国际绿色金融标准亟待进一步协同;绿色资本虽然实现了境内外双向流动并呈现不断发展的态势,但流入和流出规模存在较大的差距;绿色金融发展需求不断增长和变化,对绿色金融能力建设提出了更高要求。

展望未来我国在绿色金融领域的国际合作,方怡向认为,我国已在G20框架、“一带一路”倡议等机制下广泛发起绿色金融国际合作,未来应寻求在国际主流绿色金融平台和网络中扮演更重要的角色,为推动国际绿色金融发展贡献中国智慧和中方方案。同时,积极推动国际绿色金融标准进一步协同,参与全球和区域绿色金融标准的制定,不断提高国内与国际绿色金融标准兼容性,推进中外标准互认。此外,通过国际合作不断加强自身绿色金融能力建设,培养跨学科的国际绿色金融人才,服务绿色金融领域的研究,推动金融机构在绿色金融产品创新、环境信息披露、环境压力测试、气候和环境风险识别等多方面的能力提升,为绿色金融的创新和发展奠定基础。

供稿:《21世纪经济报道》