

西安市社区拼车常态化发展策略

张璇, 朱菁, 董欣

(西北大学城市与环境学院, 陕西 西安 710127)

摘要: 伴随西安市私人小汽车保有量迅速增长, 城市交通拥堵状况不断加剧, 社区拼车模式成为缓解交通拥堵的有效措施之一。通过分析总结国内外拼车发展经验, 采用问卷调查、访谈等方法对西安市拼车现状和发展问题进行解析。针对现状问题, 提出社区拼车的实施策略: 第一, 成立社区拼车机构, 通过拼车服务平台、社区拼车站点和社区拼车标志等措施管理拼车出行; 第二, 提供安全保障措施, 通过设立实名认证体系、签订社区拼车协议、增加险种等措施保障拼车安全; 第三, 寻求政策支持, 建议通过赋予多人乘坐的拼车车辆道路优先使用权、完善相关法律法规使拼车合法化、提供停车优惠政策等措施鼓励市民拼车。

关键词: 社区拼车; 安全保障; 政策法规; 西安市

Strategies for Community Carpool Development in Xi'an

Zhang Xuan, Zhu Jing, Dong Xin

(College of Urban and Environmental Science, Northwest University, Xi'an Shaanxi 710127, China)

Abstract: With the rapid increase of private car ownership and ever worsening urban traffic congestion in Xi'an, community carpool has become one of the effective ways to relieve traffic congestion. Based on domestic and abroad carpool development experience, this paper discusses the existing conditions and problems in carpool development in Xi'an through questionnaire survey and interviews. Targeting existing problems, the paper proposes implementable strategies for community carpool promotion. Firstly, carpool agencies are suggested to be established in the community with service platforms, stations, and signs to manage carpool travel; Secondly, safety assurance measures such as real-name registration system, neighborhood carpool agreements, and additional types of insurance are proposed to endure safe carpool service; Thirdly, providing policy support to encourage carpool travel by prioritizing carpool vehicle roadway usage, promoting legislative improvement, and offering parking promotion policies.

Keywords: community carpool; safety assurance; policies and regulations; Xi'an

收稿日期: 2014-02-14

基金项目: 2015年陕西省自然科学基金基础研究计划项目“城市化过程的城市空间扩张响应机理与调控”(2015JM5171)、西北大学校级大学生创新创业训练计划项目“Carpool拼车系统设计研究——以西安市为例”(2012020)

作者简介: 张璇(1991—), 女, 吉林松原人, 主要研究方向: 城市规划。

E-mail: 1140311225@qq.com

拼车指几个具有相同或者可以顺路经过目的地的人同乘一辆车的行为。拼车相对于个人驾车出行承载率更高, 有助于促进节能减排、保护环境, 同时缓解日益严重的交通拥堵问题, 是实现节约资源和保护环境基本国策的必然要求。然而, 拼车不仅需要硬件环境(市民、相关机构等)的支持, 也需要软件环境(法律法规、保险条例等)的依托, 具有一定的难度和复杂性, 是一个渐进的过程。本研究以社区拼车为切入点, 通过文献梳理

和问卷调查、访谈, 以及一系列定性、定量分析, 在了解中国拼车发展水平和成效的同时, 深入剖析西安市拼车现状, 从而探索符合市场运行规律、符合市民出行特点、反映市民出行需求的社区拼车发展策略。

1 中国拼车发展历程回顾

中国的拼车发展历程最早可追溯至20世纪90年代, 以青岛市实施出租汽车拼车为

开端。具体而言，可分为以下3个阶段。

1) 起步阶段(1991—2000年)

这一阶段拼车发展的标志性事件即1991年青岛市出台出租汽车拼车的相关规定，“在乘客顺路或绕道不超过2 km，并征得先上车乘客同意后允许出租汽车拼客”^[1]。该规定是解决城市居民通勤高峰时段打车难、提高市民出行效率的一次可贵尝试。然而，这一规定至今未获得市民的广泛认可，处于尴尬境地。

1993年，长春市也出台类似规定，鼓励出租汽车拼车，但要对第一乘客收取计价器显示金额80%的费用，第二乘客60%的费用^[2]。出租汽车拼车虽然得到政策支持，但是并没有长期执行。

2) 探索阶段(2001—2010年)

这一阶段实施拼车探索的城市较多，主要有上海、广州、南京、北京、杭州、武汉、重庆等(见表1)。其中，北京、杭州等城市均出台政策明确支持出租汽车拼车，绍兴、南京、杭州、武汉等实施过私人小汽车拼车，杭州和武汉则进行了社区拼车的探索与实践。同时期，中国出现了第一家拼车公司——惬意拼车公司、第一个拼车组织——拼车俱乐部。然而，除上海、广州、北京等地拼车实践运转正常外，其他城市的实践效果均不理想，尽管如此，这些城市的拼车探

索对中国其他城市的拼车尝试具有一定的借鉴意义。

3) 快速发展阶段(2011年至今)

随着社会经济的发展以及网络、移动终端的普及，拼车发展的范围已扩展至全国，拼车呈现出以网络平台为主要媒介、以私人小汽车拼车为主的特点(见表2)。市民通过网络平台实现拼车的便捷化。个别城市(如北京市、杭州市、济南市)还对拼车费用、发票等问题进行规范。然而，由于缺乏对拼车合法性的界定，拼车在快速发展的同时仍处于一种尴尬境地。

综上所述，拼车从1991年发展至今经历了起步、探索和快速发展阶段。拼车公司、拼车俱乐部、拼车网站的逐步兴起推动了拼车发展，移动终端的普及使网络平台逐渐成为拼车的主要信息载体。然而从中国各地的拼车实践来看，拼车发展一直缺少法律支持。2014年《北京市小客车合乘出行的意见》的发布是私人小汽车拼车合法化的开端。然而，中国的拼车发展尚未成熟，离绿色发展、循环发展、低碳发展的目标还有很长的路要走。

2 国外拼车发展实践与启示

国外拼车行为最早出现在20世纪60年

表1 2001—2010年中国拼车发展概况

Tab.1 Carpool development in China from 2001 to 2010

年份	城市	组织者	类型	说明
2002	上海	“的姐”匡宁	出租汽车	最初为出租汽车拼客，于2002年成立中国第一家拼车公司——惬意拼车公司 ^[3]
2004	上海	市民	以出租汽车、私人小汽车为主	市民自发组织，以网络为媒介，成立中国第一个拼车组织——拼车俱乐部 ^[4]
2005	广州	车行网	私人小汽车	广州市民通过中国第一家搭顺风车的专业门户网站车行网进行拼车 ^[5]
2006	绍兴	市民	以出租汽车、私人小汽车为主	成立浙江省首家拼车服务公司，得到当地工商部门认可 ^[6]
2006	哈尔滨	市民	以出租汽车为主	成立拼车公司，与出租汽车公司合作，将乘客出行目的地、出行时间设计成一条线路组织拼车 ^[7]
2007	南京	市民	以私人小汽车为主	成立拼车交友俱乐部，不提倡向搭车人收取费用，而是鼓励参与者先做朋友后搭车 ^[8]
2008	北京	市民	私人小汽车	为了给北京奥运会提供一个和谐的交通环境，市交通管理局鼓励私人小汽车拼车 ^[9]
2009	杭州	市政府	私人小汽车	规定拼客必须在市运输管理局登记备案并签订相关协议，避免发生事故时产生法律纠纷 ^[10]
2009	武汉	常青花园新区管理委员会	私人小汽车	社区管委会负责管理，采取签订倡议书、设立社区合乘点、发放车贴等措施保障实施 ^[11]
2010	重庆	出租汽车公司	出租汽车	在出租汽车挡风玻璃右侧安装LED显示屏，显示行驶路线、目的地，方便市民拼车 ^[12]

代的石油危机期间。为了缩减消费，美国、英国等城镇居民纷纷自发组织私人小汽车共乘(carpool)。20世纪七八十年代，欧洲一些国家也在探索和实施共用小汽车模式^[18-19]。如今，拼车在美国、韩国、日本、加拿大、德国等发达国家较为盛行。

1) 美国：HOV 车道保障拼车出行。

美国是世界上汽车拥有量最多的国家，为了缓解道路交通压力、减轻私人小汽车主养车压力，政府鼓励拼车。美国很多道路最左侧的车道是专门为拼车出行开放的快速车道，道路中有一个菱形标志，并且有“HOV” (High Occupancy Vehicle) 字样，即高承载率车辆。某些 HOV 车道为限时管理，例如在旧金山、洛杉矶等大城市，HOV 时段内，不允许只承载驾驶人一人的汽车通行；单人驾车者如进入 HOV 车道，将面临巨额罚款；高承载率车辆可以无偿使用^[20-21]。

2) 韩国：网络平台协助拼车出行。

拼车现象在韩国十分普遍，不仅政府部门鼓励职工拼车、提供油费补助，而且各拼车网站和智能手机拼车软件也十分成熟。拼车车主可以在网上发布出行线路、出行时间、可承载人数以及行车路线等信息，拼客则可以根据乘车地点和出行路线通过各网络平台快速查询，寻找合适的拼车对象。

3) 加拿大：汽车俱乐部引导拼车出行。

汽车俱乐部在加拿大被认为是一个可以减少社会排斥、补充公共交通的组织。汽车俱乐部的车辆一部分由供应商提供，一部分由参与该俱乐部的有车族自主提供，俱乐部成员可以预约使用车辆，仅需支付油费、管理费、保险费等相关费用。另外，很多城市(如多伦多)的地铁站附近建有专供汽车俱乐部车辆使用的停车场地，该俱乐部还会提供

有折扣的停车证以鼓励市民拼车出行^[22]。

4) 德国：拼车管理办公室与保险法规助出行。

德国的拼车体系较完善，在各城市都设立了拼车管理办公室，对拼车进行规范管理^[10]。德国各大城市的大学以及大型超市附近均设有拼车协会、拼车中心等，为拼车者提供方便。为了保证安全、规范交通，德国要求拼车车主及其交通工具、搭乘人必须在相关拼车机构登记真实身份资料，若发生违法违规行为则会受到相关法律法规的制裁^[22]。在德国，社会保险是每个公民，包括合法居留的外国公民必不可少的一项内容。在一次性有偿搭车这一偶然合伙法律关系中，一旦发生损害赔偿，首先考虑的是车辆责任险：驾驶人有过错的，由驾驶人投保的责任险来承担；而驾驶人无过错的，由事故责任方承担。在均无过错的情况下，由搭车人自己的社会保险来支付，但社会保险仅支付物质损害赔偿部分，不支付精神损害赔偿部分^[10, 23]。

国外拼车发展实践对于缓解中国城市交通拥堵问题具有一定的借鉴意义。中国城市可以从4个方面建立和完善拼车系统：1) 建立拼车专用道，鼓励市民拼车出行；2) 建设拼车网络平台，使拼车方便快捷；3) 建立完善的拼车管理系统，规范化管理拼车出行；4) 健全相关法律法规，保障拼车安全性、合法性。

3 西安市拼车发展现状

20世纪50年代以来，西安市城镇化进程不断加快，城市规模日益扩大，市民职住距离不断增加，通勤时间随之增加。由于公共汽车运行速度慢、出租汽车打车难，越来

表2 2011年至今中国拼车发展概况

Tab.2 Carpool development in China from 2011

年份	城市	组织者	类型	说明
2011	全国	民间组织“春节回家互助联盟”	私人小汽车	借助网络媒介解决春节回家问题 ^[13]
2012	北京	市政府	出租汽车	以96103和96101两部叫车电话为主要媒介，交通部门和财政部门对拼车费用、发票等问题进行规范 ^[1]
2012	全国	“我搭车”公司	私人小汽车	实现私人小汽车拼车智能化，借助网络创建中国首个拼车社交平台，并发布智能手机应用版本 ^[14]
2013	济南	出租汽车公司	出租汽车	增设拼车打印发票设备，鼓励拼车 ^[15]
2013	北京	世纪城社区物业	私人小汽车	有7条拼车路线，拥有短信及微信平台，采取设置“顺风车站”、签署搭乘协议等措施保障拼车出行 ^[16]
2014	北京	交通部门	私人小汽车	发布《北京市小客车合乘出行的意见》，市民拼车不再违法 ^[17]

越多的居民选择私人小汽车出行。近年来,西安市私人小汽车保有量迅速增加,从2005年26.33万辆增至2012年139.96万辆(见图1)。而城市道路的建设却远未赶上私人小汽车数量的增加,导致通勤高峰时段城市道路拥堵状况日趋严重。拼车虽然在近期对于道路拥堵的影响甚微,但是就长期发展来看,拼车对于缓解城市交通拥堵问题具有正外部性。再加上雾霾天气的影响,在室外逗留过多的时间会影响居民身体健康,拼车出行多是居民事先约定时间和地点,可以避免乘坐公共汽车、出租汽车较长的室外等待时

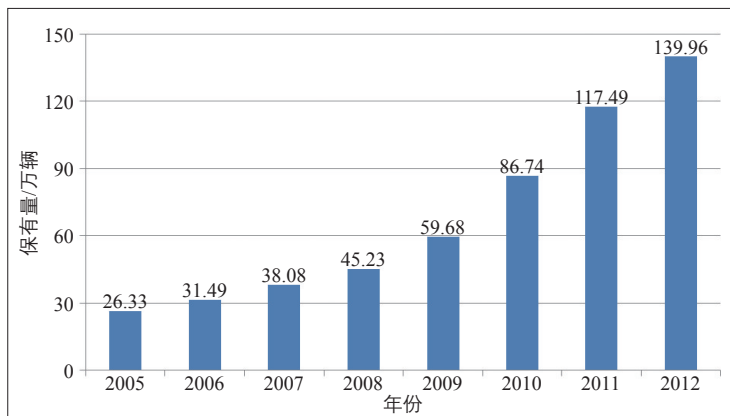


图1 2005—2012年西安市私人小汽车保有量

Fig.1 Private car ownership in Xi'an from 2005 to 2012

资料来源:根据2007—2012年西安市统计年鉴绘制。



图2 调查区域分布

Fig.2 Distribution of survey area

间。此外,拼车还能将私人小汽车高昂的出行成本分散到个人,使得拼客和车主在获得较好出行环境的同时节约出行成本。基于以上原因,上班族中开始出现拼车现象。

为更好地分析西安市拼车发展现状,本文在文献整理的基础上,采用简单随机抽样法,选取7个居住小区(未央区中登家园、文景家园,高新区鑫宇住宅小区、枫叶新家园,长安区盛世长安、雅居乐花园、圣合家园)以及西安市交通局、车辆管理单位、居委会等部门进行问卷调查和访谈(见图2)。调查共发放问卷500份,回收有效问卷481份,问卷回收率为96.2%。访谈68人,其中居民35人,交通局11人、车辆管理单位9人、居委会13人。通过调查深入了解西安市拼车的的市场需求、平台支撑、合法性和相关政策措施。

3.1 拼车市场需求旺盛

近年来,西安市民自发组织拼车现象较为普遍,尤其是接驳地铁和节假日出行。西安市每年网上拼车总量呈逐年上升趋势(见图3)。春运期间由于一票难求,各拼车网站访问量骤增。58同城相关数据显示,2013年1月中旬比2012年12月底访问量上升595%,发帖量已达到每日7万条以上^[25]。寒暑假开始和返校期间,由于行李多,公交拥挤、运行速度慢、行驶时间长等原因,很多大学城的学生自发组织拼车前往火车站或校区。

问卷调查数据显示,80%的受访者愿意拼车,7%因不愿意与陌生人搭乘、担心安全问题等因素拒绝拼车,13%持中立态度。支持者认为拼车不仅可以节约出行成本、缓解交通拥堵,而且可以增进邻里间的友谊。在支持者中,高达82%的受访者只接受与朋友、同事和邻居拼车,他们认为与熟悉的人拼车有安全感,能避免不必要的纠纷。关于拼车方式喜好的调查结果如图4所示,受访者最希望在居住地就近拼车。但实际上,仅有14%的受访者参与过拼车,远低于愿意参与拼车者的比例。可见受访者在拼车问题上呈现意愿较高但实施率低的特点。

3.2 组织系统支撑效应初显

目前西安市出租汽车公司提供拼车服务,在不影响乘客出行路线、出行时间的情况下,出租汽车驾驶员在征得乘客同意后

以进行拼车，拼车费用经驾驶员和乘客协商后决定。随着网络技术的发展以及智能手机的普及，拼车平台不仅仅局限于实体机构(出租汽车公司)，利用网络拼车更受欢迎。网络拼车平台包括社交网络(QQ、微博、人人、微信等)、专业拼车网站(西安拼车网、巧拼车网等)、综合生活服务类网站(赶集网、同程网等)以及手机软件(PickRide、拼啦、微拼车、AA拼车等)，各类拼车平台的优缺点见表3。

网络拼车平台的出现为拼车提供了便利。参与过拼车的受访者中有79%采用过网络或拼车软件进行拼车；他们认为网络拼车范围广而且没有烦琐的拼车程序，拼车便捷且成功率高。而对于出租汽车拼车服务，86%的受访者表示不知道该项服务，可见拼车实体机构知名度较低，参与人数少。整体而言，网络拼车平台以其庞大的信息量、广泛的服务人群，赢得了相对较高的拼车成功率，但也存在着缺乏安全保障、乱收费等现象，“黑车”亦无法避免；出租汽车拼车虽然相对安全，但是知名度较低，而且存在绕路、“被拼”现象，拼车成功率低。

3.3 拼车合法性依据不足

拼车分为无偿拼车和有偿拼车。有偿拼车指私人小汽车车主在无营运许可证的情况下向拼客收取一定费用。中国现行的道路运输条例规定，未取得营运许可证的车辆禁止从事营利运输。因此，营利性私人小汽车拼车行为属于“黑车”，是违法行为^[27]。近年来，西安市火车站附近出现了大量非法营运的私人小汽车，车主乱叫价、不打表收费的情况十分普遍，“被拼”、拒载时有发生。另外，随着地铁2号线的开通，市民短距离换乘需求猛增，地铁出入口处也随之出现了很多“黑车”。虽然市交通局对此进行过整治，但是非法营运行为仍屡禁不止。由此可见，“黑车”营运虽是违法行为，却满足了市民拼车的需求，即花更少的钱享受方便、快捷、舒适的出行服务。为此，政府相关部门应制定相应政策解决拼车合法性不足问题，以满足市民拼车出行的需求。

3.4 政府出台鼓励政策

西安市政府已出台利于拼车的政策措施，引导市民在部分城市路段合乘出行。为

缓解钟楼环岛的交通压力，自2003年6月26日开始，西安市钟楼至西大街竹笆市由西向东路段仅允许公共汽车通行，其他社会车辆需绕行。但是，随着机动车保有量的不断增加，西大街路段交通量增大，竹笆市的分流能力已不能承受车流的压力，因此2012年10月中旬，该路段的限行规定调整为允许乘坐3人或3人以上的任何车辆由西向东通行^[28]。虽然没有明确为拼车专用道，但该路段的性质却与国外的拼车专用道性质相似。

4 西安市拼车发展存在的问题

4.1 缺少实体服务机构

由于政策限制，私营拼车实体机构长期经营受阻。有拼车需求的车主和拼客在拼车成功后，下次拼车时往往不再借助私营拼车机构，而是车主与拼客直接联系。因此，私

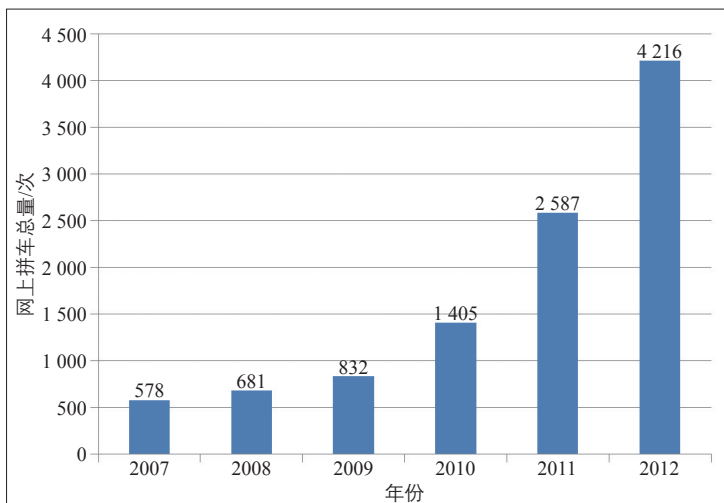


图3 2007—2012年西安市网上拼车总量

Fig.3 Total online carpool trips in Xi'an from 2007 to 2012

资料来源：文献[24]。

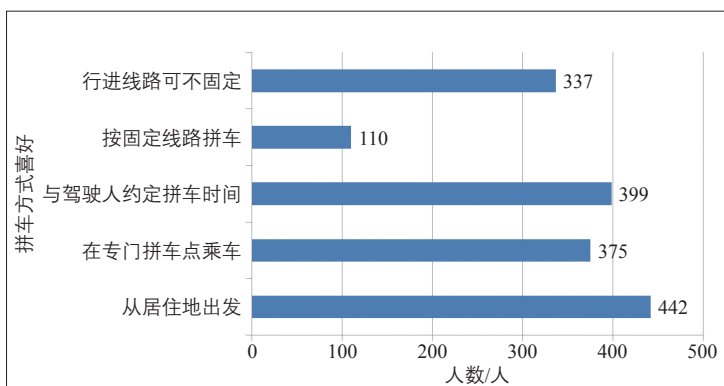


图4 拼车方式喜好

Fig.4 Carpool preferences

营拼车机构长期经营可能会出现较大困难。西安市仅有出租汽车公司提供拼车服务，出租汽车拼车过程中绕路现象十分普遍，“被拼”和乱收费的情况让乘客很不满意，纠纷时有发生，乘客的合法权益得不到保障。由于西安市尚无政府支持的专门拼车服务机构，拼车只是市民的自发行为，加之其市场运营得不到统一监管，因而实体拼车服务机构目前仍处于缺位状态。

4.2 拼车安全无法保障

网络拼车的比例虽高于其他拼车方式，但是网络拼车信息真实性得不到保证。一是拼客与车主不能确定双方信息的真实性以及拼车的动机；二是拼客也不了解车主的开车技术，乘车安全感低；三是拼车过程中有乘坐“黑车”的风险，拼客的个人利益和人身财产安全难以得到保障。

4.3 事故纠纷难以解决

拼车过程中可能会发生意外事故，事故责任方确定尚无明确法规规定。中国交通法规及保险条例并不完善，对于由车主过失造成事故对拼客的赔偿问题以及车主无过失情况下发生交通事故造成第三方损害时拼客是否要承担赔偿责任的问题均无法可依，事故纠纷难以避免^[29]。另外，在中国现行的车辆保险体系中，保险公司按照营运车辆和非营运车辆进行区分，私人汽车是以非营运车辆投保^[30]，不能像出租汽车等营利车辆一样购

买旅客的意外伤害险，即保险公司没有向拼客提供相关的拼车险种，拼客即使有购险意愿，也无法买到相关保险以保证在拼车过程中发生意外事故时可以获得保险公司理赔。

4.4 有偿拼车无法可依

私人小汽车拼车时，车主向拼客收取一定的费用也在情理之中，但是拼车极易与“黑车”混淆。进行有偿拼车的私人小汽车没有营运许可证，车主并非出于营利目的，以营运为职业^[31]；其次，车主只是向拼客收取部分车辆损耗费、过路费、燃油费等汽车运行成本费用，车主收费这一行为不具有赢利性^[27]。然而，根据《中华人民共和国道路运输条例》第64条规定，“未取得道路运输经营许可，擅自从事道路运输经营的，由县级以上道路运输管理机构责令停止经营，并根据情况处以没收违法所得、罚款、追究刑事责任。”^[27]因此，私人小汽车有偿拼车符合情理却无法可依。

5 西安市社区拼车策略建议

针对西安市的交通现状以及居民出行需求，从组织机构、安全保障、政策法规3个层面提出相应策略以实现西安市社区拼车的常态化。其中，组织机构是社区拼车的有效支撑，安全保障和政策法规是社区拼车的坚实基础。

表3 各类拼车平台的优缺点

Tab.3 Pros and cons of different carpool platforms

拼车平台	优点	缺点
实体机构	信息来源可靠；相对安全	存在绕路、乱收费现象；知名度较低，参与人数少
社交网络	信息真实性高；参与人数多，信息量大	没有安全保障；存在乱收费现象；无法辨别虚假信息；无法避免“黑车” ¹⁾
专业拼车网站、综合生活服务类网站	服务种类多，范围大，受众广；信息人性化，对拼车车型、途经地点、到达时间等有详细阐述	部分专业拼车网站知名度不高，宣传不足；拼车作为子栏目，无法得到重视(综合生活服务类网站)；没有安全保障；存在乱收费现象；无法避免“黑车” ¹⁾
手机软件	信息时效性高；能够搜索附近拼车用户，随时随地拼车；有详细的拼车信息(如手机号码、真实头像、车辆品牌、款式、车牌号、颜色等)；提供短信及拨号服务，信息真实可靠	知名度不高，宣传不足；使用相应软件的人群不多，导致成功率低；没有安全保障；存在乱收费现象；无法避免“黑车” ¹⁾

1) 按照现行相关法律规定，凡是无运营许可证的车辆驾驶人，向非特定的公众提供客运服务，收取相关费用的车辆均为“黑车”^[26]。

5.1 成立拼车组织机构

成立拼车管理委员会作为社区拼车服务机构，是实现社区拼车的有效支撑。建议由居委会和物业公司双方协商成立，共同管理，负责社区拼车的日常实施以及拼车秩序的维护。拼车管理委员会可在每个居住小区设立办事处，采取开通拼车服务平台、设立社区拼车站点和制作社区拼车标志等措施为社区居民拼车提供服务。

1) 开通拼车服务平台。

社区服务平台包括网上服务平台、短信服务平台。网上服务平台可以依附于相关网站，如居民使用较多的西安市公交网，或同程网、赶集网等。通过在相关网站上设立社区拼车模块，居民可以搜索相关信息，联系车主或拼客，实现社区拼车；短信服务平台则类似于10086的服务平台，居民可以通过编辑相应短信(如“JQPC”)到短信服务平台，通过服务平台进行智能匹配，从而寻找有拼车需求的居民，实现社区拼车。

2) 设立社区拼车站点。

建议在各居住小区主要出入口设立社区拼车站点，有拼车需求的居民可按照约定时间到站点等待拼车出行。城市新建居住小区在规划时，可考虑在小区出入口附近预留相应的拼车站点用地。拼车管理委员会的工作人员需在上班高峰期到站点维持拼车秩序，如遇到意外事件可帮助协调解决，以实现社区拼车的有序化、高效化。

3) 制作社区拼车标志。

由拼车管理委员会设计拼车标志，作为参与拼车车辆的车贴，所有愿意拼车的车主需将此标志贴于车辆上。这样既方便拼客辨认拼车车辆，也便于城市交通管理部门将其与“黑车”进行区分，从而实现拼车管理的规范化。

5.2 提供安全保障措施

拼车安全一直是市民最关注的问题，因此，提供安全保障措施是拼车顺利实施的基础。拼车管理委员会可通过设立实名认证体系、与保险公司协商为拼车车主提供优惠保险、请小区居民签订社区拼车协议等措施来保障社区居民的拼车安全。

1) 设立实名认证体系。

凡参与社区拼车的居民需要事先到拼车管理委员会录入真实信息，包括姓名、身份

证号、联系方式、驾驶证号、汽车车牌号以及汽车型号等。参与者还需要登记出行时间、出行路线、可搭载拼客数量等出行信息，以便工作人员对社区拼车进行管理和调配。

2) 增加拼车相关险种。

为保障拼车双方的人身安全、避免发生交通事故时产生纠纷，保险公司应将私人小汽车按是否参与拼车进行划分，改变其单纯以非营运车辆参险的形式。拼车管理委员会应主动与保险公司协商，为保险公司提供拼车险种的相关建议，帮助其增加有关拼车的险种，以避免发生意外事故时的赔偿纠纷问题。

3) 签订社区拼车协议。

为保障社区拼车顺利进行，拼车管理委员会可聘请法律专家，按照法律规定制定拼车协议，要求参与者在进行实名认证后签订协议。协议应包括：拼客需要根据出行距离给予车主一定的出行成本费用，除此之外，车主不得向拼客收取任何额外费用；车主要保障车况良好，开车时遵守交通秩序，避免违法行为造成时间、金钱损失；双方购买保险，发生交通事故时可以由保险公司理赔。

5.3 优化拼车政策法规

优化拼车相关政策法规是社区拼车可持续发展的基础和保障，社区拼车的顺利实施不仅需要拼车管理委员会的管理，还需要相关政策法规的支持，如开放公交专用车道给多人乘坐的拼车车辆、完善拼车法律法规、提供停车优惠政策等。

1) 赋予拼车车辆道路优先使用权。

道路管理部门可设立拼车专用道或开放公交专用车道给拼车车辆，给予多人乘坐的拼车车辆与公共汽车同等的道路优先使用权，鼓励社区拼车。

2) 完善相关法律法规。

相关部门可以通过完善相应的法律法规来规范拼车行为，严格界定拼车行为并使其区别于“黑车”，同时需要通过一定的奖惩措施保障社区拼车顺利运行，从而保障拼车的可持续发展。

3) 提供停车优惠政策。

在政府的支持下，可通过一定的政策倾斜引导西安市各停车场支持拼车出行，为参与拼车出行的车主提供停车优惠(如一定时段内免费停车、打折停车、提供停车优惠卡

等);各机关单位也可为社区拼车车辆提供停车位,以此鼓励市民拼车出行。

6 结语

社区拼车作为一种经济环保的出行方式,是贯彻节约资源和保护环境基本国策的必然要求。社区拼车不仅节约出行时间、缓解拥堵、节能环保,而且促进邻里和睦,具有一定的社会效益^[32]。社区拼车的实现需要多方机构的共同努力,可从社区拼车管理、安全保障、政策法规等层面做起。社区拼车常态化是推进绿色发展、循环发展、低碳发展的必然要求。在中国城市规模日益扩大的背景下,社区拼车的实现必将发挥巨大的经济效益和社会效益,对城市未来的可持续发展具有重要意义。

参考文献:

References:

- [1] 杨广科. 青岛“拼车”规定已出台22年,瓶颈期待破局[EB/OL]. 2013[2014-02-12]. http://news.bandao.cn/news_html/201301/20130118/news_20130118_2063396_2.shtml.
- [2] 刘洋. 国内和国外“拼车”大不相同[EB/OL]. 2013[2014-02-12]. <http://news.daynews.com.cn/shxw/1840801.html>.
- [3] 朱健峰. 从“的姐”到拼车“大姐大”[J]. 职业圈. 好财路, 2006(4): 27.
- [4] 金陵. 精明上海人上班热“拼车”[EB/OL]. 2004[2014-02-12]. <http://news.sina.com.cn/c/2004-08-30/14573534997s.shtml>.
- [5] 杜星, 喻彬, 蔡佩. 广州流行“拼车”第四种交通方式? [N]. 中国改革报, 2005-10-11(008).
- [6] 张明星. “合坐”打的终于“合法化”了[EB/OL]. 2006[2014-02-12]. <http://news.sina.com.cn/c/2006-01-07/07257917399s.shtml>.
- [7] 王媛. 哈尔滨出现“拼车”公司[EB/OL]. 2006[2014-02-12]. <http://news.sina.com.cn/c/2006-07-31/02029610042s.shtml>.
- [8] 黄芳. “搭车交友俱乐部”在南京亮相, 拼车有了新方式[EB/OL]. 2007[2014-02-12]. <http://news.sohu.com/20070522/n250154695.shtml>.
- [9] 运输经理世界编辑部. 奥运交通的众生出行百态: 拼车[J]. 运输经理世界, 2008(8): 7.
- [10] 王茂福. 拼车的发展及其效应[J]. 中国软科学, 2010(11): 54-61.
- Wang Maofu. The Evolution and Effects of Carpooling[J]. China Soft Science, 2010(11): 54-61.
- [11] 王超, 刘其华, 饶晋玲, 宋友芬. 邻里合乘的社区拼车实践[J]. 城市交通, 2010, 8(6): 25-28.
- Wang Chao, Liu Qihua, Rao Jinling, Song Youfen. Neighborhood Carpool Practice in a Community[J]. Urban Transport of China, 2010, 8(6): 25-28.
- [12] 北京电视台财经频道. 重庆出租装显示屏方便乘客拼车[EB/OL]. 2010[2014-02-12]. <http://tv.sohu.com/20100319/n270950184.shtml?ptag=vsogou>.
- [13] 傅志钢. 金六福公益营销助力春节回家[J]. 市场观察, 2012(3): 64-65.
- [14] 梁静晶. 国内首个拼车平台启动, 安全暂无约束保障[EB/OL]. 2012[2014-02-12]. <http://www.aqsc.cn/101805/102503/256292.html>.
- [15] 穆楠. 济南新出租车上路, 乘客合乘拼车可分别拿发票[EB/OL]. 2013[2014-02-12]. <http://v.iqilu.com/2013/10/23/3958662.shtml>.
- [16] 节能与环保. 资讯·北京[J]. 节能与环保, 2013(11): 13.
- [17] 苏民. 北京“拼车”规范化, 可操作性待提升[N]. 经济日报, 2014-01-07(003).
- [18] 缪青. 都市家用轿车发展新思路: 社区共用系统[J]. 城市问题, 1996(2): 18-21.
- [19] 黄意. 可持续发展视角下拼车行为研究[D]. 长沙: 中南大学, 2011.
- [20] 马小宁. 美国的拼车文化[N]. 人民日报, 2012-01-22(004).
- [21] 唐黎标. 国外“拼车”扫描[J]. 交通与运输, 2011, 27(1): 68-69.
- [22] Marcus P Enoch, Jo Taylor. A Worldwide Review of Support Mechanisms for Car Clubs[J]. Transport Policy, 2006, 13(5): 434-443.
- [23] 周庆源. “拼车”想说爱你不容易!: “拼车”及“拼车”法律风险[EB/OL]. 2006[2014-02-12]. http://www.chinalawedu.com/lvshi/lxp52/5_648.shtm.
- [24] 李婷, 王静媛, 魏翩, 等. 拼车“传递”[R]. 北京: 全国高等学校城市规划专业指导委员会, 2012.
- [25] 计世网. 58同城: 春节拼车发帖量激增, 比去年高19%[EB/OL]. 2013[2014-02-12]. <http://tech.qq.com/a/20130130/000095.htm>.

(下转第52页)