



近期，京沪穗深等十多个城市陆续发布网约车实施细则征求意见稿，引发社会广泛关注。多地细则征求意见稿发布后，受到预期影响的市场有何变化？“新华视点”记者近日探访多地网约车市场。

焦点一：网约车价格有何变化？

不少地方的乘客明显感受到近期网约车的价格变化。在深圳经常乘坐滴滴专车专车的市民敖文华说，最近，网约车的价格跟出租车价格差不多，而以前至少比出租便宜20%以上。目前，深圳滴滴快车每公里的价格已从原来的1.3元涨到1.8元。

10月16日，记者从北京市西三环附近的京颐商场，打网约车到位于西三环南路的北京市某单位，滴滴的报价是16.7元。而同样的距离，记者6月份乘坐滴滴快车实际支付价格为8.2元。

在各地的网约车新规征求意见稿中，北京、上海、深圳都提出了动力和轴距方面的要求：发动机排量在1.8T或2.0L以上，轴距方面则要达到2700mm以上，新能源车轴距也要达到2650mm以上。

对此，滴滴出行认为，之前网约车定价相对实惠，但对车型的限定必然提高运营成本，或将大幅抬高网约车费。而原本定价较高的神州租车和易到用车都提出，新规对其价格影响不大。

一些券商分析认为，以私家车加盟模式为主的滴滴受影响较大，但通过购买专业车辆的神州专车等平台因为基本符合细则，将获得利好，这将对网约车市场带来新的变化。

在深圳从事网约车服务的司机江剑波说，他开的是排量1.6升的低档车，如果按新政策要求升级为1.8T或者2.0L以上的中高档车，每单成本要多出近一倍，定价至少是现在的2倍。

不过，交通运输部深化出租汽车改革首席专家徐康明表示，之前网约车的低价，很大程度上来自大量的补贴，网约车的发展，服务档次可以高一些，不和出租车在一个频道上竞争。有专家认为，此前参与网约车的车辆品质参差不齐，一些车辆在年检时蒙混过关，存在一定的安全隐患，限定车型、排量能在一定程度上保证乘客安全利益。

焦点二：网约车会好打吗？

“原来用专车就为了解决打车难，现在专车也难打了。”常年以滴滴专车送孩子上学的北京杨女士介绍，现在早上要车明显

费劲了。原来一般早晨6点55分要车，7点就能坐上车，派车的距离一般在1.2公里之内。这几天，要到的车最近都在3公里左右，有次甚至派了一辆10公里以外的车。

“上周五早上，从6点45分开始，在滴滴上把专车、出租、快车要了个遍，快要绝望时，终于以1.5倍价格要到一辆快车。”杨女士说。

常年乘坐网约车上班的南昌市民姜先生说，他每天早上7点20分左右从家里出发前往赣江对岸的工作单位上班，原来一般叫车3至5分钟就能到，现在高峰时刻基本上叫不到车。

根据滴滴的统计，上海从事网约车的车辆符合新轴距要求的不足1/5。滴滴出行表示，粗略估算，一旦新政策落地，由于对车辆规格的限制，将导致能运营的车辆大幅减少，滴滴等待时长将从目前平均5分钟延长到15分钟以上，同时因供不应求，可能会再现司机挑乘客的情况。

但也有研究机构认为，目前网约车难打的情况不仅与各地提出的网约车新政策有关，也有近期滴滴、优步等平台多次调整价格、降低司机补贴导致注册司机数量下降的影响。

相对于细则落地后网约车可能减少的情况，传统出租车公司开始活跃起来。目前，北京首汽、上海大众等出租车公司，均在今年推出了网约车平台，目前业务在快速增长中。

据了解，目前，上海大众专车和首汽约车的运营车辆分别达到3000辆和9000辆。上海大众交通集团董事长杨国平、首汽约车CEO魏东均表示，车辆依然供不应求，接下来还会不断加大车辆投入。

对于适度调控网约车市场规模，北京市交通委表示，要鼓励公共交通优先，北京正在加大公共交通投入力度，力争让百姓既能绿色出行，也能享受便捷。

焦点三：司机户籍门槛的提高带来什么影响？

记者梳理发现，北京、上海、天津等地细则征求意见稿都提出从事网约车司机行业的本地户籍限制。

根据滴滴的统计，已激活的41万余司机中仅有不到1万名司

机具有上海本地户籍。北京市交通委数据显示，今年4月到8月，每月进京车辆一直在115万辆(次)左右，同比多出15万辆(次)。这些车辆中很多都是从事网约车营运的外地车。

研究机构艾媒咨询数据显示，网约车司机为本地人的比例，北京为3.6%，上海为5.3%，广州为5.9%，深圳6.7%，杭州为10.8%。以京津沪等地的本地户籍条件，将涉及大批外地司机。

北京市交通委相关负责人表示，提出这一政策，是特大城市人口调控、疏解部分产业的现实考虑。治理“城市病”首要的就是严控人口规模，出租汽车是劳动密集型行业，其未来发展必然涉及人口规模调控和产业发展及就业导向。同时，特大城市交通拥堵也是“老大难”问题，而外埠车辆长期在大城市占用道路进行经营活动，也会进一步加大治堵困难。

然而，出行的需求仍然存在。滴滴出行6月发布的《华北城市智能出行大数据报告》显示，仅在北京地区每天来往于地铁站和写字楼、商场和住宅之间的网约车出行就有27.8万人次。与此同时，1995年由住建部主导出台的《城市道路规划设计规范》曾对城市出租车数量有一个指导性标准——大城市每千人不宜少于2辆，按照这一标准，除北京、上海外，国内多数大城市出租车数量都不达标。

不少公众担忧，在出行需求旺盛的情况下，一旦提高网约车的门槛，会导致黑车市场的火热。

江剑波表示，2015年7月，他所在村庄共有11人在深圳开专车，现在还在开的只有2人，其余多数都去开黑车了。记者在有着900多人的“济南专车”的QQ群里看到，大部分人已改行，有的转行开黑车，经常讨论什么地方接客无人监管。家住北京望京附近的市民吕先生表示，之前晚上地铁站外一般有两三台黑车，现在拉活的黑车明显多了。

北京银建汽车租赁公司的出租车司机李长宽说，如果严格按照网约车细则要求，很多人不符合相关规定，又会回来开黑车，对正规运营也会带来冲击，希望政府能加强监管。

据新华社



纪念长征胜利80周年

为什么说长征精神是永恒的

长征是中国共产党领导中国工农红军创造的惊天动地泣鬼神的英雄史诗，也是我们党90多年波澜壮阔发展历程中最为惊心动魄、最为精彩动人的篇章之一。这部可歌可泣的英雄史诗，为我们留下了伟大的长征精神。

红军长征已成为历史，但长征精神将永世长存。

一个国家，一个民族，没有精神不行。一个底蕴深厚、昂扬向上的民族更不会忘记从自身的历史和传统中汲取发展的动力与营养，并始终视之为巨大的精神财富。长征过去80年了，硝烟弥漫的战场已经荡然无存，当年的红小鬼也早已成为耄耋老人。斗转星移，物是人非。世事沧桑变幻，唯有精神永存。红军指战员对党的事业的忠贞不渝、对革命信仰的执着追求和不怕困难、不怕牺牲的大无畏精神，至今仍然震撼着人们的心灵。无论过去、现在和将来，长征精神对于整个人类的生存、奋斗和进取的价值都是非凡的，它以无可比拟的信念坚定、艰苦卓绝、不屈不挠而获得一种具有全人类意义的永恒。

长征精神已深深融入了我们的党魂、国魂和军魂。长征精神是红军将士不畏牺牲、浴血奋战的真实写照，是中华民族百折不挠、自强不息民族精神的生动体现，是取得革命胜利的重要力量之源。中国革命的胜利，可以从长征精神中找到根源。我们党领

导人民在革命、建设和改革实践中所形成的一系列伟大精神，如延安精神、西柏坡精神等都与长征精神一脉相承。长征精神教育和鼓舞了一代代共产党人为争取民族独立、人民解放和国家富强，前仆后继、流血牺牲、艰苦奋斗、无私奉献，彻底改变了国家和民族的前途命运。长征精神已成为中华民族宝贵的精神财富，成为我们取之不尽、用之不竭的力量源泉。

长征精神将激励我们在实现中华民族伟大复兴的新征程上奋勇前进。今天，我们前所未有地靠近世界舞台的中心，前所未有地接近实现中华民族伟大复兴的目标。但是也要清醒地认识到，中华民族复兴之路不会是平坦大道，越是接近我们的目标，我们面临的困难和阻力就越大。这就需要我们需要我们继承和发扬红军的光荣革命传统，大力弘扬伟大的长征精神。不忘初心，继续前进，走好新的长征路。

美国著名记者哈里森·索尔兹伯里说：“阅读长征的故事，将使人们再次认识到，人类的精神一旦唤起，其威力是无穷无尽的。”长征精神，不会因岁月流逝而黯然，不会因时代变迁而失色。随着时光的推移，长征精神将被赋予新的内涵，以巨大的时空穿透力和历史感召力，激励我们不断前行。

红军丰碑不朽，长征精神永恒！

据新华社

汽柴油价格迎来年最大幅上调

每吨分别提高355元和340元

新华社电 国家发展改革委19日宣布，根据近期国际市场油价变化情况，按照现行成品油价格形成机制，自2016年10月19日24时起，国内汽油、柴油价格每吨分别提高355元和340元。

这是今年以来我国第七次上调汽油和柴油价格，也是上调幅度最大的一次。

发展改革委要求，中石油、中石化、中海油三大公司要组织好成品油生产和调运，确保市场稳定供应，严格执行国家价格政策。各级价格主管部门要加大市场监管力度，严厉查处不执行国

家价格政策的行为，维护正常市场秩序。消费者可通过12358价格监管平台举报价格违法行为。

发展改革委表示，正密切跟踪成品油价格形成机制运行情况，结合国内外石油市场形势变化，进一步予以研究完善。

截至目前，今年汽油、柴油价格已经历20轮调价周期，其中4次下调，7次上调，3次因调价金额每吨不足50元“搁浅”，6次因国际油价低于每桶40美元的“地板价”不调整。今年以来汽油价格每吨累计上调670元，柴油价格每吨累计上调645元。

我国流动老人规模不断增长

新华社电 国家卫生计生委19日发布《中国流动人口发展报告2016》显示，2015年，我国流动人口规模达2.47亿人，占总人口的18%，相当于每六个人中有一个是流动人口。流动老人规模不断增长，占流动人口总量的7.2%。

国家卫生计生委人口流动司司长王谦介绍，2015年我国流动老人约有八成低于70岁，70至79岁的占18%，80岁及以上的高龄流动老人不到5%。照顾晚辈、养老与就业构成老人流动的三大原因。

“我们在研究中发现，留守老人流动、迁移的原因不同于整体的流动人口。”王谦说，“流动老人到城市来给他们的孩子看

孩子，照料晚辈所占比例很大，达到43%。为与子女团聚或自行异地养老的比例为25%。另外有一些老人到城里是为了工作，占比23%。”

《中国流动人口发展报告2016》显示，我国流动人口的平均年龄明显上升。2013年流动人口的平均年龄为27.9岁，2015年为29.3岁，增加了1.4岁。从流动人口的区域分布看，2013年，东部地区流动人口占全国流动人口的75.7%，西部地区为14.9%；2015年的相应比例分别为74.7%、16.6%，东部地区依然是流动人口最集中的地方，但占比有所下降，而西部地区占比有所增长。