

论地方政府职能堕距与网约车治理困境

周恩毅,薛丹丹

(西安建筑科技大学,陕西 西安 710055)

摘要:近年来,网约车发展迅速。它的出现,在给生活带来便利的同时也带来了一系列“问题”,而地方政府职能堕距现象更加剧了网约车之“乱象”。地方政府职能堕距是政府职能“应然状态”与“实然状态”之间的差距。从地方政府职能堕距入手,阐述其与网约车治理之间的关系,探讨地方政府职能堕距对制约网约车发展的深层次原因,进而就走出网约车治理困境提出建议对策,以期有效促进地方政府职能转变与网约车市场健康发展。

关键词:地方政府;职能堕距;网约车;治理困境

中图分类号:D630 **文献标识码:**A **文章编号:**1008-7192(2019)01-0065-07

一、引言

党的十八届三中全会通过的《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》^[1]中提出,全面深化改革的总目标是完善和发展中国特色社会主义制度,推进国家治理体系和治理能力现代化。而政府是经济发展的调控者、社会公共产品的提供者、市场秩序的维护者,是“守夜人”。国家治理体系的构建与治理能力的提升有赖于政府的职能转变与能力提升,所以,若要实现国家治理现代化,就必须合理有效地转变政府职能。

目前为止,学术界对于政府职能转变的研究可谓积简充栋。有些学者从政府职能转变的内涵界定方面提出了一些观点,认为政府职能转变仅包括职能内容、职能方式的调整,也有些人认为应包括职能目标的调整、政府角色的转换、政府能力的增强等。有些学者对政府职能转变的目标定位进行了阐述,他们所认为的定位主要包括整体政府、无限政府、有限政府、权力政府、责任政府、服务型政府等。还有部分学者对政府职能转变的实现路径进行了探讨,认为政府职能转变需要推进政府创新,转变和解放思想,建立良好的制度保障。关于

“堕距”,最早出现的是“文化堕距”这一概念,由于在社会变迁过程中,文化的发展会对政府职能的发展产生或多或少的影 响,因此后来根据文化堕距在政府职能上的体现就引申出了“政府职能堕距”的概念,学术界目前对于政府职能堕距的研究虽然不多,但也有一些学者对政府职能堕距的内涵、带来的困境以及应对途径进行了探讨研究。还有近年迅速崛起的网约车,很多学者也是对其进行了深刻地研究。有些学者对网约车的兴起与发展进行了阐述,也有一些对网约车的出现带来的影响以及监管困境进行了研究,还有对网约车的监管路径进行研究的学者认为应针对网约车在我国发展的实际情况,统筹考虑网约车市场的发展,审慎选择监管路径。目前,无论是政府职能转变、政府职能堕距还是网约车的发展,学术界都对其有所研究。然而,在政府职能堕距影响网约车发展这一方面,学界尚未有所探讨。因此,我们有必要对该话题进行探讨研究。

二、地方政府职能堕距的内涵

1. 政府职能堕距的概念及表现

“政府职能堕距”这一概念是由“文化堕距”延

收稿日期:2018-10-09

基金项目:陕西省社科基金项目“大数据时代陕西创新社会治理模式研究”(2016R036);陕西省软科学研究计划“陕西高校科技人才培养模式研究”(2017KRM081)

作者简介:周恩毅(1963-),男,西安建筑科技大学学报(社科版)主编,教授、博士生导师,研究方向为政府治理与公共政策;薛丹丹(1992-),女,西安建筑科技大学硕士研究生,研究方向为政府治理与公共政策。E-mail: 862696899@qq.com

伸而来。美国社会学家 W F 奥格本在 1922 年出版的《社会变迁》一书中首先使用了“文化堕距”概念,指出文化堕距是由物质文化和非物质适应文化在变迁速度上产生的不一致所导致的^[2]。他认为,当物质条件变迁时,适应文化也要发生相应的变化,但适应文化和物质文化的变迁并不是同步的,物质文化的变迁往往比较快,而适应文化却有根深蒂固的惯性,存在着滞后,这就是文化堕距理论。我国目前正处于社会大转型时期,地方政府在行政行为方面存在诸多问题,这使得“文化堕距”在地方政府职能层面则表现为地方政府“职能堕距”。所谓地方政府“职能堕距”,指地方政府职能本应达到“应然状态”,而现实结果却没有达到(即“实然状态”)。也就是说,地方政府职能供给无法满足国家和社会的发展需要,它具体包括两个方面:一是地方政府与中央政府在职能转变方面的差距或差异;二是地方政府在职能转变方面与经济社会发展要求之间存在差距^[3]。

随着社会公共事务的日益增多和公共问题的频繁发生,政府治理的难度不断加大,面对种种困境,地方政府逐渐暴露出职能履行方面存在的诸多问题,造成政府职能堕距现象。该现象具体表现在两个方面:第一,地方政府的服务理念尚未完全落实,多数仍用管控理念管理社会,从而导致地方政府未能很好履职,进而无法满足社会和民众的需求。第二,在社会转型过程中,利益博弈错综复杂。由于地方政府也有其自身利益诉求,因此,当地方政府的部分利益受损时,就会招致地方政府的抵制。为了追求自己特殊的利益,地方政府往往就会从社会的公仆变成了社会的主人。这时就出现“选择性决策”与“选择性执行”的现象,即表现为地方政府在履行其决策职责时,所作决策极有可能是为了自身利益或特殊利益集团利益;在履行其执行职责时,就极有可能少作为(不主动、不积极作为,认为只要不犯错误就好)、乱作为(该管的不管,不该管的乱管)以及不作为(视而不见,听而不闻,多一事不如少一事)。

2. 地方政府职能堕距产生的原因

社会转型是文化急剧变迁、利益深度调整、社会重新整合的过程^[4]。在社会转型的过程中,国家和社会各方面都发生了巨大变化,这些变化迫使政

府职能不得不做出一些相应的调整。然而,如同社会转型过程中物质文化与精神文化之间存在差距一样,地方政府职能的“应然状态”与“实然状态”同样存在差距,亦是说,地方政府职能堕距的产生便是不可避免的了。

首先,某些地方政府的治理理念落后,官本位思想严重。“让人们接受新思想并不难,难的是让他们忘却旧观念。”^{[5]125}当国家随着社会变迁对地方政府职能的需求发生变化时,某些地方政府及官员未能及时地进行观念的转换更新,官本位思想仍然有很大的影响力,某些地方政府官员始终秉持着旧的“统治”思想,缺乏从“统治”到“管理”再到“服务”的转变意识;而且中央与地方的观念转变也并不同步,各层级之间的不同步致使地方政府官员的行政存在滞后的现象,从而在行使政府职能时无法满足社会的需求,导致地方政府的职能堕距。

其次,某些地方政府职能定位不清,缺乏职能履行的积极性。在社会大转型时期,一些地方政府秉承着“经济人”的有限理性,受利益最大化目标的驱使而以“自我利益”为中心,不同程度上存在着“搭便车”心理和“机会主义”行为,缺乏职能履行的积极性。因此在履行政府职能的过程中,不可避免地会产生行为偏差,极易陷入“人人负责”而“人人都不负责”的状态,从而为政府地方保护主义、泛化行政干预、“上有政策,下有对策”等貌合神离的现象提供了环境。而且随着社会的发展,社会公共事务日益增多,公共问题也频繁发生,这些公共事务与公共问题的复杂性、外溢性和不可分割性就使得某些地方政府对自身在治理过程中应行使的权力和承担的责任很难得到一个合理的划分标准及清晰的界定,从而出现政府职能定位不明,进一步造成行动上的推诿,加剧地方政府的职能堕距。

最后,某些地方政府体制权责界限模糊,各项机制不够完善。地方政府的管理层级是自上而下的,不同层级的政府在纵向关系间一般会出现职责划分不够明确的现象,即“职责同构”。正是由于政府“职责同构”,体制权责界限模糊,导致地方政府职能无法得到合理的划分,从而制约了政府职能的有效发挥。另外,我国地方政府的各项机制还有待完善。政府机制与政府职能紧密相关,地方政府职能的有效运行离不开良好的机制调节,一旦政府机

制出现问题,政府职能的运行就会乱套。以绩效考核机制为例,在各种利益的驱使下,政府官员总是尽可能地追求利益最大化,所以如果绩效考核机制可以在某种程度上推动政府官员积极履职,那么就可以缩小政府职能堕距;反之,如若该机制无法使政府官员主动履职,那么地方政府职能堕距就会进一步扩大,进而又反过来影响到机制的有效运行。

三、我国网约车的兴起与发展

1. 国内网约车的出现与发展

十二届全国人大三次会议上,李克强总理在政府工作报告中首次提出“互联网+”行动计划,而“互联网+交通”的服务创新正充分体现了“互联网+”的一种新业态。当前,互联网约租车(以下简称“网约车”)发展迅速,这是一项存在诸多争议的新兴事物,它主要是指乘客借助互联网平台,运用智能手机上的 APP 打车软件,预约两点之间运输服务的便捷的出行方式。

2010 年 5 月易道用车成立,总部设于北京。这是网约车在国内第一次出现。从 2010 年至今,网约车发展历程可以分为三个阶段:(1)起步觉醒阶段(2010 年 9 月—2012 年 12 月)。2010 年 9 月以来,互联网出行服务迅速发展,在此期间成立各类平台达 10 家以上,呈现出百花齐放、蓬勃发展的态势。(2)竞争市场阶段(2013 年 1 月—2015 年 2 月)。2013 年起网约车市场开始大规模洗牌,在投资公司、互联网巨头的资本支持下,各平台间发起数次大规模用户争夺战,最终“滴滴”和“快的”联合并开始占据市场主流地位。(3)分化发展阶段(2015 年 3 月至今)。经过竞争洗礼,基本形成“一超多强”局面。滴滴、快的、易到、神州和优步成为融资额达 10 亿美元或注册用户达千万级以上的主流平台。其中滴滴以 165 亿美元估值、2.5 亿用户成为业内的“超级平台”。后来滴滴迅速成为全国甚至全球发展最快的互联网公司,坐拥 3 亿用户,司机超过 1 400 万,司机人数是全国机动车总量的 10%,覆盖城市高达 400 多个,囊括了出租车、专车、快车、顺风车、公交、代驾、租车和试驾等多条服务线。滴滴每天服务的订单超过 1 300 万,这个订单量让滴滴成为仅次于淘宝的中国第二大互联网交易平台^[6]。

2016 年 7 月《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》正式出台,确认了网约车的合法地位。后来滴滴出行与优步为了更好地发展进行了大合并,从而开启了国际化之路。

目前,该市场还未饱和,存在很大的发展空间,未来网约车领域仍将保持稳步发展的趋势,各个细分市场在纵向深化业务的同时也会加强横向关联,共同打造共享出行新生态。

2. 网约车迅速占领市场的原因

第一,网约车市场的发展与新型城镇化密切相关^[7]。当前,在国家大的新型城镇化战略下,城市的范围不断扩大,城镇化发展迅速,但是与此同时,城市的公共交通压力也不断加大,出行方式受到的限制给城市交通带来了巨大的困扰。此时网约车的出现,迎合了市场的需求,配合人们的用车需求,有效缓解了城市的公共交通压力,同时也在一定程度上对黑车市场进行了打击,减少了黑车宰客等违法行为。

第二,网约车的发展打破了传统出租车的垄断,赢得了民心。网约车能够快速发展得益于它的服务,在过去的租车市场,出租车数量少且难打,拒载现象也很严重,而网约车兴起之后,与传统出租车相比,它避免了拒载、绕路、态度差等问题,为用户提供高于出租车的服务质量。不但可以按照人们的出行时间提供用车服务,还可以在车流高峰选择合适、省时的道路解决拥堵问题,为人们带来便捷,因此得到了广大用户的支持。

第三,网约车市场给社会创造了就业机会,带动了经济的发展。我国的社会就业压力始终是一大痼疾,相当一部分人都面临着“就业难”的问题。网约车平台的快速发展为失业人员创造了就业机会,既解决了就业问题,又增加了收入,同时还带动了社会经济的发展,所以吸引了大部分的人参与其中,这就使得网约车的发展态势只高不低。

第四,互联网十分发达,这使网络共享平台为网约车的发展提供了良好的契机。目前我国处于互联网+时代,通过网络共享平台,网约车市场迅速扩张,这使车辆和道路资源可以得到利用,减少社会资源浪费。在网约车平台,打车资源是实时共享的,这使得网约车服务可以在第一时间满足顾客的用车需求,并在运行时挑选顺畅的路段节省用户

的时间。这在一定程度上可以抑制部分民众的购车欲望,控制私家车数量的增长,使得车辆和道路资源得以有效利用,从而减缓道路资源的紧张状况,避免社会资源的浪费。

四、地方政府职能堕距对网约车发展的影响及其原因

网约车属于共享经济,共享经济是当下社会发展的必然趋势。在过去一年,网约车的发展风生水起,出行市场不断扩大,带来了很多方便。地方政府本应大力促进网约车的发展,然而,由于其职能堕距的影响,某些地方政府无法对网约车市场做出快速有效的调控措施,反而加剧了网约车之“乱象”,扰乱了社会及市场的井然秩序,这在一定程度上严重制约了网约车这个新兴行业的崛起。

1. 地方政府职能堕距对网约车发展的影响

在网约车迅速占领租车市场后,传统出租车行业受到了很大的冲击,出于各方考量,为了保护出租车系统的利益,政府发布了一系列的规定来制约网约车的发展。但地方政府职能堕距对网约车市场造成了极大的负面影响。

第一,相对严苛的门槛制度,很大程度上抑制了网约车的发展。近几年,网约车发展的风生水起,与此同时也给部分城市带来了一些问题,因此某些地方政府出台了一系列较为严苛的政策规范网约车市场的发展,特别是部分城市在网约车发展过程中制定了相对严格的网约车管理细则。比如北京、上海、广州、深圳等地区相继出台地方网约车管理办法,详细规定了驾驶员和车辆的条件标准。此前网约车对传统出租车行业的冲击较大,此次管理办法的核心是对网约车进行规范化管理,上海网约车需沪籍、沪牌,北京网约车需京人京车,深圳要求有本市户籍或居住证方可申请当司机^[8]。此外,从2016年交通运输部通过的《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》^[9](以下简称《办法》)也可以看出某些地方政府基本上沿袭了对传统经济监管的制度,对网约车的发展设定了严苛的门槛。对网约车的驾驶员设置了相对较高的准入制度,除了要求三年以上驾驶经验和三个记分周期没有扣满分记录外,还要求无交通肇事犯罪、无危险驾驶

犯罪记录,无饮酒后驾驶记录、无吸毒记录,并且“无暴力犯罪记录”。这些新政尽管在一定程度上解决了网约车行业不规范的现象,改善了网约车的发展环境,但同时也提高了网约车的准入门槛,这势必压缩网约车市场的发展空间,抑制网约车这个新兴行业的崛起,也使消费者的需求无法得到满足。

第二,不公平的竞争制度以及对滴滴和优步合并造成事实上的垄断缺乏有效干预和制止,限制了网约车的发展。不公平的竞争制度主要体现在地方政府对出租车的保护。我国自行政管理体系改革以来,市场监管的大部分权利都交付给了政府,明确地给了地方政府在监管方面的自由操控空间。这种政府主导型监管模式虽然可以有效避免权责划分不清的现象,但是却容易引发市场监管的地方保护主义,以致监管无法得到及时有效的回应。此次政府针对网约车的发展出台的一系列政策中,某些不公平竞争制度充分体现了这一情况,引起了社会各界的广泛关注和热烈讨论。比如《办法》总则第三条提出“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”。地方政府对专车经营行为做出的限制,属于典型的行政干预市场的性质。而且政府对滴滴和优步的合并造成事实上的垄断缺乏有效干预和制止,在某种程度上来说也限制了网约车的发展。

第三,地方政府缺乏对网约车“乱象”的有效整治。对政府来说,面对新生事物,最难的还是监管,网约车的兴起亦是如此^[10]。网约车属于新业态,它的出现不可避免地与传统出租车形成了直接竞争的关系,对传统出租车出行市场造成了巨大的冲击。在其竞争发展的过程中,由于政府监管部门对其监管在法律及制度方面都还在摸索阶段,这就导致出现了各种网约车“乱象”:比如之前频频曝光于媒体的各类网约车安全事件、出行市场新旧业态冲突加剧、网约车行业垄断等。面对这些现象,地方政府虽然采取了一定的措施对其进行监管,但是目前我国地方政府监管制度滞后于共享经济模式创新,传统的监管模式和单一的监管工具为监管模式的创新带来了诸多障碍,使监管部门难以适应新监管环境的挑战,因此网约车“乱象”尚未得到有效整治。

2. 地方政府职能堕距影响网约车发展的原因

首先,某些地方政府的治理理念过于落后,官本位思想严重。观念的形成是一个漫长的过程,因此它在短时间内很难转变。网约车行业崛起迅速,当国家和社会随着网约车的发展对地方政府职能的需求发生变化时,一些地方政府及官员却仍然保持旧观念,坚持官本位思想,未能及时进行观念的更新及转换。观念的滞后不可避免地对政府职能堕距产生影响,这就使得地方政府在管理网约车市场的过程中无法满足社会的需求,不仅拉大了其职能堕距,还严重制约了网约车行业的扩张。

其次,某些地方政府少作为或不作为,存在明显的缺位、不到位现象。伴随着网约车的发展,网约车市场自身问题也随之出现,诸如宰客、绕道、加价约车、对乘客进行骚扰、威胁,甚至出现网约车司机伤害、杀害乘客的恶性案件等。面对这些问题,少数地方政府受到功利主义的干扰,始终秉持“多一事不如少一事”原则,选择性履职;对自身有利的就积极作为,反之就不情愿作为。比如在面对网约车的“乱象”时,地方政府只有当出现一些恶性事件时,才会对其稍加管理,但是却未能积极及时的制定相关的法律法规或是依据现有法律条文来严格管制,从而加剧了网约车市场的“乱象”,导致良币驱劣币,制约了网约车的发展。另外,受到堕距影响,一些地方政府为了维护自身的利益,没能承担监管职责,存在明显缺位和不到位。其一,在网约车发展初期未对其进行严格规范的考核,接入人员与车辆繁多而杂乱,车主人品与车辆安全存在很大的隐患,网约车的运营以及消费者的权益没有安全保障;其二,因网约车的快速发展与传统出租车行业产生了巨大的冲突,损害了地方政府的利益,这就使地方政府对出租车行业的种种不良行为置之不理、充耳不闻,产生了很大的安全隐患。地方政府管理过程中,在拉大政府职能堕距的同时也制约了网约车的发展。

最后,地方政府某种程度上的乱作为,过度干预网约车发展。面对网约车这一分享经济新业态,少数地方政府似乎不知所措,但又不甘“示弱”,忽略了李克强总理一再强调的“对政府而言,法无授权不可为;对市场而言,法无禁止即可为”,地方政府未能有效运用人民赋予的权利,面对网约车的发

展,总表现出一种过度干预市场的色彩,这无疑在一定程度上制约了网约车的发展。2017年6月21日李克强总理在国务院常务会议上针对微信和分享经济时说,“如果仍沿用老办法去管制,就没有今天的微信了”,“不要仍用老办法去管理新业态”,“分享经济是一个新业态,它可以说是未知大于已知,怎样进行有效监管从而更好促进这一产业发展?相关部门首先要有一个包容心态,审慎监管,不要一上来就管死”,等等。这无疑是对地方政府的某些乱作为以及过度干预网约车发展的提醒。

五、地方政府消除职能堕距、促进网约车发展的路径选择

李克强总理说,分享经济(包括网约车)是新业态,尽管非尽善尽美,但相关部门要坚持“鼓励创新、包容审慎”原则,承担起自己的责任,主动作为,创新监管方式,及时防范风险,为市场创造公平竞争的营商环境。

第一,摒弃官本位和政府本位之陈旧观念,切实树立服务市场、鼓励创新、包容审慎理念与原则。随着国家与社会的发展,政府及其官员要不断进行观念的更新与转换。正确的观念是政府治理的先导,是确保治理有效性与持续性的重要基础。只有正确的治理理念才能引导网约车市场快速健康的发展。因此,面对网约车的发展,治理理念也要随之转换更新。地方政府要摒弃过去的官本位和政府本位之陈旧观念,将政府的存在是为了统治这一思想转变为政府的存在是为了服务,切实树立服务市场、鼓励创新、包容审慎理念与原则^[11]。对网约车这一新生事物,应本着服务市场的态度去鼓励支持其发展,在改善政府职能堕距的同时,大力促进网约车市场的健康可持续发展。

第二,地方政府应主动作为,发挥“元治理”角色,积极履职,规范网约车的发展。网约车属于新生事物,在发展的过程中涉及各方的利益,受到了广泛的关注,因此在治理过程中应当大量借鉴各国网约车发展过程中积攒的经验教训,结合我国的实际情况对网约车监管模式进行积极的探索,完善相关法律法规,推进行业立法工作,加快部门立法,起

草相关立法草案对其进行约束和监管,进一步推动网约车的发展。同时,面对网约车之“乱象”,地方政府应主动地去履行职能,确保政府职能的转换到位,避免出现职能缺位、不到位的现象,并尽快完善行政部门的监管制度,加大网约车监管力度,加强审核,保障消费者安全,以积极主动的应对方式缩小政府职能堕距,有效地控制协调网约车市场的发展,做好网约车发展的保障工作。

第三,地方政府应当合理作为,做到“能不管的放权、不该管的退出、应该管的管好”,为网约车市场建立一个良好的发展环境。在“互联网+交通运输”的服务创新背景下,地方政府理应排清与网约车市场之间各自的责任归属,推行“政+企”监管模式。“政+企”监管模式就是以政府管平台、平台管专车的方式对网约车进行管理^[12]。政府制定有关监管操作、效果评估的规则,网约车平台公司则具体践行相应的监管规则并承担法定责任。在“政+企”监管模式下,地方政府制定监管准则,对网约车的日常运营过程进行持续的监督管理,但同时又把责任更多地交给平台,给予网约车平台自由操控的空间,增强网络平台的责任意识,授其权限对车辆和相关工作人员进行严格审查,与平台共同协作,在保障市场竞争活力的同时促进网约车的发展^[13]。另外,网约车平台要减少社会资源的浪费,对社会闲散车辆资源进行整合,集中调度,采用O2O模式将乘客与驾驶员连接到平台,尽最大努力完善城市出行供给能力不足和服务水平不高的弊端。

六、结 语

“法无授权不可为”和“法无禁止即可为”讲的是政府和市场各自应遵循的准则。在“互联网+交通”时代,对于网约车这一新业态,地方政府不应试图将其“扼杀”,而应当秉持现代服务型政府理念,顺应共享经济的发展趋势,创新服务与监管方式,缩小政府职能堕距,使其“应然”与“实然”

状态尽可能一致,进而促进网约车市场健康可持续发展。

参 考 文 献

- [1] 人民网. 中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定[EB/OL]. [2017-09-04]. <http://cpc.people.com.cn/n/2013/1116/c64094-23561785.html>.
- [2] 李华桑,陈蓓蓓,侯伟伟. 汶川重建的“文化堕距”现象分析——基于社会影响评估的视角[J]. 城市发展研究, 2011, 18(6): 59-64.
- [3] 谢秋山. 地方政府职能堕距与社会公共领域治理困境——基于广场舞冲突案例的分析[J]. 公共管理学报, 2015, 12(3): 23-32.
- [4] 马小虎. 论政府职能堕距: 概念内涵、影响因素及应对途径[J]. 延安党校学报, 2016, 32(3): 53-56.
- [5] 约翰·梅纳德·凯恩斯. 就业、利息和货币通论[M]. 高鸿业,译. 北京: 商务印书馆, 2009.
- [6] 大数据观察者. 大数据成就滴滴霸主地位[EB/OL]. [2017-02-08]. <http://www.shuju.net/article/MDAwM-DMlM5jc1.html>.
- [7] 王静. 中国网约车的监管困境及解决[J]. 行政法学研究, 2016(2): 49-59.
- [8] 中商情报网. 2016年北上广深网约车细则对比分析[EB/OL]. [2016-06-15]. <http://www.askci.com/news/dxf/20161011/11354868743.shtml>.
- [9] 中国政府网. 网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法[EB/OL]. [2016-07-28]. http://www.gov.cn/xinwen/2016-07/28/content_5095584.htm.
- [10] 路稳玲,魏淑艳. 互联网背景下地方政府治理创新的过程、模式及影响因素——以网约车治理为例[J]. 东北大学学报(社会科学版), 2018, 20(1): 66-72.
- [11] 罗伯特·B·丹哈特,珍妮特·V·丹哈特,刘俊生. 新公共服务: 服务而非掌舵[J]. 中国行政管理, 2002(10): 38-44.
- [12] 杨星星,陈幽燕,王勤原,等. 新规视野下政府对网约车的监管研究——以北京市为例[J]. 法制与社会, 2016(22): 198-199.
- [13] 谢新水. 网约车治理政策的制定过程分析: 冲击、支持与合作思维[J]. 理论与改革, 2017(4): 136-145.

A Study of the Functional Lag of Local Government
and the Governance Dimplama of Online Car-hailing

ZHOU En-yi, XUE Dan-dan

(Xi'an University of Architecture and Technology, Xi'an 710055, China)

Abstract:The rapid development of online car-hailing in recent years brings not only convenience to life but also a series of problems. The chaos service has been further aggravated due to the phenomenon of local government functional lagging, which refers to the gap of government functions between what out to be and what is. This paper studies the government functional lag, expounds its relation with the governance of online car-hailing service and discusses the underlying factors affecting the development of online car-hailing. It aims to put forward the countermeasures on the dilemma of online car-hailing governance in order to facilitate the change of local government functions and the healthy development of online car-hailing market.

Key words:local government; functions lag; online car-hailing; the governance dilemma

【编辑 吴晓利】

(上接第7页)

参 考 文 献

[1] 马克思,恩格斯. 马克思恩格斯选集:第一卷 [M]. 北京:人民出版社,1972.

[2] 刘昶. 人心中的历史 [M]. 成都:四川人民出版社,1987.

[3] 费尔南·布罗代尔. 十五至十八世纪的物质文明与资本主义:第一卷[M]. 顾良,施康强,译. 北京:生活·读书·新知三联书店,2002.

[4] 马克思,恩格斯. 马克思恩格斯文集:第一卷[M]. 北京:人民出版社,2009.

[5] 刘福森. 马克思哲学研究中的方法论问题——实践唯物主义与历史唯物主义之争的理论实质[J]. 现代哲学,2015(4):1-8.

[6] 罗森塔尔. 马克思“资本论”中的辩证法问题[M]. 冯维,译. 北京:生活·读书·新知三联书店,1957.

[7] 金德里希·泽勒尼. 马克思的逻辑[M]. 荣新海,肖振远,译. 北京:中央党校出版社,1986.

[8] 卡莱尔·柯西克. 具体的辩证法——关于人与世界问题的研究[M]. 傅小平,译,北京:社会科学文献出版社,1989.

The Coordinates of Practice: the Reality and Transcendentality
of Marx's Practical Historical Philosophy

WANG Guo-bing, LEI Long-qian

(School of Philosophy and Government, Shaanxi Normal University, Xi'an 710119, China)

Abstract:As a method to interpret history, Marx's historical philosophy in the practical view is not an absolute theorem to prove the reality and future development. By uncovering the "core" of its practical logic, this paper finds why it is that Marx's historical philosophy in the practical view has changed from the rational historical philosophy of the past. According to the logic of practical historical philosophy, Marx stands on the two coordinates of reality and transcendentality and thus points out the realistic and transcendental attributes of practical historical philosophy. On the basis of this new method of understanding and explaining the history, a new form of Marx's practical historical philosophy has been established.

Key words:coordinates of practice; Marx's practical philosophy of history; reality; transcendentality

【编辑 高婉炯】