

攸县“十五五”网约车发展专项规划

(2026-2030年)

攸 县 交 通 运 输 局
湖南可道规划设计建筑有限公司



项目名称：攸县“十五五”网约车发展专项规划（2026—2030年）

委托单位：攸县交通运输局

编制单位：湖南可道规划设计建筑设计有限公司

法人代表：彭明



项目审查：彭明

项目负责人：李二林

报告编制人员：戴一萌 杨奇 商慧聪 陈伟

目 录

第一章 概 述	1
一、背景与意义	1
(一) 项目背景	1
(二) 项目意义	2
二、规划范围	3
(一) 空间范围	3
(二) 时间范围	3
(三) 研究对象	3
三、规划依据	3
(一) 国家层面	3
(二) 省级层面	4
(三) 地方层面	4
第二章 发展基础	6
一、经济社会发展基础	6
(一) 自然地理	6
(二) 行政区划	7
(三) 经济发展	9
(四) 人口发展	9
(五) 旅游发展	10
(六) 城镇结构	12

二、城市交通发展基础	13
(一) 对外交通	13
(二) 城市道路交通	14
(三) 城市公共交通	15
(四) 农村客运	17
(五) 县际及以上客运	18
三、巡游出租车发展	19
四、网约出租车发展	20
(一) 运营主体与规模	20
(二) 经营模式	21
(三) 运营特征	22
五、现状问题分析	24
(一) 线上下单偏少, 平台作用有限	24
(二) 定线运输不当, 营运秩序受损	24
(三) 合规成本增加, 行业吸引不足	25
(四) 风险隐患交织, 监管难度加大	25
第三章 形势分析	26
一、政策环境: 机遇与挑战并存	26
二、科技赋能: 驱动行业升级变革	26
三、市场竞争: 多元竞争格局加剧	27
四、社会需求: 增长与升级同步	27
第四章 目标原则	29

一、指导思想	29
二、基本原则	29
三、发展目标	30
第五章 需求预测	33
一、供需平衡法	33
(一) 供需平衡模型	33
(二) 总需求预测	33
(三) 出行分布预测	35
(四) 出租车规模预测	36
二、收入反推法	36
三、类比分析法	37
四、规范比较法	38
(一) 千人保有量	38
(二) 有效里程利用率	39
(三) 日均载客次数	39
五、综合评测	39
六、投放计划	41
(一) 整体统筹, 分批投放	41
(二) 平稳过渡, 保守投放	41
(三) 各年度投放建议值	41
第六章 相关建议	43
一、推动网约车合规化发展, 营造良好市场环境	43

二、适度控制巡游出租车规模，着力推动转型发展	43
三、规划建设出租车服务中心，提升司机服务水平	44
四、加大非法营运车辆打击力度，避免陷入恶性发展	45
五、提升新科技、新技术应用水平，提升服务效率	45
第七章 保障措施	47
一、强化组织领导	47
二、强化联合监管	47
三、维护行业稳定	47
四、强化宣传引导	47
附件 《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》（第二次修正版）	49

第一章 概 述

一、背景与意义

(一) 项目背景

攸县经济社会的发展与居民生活水平的改善，不仅刺激了多样化、个性化的出行需求，更推动了对出行品质要求的升级。在此背景下，网约车以其灵活的运营模式和高效的响应能力，有效弥补了传统公共交通在特定场景下的服务空白，已成为城市客运体系不可或缺的组成部分，市场需求持续增长。

自网约车业态兴起以来，国家及地方层面陆续出台一系列政策，持续推动巡游出租车与网约车行业规范发展。2016年，《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》正式实施，确立了网约车的合法地位，并对平台、车辆与驾驶员准入条件、运营规范及监管机制作出系统规定。在此基础上，湖南省与株洲市相继制定配套实施细则与专项政策，如《湖南省交通运输厅关于进一步加强网络预约出租汽车安全管理的通知》（湘交运输〔2018〕196号）及《株洲市网络预约出租汽车经营服务管理实施细则》（株交发〔2017〕51号）等，逐步构建起多层次的制度框架，对推动攸县网约车行业的规范运营与数字化升级提供了有力政策保障。

攸县网约车行业在发展中面临结构性挑战，亟需通过系统性规划引导其实现规范、健康与可持续发展。本规划立足于政策引导与市场调节相结合，以“规范化、智能化、绿色化”为发展方向，推动攸县网约车行业从规模扩张转向质量提升，致力于将其打造成为县域新型城镇化建设与智慧

交通转型的示范领域，构建“高效、安全、低碳”的现代出行服务体系，为攸县“十五五”时期民生保障与交通体系优化提供有力支撑。

（二）项目意义

本次《攸县“十五五”网约车发展专项规划》的编制，旨在系统应对当前行业发展中的关键问题，推动网约车与巡游车协同融合，实现规范、健康与可持续发展。具体意义体现在以下三个方面：

1. 科学调控运力供给，促进市场动态平衡。

通过建立运力规模预测与动态调节机制，推动网约车与巡游车统筹发展，优化资源配置，实现运力与出行需求的合理匹配，保障行业运营秩序稳定、司机收益合理及乘客出行可靠。

2. 规范行业经营秩序，营造公平竞争环境。

针对当前市场中存在的合规车辆受冲击、非法营运扰乱市场等问题，本规划将强化全链条监管，完善准入、运营与退出机制，遏制非法营运现象，净化市场环境，降低监管成本，提升行业整体治理效能。

3. 引导行业转型升级，构建高质量发展体系。

面对传统巡游车与网约车共同面临的发展瓶颈，规划将明确中长期发展路径，推动服务品质提升与数字化转型，鼓励运用线上约车、电子支付、服务评价与信息化管理等技术手段优化乘客体验。同时，建立健全从业主体与驾驶员信用监管体系，完善投诉处理与数据应用机制，促进行业从规模扩张向质量提升转变。

二、规划范围

(一) 空间范围

攸县全域，总面积 2648.65 平方千米，辖 13 个镇、4 个街道和高新区，2024 年末全县户籍总人口 78.12 万人、常住人口 61.18 万人。

(二) 时间范围

规划基准年为 2025 年，规划期限为“十五五”时期（2026—2030 年）。

(三) 研究对象

主要涵盖在攸县境内运营的各类网约车平台公司、车辆、驾驶员，以及相关的市场秩序、支持保障与行业监管体系；同时涉及巡游出租车相关内容，推动攸县出租车行业一体化发展。

三、规划依据

(一) 国家层面

- 1.国务院办公厅《关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》（国办发〔2016〕58 号）；
- 2.交通运输部办公厅 公安部办公厅《关于进一步加强网络预约出租汽车和私人小客车合乘安全管理的紧急通知》（交办运〔2018〕119 号）；
- 3.交通运输部办公厅《关于进一步深化改革加快推进出租汽车行业健康发展有关工作的通知》（交办运〔2018〕163 号）；
- 4.交通运输部关于印发《出租汽车服务质量信誉考核办法》的通知（交运规〔2022〕2 号）；
- 5.交通运输部办公厅等八部门《关于加强网络预约出租汽车行业事前事

中事后全链条监管有关工作的通知》（交办运规〔2022〕6号）；

6.关于修改《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》的决定（交通运输部 工业和信息化部 公安部 商务部 市场监管总局 国家网信办令2022年第42号）；

7.建设部 交通部 财政部 国家发展计划委员会 公安部《关于进一步加强城市出租汽车行业管理工作的意见》（建城〔2022〕43号）；

8.交通运输部办公厅等五部门《关于切实做好网约车聚合平台规范管理有关工作的通知》（交办运〔2023〕23号）。

（二）省级层面

1.湖南省人民政府办公厅《关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的实施意见》（湘政办发〔2016〕78号）；

2.湖南省交通运输厅 湖南省通信管理局等七部门 关于贯彻落实《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》的通知（湘交运输〔2016〕209号）；

3.湖南省交通运输厅《关于进一步加强网络预约出租汽车安全管理的通知》（湘交运输〔2018〕196号）；

4.湖南省交通运输厅《关于进一步推进我省出租汽车行业健康平稳发展的通知》（湘交函〔2023〕1号）；

5.《城市出租汽车运力评估指南（试行）》（征求意见稿）；

6.《湖南省道路运输条例》。

（三）地方层面

1.《株洲市网络预约出租汽车经营服务管理实施细则》（株交发〔2017〕51号）；

- 2.《攸县国土空间总体规划（2021-2035）》；
- 3.《攸县“十四五”综合交通发展规划》；
- 4.《攸县网约车运力规模评估研究》（2021年）；
- 5.《攸县巡游出租汽车运力发展评估报告》（2024年）；
- 6.其他相关资料。

第二章 发展基础

一、经济社会发展基础

(一) 自然地理

攸县，隶属于湖南省株洲市，位于湖南省东南部，罗霄山脉中段武功山西端，湘赣两省交界地带，东邻江西萍乡市莲花县，西连株洲市渌口区、衡阳市衡东县；南达株洲市茶陵县、郴州市安仁县，北接株洲市醴陵市、江西省萍乡市湘东区。地处东经 $113^{\circ} 09'$ — $113^{\circ} 51'$ ，北纬 $26^{\circ} 46'$ — $27^{\circ} 26'$ ，总面积2649平方公里。县内以山地、丘陵为主，地势呈东南高、西北低格局。东南部为罗霄山脉余脉，山高岭峻，最高峰太和仙海拔1405米；西北部为洣水河谷平原，地势低平，最低处洣水出境口海拔约50米；中部丘陵起伏，河网交织，间布小型盆地与岗地，属中亚热带季风湿润气候区，四季分明，光照充足，雨热同季，素有“衡之径庭、潭之门户”之称。

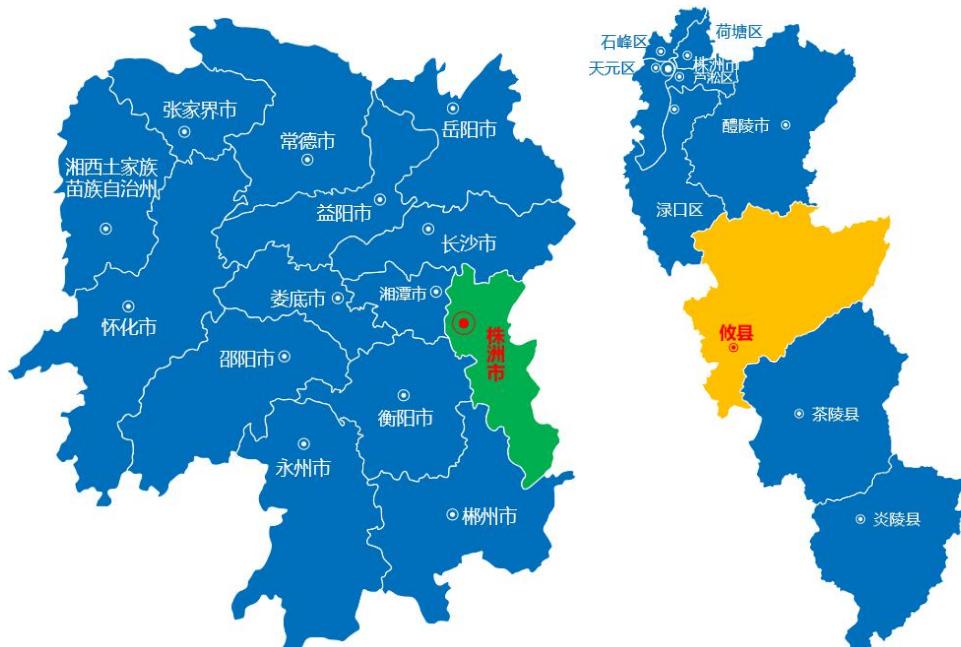


图 2.1 攸县地理区位图

(二) 行政区划

攸县现辖 13 个镇（鸾山镇、皇图岭镇、丫江桥镇、酒埠江镇、渌田镇、石羊塘镇、桃水镇、黄丰桥镇、网岭镇、新市镇、莲塘坳镇、菜花坪镇、宁家坪镇）及 4 个街道（江桥街道、联星街道、谭桥街道、春联街道）。全县共有 297 个建制村和社区，江桥街道及网岭镇的部分建制村和社区由高新区管辖。

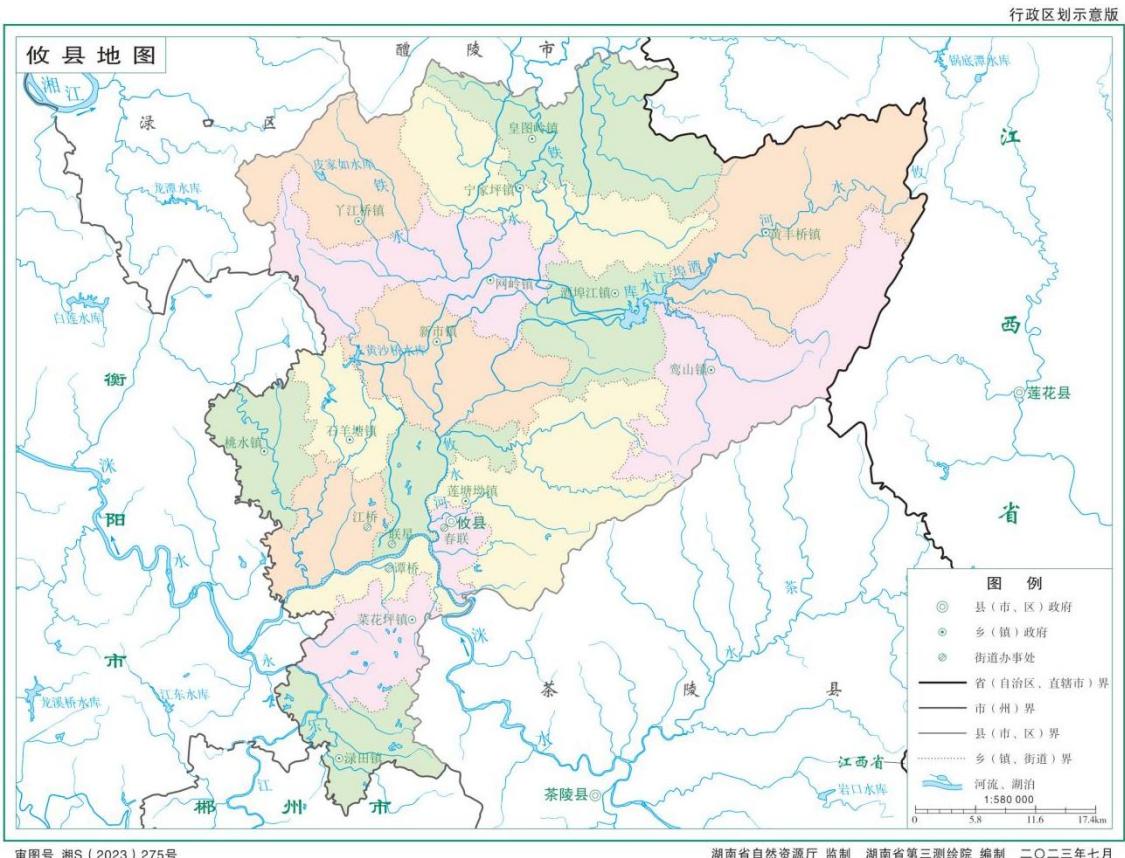


图 2.2 岐县行政区划图

表 2-1 攸县行政区划表

序号	乡镇 (街道)	建制村和社区
1	江桥街道	江桥社区、西阁社区、胡公庙社区、乌坳社区、谢家垅社区、龙湖社区、黄双桥村、邱家垅村、牛头湖村、奥林村、桐坝村、杨木港村、阴山港村、洪家洲村、泥脚巷村、茅坪村，共 16 个
2	联星街道	永佳社区、胜利社区、雪花社区、联星社区、百花社区、联西社区、

序号	乡镇 (街道)	建制村和社区
		文化社区、富康社区、万古桥社区、高岭社区、宋家洲社区、侯市社区、七里坪社区、高车头村、上云桥村、冯家坳村、泰青塘村、高岸村、侯联村、圳江村、大屋村、沙陵陂村、田富村，共 23 个
3	潭桥街道	潭桥社区、东塔社区、潭洲社区、竹丰社区、流和社区、东联社区、苏江村、苏州村、马址陂村、大和村、万美村，共 11 个
4	春联街道	春联社区、柘合社区、双丰社区、山背社区、春风社区、盘龙村、巨洲村、春塘龙村，共 8 个
5	鸾山镇	建新社区、新漕社区、琴陂村、咸弦村、咸周村、新和村、东院村、上垅村、江冲村、江边村、龙会村、南岸村、皮佳村、老漕村、桃源村、三联村，共 16 个
6	皇图岭镇	西街社区、金塔社区、龙和村、共和村、富厚村、港口村、丹塘村、皇新村、皇图村、长华村、长桥村、河田村、鹏江村、高枧村、山关村、新乐村、荫泉村、高新村、新联村、笔和村、市上坪村、麻城村、芳田村、李家铺村、界联村、白日坳村，共 26 个
7	丫江桥镇	双江社区、仙石村、盆上村、明月村、联江村、新杉岭村、万兴村、华裕村、增佳新村、源佳村、严良村、联胜村、三峰村、松江村、樟树村、华富村，共 16 个
8	酒埠江镇	江北社区居委会、东田社区居委会、酒埠江村、白石冲村、柘桑村、酒仙湖村、慈联村、黄竹村、木联村、大芹村、联塘村、普安桥村、大田村 13 个
9	渌田镇	渌田社区、五丰村、陂垅村、楼塘村、新江村、江联村、江口村、大联村、大洲村、群力村、群新村、存养村、福田村、潞浦村，共 14 个
10	石羊塘镇	谭家垅社区、南田村、达水桥村、贺家坪村、洲上田村、黄家垅村、佳台村、八合冲村、金坑村、罗家桥村、老虎岩村、市大村、界市村、田星村，共 14 个
11	桃水镇	泉塘冲社区、小集村、夏泉村、湾田村、褚家桥村、竹如山村、谢家坪村、桃水村、盘塘村、睦塘村、老君潭村、睦田村、清江桥村、竹泉村，共 14 个
12	黄丰桥镇	阁前社区、柏市社区、严塘村、东岳山村、丰垅村、万新村、石联村、满江村、晓曙村、塔前村、宝宁村、杨丰村、兴旺村、广和村、泉塘村、凤塔村、富头村、温水村、中洲村、湖厂村、樟井村、墙背村，共 22 个
13	网岭镇	洞井社区、甘溪社区、槚山社区、罗家坪村、里旺村、涟滩村、北联村、北坪村、笙塘村、宏大村、江塘村、兴和村、灯笼桥村、沙

序号	乡镇 (街道)	建制村和社区
		峰村、龙蟠洲村、湖沙垅村、株形村、网金村、巷口山村、伏陂村、宝山湖村、武仓村、大瑞村，共 23 个
14	新市镇	善桥社区、新中社区、大桥头村、福寿湾村、山门村、桐梓村、桐树村、新市村、新联村、回龙村、光明村、文和村、庚子村、协塘村、平田村、排楼村、方溪村、钟佳桥村、界江村、丁家垅村、罗潭村、大同村、何岭村、善化村、土楼村、新虎塘村、观背村，共 27 个
15	莲塘坳镇	同联社区、凉江社区、高楼社区、银坑社区、新华村、新朝村、沿龙村、盘联村、巨田村、阳升观村、廖公村、星和村、中江村、山田村、先锋村、幽居村、下洞村、下田村、枧头村、南水村，共 20 个
16	菜花坪镇	高和社区、菜垅村、菜坪村、菜塘村、流塘村、芷陂村、潘塘村、高塘村、高联村、菜花村、苏塘西村、大旺村、联龙村，共 13 个
17	宁家坪镇	宁家坪社区、杜口村、田心村、大兴村、排山村、龙田村、下湾村、双田村、大祥村、自力村、金水村、联和村、龙旺村、坪双村、坪塘村、坪台村、双松村、双凡村、龙泉村、笔武村、黄公村，共 21 个
	全县	297 个建制村和社区

(三) 经济发展

2024 年全县地区生产总值 495.2 亿元，比上年增长 6.2%。其中：第一产业增加值 82.2 亿元，第二产业增加值 170.3 亿元，第三产业增加值 242.7 亿元，全县三次产业结构为 16.6: 34.4: 49.0。全年全县一般公共预算收入 20.49 亿元，全年居民人均可支配收入达 47007 元，城镇居民、农村居民收入分别为 53210 元和 39611 元。

(四) 人口发展

截至 2024 年底，攸县常住人口为 61.18 万人，与七普常住人口 63.04 万人相比，减少 1.86 万人，降幅 2.95%，年平均增长率为 -0.59%。全县常住人口中，男性人口占比 50.47%，女性人口占比 49.53%，人口性别比为

101. 91: 1。

2024 年末全县户籍人口 78.12 万人，户籍人口密度为 296 人/km²，居湘东地区前列，城镇常住人口 36.57 万人，常住人口城镇化率达 59.77%。

表 2-2 岭县第七次全国人口普查人口年龄构成数据

地区	总人口	各年龄段人口			
		0-14岁	15-59岁	60岁及以上	65岁及以上
攸县	630427	122744	355435	152185	111838
联星街道	133659	26170	84299	23190	16159
江桥街道	40089	7769	23079	9241	6635
春联街道	13669	3215	7465	2989	2091
谭桥街道	24548	5506	13732	5312	3741
酒埠江镇	22520	3806	13190	5524	4110
桃水镇	21035	4236	10002	6796	5074
网岭镇	51678	8987	29751	12940	9757
渌田镇	31899	8316	16387	7196	4919
石羊塘镇	23347	4880	11473	6995	5127
黄丰桥镇	24360	4005	14214	6141	4543
鸾山镇	19040	3465	10632	4943	3692
丫江桥镇	29489	5479	15703	8307	6384
皇图岭镇	51689	9330	28357	14003	10545
新市镇	50069	8797	25645	15627	12147
菜花坪镇	24841	5850	13603	5388	3813
莲塘坳镇	30527	6136	16671	7720	5684
宁家坪镇	35424	6518	19150	9756	7354
攸县工业园	1432	161	1194	77	50
攸县网岭循环经济园	1112	141	922	49	36

数据来源：攸县第七次全国人口普查公报。

（五）旅游发展

2024 年，攸县全年接待游客 530 万人次，实现旅游总收入超过 70 亿元，国庆假期期间接待游客 17.6 万人次，同比增长 11.5%，旅游收入达到 1420 万元，同比增长 18.74%。攸县已成功创建省级文旅产业融合发展示范区，

全县拥有 AAAA 级旅游景区 1 个、AAA 级旅游景区 3 个、国家地质公园 1 处、国家湿地公园 1 处，另有仙人桥、宝宁寺、皮佳洞、龙泉山庄、株洲贾岭药博园、天鹭湖油茶文旅科技园等多处旅游景点。依托“东茶西稻”产业格局，重点打造了联星油茶博览园、皇图岭万亩生态稻田、酒仙湖茶旅综合体、鸾山云海梯田、网岭古窑遗址等 7 条农文旅融合示范带，形成“春赏花海、夏采鲜果、秋收稻浪、冬品茶油”四季主题线路。

表 2-3 岱县主要旅游景区表

序号	景区名称	等级
1	酒仙湖景区	4A
2	岱县白龙洞景区	3A
3	宿新市徐公店	3A
4	红军洞休闲旅游景区	3A
5	龙泉山庄	省五星级乡村旅游点
6	株洲贾岭药博园	省四星级乡村旅游点
7	天鹭湖油茶文旅科技园	省四星级乡村旅游点
8	岱县仙人桥景区	
9	皮佳洞仙境乐园景区	



酒埠江国家地质公园



白龙洞风景区



红军洞风景区



酒仙湖风景区

图 2.3 岱县主要旅游风景区

(六) 城镇结构

——城镇空间结构：以岱县自然地理格局为本底，以资源环境承载力和国土空间开发适宜性评价为基础，形成“一主一副一带两区多点”的岱县城镇空间结构。一主指发挥县城政治中心、文化中心、商贸服务中心等优势，做大做强中心城区，增强中心城区的辐射力、承载力和集聚力，成为全县发展的增长极；一副指网岭次中心；一带指沿 106 国道产业集聚带；两区指西部特色农业区和东部生态旅游区；多点指皇图岭镇、酒埠江镇、丫江桥镇和渌田镇。

——县域城镇体系：考虑各镇综合发展潜力，规划形成“县城—重点镇—一般镇”三级城镇等级结构。中心城区，即岱县县城，是全县的政治、经济、文化中心，湘赣边区域南部中心和株洲市域副中心。重点镇，即网岭镇、皇图岭镇、酒埠江镇、渌田镇，服务人口 3 万人及以上。一般镇，即菜花坪镇、黄丰桥镇、莲塘坳镇、弯山镇、宁家坪镇、石羊塘镇、桃水镇、新市镇、丫江桥镇，服务人口 3 万人以下。

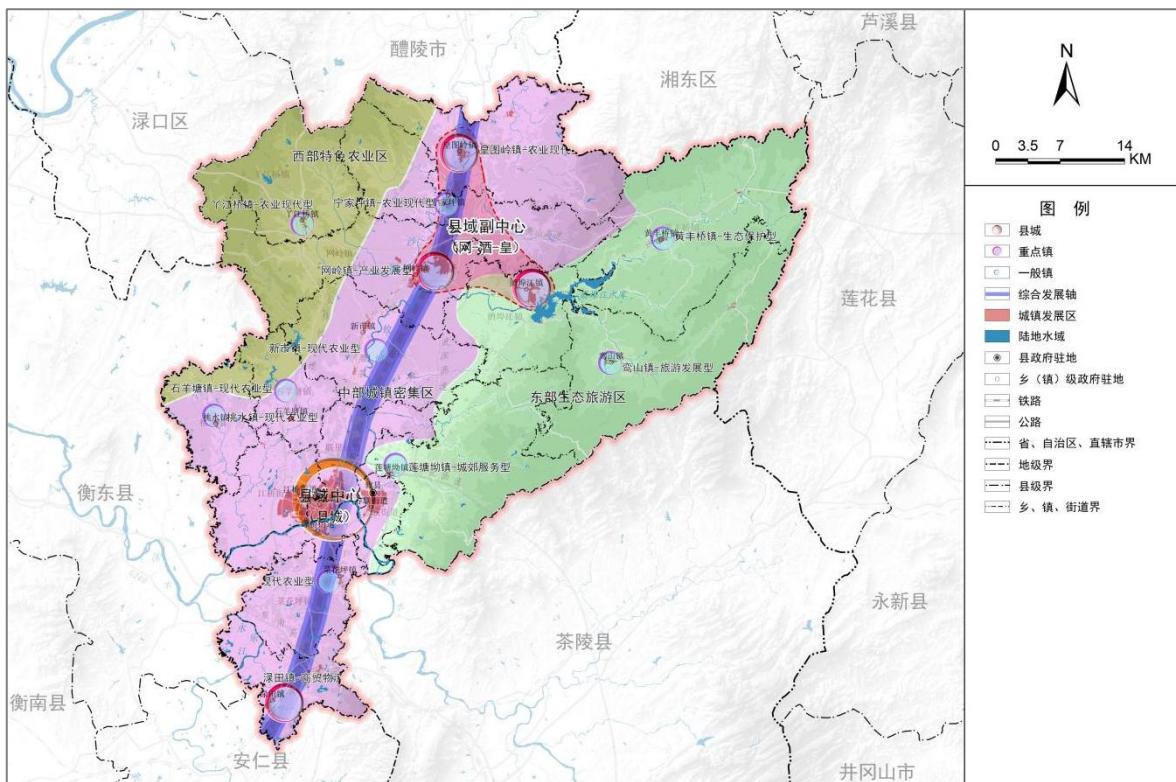


图 2.4 岱县国土空间总体格局示意图

二、城市交通发展基础

(一) 对外交通

高速公路方面, 岱县境内有 2 条国家高速公路, 分别为武深高速(G0422)和泉南高速(G72), 其中武深高速境内长 54.3 公里, 自北往南设有皇图岭、酒埠江、钟佳桥和岱县东 4 处互通; 泉南高速境内长 13.2 公里, 自西向东设有岱县互通和平水枢纽, 平水枢纽位于岱县与茶陵县交界处。

普通公路方面, 岱县境内形成以普通国道 G106 和普通省道 S211、S315、S333、S335、S336 为骨架的干线公路网络。全县普通公路总里程 3207.8 公里(不含年报外公路 4782.2 公里), 公路桥梁 511 座, 按技术等级划分, 有一级公路 23.5 公里、二级公路 315.1 公里、三级公路 44.7 公里、四级公路 2824.5 公里; 按行政等级划分, 有国道 63.3 千米、省道 340.1 公里、

县道 612.6 公里、乡道 592.6 公里、村道 1599.2 公里。



图 2.5 敗县综合交通网络现状图

（二）城市道路交通

攸县城区路网呈棋盘式方格网布局，以迎宾大道、内环路、攸衡路、攸州大道等道路为骨架，整体运行状况良好。攸州大道为 G106 穿城道路，

攸衡路、交通路、文化路局部区段为 S336 穿城道路，过境交通量较大，货车比例相对偏高；吉龙路、吉兴路、商业路连接城区西部攸县工业园，为工业园快速发展提供良好的道路通行条件；内环路、迎宾大道呈“7 字型”，为城区主要东西向道路，通过攸县东互通连接武深高速。

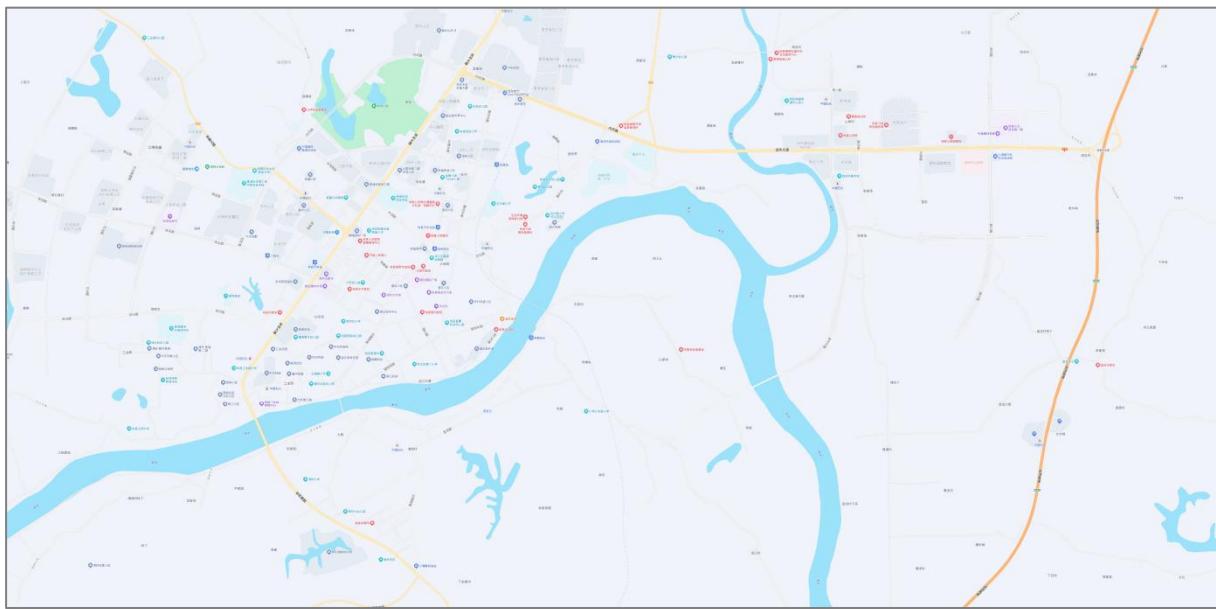


图 2.6 攸县城市道路网络现状图

(三) 城市公共交通

随着国家及湖南省“公交优先”战略的深入实施，攸县不断优化调整或新增线路，填补公交服务空白区域，扩大公交服务范围，公交线网覆盖日趋完善。据统计，目前城市公交线路由华昌公司运营，共有 9 条公交线路，投入运营车辆 71 台（含备用运力），2023 年运营里程为 238 万公里，客运量 450 万人次/年，日均客流量约为 1.23 万人次/天。近几年来，城市公交严格执行“特殊人群”优免政策，城市公交客运量保持在 450 万人次/年左右，但运营收入呈持续下降态势。

表 2-4 岱县城市公交运营情况表

年份	运营里程 (万公里)	客运量 (万人次/年)	运营收入 (万元)
2018 年	253	490	323
2019 年	254	500	287
2020 年	233	437	236
2021 年	247	450	213
2022 年	237	420	176
2023 年	238	450	184



图 2.7 岱县城市公交运营情况统计图 (2018-2023 年)

表 2-5 岱县城市公交线路及运力表

线路名称	起止站台	里程 (km)	运力 (台)	运营班次 (班)
1 路	化机厂-上云桥镇政府	9.5	19	195
2 路	健坤二校区-发展中心	11.5	15	144
3 路	火车站-菜花坪政府	13	12	120
4 路	华昌公交公司-东门渡口	7	5	56
5 路	湘东家居城-湘东汽贸城	9	6	65
6 路	东门渡口-发展中心	13.3	7	70
7 路	上云桥加油站-发展中心	11.7	4	10
火车南站公交专线	电信大楼-火车南站	32	2	12
望云国际至谢家垅专线	望云国际广场-上老屋	8.7	1	5

攸县城区公交线路分布示意图

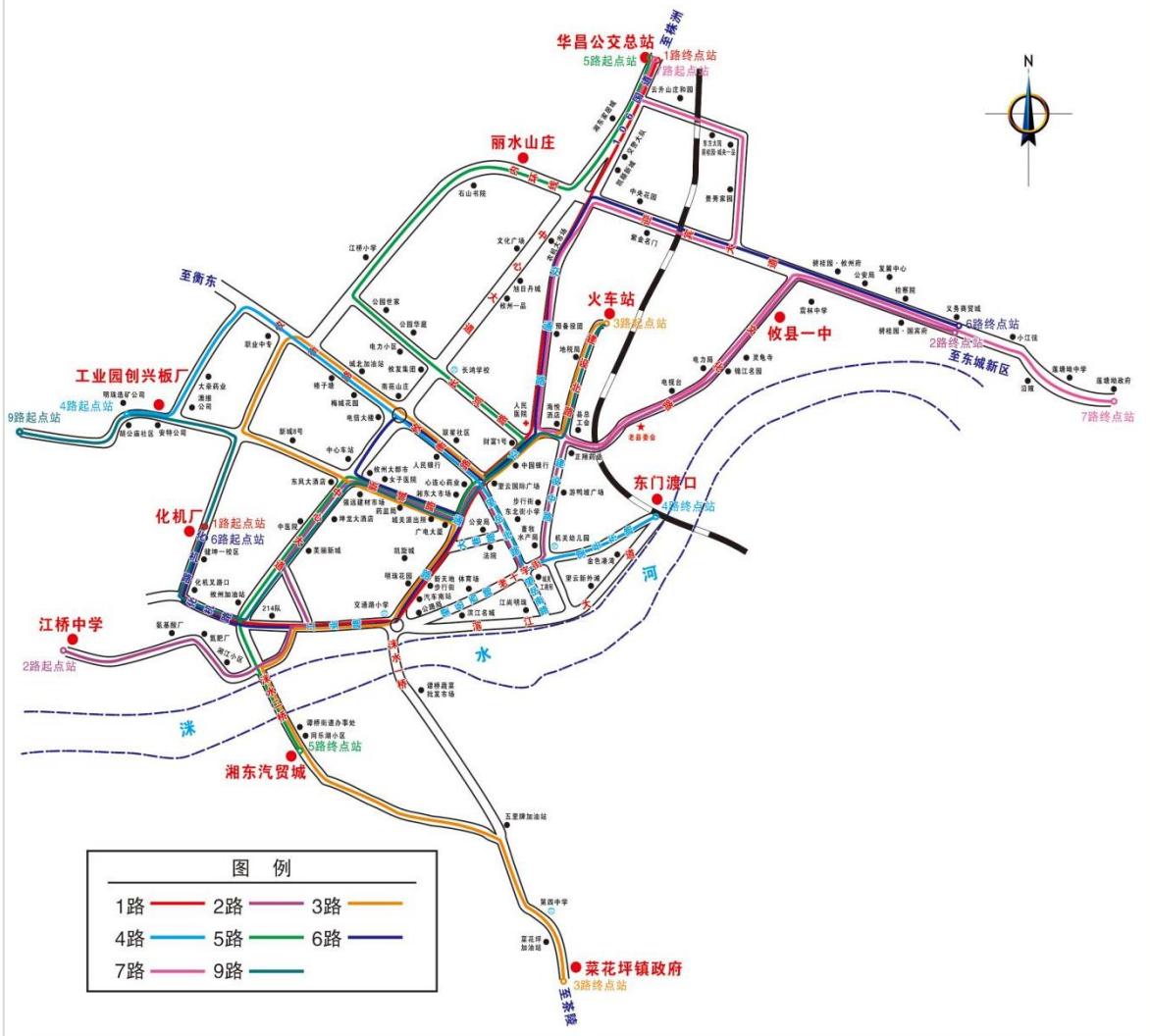


图 2.8 攸县城市公交线路分布示意图

(四) 农村客运

攸县为湖南省第一批城乡客运一体化示范县，其城乡客运一体化运营和管理水平较高。目前由华盛1家公司运营，共有城乡客运线路63条，其中城乡线路42条、镇村线路21条（19条为定制客运线路），共有城乡客运车辆137台，其中燃油车87台、新能源车辆50台。

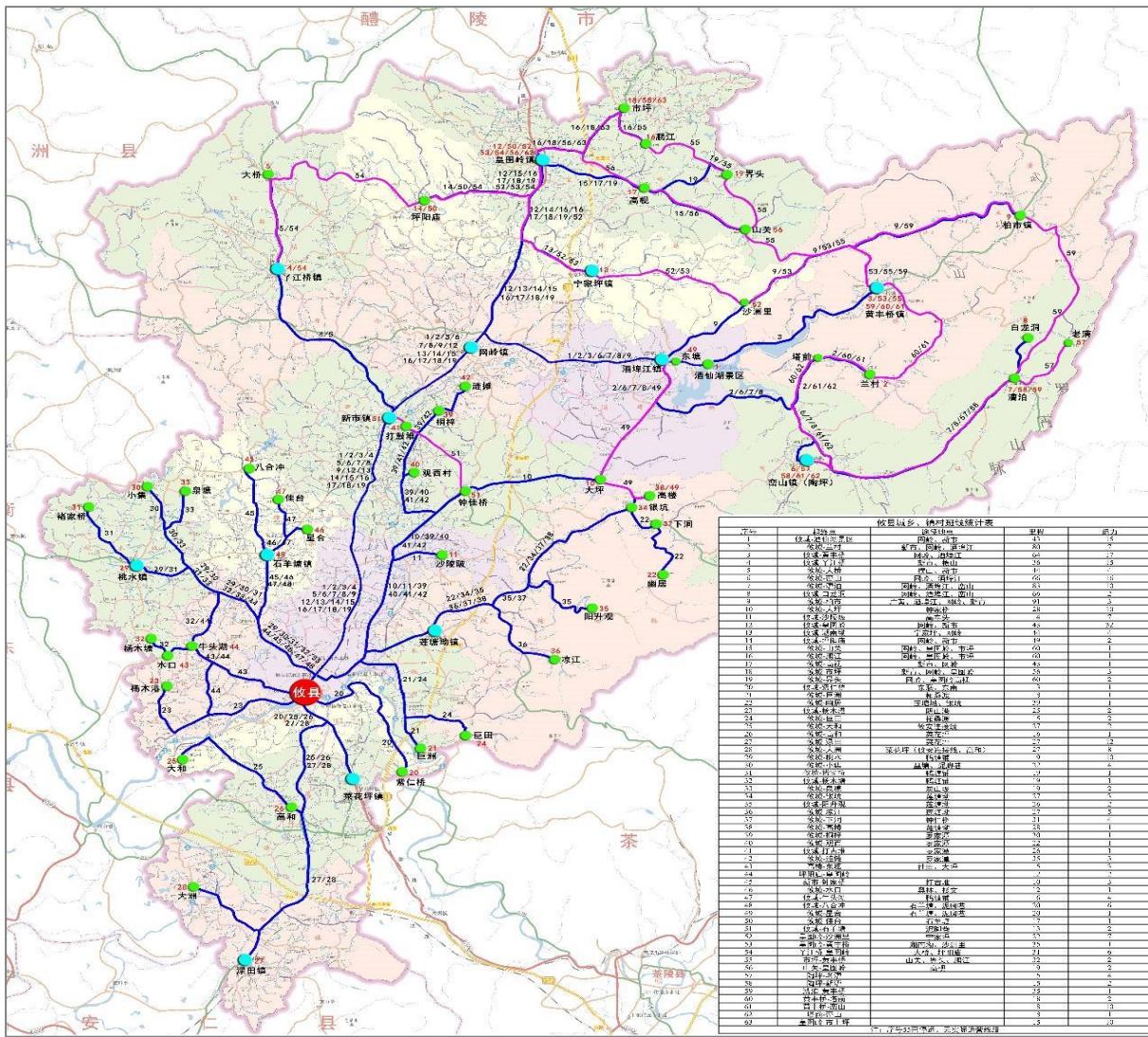


图 2.9 攸县城乡客运线路布局示意图

(五) 县际及以上客运

湘运集团攸县汽车运输有限公司、攸县华盛运输有限责任公司等国有企业在县际及以上客运中发挥主导作用，承担主要的长途客运任务，开通连接上海、广东、福建、浙江等发达地区的省际班线以及省内的地际班线等；攸县宏兴交通有限责任公司等民营企业也参与县际及以上客运市场，经营范围包括县际班车客运、包车客运等，为市场提供了多样化的客运服务选择。据统计，攸县曾已开通省际班线 20 条，通往全国多个经济发达地区；市际班线 10 条，加强了与周边地市的联系；县际班线 11 条，方便了

本县与周边县区的人员往来。

三、巡游出租车发展

根据调查，结合《攸县巡游出租汽车运力发展评估报告》，县城区巡游出租车发展情况如下：

（一）运力规模

目前攸县巡游出租车以城区巡游经营为主，城区在运营巡游出租汽车 65 台，截至 2025 年 8 月份，已全部有油气混合车型更换为纯电动新能源车。经营模式分为单班和双班，其中 80% 的车辆为单班经营，20% 的车辆为双班经营。

目前，攸县巡游出租车全部为个体经营，即车辆产权、经营权均归个体经营者所有。

（二）载客特征

空载率方面，高峰时期约 40%、平峰时期约 50%，远超运力饱和的 30% 阈值，且不同时空差异明显，客流集散地空载率较低，老城区等人流集中但道路拥堵区域空载率偏高。有效里程利用率方面，攸县巡游出租车日均载客里程约 106 公里，总运营里程约 195 公里，平均有效里程利用率约 60%，低于 70% 的行业建议值，再次佐证现状运力饱和。日均运营数据显示，出租车日均运营 25 次/台，单趟平均里程 4.6 公里，日均订单约 4450 单、客流约 5900 人次，结合现状运力情况，反映出运营效率有待提升。综合空载率、有效里程利用率及日均客流数据来看，攸县巡游出租车运营呈现运力饱和特征，但这种运力饱和现象实际上与县内大量存在的非正规网约车、

“打表黑车”扰乱市场息息相关。

其他特征：调研结果显示，攸县巡游出租汽车司机工作时长呈现明显集中趋势，约 65.6%的司机每日工作 8-12 小时，19.2%司机工作 4-8 小时，15.2%司机工作 12-16 小时；在工作天数方面，司机出勤状况良好，约 66% 的司机保持全勤，24%的司机月缺勤在 2 天以内，整体充足的出车天数与适当的工作时长保障了巡游出租车的运营供给量。

（三）经济效益

攸县巡游出租汽车收费标准为起步价 5 元/2 公里，2 公里后 2 元/公里，另收 1 元燃油服务费，夜间与日间同价，包车和城际服务按市场定价。经营效益方面，双班运营模式下整体利润水平高于单班，成本构成包括车辆折旧费、油费、保险费、维修保养及智能监管等，单班和双班运营月收入、月均成本、月利润具体情况如下表所示：

表 2-6 攸县巡游出租汽车月平均收益情况

项目	内容	费用测算	
		双班运营（元/月）	单班运营（元/月）
月收入	运营收入	10000-11000	7500-8000
月支出	车辆折旧费	1800	1800
	油费	3300	2400
	保险费	500	500
	维修保养、智能监管费用等	100	100
月利润	—	4300-5300	2400-3000

四、网约车发展

（一）运营主体与规模

攸县网约车企业共有 4 家，共有网约车 132 辆。此外，根据市场调研

可知，攸县存在大量非法运营主体，包括非合规网络预约出租汽车约150-200辆、“打表黑车”约100-150辆，这些非法运营车辆严重扰乱正常的网约车市场竞争秩序，影响行业健康发展。

表 2-7 攸县网约车运营主体与规模一览表

序号	网约车运营主体名称	运力规模
1	湖南光彩神州网约车有限责任公司攸县分公司	46
2	湖南玖玖华安网络科技有限公司攸县分公司	41
3	武汉斑马快跑科技有限公司攸县分公司	27
4	山东及时雨汽车科技有限公司攸县分公司	18
合计	--	132

(二) 经营模式

1.经营模式

攸县网约车目前是混合经营模式，以挂靠经营模式为主。车辆产权归司机个人所有，司机将自有车辆挂靠在具备资质的网约车公司名下，每月向公司缴纳数额固定的挂靠管理费，以公司名义开展运营活动；而公司则需要为司机提供一定的服务。具体方案如下：一是司机自主购车后挂靠公司，需向公司缴纳管理费1000元/月，用于车辆运营资质申报及日常管理；二是司机从第三方租赁公司购车后挂靠，除车辆贷款外，每月另向挂靠公司支付1000元管理协调费用。挂靠公司为司机提供的服务涵盖协助办理营运资质、组织安全培训、提供应急维修支持、处理投诉纠纷等。

2.办证要求

平台公司：须办理《网络预约出租汽车经营许可证》，须具备的线上服务能力与线下服务资质；

运营车辆：须办理《网络预约出租汽车运输证》，车辆具备的营运资质，车辆轴距不小于 2600 毫米，发动机排气量不低于 1.8 升，新能源车辆轴距不小于 2600 毫米，初次注册日期至申请时不超过 4 年，车辆需配备定位系统与应急报警装置，以及具备固态存储、无线传输、车内外影像监控功能的行车记录装置。

驾驶员：需取得《网络预约出租汽车驾驶员证》，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，无严重违法记录，无暴力犯罪记录，须通过从业资格考试，获得从业资格。

早期攸县网约车市场车辆运营许可证多由司机自行办理，因存在管理漏洞与安全隐患，近年来逐步规范，目前大部分车辆运营资质均通过挂靠公司集中申报、统一管理。

（三）运营特征

1. 空载率

本次抽取斑马快跑和玖玖华安两家公司所有网约车 2024 年 1-12 月运营数据。经分析可知，攸县网约车日均运营总里程为 391 公里/车，日均载客里程为 367 公里/车，日均空载里程为 23.82 公里/车，空载率仅为 8.11%，表明攸县网约车整体运营效率较高，这是由于攸县网约车主要以“点对点”跨城运营为业务方向，通过预先规划路线降低空驶，但网约车跨城运营满座率不足 60%，说明跨城路线两端客流不对称，存在供需匹配失衡现象。

2. 日均运营时间

攸县网约车运营时间为 4-10 小时，日均运营时间达 8.9 小时，显著高于城市常规网约车的日均运营时间 6-7 小时工作强度，说明了县域跨城网约

车的系统性短板：既缺乏像城市网约车那样的高频次订单密度，又面临跨城合规成本与空驶损耗的双重压力，司机不得不通过延长工作时间弥补单量不足。反映出跨城网约车在区域交通网络中亟待优化供需匹配机制与成本分摊模式的行业现状。

3.其他特征

(1) 运营时间

攸县网约车主要进行跨城运营，因此其运营时间呈现出显著的规律性与相对固定性。部分网约车可能会根据乘客出行需求高峰，集中在早、晚特定时间进行跨城运输，如早上通勤时段从攸县前往临近城市，傍晚返回。就日常通勤时段而言，清晨 6:00-8:00，众多在周边城市诸如株洲、长沙等地工作、学习的攸县居民，为规避交通拥堵、确保准时抵达目的地，会选择搭乘网约车出行；傍晚 17:00-20:00，则迎来返程高峰。网约车司机依据长期积累的经验与乘客预订情况，精准把握这些出行高峰，不仅能提高车辆利用率，还能保障乘客按时出行，形成相对稳定的运营时间模式。

(2) 运营线路

目前攸县网约车由于宣传力度不足导致缺乏竞争力，4家网约车公司已基本放弃城区短程客运市场，而是转向县际包车跨城运营，并且在运营线路上呈现出高度集中的特征。就区域流向而言，长沙作为湖南省的省会，经济、文化资源丰富，吸引了大量攸县居民前往，这使得攸县往返长沙的网约车线路成为最热门的运营路线之一；株洲市区作为区域经济中心，与攸县在产业协作、人员往来上互动频繁，网约车的运营路线集中在连接两地的主要交通线路；攸县与衡阳的联系也较为紧密，部分网约车通常依托

沪昆高速等交通干道，穿梭于两地之间，保障行程的高效性。此外，一些因旅游资源串联起来的路线也较为集中，跨城网约车运营路线往往围绕着景区与客源地城市之间的交通线路展开，形成相对固定且集中的运营轨迹。

（3）收费模式

由于跨城运营的特殊性，从事固定线路跨城业务的网约车，采取了更为便捷的一口价模式。比如攸县往返长沙的部分“城际专线”网约车，车费金额相对固定，无论实际行程中的时长、路况如何变化，乘客只需支付固定金额。这一方式对乘客和司机都更为便利，乘客在出行前便能清晰知晓费用，无需担忧行程中费用的不确定性；司机也能在固定成本支出下，确保自身有稳定收入预期，避免因复杂计费规则导致收入波动。

五、现状问题分析

（一）线上下单偏少，平台作用有限

受到平台抽成使司机收入减少、网约车平台宣传力度不足、乘客在网约车平台下单偏少等因素的影响，目前攸县部分网约车不经平台接单，一般通过公众号、小程序、微信、熟人介绍等非合规渠道招揽乘客，引导乘客线下付款，绕开平台监管流程看，违反了《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》，使乘客权益与安全难以得到全面保障，同时扰乱正常的市场运营秩序。一旦出现纠纷或事故，乘客因缺乏平台的交易记录和监管，维权困难。

（二）定线运输不当，营运秩序受损

网约车往返于攸县和长沙、株洲、衡阳等地，偏离了网约车服务本地

短途出行的定位。虽然在一定程度上满足了居民的跨城出行需求，但扰乱了客运市场秩序。根据《湖南省道路运输条例》第九条“出租汽车客运实行区域经营。出租汽车客运经营者不得从事起点和终点均在许可经营区域外的载客业务，不得以预设目的地等方式从事定线运输”、《株洲市网络预约出租汽车经营服务管理实施细则》第二十七条“网约车应当在许可的经营区域内从事经营活动，超出许可的经营区域的，起讫点一端应当在许可的经营区域内。网约车不得从事固定线路班线客运运营”，政策要求网约车应在许可的经营区域内从事经营活动，而定线运输超出了其原本许可的范围，对目的地城市本地网约车市场和传统城际班线客运市场造成冲击。

(三) 合规成本增加，行业吸引不足

攸县网约车合规运营需跨多重成本关卡。车辆需符合行驶里程、车价等标准，购置或改造都需投入一定的资金；驾驶员从业资格证的培训费用、时间成本不可小觑，还需持续参与平台培训以维持资质；此外，高额保险、平台抽成、公司管理费等支出都增加了运营成本，导致行业吸引力不足，优质车辆减少、专业司机流失，不合规从业者低价揽客抢占市场现象时有发生。

(四) 风险隐患交织，监管难度加大

部分驾驶员对网约车日常维护不到位，或在行驶过程中驾驶员接打电话，或部分网约车后排乘客不系安全带。私自线下揽客导致车辆脱离平台的动态监管，无法实现行程实时监控、紧急联系人推送等安全功能，监管部门难追溯、难处理，乘客安全难以保障。定线运输突破法治边界，一旦出现交通事故，乘客权益难以保障，行业安全与监管体系面临严峻考验。

第三章 形势分析

一、政策环境：机遇与挑战并存

在全国网约车行业蓬勃发展的大背景下，攸县网约车市场既面临着诸多机遇，也遭遇一系列挑战。从政策环境来看，国家积极倡导“互联网+交通”的融合发展模式，鼓励新业态创新，为网约车行业发展注入强劲动力。国务院出台的《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》及先后两次修订明确提出，促进出租汽车行业和互联网融合发展，规范网络预约出租汽车经营服务行为，满足社会公众多样化出行需求，保障运营安全和乘客合法权益。地方层面，株洲市政府积极响应国家“互联网+”战略，出台了支持网约车行业发展的政策措施，营造了较为宽松的发展环境，有力推动了行业的规范化、标准化进程。然而，政策落实过程中也面临诸多挑战。例如，跨区域运营的监管政策存在模糊地带，导致部分网约车违规开展跨城业务，扰乱市场秩序；部分从业者为追求短期利益、节省成本，选择违规运营，给政策执行带来困难。

二、科技赋能：驱动行业升级变革

大数据、物联网、云计算等现代信息技术在交通领域的广泛应用，为网约车平台的高效运营提供了坚实技术支撑。通过大数据分析，平台能够精准洞察不同区域、时段的出行需求，实现车辆的智能调度与高效匹配，显著提升运营效率与服务质量。例如，基于历史订单数据和实时路况，平台可提前预测高峰时段热门区域的客流量，提前调配车辆，减少乘客等待

时间。物联网技术实现了车辆状态的实时监控，包括行驶轨迹、车速、油耗等，有助于保障行车安全，提升车辆维护管理水平。云计算则为平台提供强大的数据存储与计算能力，支撑海量订单处理与复杂业务逻辑运算。

三、市场竞争：多元竞争格局加剧

攸县网约车市场竞争呈现多元化、白热化态势。一方面，传统出租车行业凭借长期积累的品牌认知度与运营经验，占据较多市场份额。巡游出租车在街头扬招便利性、站点候客等方面具有优势，部分中老年乘客更倾向于选择巡游出租车出行。另一方面，黑车及非合规网约车以低廉价格和“招手即停”的便利性满足了市民短距离出行需求，对网约车的短途业务造成分流，导致攸县网约车目前主要以跨城运营为主要业务方向。在激烈竞争环境下，攸县网约车为争夺客源，部分从业者采取低价竞争策略，甚至出现违规操作，如私下揽客、线下交易等，严重扰乱市场秩序，挤压合规经营者的生存空间，导致行业整体服务质量下滑。

四、社会需求：增长与升级同步

随着攸县经济快速发展、人口持续增长以及居民生活水平显著提高，居民出行需求呈现多元化升级趋势。日常通勤方面，城市规模扩张使得居民通勤距离拉长，对出行便捷性、准时性要求更高，网约车凭借灵活的出行规划与门到门服务优势，成为通勤的重要选择。商务出行领域，攸县商业活动日益频繁，商务人士对出行的舒适性、私密性和高效性需求强烈，网约车能够提供定制化服务，满足商务接待、会议出行等场景需求。旅游出行需求也为网约车发展带来新契机，攸县拥有丰富旅游资源，如酒埠江

风景区等，吸引大量游客前来观光游览，游客在景区之间的交通换乘、个性化旅游线路定制等方面对网约车需求旺盛。

第四章 目标原则

一、指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指引，全面贯彻党的二十大及二十届历次全会精神，深入贯彻国家关于交通运输行业发展的战略部署，践行习近平总书记关于湖南工作的重要指示批示精神，积极响应“三高四新”战略定位与使命任务。立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以满足人民群众日益增长的美好出行需求为根本目的，积极谋划“十五五”期攸县网约车发展。充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，更好发挥政府指导作用，强化科技赋能与创新驱动，推动网约车行业正规化发展，促进巡游出租车数字化转型，为建设现代化新攸县提供坚实的出行服务支撑，推动攸县网约车行业高质量发展。

二、基本原则

(一) 乘客至上，保障权益。将保障乘客安全出行与维护乘客合法权益置于首位，作为规划制定与实施的出发点和落脚点。从提供服务正规、提升服务质量、优化乘车体验、强化安全保障等多方面入手，为社会公众提供安全、便捷、舒适、经济的个性化出行服务，增强人民群众的获得感、幸福感和安全感。

(二) 规范发展，强化监管。完善网约车行业政策法规与监管体系，推动网约车正规合法，严格落实平台、车辆、驾驶员准入与退出机制，加

强全流程动态监管。依法打击非法营运、不正当竞争等违法行为，严管网约车线下交易、起终点均不在攸县境内现象，维护公平有序的市场竞争秩序，保障各方合法权益，促进网约车行业健康、可持续发展。

(三) 协同融合，统筹兼顾。加强网约车与城际客运、城市公交、巡游出租车等其他交通方式的协同融合，实现优势互补、资源共享，优化城市交通结构。同时，统筹行业发展与安全稳定、“网巡一体化发展”、乘客与驾驶员及企业利益，形成政府、企业、社会多方协同治理的良好格局。

(四) 创新驱动，科技赋能。紧抓科技革命与产业变革机遇，在经营、监管、执法等方面积极引入大数据、云计算、人工智能等先进技术，推动攸县网约车行业全流程数字化、智能化、绿色化转型，提升网约车运营效率与服务水平，以科技创新引领攸县网约车行业高质量发展。

(五) 绿色低碳，持续发展。积极响应国家“双碳”战略目标，大力推广新能源车辆在攸县网约车领域的应用，完善攸县公共充电基础设施建设。充分利用新技术优化运营调度，降低车辆空驶率，减少能源消耗与污染物排放，推动网约车行业向绿色低碳方向发展，实现经济发展与生态环境保护协调共进。

三、发展目标

(一) 总体目标：构建“规范化、智能化、绿色化”的网约车服务体系，推动网约车与公共交通协同发展，打造高效便捷、安全低碳的县域智慧出行新生态，助力攸县城乡交通一体化和经济社会高质量发展。

(二) 具体目标：推动攸县网约车行业规范化建设，实现网约车平台

合规化运营，建立县级网约车联合监管机制，形成公平、稳定、有序、健康的网约车市场环境；持续完善行业基础设施，建设出租车综合服务中心，建成县级网约车监管服务平台；提升网约车服务质量，缩短乘客投诉处理时效、建立驾驶员星级评价体系，让网约车服务成为攸县交通出行的优质选择。构建攸县智慧出行体系，全面实现“互联网+出行”服务模式，建成智能调度系统，缩短司机平均接单时间；实现智能派单，减少车辆空驶里程，降低运营成本，提升运营效率；建立“网约车+”的融合发展模式，实现网约车与公共交通在重点区域的有效衔接与协同；推广新能源网约车，推动攸县网约车行业向绿色低碳方向深度转型，助力城市生态环境持续改善。

表 4-1 攸县“十五五”网约车发展目标一览表

对象	评价指标	目标值
网约车公司	1. 主体资格 1) 企业法人：必须是在中国境内注册的具有独立法人资格的企业 2) 经营范围：具备相关的经营范围，如“网络预约出租汽车经营”或“汽车客运”等 3. 取得《网络预约出租汽车经营许可证》	100%
	2. 线上服务能力 1) 技术平台：具备搭建和维护网约车线上服务平台的技术能力，包括互联网信息服务备案（ICP 证） 2) 数据交互：服务平台数据库需接入交通运输部网约车监管信息交互平台，并实现服务车辆、驾驶员、运营数据等信息的实时、全量共享 3) 信息安全：具备健全的安全保护技术措施，能有效保障用户个人信息和数据安全 4) 支付结算：具备与银行或非银行支付机构签订提供支付结算服务的协议	100%
	3. 线下服务能力 1) 管理机构与人员：在服务所在地（城市）有与经营规模相适应的固定办公场所、管理人员（如负责安全、投诉、服务质量等） 2) 经营管理：有健全的经营管理制度、安全生产管理制度和服务质量保障制度 3) 服务所在地要求：必须符合服务所在地城市人民政府制定的具体实施细则，这是关键且具有地方特色的一环	100%

对象	评价指标		目标值
网约车	1. 车辆技术标准	1) 取得《网络预约出租汽车运输证》，车辆价格不低于10万元，行驶里程不超过10万公里 2) 车辆轴距：通常要求不低于2600毫米 3) 排量或功率：对燃油车有排量要求（如1.6L或1.8L以上），对新能源汽车有电机功率或续航里程要求（如续航不低于250公里） 4) 车龄：车辆登记注册日期未满一定年限（通常为3年或5年） 5) 安全配置：车辆需配备符合国家标准的应急报警装置、卫星定位系统	100%
	2. 使用性质变更	车辆所有人须至公安交通管理部门将车辆使用性质由“非营运”变更为“预约出租客运”	100%
	3. 投保要求	需按照营运车辆标准投保交强险、第三者责任险及承运人责任险等相关保险	100%
	4. 车辆检验	车辆须通过交通运输主管部门组织的现场查验，确认符合上述技术标准和安全性要求	100%
驾驶员	1. 基本资格	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	100%
	2. 无严重违法记录	1) 在申请之日前连续3个记分周期内没有记满12分记录 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	100%
	3. 无暴力犯罪记录	公安机关出具的背景核查结果须证明申请人无暴力犯罪记录	100%
	4. 从业资格考试	1) 申请人需参加由所在地市级交通运输主管部门组织的从业资格考试 2) 考试内容包括全国公共科目（国家出租汽车法律法规、职业道德、服务规范、运营安全等）和区域科目（本地人文地理、交通路线、地方政策法规等） 3) 考试合格后，方可获得《网络预约出租汽车驾驶员证》	100%
综合服务中心	具备餐饮休息、停车如厕、加油充电、监测审验、安全教育培训等功能		1座
智能监管平台	具备实时动态监控、安全驾驶预警、服务质量监督、数据决策支持、应急指挥调度等功能		1个
行业监管机制	包括市场准入与退出监管机制、运营过程动态监管机制、安全与权益保障监管、协同与创新监管等		1套

第五章 需求预测

为促进市场平衡发展，需通过运力评估，测算攸县当前及未来合理的出租车运力规模。“供过于求”会加剧竞争、拉低收入；“供不应求”则造成乘客流失。应基于测算结果指导出租车行业供需动态平衡，推动行业健康发展。

本次出租车（包括巡游出租车及网约出租车）规模评估主要采用供需平衡法、收入反推法、类比分析法、规范比较法四种方法，并对上述四种方法预测结果进行综合测评，提出攸县出租车合理规模建议。

一、供需平衡法

（一）供需平衡模型

出租车的运输需求与供给是一对相互联系、不可分割的变量，需根据客运需求来确定出租车的总量供给。供需平衡法，即根据出行方式占比或者现状调研数据得到出租汽车出行需求，以现状单车供给能力（载客人次）为基础，合理评测运力规模。其公式为： $n = \frac{Q_T}{rg} = \frac{Q_T}{\mu\delta g}$ 。

g——出租车日均出车率；

r——出租车单车日载客量（人次/台·日）；

Q_T——出租车日均出行总量（人次/日）；

n——出租车保有量；

μ ——出租车日均单车载客次数（人次/日）；

δ ——出租车日均每车次平均载客人数（人/次）。

（二）总需求预测

方法 1：基于增长率法的需求预测

1) 现状需求。根据现状调研，攸县现状出租车客流量约 4000 人次/日，其中合规车辆客流占比约 20%， “黑车” 客流占比约 80%。

2) 新增需求。随着攸县经济的快速发展，城际间往来日益频繁，客流量呈逐年增长趋势。出租车市场越来越规范，预计到 2023 年，出租车客流增加 20-30%，即增加 800-1200 人次/日。

3) 诱增需求。随着攸县经济的发展，人民生活水平不断提高，人民群众对舒适性、便捷性的出行服务需求日益增长，部分由城市公交、城际班车等出行方式逐渐转移至出租车，转移客流量约占现状客流量的 10-15%，约 400-600 人次/日。

4) 出租车总需求=现状需求+新增需求+诱增需求=5200-5800 人次/日。

方法 2：基于出行需求预测

1) 总出行需求预测。根据《攸县国土空间总体规划（2021-2035 年）》可算得 2030 年攸县常住人口 60.5 万人，城镇化水平 65.5%，城镇常住人口达 39 万人，农村常住人口 21.5 万人。取城镇人口日均出行次数为 2.2 次/人·日，农村人口日均出行次数为 0.5 次/人·日，计算出 2030 年攸县日均总出行量为 96.5 万人次/日。

表 5-1 2030 年攸县出行量预测表

地区	人口规模（万人）	出行率（次/人·日）	出行量(万人次/日)
城镇区域	39	2.2	85.8
农村地区	21.5	0.5	10.75
合计	60.5	--	96.55

2) 对外出行需求。根据现状调研及未来发展预测，攸县城镇区域对外出行比例约为 5%-8%，日出行量约为 4.29-6.86 万人次/日；农村地区对外

出行比例约为 1%-3%，日出行量约为 0.11-0.32 万人次/日。因此，2030 年攸县对外出行量约为 4.4-7.18 万人次/日。

3) 对外出行方式划分：根据《攸县国土空间总体规划（2021-2035 年）》并结合现状调研及未来发展预测，2030 年出租车出行比例约为 10%，则出租车出行量为 4400-7180 人次/日。

综合分析：通过上述两种方法预测，出租车客流规模约 5500 人次/日。

（三）出行分布预测

根据攸县出租车出行现状及相关规划，2030 年攸县城际出租车出行主要方向为长沙、株洲、衡阳及其他地区，占比分别约为 35%、35%、25%、5%。

表 5-2 2030 年攸县各方向出租车出行量预测表

序号	出行方向	出行比例	出行量（人次/日）
1	长沙方向	35%	1925
2	株洲方向	35%	1925
3	衡阳方向	25%	1375
4	其他地区	5%	275
合计	--	100%	5500

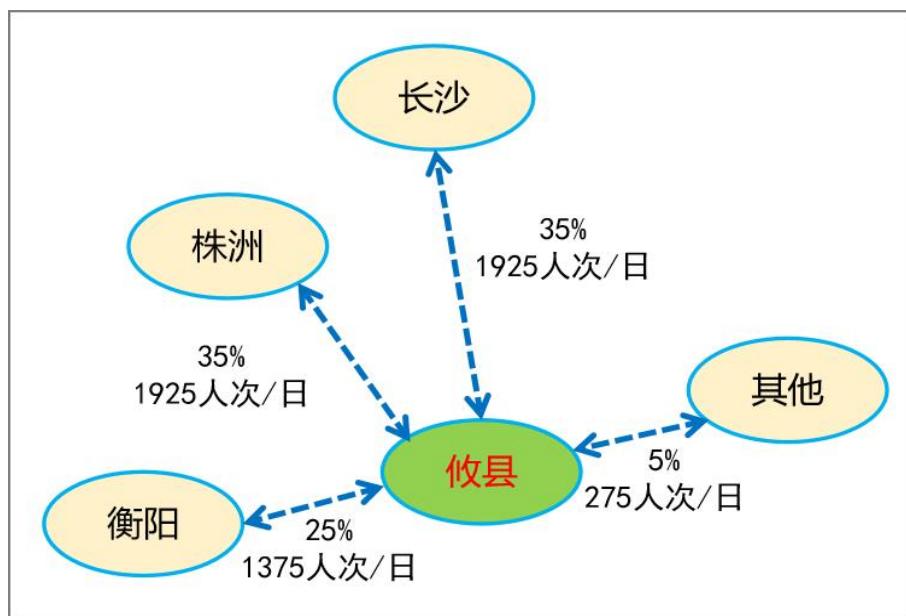


图 5.1 攸县各方向出租车出行量分布示意图

(四) 出租车规模预测

1) 载客人数。巡游出租车车型以 5 座车为主, 即满载乘客数为 4 人, 网约车车型以 7 座车为主, 即满载乘客数为 6 人, 根据实际调研, 平均乘客约 4 人/次。

2) 单车出行趟次。根据出行距离及现状发车频次, 长沙方向 2 趟次/日, 株洲、衡阳和其他地区为 4 趟次/日。

表 5-3 2030 年攸县出租车规模预测表

序号	出行方向	出行量 (人次/日)	往返趟次 (趟次/日)	载客人数 (人/车)	车辆规模 (辆)
1	长沙方向	1925	2	4.5	214
2	株洲方向	1925	4	4.5	107
3	衡阳方向	1375	4	4.5	76
4	其他地区	275	4	4.5	15
合计	--	5500	--	--	412

二、收入反推法

收入反推法, 是基于合理的收入水平, 反推日均单车订单数, 根据日均订单总量测算合理的运力规模。

2024 年湖南省城镇私营单位就业人员年平均工资 60537 元, 折合月平均工资 5045 元; 此外湖南省人社厅公布的信息显示, 2024 年湖南省全口径城镇单位就业人员月平均工资为 6711 元。根据攸县统计公报, 2024 年攸县城镇居民人均可支配收入 53210 元, 即月均收入 4434 元。出租车公司属私营单位, 且县级行政区的工资通常低于省级平均水平, 综合以上数据考虑, 估算攸县城区出租车司机年均工资水平在 4.8 ~ 5.8 万元, 折合月平均工资 4000 ~ 4833 元较为合理。

根据现状调查，攸县出租车司机目前月收入平均为 3000 元左右，与估算的合理收入水平存在一定差距。攸县除 178 辆巡游出租车和 132 辆合规网约车外，还存在非合规网约车约 150-200 辆、“打表黑车”约 100-150 辆，“出租车”总量约为 610 辆。若出租车平均工资需达到 4000 元/月，估算出租车运力规模约 458 台；若需达到 4833 元/月，则出租车车运力规模约 379 台。因此，从收入反推看，攸县城区现状合理的出租车规模为 **379-458** 台，**2030** 年按现状 1.2 倍增长，出租车规模约 **455-550** 台。

三、类比分析法

类比分析法，是以出租汽车运力需求为因变量，以人口、经济、交通等因素为自变量，量化各因素对运力需求的影响程度，选取类似城市进行类比，得到本城市运力规模。

攸县 2024 年完成地区生产总值 495.2 亿元，全市常住人口 61.18 人，其中城镇人口 36.57 万人，县城区常住人口约 23 万人，现状巡游出租车保有量 178 台。通过对比湖南省内及周边城市数据，选取与攸县人口规模、经济发展水平、交通状况等相似的城市进行对比。具体见下表。

表 5-4 出租汽车运力规模情况

城市	GDP (亿元)	市常住人 口(万人)	城区人口 (万人)	出租车保有量 (辆)	出租车千人保有 (辆)
临湘市	364.85	42.41	17	227	1.3
武冈市	240.02	61.63	22	184	0.8
浏阳市	1800.3	145.04	31	400	1.3
湘乡市	564.17	71.33	25	237	0.9
祁阳市	421.52	79	29	290	1.0
冷水江市	267.8	32.6	15	322	2.1
涟源市	356.3	84.01	19	200	1.1
攸县	495.2	61.18	23	178	0.8

注：因攸县网约车现状以城际客运为主，计算城区现状出租车保有量时未计入。

从出租车保有水平看，攸县目前城区出租车千人保有量为 0.8 辆，处于较低水平。类比同类城市，宜按 1.4-1.6 辆/千人的保有水平，对县城城区出租车规模进行测算。结果显示，县城城区现状出租车运力规模宜为 322-368 辆，**2030 年宜为 392-448 辆。**

表 5-5 不同保有水平下攸县城区出租车运力规模测算

年度	城区常住人口(万人)	出租车保有量(辆)	
		按 1.4 辆/千人	按 1.6 辆/千人
2025	23	322	368
2030	28	392	448

四、规范比较法

规范比较法，是指选择特定的运力合理性评估指标，通过将城市实际指标值与规范或标准推荐指标值进行比较，据此判断某城市出租车运力规模是否合理的方法。

运力合理性评估指标，通常选择出租车千人保有量、巡游车里程利用率、巡游车空载率、巡游车单车日均载客次数，以及网约车单车日均订单量、网约车合规率等指标。本次选取出租车千人保有量、出租车有效里程利用率、日均载客次数（日均订单量）三个指标进行评估。

（一）千人保有量

国家标准《城市道路交通规划设计规范（GB 50220-95）》中，针对不同规模城市对出租汽车规划保有量进行了规定。明确：大城市每千人不宜少于 2 辆；小城市每千人不宜少于 0.5 辆；中等城市可在其间取值。攸县城

区现状人口规模约 23 万人，现状出租车保有水平为 0.8 辆/千人，符合规范规定的最低保有水平要求。

（二）有效里程利用率

国家建设部、交通运输部、财政部等五部门联合发布《关于进一步加强城市出租汽车行业管理工作的意见》明确提出：“出租汽车有效里程利用率低于 70% 的城市和地区原则上不宜以审批、拍卖等形式向市场投放或变相投放新的运力”。攸县出租车平均总载客里程约 106 公里，总运营里程约 195 公里，平均有效里程利用率约 60%，低于 70% 的行业建议值。在现状大量存在非合规网约车和“黑车”情况下，既有巡游出租车有效里程利用率不足。

（三）日均载客次数

国家对出租车合理的日均载客次数并无明确规定，但根据相关经验，出租车日均载客次数在 30 次较为合理，太少说明司机收入较低，难以维持行业正常稳定可持续发展，太多说明出租车运力规模偏少，乘客打车难。根据调查，目前攸县出租车日均运营 25 次/台，单趟平均里程 4.6 公里，日均订单约 4450 单、客流约 5900 人次。从确保司机合理收入的角度，日均载客次数偏低。

五、综合评测

综合上述四种方法预测结果，攸县出租车（含巡游车及网约车）合理需求规模现状为 320-350 辆，2030 年为 400-500 辆。

表 5-6 不同方法评估结果汇总表

评估方法	年份	合理需求规模(辆)
供需平衡法	现状	343
	2030 年	412
收入反推法	现状	379-458
	2030 年	455-550
类比分析法	现状	322-368
	2030 年	392-448
规范比较法	现状	/
	2030 年	/
综合评测	现状	340-400
	2030 年	400-550

城区现有合规巡游出租车 178 台，合规网约车 132 台，另有非合规网约车约 150-200 台，“打表黑车”约 100-150 台，城区实际运营的“出租车辆”总规模约 610 台。大量非合规车辆的存在，造成合规巡游出租车有效里程利用率不足、收入偏低和网约车跨区域运营现象。根据《攸县巡游出租汽车运力发展评估报告》，巡游出租车 2030 年合理运力规模为 150 辆。

若适当控制巡游出租车运力规模、加大非合规网约车及“打表黑车”打击力度，则攸县网约车现状合理规模为 162-222 台，2030 年网约车合理规模为 250-400 台，为跨区域经营的网约车(即攸县现状 4 家公司的网约车)和非合规网约车的合规化提供了发展空间。考虑到攸县网约车市场发展潜力较大，本次取上限值作为建议值，即 **2030 年攸县网约车规模约为 400 台**。

表 5-7 攸县“十五五”网约车合理规模预测表

时间	总规模(辆)	巡游出租车(辆)	网约车预测值(辆)	网约车建议值(辆)
现状	340-400	65	162-222	--
2030 年	400-550	150	250-400	400

注：此表中网约车现状值为合理规模预测值，非现状实际值。

六、投放计划

在运力投放过程中，需遵循以下原则：

(一) 整体统筹，分批投放

网约车运力规模需充分考虑城市公交、巡游出租车、城乡客运车辆、城际班车、定制客运等多种出行方式的相互影响，同时，需与攸县经济社会发展、攸县与周边地区融合发展相适应，网约车运力投放时需与相关因素整体统筹，逐年投放。

(二) 平稳过渡，保守投放

非合规网约车（缺少“人证”或“车证”，或经营区域与许可不符）的合规化和“黑车”（个体户、“人证”和“车证”均无）退出市场是一个相对缓慢的过程，且牵涉较多家庭生计，为保障社会和谐稳定，降低行业管理风险，建议非合规网约车和“黑车”退出攸县出租车市场时需做到平稳过渡，网约车运力宜保守投放。

(三) 各年度投放建议值

(1) 2026-2027年适当加大投放力度，适度超前，满足起讫点均在县域内网约车出行需求；

(2) 2028-2030年减缓网约车投放力度，根据市场需求和网约车经营状况，逐年减少投放规模；

(3) 加大网约车运营监测力度，动态评估网约车规模并调整投放计划；

(4) 搭建出租车智能监管平台，提高行业监管水平和抗风险能力，为促进行业健康可持续发展，建议攸县网约车企业控制在6家以内。

表 5-8 岷县“十五五”网约车各年度投放表（建议值）

网约车数量	2025 年	2026 年	2027 年	2028 年	2029 年	2030 年
保有量（辆）	132	282	322	352	382	400
年度投放值（辆）	--	150	40	30	30	18
累计投放值（辆）	--	150	190	220	250	268

第六章 相关建议

一、推动网约车合规化发展，营造良好市场环境

1、规范引导正规网约车平台进入。堵不如疏，对滴滴、花小猪等大型网约车平台，可允许其进入市场，但企业总体规模控制在6家以内，并规范其发展，网约车规模控制在400台，遵循“先多后少、谨慎投放”的原则。清退不合规车辆，对平台向非合规网约车的派单行为加大监管力度。可在主要运营时段，如白天早7点至晚7点，设定电子围栏，禁止非合规网约车接单，进一步强化对非合规网约车派单行为的打击力度。

2、现有合规网约车公司优先准入、引导转型。对攸县城区既有4家网约车公司，一是要引导其车辆纳入攸县城区合规网约车范畴，鼓励其接入互联网平台，加强车辆使用便捷性；二是要推动其加快转型发展，提升自身竞争力，逐步实现由“跑城际”到“跑城区”转变。

3、建立出租车驾驶员最低收入运价保护机制。协同市场监管等部门，加大对“特惠价”“一口价”等不正当价格行为的打击力度，实现巡网公平竞争，融合发展。有序推进网约车司机权益保障工作，整治平台抽成不透明、比例过高，以“阴阳账单”模式误导并侵占司机合法权益等行为。

二、适度控制巡游出租车规模，着力推动转型发展

1、控制巡游出租车规模。攸县城区巡游出租车规模已超过现状合理运力规模，建议控制新增投放，为网约车的正规化和发展预留空间。但随着城市人口的增加，居民生活水平的提高，非法营运车辆逐步退出市场，

以及城市出行方式结构的变化，未来城区出租车出行需求将进一步增加，届时需对合理的出租车运力供给规模重新评估。建议根据《交通运输部办公厅关于进一步深化改革加快推进出租汽车行业健康发展有关工作的通知》（交运办〔2018〕163号）以及湖南省交通运输厅近期印发的《城市出租车运力评估指南》等，原则上至少每三年开展一次出租车运力评估工作，并建立出租车市场运行指标检测机制和运力动态调整机制，实现数据的实时采集与更新，推动出租车市场供需平衡。

2、推进巡游出租汽车数字化发展。积极推动巡游出租汽车应用移动互联网技术，通过电信、互联网等方式提供运营服务，拓展移动支付等多样化支付方式，实现线上线下优势互补，减少空驶率，提升运营效率和收益。支持巡游出租汽车企业通过经营权入股、合作等市场机制建设信息服务平台和整合区域运力资源，通过接入或组建网约车平台公司，实施巡游和网约融合派单，实现“巡网一体化”融合发展。

三、规划建设出租车服务中心，提升司机服务水平

统筹规划出租车服务中心纳入城市基础设施建设，合理布局，认真组织实施，妥善解决出租车驾驶员在停车、休憩、会务、就餐、如厕等方面的实际困难。

在出租车客流量较大的车站、商场、医院等大型公共场所和大型居民住宅区，划定出租车候客区域，为出租车营运提供便利，同时降低由于随处停车上下客带来的车流交织拥堵和安全隐患，更好地为乘客出行提供更高品质服务。

四、加大非法营运车辆打击力度，避免陷入恶性发展

1、专项治理，保持高压态势。定期组织专项执法行动，加大对交通枢纽、商场、医院、大型住宅小区等重点区域、重点时段非法营运行为打击查处力度，进一步规范市场运营秩序。

2、联勤联动，实施精准打击。强化公安、城管、应急管理等部门的联勤联动，建立打击非法营运行为联合执法机制和案件移交机制，定期召开联合执法联席会议，及时移交和接收违法线索，对收到的非法营运线索快查快处。通过跨区联合执法、现场执法监督指导等方式，强化执法一线打击违法经营包车力度。

3、问题引导，紧盯投诉处理。高度重视群众的投诉举报线索，对收集到的各类“黑车”线索进行梳理分析，形成重点嫌疑车辆“黑名单”，从而有针对性地开展检查工作，实现精准打击，及时对违法行为予以查处。

五、提升新科技、新技术应用水平，提升服务效率

1、提升智慧经营水平。推动巡游、网约出租车驾驶员“两证合一”，推广应用“巡游出租汽车+互联网”经营模式，通过网络平台智能化派单，减少巡游出租车空驶率，实现出租车行业“巡网融合”。同时利用网上约车、线上支付、在线服务评价和信息化管理等手段，推动出租车与互联网技术深度融合，实现新老业态融合发展。

2、提升智慧监管水平。积极运用互联网、大数据、云计算等技术，建立出租汽车经营者和驾驶员监管系统，加强对失信和违法违规行为、投诉举报、乘客服务评价等信息的记录与应用，将相关信用记录纳入全国信用

信息共享平台和国家企业信用信息公示系统，作为出租汽车经营者和驾驶员准入退出的重要依据。

3、提升智慧执法水平。借助大数据平台，深入剖析车辆的行驶轨迹、接单记录等关键信息，实现车辆行驶轨迹和接单记录的非现场监控，对违规车辆进行精准定位，充分发挥科技执法作用。出租车“一车一码”管理，乘客通过扫描车辆上的二维码，即可迅速了解车辆是否合规。一旦有不合规车辆被投诉，相关部门即可快速响应，实现“接诉即查、查实即处”的高效执法。

第七章 保障措施

一、强化组织领导

成立由县政府分管副县长任组长，县政府副秘书长、县交通运输局局长任副组长，县委网信办、县发展改革委、县工信局、县公安局、县财政局、县人社局、县自然资源局、县住建局、县市场监管局主要负责人为成员的出租汽车行业工作专班，负责全县出租汽车行业的政策研究和指导，及时协调解决工作中出现的困难和问题。

二、强化联合监管

加强部门协同，交通运输、公安、市场监管等部门加大联合执法力度，严查“黑车”非法营运行为。完善网约车属地监管机制，落实属地管理责任，强化源头管理。加大“双随机”检查工作力度，建立健全长效管理工作机制，严格查处出租车非法营运、违规营运以及在交通场站不服从调度私自揽客、聚众滋事、破坏营运秩序、妨碍市场竞争和价格违法行为。

三、维护行业稳定

加强舆情监测，畅通利益诉求渠道，完善应急处置预案，强化风险研判，重视风险防范化解，提升风险识别和预警防控能力，及时处置突发事件，维护攸县网约车行业稳定。

四、强化宣传引导

做好新闻宣传和舆论引导工作，加强对攸县网约出租汽车行业高质量

发展工作的正面宣传和热点问题的舆论引导，统筹各方利益，引导各方预期，回应社会关切，为推动出租汽车行业高质量发展营造良好氛围。

附件 《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》(第二次修正版)

网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法

(2016年7月27日交通运输部、工业和信息化部、公安部、商务部、工商总局、质检总局、国家网信办发布，根据2019年12月28日《交通运输部 工业和信息化部 公安部 商务部 市场监管总局 国家网信办关于修改〈网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法〉的决定》第一次修正，根据2022年11月30日《交通运输部 工业和信息化部 公安部 商务部 市场监管总局 国家网信办关于修改〈网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法〉的决定》第二次修正)

第一章 总 则

第一条 为更好地满足社会公众多样化出行需求，促进出租汽车行业和互联网融合发展，规范网络预约出租汽车经营服务行为，保障运营安全和乘客合法权益，根据国家有关法律、行政法规，制定本办法。

第二条 从事网络预约出租汽车(以下简称网约车)经营服务，应当遵守本办法。本办法所称网约车经营服务，是指以互联网技术为依托构建服务平台，整合供需信息，使用符合条件的车辆和驾驶员，提供非巡游的预约出租汽车服务的经营活动。本办法所称网络预约出租汽车经营者(以下称网约车平台公司)，是指构建网络服务平台，从事网约车经营服务的企业法人。

第三条 坚持优先发展城市公共交通、适度发展出租汽车，按照高品质服务、差异化经营的原则，有序发展网约车。

网约车运价实行市场调节价，城市人民政府认为有必要实行政府指导价的除外。

第四条 国务院交通运输主管部门负责指导全国网约车管理工作。

各省、自治区人民政府交通运输主管部门在本级人民政府领导下，负责指导本行政区域内网约车管理工作。

直辖市、设区的市级或者县级交通运输主管部门或人民政府指定的其他出租汽车行政主管部门（以下称出租汽车行政主管部门）在本级人民政府领导下，负责具体实施网约车管理。

其他有关部门依据法定职责，对网约车实施相关监督管理。

第二章 网约车平台公司

第五条 申请从事网约车经营的，应当具备线上线下服务能力，符合下列条件：

- (一) 具有企业法人资格；
- (二) 具备开展网约车经营的互联网平台和与拟开展业务相适应的信息数据交互及处理能力，具备供交通、通信、公安、税务、网信等相关部门依法调取查询相关网络数据信息的条件，网络服务平台数据库接入出租汽车行政主管部门监管平台，服务器设置在中国内地，有符合规定的网络安全管理制度和安全保护技术措施；
- (三) 使用电子支付的，应当与银行、非银行支付机构签订提供支付结算服务的协议；
- (四) 有健全的经营管理制度、安全生产管理制度和服务质量保障制度；
- (五) 在服务所在地有相应服务机构及服务能力；
- (六) 法律法规规定的其他条件。

外商投资网约车经营的，除符合上述条件外，还应当符合外商投资相关法律法规的规定。

第六条 申请从事网约车经营的，应当根据经营区域向相应的出租汽车行政主管部门提出申请，并提交以下材料：

- (一) 网络预约出租汽车经营申请表（见附件）；
- (二) 投资人、负责人身份、资信证明及其复印件，经办人的身份证明及其复印件和委托书；
- (三) 企业法人营业执照，属于分支机构的还应当提交营业执照；
- (四) 服务所在地办公场所、负责人员和管理人员等信息；
- (五) 具备互联网平台和信息数据交互及处理能力的证明材料，具备供交通、通信、公安、税务、网信等相关监管部门依法调取查询相关网络数据信息条件的证明材料，数据库接入情况说明，服务器设置在中国内地的情况说明，依法建立并落实网络安全管理制度和安全保护技术措施的证明材料；
- (六) 使用电子支付的，应当提供与银行、非银行支付机构签订的支付结算服务协议；
- (七) 经营管理制度、安全生产管理制度和服务质量保障制度文本；
- (八) 法律法规要求提供的其他材料。

首次从事网约车经营的，应当向企业注册地相应出租汽车行政主管部门提出申请，前款第（五）、第（六）项有关线上服务能力材料由网约车平台公司注册地省级交通运输主管部门商同级通信、公安、税务、网信、人民银行等部门审核认定，并提供相应认定结果，认定结果全国有效。网约车平台公司在注册地以外申请从事网约车经营的，应当提交前款第（五）、第（六）项有关线上服务能力认定结果。

其他线下服务能力材料，由受理申请的出租汽车行政主管部门进行审核。

第七条 出租汽车行政主管部门应当自受理之日起 20 日内作出许可或者不予许可的决定。20 日内不能作出决定的，经实施机关负责人批准，可以延长 10 日，并应当将延长期限的理由告知申请人。

第八条 出租汽车行政主管部门对于网约车经营申请作出行政许可决定的，应当明确经营范围、经营区域、经营期限等，并发放《网络预约出租汽车经营许可证》。

第九条 出租汽车行政主管部门对不符合规定条件的申请作出不予行政许可决定的，应当向申请人出具《不予行政许可决定书》。

第十条 网约车平台公司应当在取得相应《网络预约出租汽车经营许可证》并向企业注册地省级通信主管部门申请互联网信息服务备案后，方可开展相关业务。备案内容包括经营者真实身份信息、接入信息、出租汽车行政主管部门核发的《网络预约出租汽车经营许可证》等。涉及经营电信业务的，还应当符合电信管理的相关规定。

网约车平台公司应当自网络正式联通之日起 30 日内，到网约车平台公司管理运营机构所在地的省级人民政府公安机关指定的受理机关办理备案手续。

第十一条 网约车平台公司暂停或者终止运营的，应当提前 30 日向服务所在地出租汽车行政主管部门书面报告，说明有关情况，通告提供服务的车辆所有人和驾驶员，并向社会公告。终止经营的，应当将相应《网络预约出租汽车经营许可证》交回原许可机关。

第三章 网约车车辆和驾驶员

第十二条 拟从事网约车经营的车辆，应当符合以下条件：

(一) 7 座及以下乘用车；

(二) 安装具有行驶记录功能的车辆卫星定位装置、应急报警装置;

(三) 车辆技术性能符合运营安全相关标准要求。

车辆的具体标准和营运要求,由相应的出租汽车行政主管部门,按照高品质服务、差异化经营的发展原则,结合本地实际情况确定。

第十三条 服务所在地出租汽车行政主管部门依车辆所有人或者网约车平台公司申请,按第十二条规定的条件审核后,对符合条件并登记为预约出租客运的车辆,发放《网络预约出租汽车运输证》。

城市人民政府对网约车发放《网络预约出租汽车运输证》另有规定的,从其规定。

第十四条 从事网约车服务的驾驶员,应当符合以下条件:

(一) 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;

(二) 无交通肇事犯罪、危险驾驶犯罪记录,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;

(三) 无暴力犯罪记录;

(四) 城市人民政府规定的其他条件。

第十五条 服务所在地设区的市级出租汽车行政主管部门依驾驶员或者网约车平台公司申请,按第十四条规定的条件核查并按规定考核后,为符合条件且考核合格的驾驶员,发放《网络预约出租汽车驾驶员证》。

第四章 网约车经营行为

第十六条 网约车平台公司承担承运人责任,应当保证运营安全,保障乘客合法权益。

第十七条 网约车平台公司应当保证提供服务车辆具备合法营运资质，技术状况良好，安全性能可靠，具有营运车辆相关保险，保证线上提供服务的车辆与线下实际提供服务的车辆一致，并将车辆相关信息向服务所在地出租汽车行政主管部门报备。

第十八条 网约车平台公司应当保证提供服务的驾驶员具有合法从业资格，按照有关法律法规规定，根据工作时长、服务频次等特点，与驾驶员签订多种形式的劳动合同或者协议，明确双方的权利和义务。网约车平台公司应当维护和保障驾驶员合法权益，开展有关法律法规、职业道德、服务规范、安全运营等方面的岗前培训和日常教育，保证线上提供服务的驾驶员与线下实际提供服务的驾驶员一致，并将驾驶员相关信息向服务所在地出租汽车行政主管部门报备。

网约车平台公司应当记录驾驶员、约车人在其服务平台发布的信息内容、用户注册信息、身份认证信息、订单日志、上网日志、网上交易日志、行驶轨迹日志等数据并备份。

第十九条 网约车平台公司应当公布确定符合国家有关规定的计程计价方式，明确服务项目和质量承诺，建立服务评价体系和乘客投诉处理制度，如实采集与记录驾驶员服务信息。在提供网约车服务时，提供驾驶员姓名、照片、手机号码和服务评价结果，以及车辆牌照等信息。

第二十条 网约车平台公司应当合理确定网约车运价，实行明码标价，并向乘客提供相应的出租汽车发票。

第二十一条 网约车平台公司不得妨碍市场公平竞争，不得侵害乘客合法权益和社会公共利益。

网约车平台公司不得有为排挤竞争对手或者独占市场，以低于成本的价格运营扰乱正常市场秩序，损害国家利益或者其他经营者合法权益等不正当价格行为，不得有价格违法行为。

第二十二条 网约车应当在许可的经营区域内从事经营活动，超出许可的经营区域的，起讫点一端应当在许可的经营区域内。

第二十三条 网约车平台公司应当依法纳税，为乘客购买承运人责任险等相关保险，充分保障乘客权益。

第二十四条 网约车平台公司应当加强安全管理，落实运营、网络等安全防范措施，严格数据安全保护和管理，提高安全防范和抗风险能力，支持配合有关部门开展相关工作。

第二十五条 网约车平台公司和驾驶员提供经营服务应当符合国家有关运营服务标准，不得途中甩客或者故意绕道行驶，不得违规收费，不得对举报、投诉其服务质量或者对其服务作出不满意评价的乘客实施报复行为。

第二十六条 网约车平台公司应当通过其服务平台以显著方式将驾驶员、约车人和乘客等个人信息的采集和使用的目的、方式和范围进行告知。未经信息主体明示同意，网约车平台公司不得使用前述个人信息用于开展其他业务。

网约车平台公司采集驾驶员、约车人和乘客的个人信息，不得超越提供网约车业务所必需的范围。

除配合国家机关依法行使监督检查权或者刑事侦查权外，网约车平台公司不得向任何第三方提供驾驶员、约车人和乘客的姓名、联系方式、家庭住址、银行账户或者支付账户、地理位置、出行线路等个人信息，不得泄露地理坐标、地理标志物等

涉及国家安全的敏感信息。发生信息泄露后，网约车平台公司应当及时向相关主管部门报告，并采取及时有效的补救措施。

第二十七条 网约车平台公司应当遵守国家网络和信息安全有关规定，所采集的个人信息和生成的业务数据，应当在中国内地存储和使用，保存期限不少于2年，除法律法规另有规定外，上述信息和数据不得外流。

网约车平台公司不得利用其服务平台发布法律法规禁止传播的信息，不得为企业、个人及其他团体、组织发布有害信息提供便利，并采取有效措施过滤阻断有害信息传播。发现他人利用其网络服务平台传播有害信息的，应当立即停止传输，保存有关记录，并向国家有关部门报告。

网约车平台公司应当依照法律规定，为公安机关依法开展国家安全工作，防范、调查违法犯罪活动提供必要的技术支持与协助。

第二十八条 任何企业和个人不得向未取得合法资质的车辆、驾驶员提供信息对接开展网约车经营服务。不得以私人小客车合乘名义提供网约车经营服务。

网约车车辆和驾驶员不得通过未取得经营许可的网络服务平台提供运营服务。

第五章 监督检查

第二十九条 出租汽车行政主管部门应当建设和完善政府监管平台，实现与网约车平台信息共享。共享信息应当包括车辆和驾驶员基本信息、服务质量以及乘客评价信息等。

出租汽车行政主管部门应当加强对网约车市场监管，加强对网约车平台公司、车辆和驾驶员的资质审查与证件核发管理。

出租汽车行政主管部门应当定期组织开展网约车服务质量测评，并及时向社会公布本地区网约车平台公司基本信息、服务质量测评结果、乘客投诉处理情况等信息。

出租汽车行政主管、公安等部门有权根据管理需要依法调取查阅管辖范围内网约车平台公司的登记、运营和交易等相关数据信息。

第三十条 通信主管部门和公安、网信部门应当按照各自职责，对网约车平台公司非法收集、存储、处理和利用有关个人信息、违反互联网信息服务有关规定、危害网络和信息安全、应用网约车服务平台发布有害信息或者为企业、个人及其他团体组织发布有害信息提供便利的行为，依法进行查处，并配合出租汽车行政主管部门对认定存在违法违规行为的网约车平台公司进行依法处置。

公安机关、网信部门应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，防范、查处有关违法犯罪活动。

第三十一条 发展改革、价格、通信、公安、人力资源社会保障、商务、人民银行、税务、市场监管、网信等部门按照各自职责，对网约车经营行为实施相关监督检查，并对违法行为依法处理。

第三十二条 各有关部门应当按照职责建立网约车平台公司和驾驶员信用记录，并纳入全国信用信息共享平台。同时将网约车平台公司行政许可和行政处罚等信用信息在国家企业信用信息公示系统上予以公示。

第三十三条 出租汽车行业组织应当建立网约车平台公司和驾驶员不良记录名单制度，加强行业自律。

第六章 法律责任

第三十四条 违反本规定，擅自从事或者变相从事网约车经营活动，有下列行为之一的，由县级以上出租汽车行政主管部门责令改正，予以警告，并按照以下规定分别予以罚款；构成犯罪的，依法追究刑事责任：

- (一) 未取得《网络预约出租汽车经营许可证》的，对网约车平台公司处以 10000 元以上 30000 元以下罚款；
- (二) 未取得《网络预约出租汽车运输证》的，对当事人处以 3000 元以上 10000 元以下罚款；
- (三) 未取得《网络预约出租汽车驾驶员证》的，对当事人处以 200 元以上 2000 元以下罚款。

伪造、变造或者使用伪造、变造、失效的《网络预约出租汽车运输证》《网络预约出租汽车驾驶员证》从事网约车经营活动的，分别按照前款第（二）项、第（三）项的规定予以罚款。

第三十五条 网约车平台公司违反本规定，有下列行为之一的，由县级以上出租汽车行政主管部门和价格主管部门按照职责责令改正，对每次违法行为处以 5000 元以上 10000 元以下罚款；情节严重的，处以 10000 元以上 30000 元以下罚款：

- (一) 提供服务车辆未取得《网络预约出租汽车运输证》，或者线上提供服务车辆与线下实际提供服务车辆不一致的；
- (二) 提供服务驾驶员未取得《网络预约出租汽车驾驶员证》，或者线上提供服务驾驶员与线下实际提供服务驾驶员不一致的；
- (三) 未按照规定保证车辆技术状况良好的；
- (四) 起讫点均不在许可的经营区域从事网约车经营活动的；

(五) 未按照规定将提供服务的车辆、驾驶员相关信息向服务所在地出租汽车行政主管部门报备的;

(六) 未按照规定制定服务质量标准、建立并落实投诉举报制度的;

(七) 未按照规定提供共享信息，或者不配合出租汽车行政主管部门调取查阅相关数据信息的;

(八) 未履行管理责任，出现甩客、故意绕道、违规收费等严重违反国家相关运营服务标准行为的。

网约车平台公司不再具备线上线下服务能力或者有严重违法行为的，由县级以上出租汽车行政主管部门依据相关法律法规的有关规定责令停业整顿、吊销相关许可证件。

第三十六条 网约车驾驶员违反本规定，有下列情形之一的，由县级以上出租汽车行政主管部门和价格主管部门按照职责责令改正，对每次违法行为处以 50 元以上 200 元以下罚款：

(一) 途中甩客或者故意绕道行驶的；

(二) 违规收费的；

(三) 对举报、投诉其服务质量或者对其服务作出不满意评价的乘客实施报复行为的。

网约车驾驶员不再具备从业条件或者有严重违法行为的，由县级以上出租汽车行政主管部门依据相关法律法规的有关规定撤销或者吊销从业资格证件。

对网约车驾驶员的行政处罚信息计入驾驶员和网约车平台公司信用记录。

第三十七条 网约车平台公司违反本规定第十、十八、二十六、二十七条有关规定的，由网信部门、公安机关和通信主管部门按各自职责依照相关法律法规规定给

予处罚；给信息主体造成损失的，依法承担民事责任；涉嫌犯罪的，依法追究刑事责任。

网约车平台公司及网约车驾驶员违法使用或者泄露约车人、乘客个人信息的，由公安、网信等部门依照各自职责处以 2000 元以上 10000 元以下罚款；给信息主体造成损失的，依法承担民事责任；涉嫌犯罪的，依法追究刑事责任。

网约车平台公司拒不履行或者拒不按要求为公安机关依法开展国家安全工作，防范、调查违法犯罪活动提供技术支持与协助的，由公安机关依法予以处罚；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

第七章 附 则

第三十八条 私人小客车合乘，也称为拼车、顺风车，按城市人民政府有关规定执行。

第三十九条 网约车行驶里程达到 60 万千米时强制报废。行驶里程未达到 60 万千米但使用年限达到 8 年时，退出网约车经营。

小、微型非营运载客汽车登记为预约出租客运的，按照网约车报废标准报废。其他小、微型营运载客汽车登记为预约出租客运的，按照该类型营运载客汽车报废标准和网约车报废标准中先行达到的标准报废。

省、自治区、直辖市人民政府有关部门要结合本地实际情况，制定网约车报废标准的具体规定，并报国务院商务、公安、交通运输等部门备案。

第四十条 本办法自 2016 年 11 月 1 日起实施。各地可根据本办法结合本地实际制定具体实施细则。