

一天才拉两单,停靠都成问题

济南官版专车难被认可,去不了车站只能机场趴活

今年初,济南大众出租车公司投资的首批10辆别克商务预约车正式投放客运市场,因配置高大上,被称为济南市的“官版专车”。然而,记者了解到,试运营两个多月来,被寄予厚望的10辆专车却遭遇了倒春寒。

很难想象,这10辆别克GL8专车每天只能在机场拉活,接一个活至少要趴着等三个小时。多位司机则告诉记者,因为鲜有人乘坐,这些官版专车不能停靠火车站等出租车聚集区,而酒店也不让停靠,官版专车正遭遇着未曾想过的尴尬局面。



文/片 本报见习记者 刘飞跃

专车有的它也有,但每天只接到一两单活

4月14日上午9点,记者搭乘了一辆官版专车去济南遥墙机场。

与普通出租车相比,这辆7座别克商务车在原车基础上,加贴了预约出租汽车门徽及专用柠檬黄带状标识,车内按照出租车行业部门规定安装出租车计价器、GPS定位系统和指纹识别系统,车上还配备车载导航及行车记录仪。

除了出租车标配的设备,官版专车内还放了苹果、矿泉水、空气清新设备,并提供WiFi。同时,为了防止乘客在

搭乘专车过程中无聊,这辆官版专车的司机刘成(化名)还特意购买了两本有关人文历史和旅游的杂志,并特意外籍人士准备了一份《CHINA DAILY》。

“因为来济南的外国人很多,所以我们配备了最新的中国日报英文版。”司机刘成说。如此看来,这辆车在配置和服务上丝毫不逊于时下大火的互联网专车,专车该有的它都有,并且它按照计价器付费,起步价18元,每公里运价3.6元。

面对这辆拥有专车品质又有官方身份的出租车,刘成却笑不起来,“明明我们的车上有顶灯和计价器,是正规出租车,但很多乘客就是不认。”

据了解,济南大众出租公司的这10辆别克GL8专车,每辆裸车价20多万元,是目前省内最高档的商务预约出租车,但运营状况很不理想。刘成告诉记者,“现在每天能接两单就算很好了,收入一两百元,而两天一箱油需要400元,这样算下来,收支基本上相抵。”

出租车停下就走,它半小时才找到乘客

约一个小时左右,记者到达济南遥墙机场。在机场外的候客区,记者发现还有一辆官版专车,而现场除了这两辆官版专车,其余是近一百辆普通出租车。

“我们现在就是跟这些普通出租车一起排队,估计我得等到下午一点才能进机场载客。”刘成告诉记者,每天一早到机场后,要和其他出租车一起等三四个小时进入机场内的候客区。“有些普通出租车

一天能接四五个机场的活,他们从机场拉上乘客就走了,最多等十多分钟。我们进入机场还要再花时间找乘客,因为很多乘客都对官版专车不是很接受。”

果如刘成所言,下午一点左右,机场候车区开始放行,官版专车随着普通出租车车流进入了机场内的候车区。因为绝大多数乘客不了解官版专车,刘成苦口婆心地向来往旅客介绍济南特有的

官版专车,但是好多人看了别克商务车后都摇摇头,搭普通出租车走了。

“我们一般是找拖家带口的,因为咱的车大能装,但是这样的乘客又不是特别多,所以我们一般要花将近一个小时才能抢到一个活。”刘成介绍。

还好这次比较幸运,刘成只花了半个小时。下午一点半,一番讨价还价,刘成终于说服一位从深圳来的乘客,搭上了他的专车。

火车站酒店社区不让停,送完乘客再回机场

“您好,这是我们济南特有的官版专车,是正规的出租车。全市8500多辆出租车,这样的专车一共就10辆,整个山东省也只有10辆,您能搭乘这样的专车也是缘分。”刘成跟乘客打趣。

下午3点左右,刘成把乘客送达目的地后,他告诉记者,他要返回机场像上午一样等活,因为除了机场,别的地方他几乎没法拉客。

按最初设想,10辆官版专车主要停靠预约地点为火车站、西客站、机场及大型社区。但目前仅有机场一处固定停

靠点,济南火车站虽然允许官版专车进入出租车载客区拉客,却没有提供固定的停靠点。更让这10辆专车的司机头疼的是,人流量较大的西客站和一些大型酒店也不允许官版专车停靠。

刘成说,官版专车到济南火车站拉人,因为民众认可度不高,很少有人主动搭乘,“一直停在那里肯定影响后面普通出租车的通行,影响别人生意,再加上没有固定的停靠点,我们后来就主动不去火车站。”

至于济南西客站,也有同样的原因,刘成说,官版专车

刚运营时,西客站北入口还为他们设置了专用停车位,“但是我们就停了两天,后来就不允许停了。现在我们只能把乘客送到西客站,却不能像其他普通出租车一样进入西客站载客区。”

而对于那些大型的酒店,10辆官版专车更是可望不可及。“他们都有用来接送客人的商务车,不可能让我们停。我觉得像银座、索菲特这些地方,应该设置一处固定的停放点。”刘成无奈地说,“现在是车找人,人找不到车,官版专车主要依靠我们的老客户。”

▲在遥墙机场,别克商务官版专车每天跟近百辆出租车一起,等着进载客区拉活。

大众出租车公司:正在协调停车点 济南或出专车规划

大众出租公司负责人表示,首批投放的10辆商务七座预约出租专车严格按照国家《出租汽车运营服务规范》要求进行了审批购置,以电话、网络及公司联系预约等方式预约营运,主要停靠预约地点为火车站、西客站、机场及大型社区。

对于目前官版专车遭遇的窘境,该负责人称,目前10辆商务预约出租车主要是为了收集数据,暂不考虑经济收益。

而对于官版专车停靠点少的问题,该负责人说:“西客站暂时没有协调好,而且我们也不可能专门为这10辆车腾出地方。官版专车跟普通出租车排队也是为了照顾其他司机的生意,我们需要平衡很多关系。”

该负责人同时表示,“发展预约商务车需要调度平台的完善、停车场地的协调等等,目前济南市有关部门正在规划出租车的总量和发展方向,等济南市相关规划做完之后,济南各个出租车公司可能都要上一批这样的商务预约车。”

本报见习记者 刘飞跃



14日,在机场载客区,因为没有乘客光顾,两位官版专车司机只好聊天打发时间。

记者快评

与其花心思“创新” 不如提升管理服务

全国专车第一案尚未审结,不少法律界人士表示,专车司机陈超败诉的可能性比较大。但无论结局如何,真正败诉的其实是僵化的出租汽车市场经营秩序,因为消费者早已用脚投了票。

上海金融与法律研究院研究员傅蔚冈称,互联网时代,济南由政府主导的官版专车、爱召车、车载POS机,可能违背了市场经济规律。就拿爱召车为例,假如外地人来济出差,怎么可能来到济南后会想到先下载爱召车软件?如果仅仅为了满足济南市民日常出行,那么投入与产出比又是多少?像爱召车这类由政府出面主导研发的打车软件,从纳税人角度讲,不能不考虑成本和收益。

滴滴、快的等打车软件靠的是平台经济,平台经济讲究规模效应,相比之下,政府主导的官版专车推广起来会非常麻烦。况且,政府的主要职责是管理与服务,而不是直接参与市场运营。

今年两会,交通部部长杨传堂说,出租汽车行业要进一步深化改革,当前出租车行业的现实是,高额份子钱以及严格的管理体制把出租车司机变成了出租公司的摇钱树,而民众对出租车司机的服务质量也非常不满意。政府与其把精力放在“创新”上,不如敦促出租车公司提升管理与服务能力,把市场能解决的交给市场,而出租车公司则更应有自我革命的意识,切实提升服务,去挣辛苦钱、服务钱以及细水长流的稳当钱。 本报见习记者 刘飞跃

失败案例

1 出租车装POS机 乘客不买账

2015年2月,济南联运出租车公司311辆车试水车载POS机,为鼓励出租车司机使用车载POS机,公司免费安装设备,而且推出了优惠活动,但目前POS机的使用情况并不理想。

记者了解到,八成出租车司机曾主动向市民推荐使用车载POS机,但乘客付钱仍选择现金或者用打车软件手机支付。不少司机抱怨,车载POS机使用时需要插卡,输密码以及电子签名,用起来麻烦,耽误时间。

业内人士提醒,车载POS机可能更适合国际旅游城市,政府推广新设备需要运用互联网思维,知道用户到底需要什么。

本报见习记者 刘飞跃

2 “爱召车”不服输 下周再上线

2013年4月25日,浪潮集团和济南市客管中心联合研发的爱召车系统上线试运行,旨在有效解决济南市打车难。

官方版打车软件“爱召车”上线后,曾引起济南市民的关注。可之后,由于额外加收5元电召费及2.5元的信息费、用户体验不佳等原因,被边缘化。

今年初,济南客管中心表示,爱召车系统开始改造升级,并将于4月25日爱召车推出两周年之际正式上线使用。据称,该软件将实现乘客与空车的信息对称,避免“黑车”加入,同时具备闪付功能,可通过银联支付。

本报见习记者 刘飞跃