

打车软件不断上新品,出租车司机收入下降

公司发通知要求的哥卸滴滴

本报济南5月30日讯(见习记者 刘飞跃) 30日,济南市37家出租车公司所属的8500多辆出租车收到通知,从当天开始,全市出租车驾驶员共同卸载滴滴快的等各种打车软件。自6月1日起,各出租车公司将联合上路保护广大驾驶员合法营运,同时对打车软件卸载情况进行监督检查。

“接到通知后,我今天早上就卸载了这两款打车软件了!现在国家关于专车的政策迟迟没有出来,我们只能通过这样的方式向交通主管部门反映诉求。”省城一出租车驾驶员告诉记者。随后,记者向省城多家出租车公司的的哥求证,他们都称30日上午已经接到了公司要求卸载各种打车软件的通知。

其中一家出租车公司通知称,目前各种打车软件以创新名义从事非法营运,已严重影响到驾驶员的收入,也严重影响到行车安全,应广大驾驶员的呼声,自5月30日起,决定全市出租车驾驶员共同卸载各打车软件。

同时,该通知还称,自6月1日起,各出租车公司将联合上路保护广大驾驶员合法营运,同时对打车软件卸载情况进行监督检查,并积极向各级主管部门反映调价调整的诉求,维护正常营运秩序。

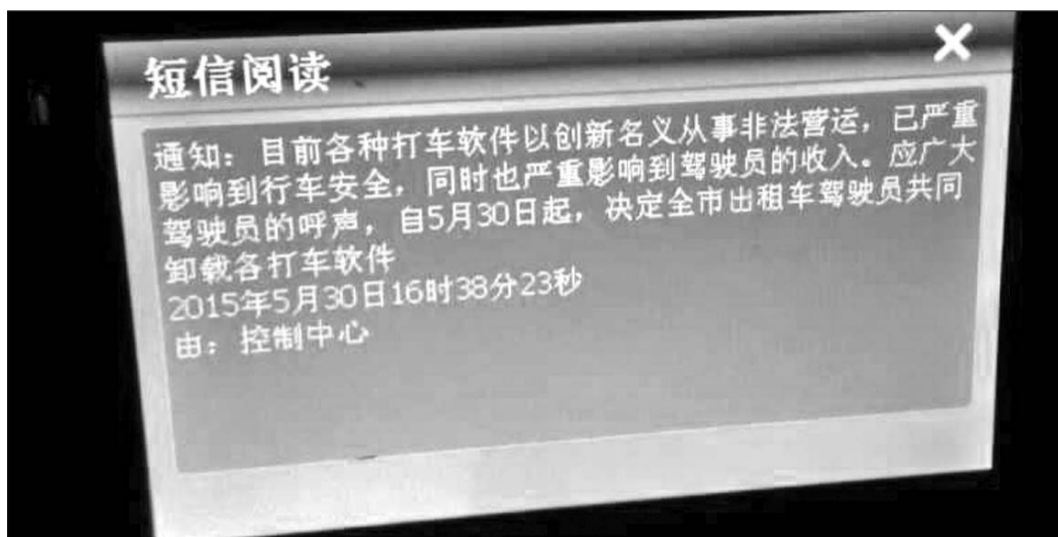
据的哥介绍,从济南客管中心开始打击非法营运到现在,一号快车、滴滴快车等打车软件的一些新产品陆续高调上线,出租车不管是接单量还是收入与年前相比又下降了不少,很多出租车司机纷纷叫苦。“以前我一个月能挣六七千块钱,现在四千块钱都挣不了,各种专车上来后,我们出租车的生意受到了极大影响,甚至好多司机已经转行了。”的哥张师傅说。

对于卸载软件后的效果,出租车司机觉得不乐观,因为“现在打车软件基本上处于闲置状态,好的时候一天也就接三四单”。由于30日是宣布卸载滴滴快的等打车软件的首日,滴滴快的公关部相关负责人告诉记者,会密切关注济南卸载事件的进展,目前暂时不方便对此事进行回应。

值得一提的是,30日晚上7点左右,记者打开滴滴打车软件后,看到出租车上仍然有出租车图标。而且记者输入目的地点击打车后,仍然有2位出租车司机接单。

“通知确实是出租车公司所发,但并不是强制所有出租车司机卸载,而且公司也是积极引导司机用合理的方式维权。”济南一出租车管理者称。

滴滴快的合并后,比出租车便宜的一号快车和滴滴快车上线。据悉,6月1日,滴滴快的新产品“滴滴顺风车”也将在北京首先上线。三四个月以来,滴滴快的新产品陆续走进市场,在缓解市民出行难的同时,也引来了巨大的争议。



30日,出租车公司下发的卸载打车软件通知。 本报见习记者 刘飞跃 摄

难缠的打车软件

跑马圈地再引争议,如何监管还未明确

文/片 本报见习记者 刘飞跃

1 快车、顺风车……打车软件抢占出租车市场

2015年2月14日,开展红包大战的滴滴、快的合并,成为中国专车市场的巨头。业内人士曾预言,随着国内出租车市场逐渐稳固,专车成为滴滴快的新的战略方向,对于出租车的补贴肯定会越来越少,出租车收入估计还会下降。

今年1月6日,济南市客管中心主任崔冰称,受到打车软件影响,2014年12月相比2013年12月,出租车每天营业额下降33元,按照31天计算,驾驶员一个月少挣1000元;从客运量来看,2013年12月每车每

天平均接活31个,而2014年同期仅为24-25个。“这还是10月份提高起步价之后,如果起步价不提高,济南出租车驾驶员每月少收入1700-1800元。”崔冰说。

让交通主管部门和出租车驾驶员始料不及的是,就在济南开始打击非法营运到现在的三个多月时间里,国内专车、拼车市场依旧火爆,滴滴快的旗下的一号快车、滴滴快车高调上线。4月15日,快的“一号专车”进入济南市场,16日上午,记者从济南泺源大街

搭乘一辆专车去火车站,5.4公里用时21分钟,共计消费9.71元,而同样距离,坐出租车金额为18.4元。在八个城市“试点”后,“滴滴快车”于5月19日登陆济南市场。记者体验后得知,同样是4.9公里的距离,搭乘滴滴快车仅需10.5元,而乘坐正规的出租车却需要15元。

据最新的消息,滴滴快的将于6月1日正式推出旗下的拼车业务——滴滴顺风车,号称“一分钱坐顺风车”。除了推出个人化的出

行服务,滴滴专车还推出了企业版。截至2015年5月31日,凡已开通滴滴专车业务的城市,新注册企业用户充值1000元,赠送1000元。

“从高端专车到中端商务车,再到低廉的快车、顺风车,以及企业版专车,说明了传统出租车市场需要重新进行细分和洗牌。因为随着社会的发展,单一的出行服务并不能满足市民出行的需要,这也是这些专车得以生存发展的根本原因。”上海法律与金融学院研究员傅蔚冈称。

2 控数量、打车难变相支持了专车发展

进入2015年,包括济南在内的中国部分城市,相继出现出租车司机停运事件。参与停运的出租车司机大多是抗议高额的“份子钱”,出租车公司管理体制以及各种互联网“专车”。

与之相反的是,市民的日常工作,尤其上下班高峰时间却经常打不上车。随着专车的出现,市民打车难的问题在一定程度上得到了缓解。

“对于专车和出租车之争,我们并不是十分关心,我们真正关心的是出门能否打到车,然后才是享受到什么样的服务。”市民李先生称,济南公共交通系统不是非常发达,需要出租车为市民出行助力。

但是,从1999年至2014年15

年间,除了2014年新增500辆车,济南的出租车一车未增加,城区人口却翻了番。根据国家住建部的标准,城市出租车总量应按照每万人拥有20辆且上座率不低于70%的标准确定,现实是济南实际水平仅15辆/万人,缺口2000辆。这直接导致了打车难成为一个普遍的社会问题。

“目前我国各城市堵车一大原因就是出租车发展不充分,按综合利用率计算,一辆出租车相当于八辆私家车和公交车,出租车的发展与便利可大大减少私家车的数量,从而减轻城市交通的压力。”济南市政协委员高连宝称。

一方面是交通主管部门严控出租车的保有量,另一方面则是日益严峻的打车难的问

题,这两个貌似不可调和的方面随着专车等的出现而暴露出来了。专车、快车的出现等于向市场投放大量运营车辆,乘客打车虽然需要多支付些许费用,却因此有了更多的选择,享受到高价带来的优质服务,满足出行特别需求。

为此,家住济南市历下区的马先生感触很深。他告诉记者,在专车出现以前,遇到急事去高新区办事经常打不到车,专车、拼车软件出来后,他的选择性大了很多。“我一般先打开专车软件,看看有没有便宜的专车,如果没有,我可能选择打出租车。以前只能干等出租车,现在专车一般五分钟就能到,省时方便,而且赶上发红包还更便宜。”



30日晚,仍有许多的哥在使用打车软件。

3 禁打车软件或取消份子钱,都没明确说法

互联网专车自推向市场以来,便一直在夹缝中发展壮大。2015年1月,交通运输部针对互联网专车表态:专车“软件”将租赁汽车通过网络平台整合起来,并根据乘客意愿通过第三方劳务公司提供驾驶员服务,是新时期跨越出租汽车与汽车租赁传统界限的创新服务模式,对满足运输市场高品质、多样化、差异性需求具有积极作用。

记者注意到,交通运输部对专车和拼车软件表示出宽容态度的同时,也不止一次明确表示,禁止私家车接入平台参与经营,其背后

是对各种专车无序发展和大肆扩张的隐忧。这种“专车”盲目地扩展,不仅对出租车不利,对专车市场的发展也带来了问题。更让交通主管部门头疼的是,介于专车和出租车之间的拼车也是在合法与非法之间徘徊。

日前记者在乘坐滴滴专车时发现,一辆刚从从事快车生意不久的司机排名居然在一万名之后。记者从济南滴滴专车司机排名上推断,济南单单滴滴专车的数量就超过了正规出租车的数量,这还不包括其他的打车以及拼车软件。

“现在专车数量非常多,我们也需要抢活干,除了每天140多元的份子钱,专车每天收入也就是100多元。那种万元户已经成了传说,现在专车跟出租车变得一样了。”专车司机刘成(化名)坦言。

义乌市不久前出台出租汽车行业改革工作方案,逐步取消出租车营运权使用费(份子钱),并且放开对出租车数量的管控,实现出租汽车市场化资源配置。交通运输部新闻发言人表示,支持义乌这样的地方先行先试,为全国出租车行业改革提供借鉴和示

范。但是,到底何时能出台关于专车的相关政策,交通运输部并没有一个确切的时间表。

“我们卸载专车软件的行为可能起不到多大作用,但是至少表明出租车司机的态度,国家应该好好管管专车!”30日,接到公司通知便火速卸载软件的张师傅称。对此,上海法律与金融学院研究员傅蔚冈说:“出租车驾驶员口中的‘管管’其实就是禁止专车,这是违背市场发展潮流的,而且专车的出现其实是解放了出租车司机,因为他们也有更多的选择性。”