

[DOI]10.19649/j.cnki.cn22-1009/d.2018.05.012

网约车新政制定过程中的多重话语互动

彭正波,蒋建敏

(桂林理工大学 公共管理与传媒学院,广西 桂林 541004)

[摘要]随着互联网技术的发展,大量资源从电脑端转移到手机端,网约车服务也逐渐融入人们的日常生活。网约车的多重标签引发了巨大争论,经过一番商讨后政府出台政策宣布网约车的合法性。网约车新政的制定过程是多方社会群体共同话语构建的过程,分析多重话语的互动能更好地理解我国特色的政策制定方式。在自由的话语场域中,乘客、行业、网约车拥护者、专家学者和政府部门分别从安全、利益、共享经济、资源利用等角度表达了对网约车的政策诉求,并结成“管制联盟”和“市场联盟”,随后就网约车进行了“零和一”的博弈和监管模式的争论。研究发现,“管制联盟”和“市场联盟”的话语霸权会随着联盟的制度地位、权力资源以及政府立场的改变而发生转变,多重话语在政策制定的不同阶段发挥了不同的作用。

[关键词]网约车新政;多重话语互动;话语联盟

[中图分类号]D63-31;D631.5 [文献标识码]A [文章编号]1003-5478(2018)05-0077-07

城市人口的增加和空间的扩张加剧了城市交通拥堵问题,网约车的出现满足了人们的出行需求,但是有关网约车的一系列负面新闻也引发了人们对网约车合法性问题的关注。在人民群众的话语互动和媒体的推波助澜下,网约车改革被政府提上议事日程。2016年7月28日交通运输部联合公安部等七部门出台了《关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》和《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》(以下简称网约车新政)。在网约车新政制定的过程中,社会群体的话语在自由的场域发生激烈碰撞,一定程度上影响了政策制定。因此,以话语联盟框架为理论基础,尝试分析话语联盟在网约车新政制定过程中的博弈及其作用,可以揭示中国特色的政策制定过程。

一、话语分析理论的发展及其适用性

1952年,美国语言学家哈里斯在《话语分析》一文中首次提出“话语分析”一词,主张将话语分为各个部分再根据形态音位结构和句法结构进行分析^[1],此后符号学、语言哲学和功能语法等理论陆续涌现,话语分析的基本理论框架初见雏形。1981年《Text》期刊的建立标志着话语分析理论的开创,促进了话语分析理论的快速发展。随后的十年里,研究者们提出的很多创新性的理论和研究方法都得到了普遍认可,研究成果的相互融合和渗透加速了话语分析方法的修正完善,使得话语分析这一新兴学科实现了多学科、多领域的跨越。20世纪90年代以来,政策研究也受到了“语言学转向”的影响,语言在政策制定过程的作用和影响力逐渐成为学者们学术研究的焦点,实现了社会科学研究从传统的实证主义向后实证主义的转变^[2]。此时语言不再是简单地描述世界的工具,而是“理解世界的共享方式”^{[3](P8)},政策话语分析将研究重点拓展到语言在社会情境下的

[收稿日期]2017-12-29

[作者简介]彭正波(1979-),男,管理学博士,桂林理工大学公共管理与传媒学院教授;蒋建敏(1993-),女,桂林理工大学公共管理与传媒学院硕士研究生。

应用,即人们如何使用话语、如何构建话语的社会意义以及如何通过话语互动、交流和参与社会实践并以此实现预期目标等研究问题上^[4]。社会科学的研究可以分为三种类型:说明性研究、诠释性研究和批判性研究^{[5](P46)[6](P43)}。按照这个分类标准,政策话语分析可以分为诠释性话语分析和批判性话语分析。

诠释取向的政策话语分析试图从意义维度对政策现象和政策问题进行深入阐释^[7]。话语分析者通过分析讲述人话语中的修辞技巧,联系、整合相关的信息形成一定的逻辑,以话语视角对政策问题深入分析。诠释取向的话语分析的代表人物是荷兰学者马汀·哈杰,他曾在上世纪90年代运用话语分析理论研究了英国和荷兰的酸雨治理政策。哈杰认为社会问题被视为政治问题的关键在于对其讨论的话语,因此他强调要从“故事情节”和“话语联盟”的角度来对话语互动的动态过程进行分析。先分析“故事情节”,即描述整个问题的发展过程,从多方面要素分析行动者对政策问题的观念和认知。在“故事情节”达成共识的情况下形成“话语联盟”,多个“话语联盟”形成对立,共同争夺“话语霸权”^{[8](P59)}。当某一话语被普遍认可实现“话语结构化”,并且转化为公共政策时,则表明该话语具有“话语霸权”^[9]。综上,哈杰认为话语分析应该包括三个部分,一是对政策话语的分析,二是对话语联盟形成的分析,三是对话语所产生的制度实践的分析。

批判取向的话语分析主张从批判的角度揭示现有制度的缺陷,尤其关注话语背后的权力和冲突,促进人们对既定公共政策思维框架的重新审视。批判取向话语分析的代表人物是福柯和哈贝马斯。福柯认为话语是权利和知识的综合体,旨在解释话语背后的社会、政治、经济和文化间的复杂关系^[9],以福柯为代表的第一类批判取向政策话语分析者从历史的角度衡量话语的真理性^[7]。哈贝马斯则以社会交往为切入点,强调政策制定过程中的多主体协商互动,以他为代表的第二类批判取向政治话语分析者从理性的角度批判现有政策问题,强调对话对公共审议的作用。

中外学者们以话语分析理论框架展开了对公共政策的研究,研究议题不仅包括酸雨、气候变迁、能源政策,也逐渐拓展到行政改革等多个领域。张海柱运用话语取向的研究方法分析了PM2.5论争中不同话语联盟间的互动、竞争过程,揭示了环境争论与政策变迁的本质^[9]。彭华安等通过话语分析,解释了政府、专家学者、媒体、户籍家庭与非户籍家庭在异地高考政策制定过程中扮演的角色^[10]。已有的文献证实了话语分析理论对中国政治与政策过程分析具有一定的创新性和可操作性,适用于政策主体博弈关系的研究。我们在哈杰的话语分析理论基础上,对网约车新政进行分析。首先梳理网约车新政是如何被提上政策议程的,然后基于哈杰的话语分析理论逐一分析乘客、行业群体、网约车拥护者、专家学者及政府部门等主体的话语,探究他们怎样达成话语联盟以及话语联盟是如何争夺话语霸权,最后讨论话语制度化的形成过程。

二、网约车政策议题的产生与政策的发展

网约车是网络预约出租车的简称,又被叫做专车。一般意义上的网约车包括两种运营形式,一种是“C2C”模式,即闲置的私家车在滴滴、优步上注册运营;另一种是“B2C”模式,即网约车平台(如神州专车)提供车辆雇佣司机提供约车服务。

2010年9月,易到用车作为国内第一个网络约车软件正式上线,开启了我国的约车时代。2013年,快的打车、嘀嘀打车、摇摇招车等也进入网约车市场。2014年1月,腾讯公司CEO马化腾在李克强总理主持召开的《政府工作报告(征求意见稿)》会议上,反映了打车软件在地方被禁用的情况,总理当即要求相关部门深入调查。随后交通运输部在2014年7月颁布《交通运输部办公厅关于促进手机软件召车等出租车电召服务有序发展的通知》,11月又在新闻发布会上肯定了网络约车服务。打车软件得到了国家层面的支持,广大群众加入网约车的热情空前高涨,但是也引发了多个城市出租车司机的罢运抗议,强烈要求政府对网约车进行严肃处理。2015年1月,

济南市出现了轰动全国的专车第一案,专车司机因被认为是“黑车”而遭受处罚。随后新闻上不断传出网约车司机天价车费、女学生遭受司机猥亵、网约车司机威胁乘客人身财产安全等类似报道,网约车话题的影响力不断扩大,规范网约车服务被提上政府议程。

2015年全国两会期间,交通运输部时任部长杨传堂接受媒体采访时说到:私家车永远不允许当专车使用。而政府工作报告中首次提出了“互联网+”计划,鼓励大众共享科技红利。2015年10月,交通运输部颁布了《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法(征求意见稿)》(以下简称意见稿),公开向全社会征求意见。但在意见中分为两派,一派认为应当加强专车行业的监管,规范从业资质标准;另一派认为大众应当积极响应“互联网+”的号召,共享经济红利。面对这样的争议,交通运输部重新组织专家学者开展研讨会。经过半年的商讨,2016年7月28日交通运输部联合公安部等七部门颁布了网约车新政,11月1日正式实施。截至2016年12月30日,北上广等42个城市已经正式发布了网约车管理实施细则。

三、网约车新政制定过程中的多重话语互动呈现

(一)政策议程设置阶段

在政策议程设置阶段,各个主体以网络为媒介围绕网约车的“安全性”“合法性”“共享经济”“交通拥挤”和“改革”等话题展开频繁互动,引起了政府部门的关注。

第一,乘客话语。易到用车、快到打车、滴滴打车等软件刚投入市场时,网络打车的便利性很大程度上解决了人们出行难、打车难的问题,但随着网约车的普及也给人们带来了安全隐患。因此人们的话语从以“叫车方便、车型好、服务好”为中心转为以打车“安全性”为中心。2015年4月,网络上曾出现过一篇名为《女乘客打滴滴专车遭司机性骚扰,网络求助》的文章,并在天涯论坛、百度贴吧、新浪微博等社交平台转载,引起了广大网络打车乘客的关注,不少乘客也在贴吧、微博上表示自己也有相似的经历。2015年6月17日,新华网财经专栏公布了“专车”安全性的调查结果,据统计有35%的被访者曾被索要电话,26.4%的被访者曾经收到过“专车”司机的性骚扰短信。^[11]新闻中不仅报道了乘客的人身安全问题,还就遇到事故如何赔偿问题进行深入的调查,发现乘客在乘坐专车期间遭遇事故存在赔偿困难问题。网约车用户在社交平台上表达了对网约车安全性的担忧,希望引起政府部门的关注。

第二,行业话语。2014年10月21日,一篇题为《滴滴和快的推“专车”服务的哥质疑:这难道不算黑车》的报道,引起了广大群众对网约车合法性问题的关注。各种网约车软件的普及大大降低了私家车进入出租车行业的门槛,私家车迅速抢占市场份额,导致传统巡游出租车司机的收入急剧下降。而传统出租车行业长期处于垄断地位,高居不下的“份子钱”,套牌制度不规范,行业制度不符合时代发展,^[12]也导致出租车司机收益“缩水”。2015年1月4日,沈阳千余台出租车集体罢运以表达对“黑车”的不满。随后,青岛、成都、济南、长春等16个城市纷纷加入罢运的行列,要求政府加强对“黑车”的整治。

第三,网约车拥护者话语。在“互联网+”鼓励“大众创业、万众创新”的背景下,以网约车为盈利手段的个体和平台积极响应,促进了“互联网+交通”的快速发展,让网约车车主经济收入增加。腾讯CEO马化腾作为“共享经济”的主要践行者,在2014年1月李克强总理主持召开的座谈会上就曾提出打车软件在地方政府遭禁用的情况。2016年他又在“两会”期间力挺“共享经济”,认为“共享经济”将会成为促进经济增长的新动能^[13]。全国政协委员孙红在全国政协十二届四次会议上就政府应该如何监管网约车问题提出了《关于创新监管模式推动“互联网+交通”发展》的提案,他主张规范网约车平台的安全责任、数据保护和赔付保障,保障群众的合法权益^[14]。

第四,政府话语。2015年交通运输部运输司司长刘小明在“专车新规”商讨会上对北京等大

城市的拥堵情况表示担忧。2015年两会期间时任交通运输部部长杨传堂表示私家车永远不可能进入市场。2015年3月,李克强总理在政府工作报告中首次提出了“互联网+”行动计划,同年7月又签发了《关于积极推进“互联网+”行动的指导意见》,鼓励利用好互联网,将互联网经济延伸到各个领域,实现“共享经济”。政府的态度是希望发展“互联网+”经济,又不损害乘客、传统出租车司机群体的利益。

第五,专家学者话语。专家学者作为政府的智囊团,是有效政策建议的提出者。王静辩证地看待了网约车问题,在充分肯定网约车便利性的同时也指出网约车存在的法律冲突和行业市场秩序混乱的问题,提出应发挥政府主导作用规范网约车市场。^[15]陈小鸿认为应当遵循“公共交通优先”的交通准则,确保在有限道路资源不过度消耗的前提下向公众提供网约车服务。^[16]十二届全国人大代表、清华大学教授蔡继明提倡大力发展网约车,应该按照“政府管平台,平台管人和车”的原则构建网约车管理模式。^[17]四川省律师协会监事长施杰在《关于深化出租车行业改革的建议》的提案中表明深化出租车行业改革刻不容缓,如果沿用传统的监管方式可能会使网约车发展倒退。^[18]

在政策议程设置阶段,乘客、行业、网约车拥护者主要通过话语表达自身对“安全性”“利益”“共享经济”的需求。专家学者站在客观的立场上指出网约车带来了便利,也造成了不少危害,认为必须加强对网约车的监管。他们之间的话语互动都属于揭露式的互动方式。政府出于维护社会秩序、谋求社会福利最大化的考虑,把话语速度放缓,态度保持沉默,注意把控尺度,呈现出封闭式的互动模式。

(二)政策方案的设计及选择阶段

在政策方案的设计及选择阶段,对“故事情节”有相同理解的话语主体达成“管制联盟”和“市场联盟”。“管制联盟”由乘客、出租车行业、学者以及交管部门组成,主张加强对网约车的管制。网约车车主、网约车营运平台、经济学家、政府及部分媒体则认为取缔或阻碍网约车发展违背了市场发展规律,自发结成“市场联盟”,与“管制联盟”抗衡。网约车车主因“共享经济”获得就业机会、获得额外经济来源,是“市场联盟”中的基础。网约车平台营运商获得了丰厚的利润,是“市场联盟”中的领导者;经济学家认为网约车是“互联网+”时代的产物,大众能够共享技术红利,是市场联盟中的重要群体。“管制联盟”和“市场联盟”在政策方案的设计过程中展开激烈的“竞争”,试图在自由话语场域争夺话语权。

“管制联盟”首先以网约车属于非法营运,挤占传统巡游出租车的市场份额使得出租车行业秩序混乱为主论点,甚至以罢运行为加以要挟,要求政府尽快取缔网约车,维护出租车群体的利益。“市场联盟”认为网约车能够快速占领市场的原因是出租车行业自身存在发展缺陷和社会需求急剧扩张。传统出租车行业长期垄断,准入条件严格,司机“坐地起价”“拒载”现象也屡见不鲜。随着网络从电脑端到手机端的发展,手机召车服务也迅猛发展,据统计全国已经有超过400座城市普及网约车服务,2015年总订单量达14.3亿。^[19]网约车的出现能满足如此大的出行需求,因此要想完全取缔网约车也是不切实际的。政府面对“管制联盟”强势的压力,出于维持社会稳定的治理要求,对网约车进行管制。至此“管制联盟”在这一争论中取得初步胜利。

“共享经济”成为“市场联盟”撼动“管制联盟”的话语地位的主要论点。“市场联盟”认为是网约车符合“供给侧改革”的要求,从打车服务的供给端出发,推动传统出租车行业的转型,提升行业服务质量。2015年李克强总理提出“互联网+”的计划,鼓励大众推广互联网产业发展,“互联网+交通”在所有互联网衍生产业中一马当先,网约车的发展增加大量就业岗位,缓解就业压力。截至2015年底,智能出行平台上有超过1000万以上的注册司机,且注册乘客高达3亿人。^[20]“管

制联盟”为了打击“市场联盟”,提出“网约车添堵论”和“环境污染论”,认为网约车增加城市道路损坏率,加剧一二线城市道路拥堵,降低出行效率,增加尾气排放量,降低城市空气质量,加重城市雾霾问题。而“市场联盟”却坚持网约车“中心平台+按需分配”的模式能够使闲置资源充分利用起来减少城市污染问题。网约车平台利用定位系统、大数据、云计算等先进的技术,提高了营运效率,从本质上解决了出租车长期存在的空驶率问题。在这一回合中“市场联盟”以“互联网+”作为主论点,契合了国家政策,占据了话语霸权。

为了重夺话语霸权,“管制联盟”以频繁出现的安全事故为由,强调要加强对网约车的监管整治,要求将网约车纳入出租车的行业属性中,严厉打击私人专车。“市场联盟”通过提出“政策管平台,平台管专车”的网约车管理模式及建立保险赔付体系的方式反驳“管制联盟”。至此,“管制联盟”将话语从“取缔”转变为“监管”,在“零和一”的博弈中承认网约车的合法地位。

(三)政策方案的修改及出台阶段

在政策方案的修改及出台阶段,主要围绕着“三证”(即网约车平台的经营许可证、驾驶员证及运输证)和“统分”管理模式进行互动。网约车新政吸纳了社会意见和建议进行修改。

意见稿的出台是网约车制度化的体现,“管制联盟”要求加强对网约车的监管,区分“B2C”和“C2C”营运模式,严厉打击“C2C”模式。“管制联盟”承认网约车已经成为人们日常生活不可缺少的一部分,但必须要加强监管以保障安全性和运营秩序。“市场联盟”则认为对网约车的监管不能过严,严格的监管将会提高准入门槛,限制网约车经济的发展。同时,犀利地指出“管制联盟”所提倡的将网约车纳入出租车及加强“三证”监管的管理模式将会使网约车重蹈覆辙。“市场联盟”认为应当提升网约车司机的素质,加强对驾驶员驾驶技术、道德品行的考评。而网约车平台可以让乘客在系统中为司机的服务打分,评分公开,为乘客提供选择参考,评分的高低将直接影响到网约车司机的收入。乘客甚至可以向平台反馈司机的不良行为,平台可以取消网约车司机的资格。客观来说,以这样的方式约束网约车司机的行为比“三证”监管的成本更低,效果更好。

对于网约车应当是全国统一管理还是各地方政府自行管理的问题,也引起了极大的争论。不少学者持“由点到面”的观点,认为通过“试点”方法可以激发地方政府的创新治理,中央政府在政策制定过程时揉入有效的地方经验,能制定出提升政府整体创新能力和适应能力的网约车政策。也有学者认为中国有200多个地级市,各个城市情况差异大,而且各地方政府对网约车等地方性事务具有自主裁量权,因此应当允许地方政府根据实际情况制定政策解决网约车管理问题。^[20]当这个争论还未结束时部分已实施出租车市场化取向改革的城市传来了捷报,改革效果显著。但网约车新政也为地方政府留有“治理空间”,供地方政府根据实际情况制定具体细则,以满足地方性需求。一些地方政府对网约车的准入资质提出了严苛的硬性条件,深圳对网约车的车型和排量限制,北京网约车需“京人京车”,上海网约车需“沪籍沪牌”。据统计南京注册车辆有35万辆,其中私家车占96.2%,按照南京网约车的标准,满足准入门槛的仅为10%^[21]。人们担忧地方政府抬高准入门槛将引发网约车大规模“退潮”,导致打车价格上涨,网约车供不应求。再者网约车新规中允许地方政府设定网约车指导价,授予了地方政府宽泛的自由裁量权。兰州市作为首个出台地方网约车政策的城市,“总量控制,价格控制”的管理模式饱受争议。管理方案中按照千分之三的国际标准,预计1.5-2万是营运车辆的饱和值,而兰州市政府将对出租车加大投入数量达到1.1万辆,也就是说网约车数量将控制在4000-9000辆左右,极大限制了网约车市场的规模^[22]。同时管理方案也规定网约车定价必须高于出租车,势必增加乘客出行成本。一些地方政府严控准入和价格管制的方式完全参照出租车的“计划经济思路”,违背了交通运输部以市场为导向,以大众利益为出发点的政策精神。因此,人们质疑地方政府能否合理利用好自由裁量权力,让网约车在公

平竞争的市场中发展。

四、多重话语在政策制定过程中的作用

通过分析多个利益主体的话语我们可以得出,网约车新政的制定过程实际上是乘客、行业、网约车拥护者、专家学者等多方主体共同话语构建的过程,各主体在不同的政策阶段发挥着不同的作用。

(一)政策议程设置阶段:揭露事实

在政策制定的过程中,乘客、行业、网约车拥护者、专家学者和政府部门以媒体作为传声筒分别从安全、利益、共享经济、资源利用等角度表达了对网约车的看法,揭示了网约车存在的问题,阐述了政策诉求。乘客把自己使用网约车受到的不良遭遇发布在网络媒体引发网友热议。各主流媒体也展开调查,了解事情真相。出租车大规模罢工通过媒体报道向政府部门施加压力。网约车平台和司机响应政府提出的“互联网+”发展政策。专家学者就网约车引发的一系列问题进行客观分析,提出建议。各主体话语的构建都是为了阐述事实,揭露问题的严重性。

(二)政策方案的设计及选择阶段:联盟博弈

各利益主体经过话语互动交流,了解到“敌方”和“友方”,从而基于共同的利益目标而达成结盟。乘客、行业、专家学者等形成了“管制联盟”,而网约车平台、网约车司机和经济学家等以政府提出的“互联网+”政策为依据,形成了“市场联盟”。在争夺话语霸权时,两个联盟之间的博弈有利于政府厘清利弊,帮助政府在政策制定过程中做出正确的判断。基于社会的发展,政府出台意见稿表明了“市场联盟”在这场博弈中取得胜利,网约车获得了合法性,但“管制联盟”要求加强对网约车市场的监管。

(三)政策方案的修改及出台阶段:肯定补充

在政策方案修改及出台的阶段,多重话语发挥着肯定补充的作用。专家学者具有较强的政策参与意识,运用专业知识理性分析政策问题,主动向政府提出政策建议。“管制联盟”虽然在博弈中妥协,但是他们提出加强对网约车监管,严厉打击私人专车的理性诉求不容忽视。“三证”监管模式关系着网约车的指导性原则是严管还是放权。虽然“三证”监管模式遭到批评,但政府对网络的监管技术有限,目前采取“三证”的监管方式是最为有效的方式。这也预示着政府管理技术和创新需要进一步提升,唯有如此,才能迎来网约车改革的“2.0版”。

五、总结与讨论

公共政策的基本功能是将社会群体的利益进行合理的协调和规制。随着科学技术的不断发展和普及,社会上不同利益主体的表达方式也越来越多样化,这也要求中国的政策系统能够更加有效地输入和处理利益诉求。我们试图通过梳理网约车新政的发展脉络,分析多重话语在政策议程设置阶段、政策方案的设计及选择阶段和政策方案的修改出台阶段的政策诉求,应用话语联盟框架将话语场域中的主体划分为“管制联盟”和“市场联盟”。“管制联盟”先以“非法营运”抢占传统出租车市场为主要论点,出租车司机大规模罢工行动胁迫政府采取“取缔”措施。“市场联盟”则指出传统出租车自身存在不足,难以满足社会需求。政府迫于维稳的治理要求需谨慎处理传统出租车与网约车的关系。借助国家宏观政策,“市场联盟”用“行业新发展”“共享经济”和“供给侧改革”推翻“管制联盟”的话语地位,又以增加就业岗位、提升闲置资源利用率和缓解经济下行压力再次压制“管制联盟”提出的“网约车添堵论”“网约车环境污染论”和安全诉求。最终“市场联盟”的话语进入决策场域。不过,“管制联盟”提出加强管制的理性意见确实是网约车改革问题的核心。在政策方案的修改及出台阶段,“管制联盟”向“市场联盟”妥协,提出要区分“B2C”和“C2C”营运模式,进行“分离式管理”。同时,要求严格审核网约车的经营许可证,对“C2C”严厉打击。对中

央集中管制还是地方自由裁量深入的讨论为网约车新政的出台提供可行性建议。

话语分析是分析现实社会中不同的主体在一个开放空间的畅所欲言的政策意图,综合考虑后制定政策的方法。网约车话语场域中的各主体在政策议程阶段揭露社会事实,显露出言论者的政策诉求,推动网约车进入政府视野。随后又为了实现各自的政策诉求达成联盟,扩大话语的影响力,用竞争性话语在场域中争夺话语霸权,实现话语制度化。同时,政府为维护联盟双方利益均衡也需要对政策不断修正完善。“管制联盟”和“市场联盟”在第一回合的话语争论中心是“取缔”和“存在”,“管制联盟”拥有整个出租车司机群体的支持,社会也对网约车的存在持质疑态度,尽管“市场联盟”提出网约车挤占市场份额另有原因,但政府秉持契合“维稳”的宗旨,立场明显偏向“管制联盟”。第二回合“市场联盟”充分把握制度优势,得到经济学家们大力支持和政府“互联网+”政策的支持,夺回话语霸权。第三回合“市场联盟”进一步提出对应的监管措施压制“管制联盟”。在这场“零和一”的博弈中,“市场联盟”最终获得胜利。

政策制定过程是一个持续的轮回过程,一轮博弈的结束意味着另一轮博弈的开始。当前版本的网约车改革使网约车管理趋于常态化,也预示着网约车改革“2.0版”的话语争论焦点将限定在网约车监管的模式上。政府需不断提升监管技术和能力,尽早具备网约车改革“2.0版”的硬实力。

参考文献:

- [1] Zellig S. Harris. Discourse Analysis[J]. Language, 1952, 28(1).
- [2] 何鉴孜, 李亚. 政策科学的“二次革命”——后实证主义政策分析的兴起与发展[J]. 中国行政管理, 2014(2).
- [3] [澳] 约翰·格雷泽克. 地球政治学: 环境话语[M]. 简雪春, 郭晨星, 译. 济南: 山东大学出版社, 2008.
- [4] 吕源, 彭长桂. 话语分析: 开拓管理研究新视野[J]. 管理世界, 2012(10).
- [5] Habermas J. Knowledge and Human Interests[M]. Boston: Beacon Press, 1971.
- [6] [美] 杰·D. 怀特. 公共行政研究的叙事基础[M]. 胡辉华, 译. 北京: 中央编译出版社, 2011.
- [7] 李亚, 等. 政策话语分析: 如何成为一种方法论[J]. 公共行政评论, 2015(5).
- [8] Hajer M. The Politics of Environmental Discourse: Eco-logical Modernization and the Policy Process[M]. New York: Oxford University Press, 1995.
- [9] 张海柱. 环境政策论争的话语分析——以 PM2.5 争议与环境空气质量标准修订为例[J]. 太平洋学报, 2012(6).
- [10] 彭华安, 丁晓昌. 异地高考政策制定过程中的多重话语互动研究[J]. 河北师范大学学报(教育科学版), 2016(2).
- [11] 超六成乘客曾遭司机骚扰“专车”安全问题重重[EB/OL]. <http://business.sohu.com/20150617/n415178790.shtml>.
- [12] 出租车罢运潮背后[EB/OL]. <http://js.ifeng.com/special/taxi/2015-6-22>.
- [13] 马化腾“两会”为何敢力挺分享经济?[EB/OL]. <http://mt.sohu.com/20160305/n439478404.shtml>.
- [14] 郭梦仪. 两会代表建议: “互联网+出行”是新业态[N]. 中国经营报, 2016-03-12.
- [15] 王静. 中国网约车的监管困境及解决[J]. 行政法学研究, 2016(2).
- [16] 杨红岩, 等. “专车”缓堵还是添堵集约与个性哪个优先——全方位审视出租汽车定位[EB/OL]. http://www.moc.gov.cn/zhuzhan/jiaotongxinwen/xinwenredian/201510xinwen/201510/t20151019_1912599.html.
- [17] 人大代表蔡继明: 网约车减少城市道路拥堵[EB/OL]. <http://news.163.com/16/0303/18/BH8JTPCQ00014SEH.html>.
- [18] 专车新规已制定[N]. 法制晚报, 2016-03-04.
- [19] 网约车本就合法, 但亦需管理规范[EB/OL]. http://fashion.chinadaily.com.cn/2016/08/15/content_26475830.htm.
- [20] 滴滴研究院发布《中国智能出行 2015 大数据报告》[EB/OL]. <http://mt.sohu.com/20160226/n438608627.shtml>.
- [21] 南京降低网约车“门槛”, 但 35 万从业车中仍只有 1 成够条件[EB/OL]. http://news.xinhuanet.com/tech/2017-01/22/c_1120359211.htm.
- [22] 兰州出台首个城市网约车细则: 它违反了共享经济所有原则[EB/OL]. http://tech.sina.com.cn/zl/post/detail/i/2016-08-11/pid_8508222.htm.

责任编辑: 刘剑明