

多地叫停“特惠单”，长沙为何还能打

未跟风“一刀切”，就是难叫车 网约车司机收入和乘客体验已现矛盾



扫码看视频

西安市交通运输局自今年8月19日起全面暂停“特惠单”等低价营销活动，要求网约车平台停止以低于成本价的方式实施低价竞争，禁止价格欺诈、恶意压价等行为。这意味着在西安，特惠快车订单已暂停派发，司机不再接收此类订单。两个月过去，记者发现西安的网约车平台仍可以发布“特惠单”。

今年下半年至今，全国已有多个城市对“特惠单”等低价营销活动政策进行调整。长沙作为全国热门出行目的地，网约车出行市场是否有被“特惠单”绑架？记者进行了采访了解。

■文/视频 三湘都市报全媒体记者 李致远

**乘客：特惠快车价格较低
但接单成功率不高**

现如今，网约车平台越来越多，城市中穿插着各类不同平台车辆。根据长沙市政府门户网站的回复，截至2025年3月7日，长沙市营运状态下的合规网约车数量为43030台。

平台的多元化在2025年的今天催生了各类型选择，如：特惠快车、经济单、特快车、出租车、优享单等。其中，特惠快车单以价格优势成为许多市民叫车首选。“现在打车确实很便宜，从公司到我家15公里的路程只要20元左右。”在开福区某写字楼办公的李女士每天选择网约车出行，她告诉记者，每天往返40元的价格让她能够接受。

但是，李女士坦言，能在短时间内叫到特惠快车是比较难的。“我一般选择在滴滴出行、高德打车平台同时叫车，勾选‘特惠快车’后，早晚高峰都要等5分钟以上才有司机愿意接单。”李女士反映的情况并不在少数。不少市民表示，现在特惠快车单价格便宜，但接单的司机并没有那么迅速。

10月13日16时，三湘都市报记者采访选择在滴滴出行、高德打车等平台呼叫从五一广场到长沙汽车南站共15公里的特惠快车单。发现滴滴出行的惊喜特价和特惠快车分别只需23.2元、25.7元；高德打车特惠快车单在18.2元至26.3元之间，其中包括T3出行、风韵出行、喜行出行等25个服务商出价。

记者尝试呼叫2分钟后，最后高德打车的喜行出行服务商成功接单，但是接单的并不是特惠快车单而是经济单。随后，记者输入了多个热门目的地发现，特惠快车单并没有那么容易叫到，订单大多显示需要等待或勾选其他车型等服务。

“如果取消特惠快车，出行成本可能增加，减少了价格选择权，增加了出行不确定性。”李女士说。



西安市交通运输局自今年8月19日起全面暂停“特惠单”等低价营销活动，要求网约车平台停止以低于成本价的方式实施低价竞争，禁止价格欺诈、恶意压价等行为。这意味着在西安，特惠快车订单已暂停派发，司机不再接收此类订单。两个月过去，记者发现西安的网约车平台仍可以发布“特惠单”。



扫码看视频

▶ 10月12日，在安沙镇捞刀河畔，长赣高铁湖南段一分部捞刀河特大桥17号墩首根桩顺利开钻。 通讯员 供图



**司机：长沙没有取消特惠快车单
可自行选择是否接单**

此前，西安特惠快车订单已暂停派发，司机不再接收此类订单。但记者定位到西安市发现，目前主流网约车平台上仍然可以勾选特惠快车出行。

特惠快车订单属于“一口价”订单，是一种固定车费模式：平台根据起点、终点以及预估的行驶里程预估车费，无论中途是否堵车、绕路，乘客都不需要多支付车费。“特惠单”相较于网约车，价格更为优惠。这两种模式本质上都是平台用来吸引价格敏感型用户的营销工具。

喜行出行的刘师傅告诉记者，目前长沙市并没有取消特惠快车单，司机可以自行选择是否接单。“司机上线接单的时候可以选择是否接特惠快车单，没有强制派单的要求。”刘师傅称，大部分平台并不会强制要求司机接单，但如果你勾选了接特惠快车单且有乘客发单到司机端，那么司机必须要接，若主动拒接，系统派单等待时间将大幅延长。

同时，刘师傅表示，就他而言，长沙市城区派单率较高，不会主动勾选特惠快车单。“如果1个小时内没有一单的话，我可能会开特惠单。”他说。

有司机吐槽称，自己接的一口价订单，乘客实际支付的打车成本，大概1元/公里，而司机到手的钱还要经过平台抽成，实际上更低，基本上属于不挣钱。

为了叫停低价竞争、保护司机利益，多地出手严管网约车“一口价”订单。三湘都市报记者梳理发现，广东清远、江西鹰潭、浙江宁波：明确要求平台不得强制司机承接“特惠快车”等低价订单，司机可根据自身收益判断自主选择接单，避免被动承接低收益订单。昆明、东莞：要求网约车平台设定抽成比例上限并向社会公开，保障司机收入透明度，减少平台暗箱操作。海口：不“一刀切”取消特惠快车，但会规范低价订单，重点整治不合理低价竞争，保护司机合理收入。

长赣高铁 捞刀河特大桥首桩开钻

三湘都市报10月13日讯 10月12日，在长沙县安沙镇捞刀河畔，长赣高铁湖南段一分部捞刀河特大桥17号墩首根桩顺利开钻，标志着长赣高铁项目开工点捞刀河特大桥进入主体工程建设阶段。

“此次施工的捞刀河特大桥17#墩采用旋挖钻机施工。该灌注桩直径2.2米，设计桩长38.5米，采用C40混凝土浇筑，为后续75+135+75米连续梁施工提供了有力保障。”该项目现场负责人介绍。

顺利拆迁保障了长赣铁路建设推进

据了解，自8月4日征拆工作启动以来，长沙县创新建立“县级统筹—专班推进—镇街落实—村组协同”四级闭环工作机制，按省市时间要求达到报地条件。

“在长沙县重点建设项目事务中心的牵头协调下，县水利局与安沙镇镇村两级全力协调配合，在进行长赣高铁湖南段一分部捞刀河特大桥建设的同时，减少对三合垸地方达标工程施工的影响。”安沙镇人大副主席周磊介绍，安沙镇拆迁干部在国庆假期期间通过“5+2”“白加黑”工作方式，在征地拆迁、施工协调等方面给予了大力支持，完成了22户动迁户头、土地、青苗签约，签约率均达到100%，有力保障了长赣铁路建设顺利推进。

未来区域交通格局将迎来重大升级

作为国家“八纵八横”高铁主通道渝厦通道的关键组成部分，长赣铁路项目线路起自常益长高铁长沙西站，向东南经长沙黄花机场、浏阳，江西省上栗、萍乡、莲花、永新、井冈山、遂川至赣州市，长约429.4公里，设计时速350公里，设站11座。其中，在长沙境内设长沙西站（既有）、黄花机场站、浏阳站3个站。

项目总投资830.85亿元，规模与投资体量均居同类工程前列。其中，长沙县境内线路长54.25公里，投资约108亿元，覆盖安沙、黄花、江背、黄兴、长龙、㮾梨等6个镇街，涉及范围广、建设任务重。

记者了解到，征拆工作方面，截至10月11日，该项目已完成青苗签约1447.737亩、土地签约1453.1亩，签约率均达100%；房屋签约175户，签约率92%，按期达到用地报批条件。

项目建成后，区域交通格局将迎来重大升级。长沙至赣州的通行时间将从当前的4小时大幅缩短至2小时内，长沙至厦门的通行时间也将由7小时压缩至5小时，大幅提升湘赣闽三省间的时空联系效率。

■文/视频 全媒体记者 王翊玮 通讯员 黄楚云