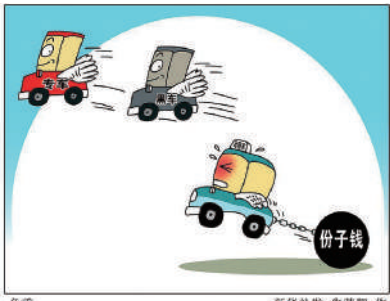


近日,全国接连发生多起出租车停运事件。“祥子”为何频频“不拉活”?记者调查发现,“专车”“黑车”不过是导火索,常年居高不下的“份子钱”和行业垄断问题,才是亟待动刀的行业痼疾。

多地出租车停运事件透视



“黑车”抢生意,“专车”占资源

4日上午9时许,沈阳数十台出租车在浑南新区奥体中心附近停靠聚集。就在沈阳出租车空驶的同天上午,浙江东阳市上百辆出租车聚集在市政府广场门口,整齐停放“休眠”。在刚刚过去的2014年,全国发生多起出租车“不拉活”事件:

5月,内蒙古包头固阳县近百辆出租车停运,希望降低承包费用;11月,广东清远近百辆出租车呼吁重视月租过高和黑车现象;陕西宝鸡市近百辆出租车希望降低燃气费用;12月,安徽黄山市4家出租车公司的400余辆出租车希望调高起步价……

纵览“的哥”反映的问题,大多与燃油费调整、调价方案和黑车、“专车”有关。沈阳一位出租车司机表示,生存压力太大,“专车”、“黑车”又不断增多,影响正规出租车司机群体收入,有关部门对其管理不力,“本来就赚得少,现在更没法活。”

黑车猖獗已是出租车运营市场的老问题。以沈阳为例,有司机表示目前上千台“黑车”抢生意,“滴滴专车”也有近一千台,一些“的哥”的月收入从5000元降到现在的3000元。

据了解,“专车”大多是20万元以上的中高档汽车,车内配有免费充电器、饮品等,司机提供全套商务礼仪服务,受到很多乘客欢迎。“乘客只想到叫车方便和舒适服务,却没看到其中的安全隐患。”一些出租车司机表示,“专车”运营者很多没有取得客运出租汽车经营资格证等,一旦产生纠纷和危险可能会投诉无门。“我们这些‘体制内’的‘的哥’,也想像‘专车’司机那样提供人性化服务,但现实却压得我们根本没那个心思。”出租车司机李师傅告诉记者,自己花21万元从公司买了辆中华车,每月交了2000元“份子钱”后,到手勉强3000元。每年还要支付各种保险、使用费、维修检查费。“这样算下来,辛辛苦苦跑6年想回本都难。”

根子还在“份子钱”

“早上一睁眼,就欠公司100多块。”远高于物价涨幅水平的“份子钱”,与缓慢提增的起步价和小步下降的燃油费形成明显对比。记者采访发现,多名司机表示每月一半以上收入都贡献给了“份子钱”,每天工作时间超过12个小时,长期处于高度疲劳状态,“开8小时车自己一分钱也留不下。”

与份子钱一同飚涨的,还有出租车牌照价格。上世纪80年代开始,浙江温州出租车运营证实施投标拍卖,价格从20万元到126万元一路走高;山东价值四五万元的出租车,经营权的转让费已达最高50万元。这些高昂的车标费,都被转移到了无议价能力的“的哥”身上。

据了解,北京每名出租车司机每月需向公司上缴约4000元“份子钱”,此外还要承担油钱及修车费用。2011年之前,北京市出租车司机收入高于社会平均工资10%左右,而今收入已低于社会平均工资的10%。司机坦言,为了多拉活赚钱,明知“绕路”“拼客”“拒载”会让乘客不满,“也得厚着脸皮这么干。”

重压之下,大量出租车司机长时间高强度、超负荷劳动,胃下垂、糖尿病、颈椎腰椎劳损、风湿关节炎也成常见职业病。一位出租车公司管理者坦言,与“骆驼祥子”般的司机相比,出租车公司几乎没有任何市场风险,油费、维修、保养等负担都扔给司机,“只管坐着收‘份子钱’就行”。

“份子钱”奇高不降、“打车难”年年被提,多年顽疾却始终鲜被“动刀”。全国社会保障基金理事会机关服务中心主任王国镇指出,出租车整体行业结构不合理。当前出租车公司经营方式带有半垄断性质:出租车行业由政府特许经营,“份子钱”由出租车公司随意定,司机完全没有议价权。(据新华网)

专车成立租车公司 能否破局

私家车禁入平台,专车“想辙”应对

日前,交通运输部发布信息表示,当前的专车业务对满足运输市场高品质、多样化、差异性需求具有积极作用。专车软件公司应当遵循运输市场规则,禁止私家车接入平台参与经营。从事“专车”服务的易到用车则在同一天对外宣布,旗下从事汽车租赁等业务的“易到租车”将于近日成立,在业内人士看来,这是该公司对官方表态的一种应对。

各大专车运营商,为何使用私家车

目前,市场上的商务租车品牌包括易到用车、优步、一号专车、滴滴专车等,仅北京市场商务租车品牌就已超过5家。尽管专车公司声称旗下使用车辆均属于“汽车租赁公司”,并非“私家车”,但真正的“租赁车辆”非常少,绝大部分均为私家车。

专车的车辆使用中存在大量的“私家车”,主要是因为汽车牌照在一线城市属于“稀缺资源”。2011年起,为了遏制污染和交通拥堵问题,北京启动小客车摇号制度,随后,上海、广州、贵阳、石家庄、天津、杭州、深圳等地也陆续实行汽车限购政策。专车公司想要大量购置车辆建立“自己的队伍”几无可能。

租车公司成立后,仍难解指标问题

与车辆、牌照稀缺形成强烈对比的是,专车公司一轮又一轮补贴大战下呈现爆发式增长的消费需求。乘客在打不到出租车的情况,越来越多的乘客开始选择专车服务。那么,建立自己的租车公司能解决专车的身份问题吗?

根据《北京市租赁小客车数量配置办法》,汽车租赁企业根据相应条件被分成三类。A类考核优秀,车辆规模在200辆,纳税也就是社会贡献率要达到60万以上,符合这三项条件的是A类企业。B类是考核良好以上,纳税是6万,规模是20辆,其他为C类。符合A类企业的企业非常少,大部分企业处在C类,而只有A类企业能申请较多的指标。

北京市交通委运输局官方网站显示,去年下半年,本市配置了1220个燃油租赁小客车指标,56家汽车租赁企业,获得指标数在20个至31个之间,而根据媒体报道,上海、深圳、广州已经停止汽车租赁牌照新增发牌。这样一来,即使专车公司建立了自己的汽车租赁公司,仍将面临在一线城市因为“无指标无牌照”而无车可用的局面。

(据《北京青年报》)

五个维度看打“专车”,真管得住吗?

如今的租车市场,已不是“打车服务”独步天下的局面,滴滴专车、一号专车、易到用车等各类互联网专车软件不断涌现,抢占了出租车市场的“一杯羹”。同时,关于专车是否为变相黑车的争论也越来越多,

一、政策的“擦边球”,打不下去了?

近日,北京市交通执法总队新闻发言人梁建伟表示,目前执法人员查到的所有使用滴滴打车、易到以及快的打车软件上提供的专车服务,全部属于“黑车”运营。据介绍,从事租赁的汽车必须在租赁公司名下,如果司机的“挂靠车”没有过户给租赁公司,这辆车的性质依然是私家车。此外,目前司机注册各类专车软件时,软件运营方审核并不严格,私家车很容易混入,以前的“黑车司机”也可以借助这个平台为自己洗白。

二、“专车”不该一棒子打死?

有专家认为,简单从概念上来说,黑车是那些没有在交通运输管理部门办理任何相关手续、没有领取营运牌照而以有偿服务实施非法运营的车辆,就是非法出租车。而由于目前国家以及各地对于租赁车能否进行客运的问题还没有出台法律法规,而打

车软件登记的车辆大部分就是租赁车,这应该是钻了法律的空子。所以,“专车”是不是“黑车”,界定上还是存有争议的。很明显,在法律法规还不健全的情况之下,专车跟当初的电子商务、网络支付、互联网金融一样属新生事物,在专车和黑车之间没完全划等号之前,监管部门还是应该多一点耐心,多一些市场的调研和对新生事件多一点宽容,不应该一棒子打死了事。

三、出租司机的“眼中钉”?

由于“专车”大多使用较好的车型,收费大多高于出租车,司机也会获得更高的收入。对于“专车”司机来说,拉活可获得一份可观的兼职收入。但由于私家车上保险普遍较低,与正规的运营车辆不具有可比性。一旦发生事故,乘客权益无法保障。同时,“专车”收费较高,也破坏了正常的运营秩序,对正规运营的车辆,尤其是出租车并不公平。

四、乘客眼中的“香饽饽”还是“危险分子”?

对于严打“专车”的消息,孔小姐说:“考虑到安全我可能会觉得可以取缔,但考虑到服务和便利,我会觉得可惜。如果只是因为无运营资格,我对这个取缔理由不满意,不能为了所谓的名

正言顺,而使服务质量没有改善。”

使用过各类专车软件的范先生表示,如果专车被取缔,他想要在高峰时段打到出租车的话就要通过提高小费的方式,所以他希望能够出台规定,让“专车”名正言顺起来,“对于想要作好的公司,应该给机会让他们取得合法的资格,进行整改,到时候再对不合规定的车辆进行打击。”

五、对出租车市场提出挑战?

当前出租车公司经营方式带有半垄断性质:出租车行业由政府特许经营,“份子钱”由出租车公司随意定,司机完全没有议价权。而“专车”的风靡,或可成为撬动传统出租车管理体制改革的杠杆,倒逼传统出租车行业改革,但同时应规范准入门槛,谨慎把握尺度和平衡。

其实,无论“专车”服务是否被法律明令禁止,无论各种打车软件的未来是否明朗,它们的横空出世与风靡一时,都至少对传统的出租车行业体制提出了挑战,也引发了人们对于这一行业所存在弊病的思索。希望“专车”的管理和严打,除了对租车市场起到规范化的作用,也能促使有关部门将更多的目光投向出租车行业存在的问题。

(据新华网)