



专车冲击波

打车软件不过是“互联网+”对传统出租车行业的嫁接,而“互联网+”的浪潮却让整个出租车行业尴尬不已。等待、犹豫、抱怨甚至卸载软件成了迫不得已的应对,但“互联网+”的趋势并不因此改变,没有比正视和拥抱它更好的应对方式。

本报记者 王皇 见习记者 刘飞跃

主管
部门

地方能否 迈出改革第一步

6月2日,对出租车行业来说又是极度“纠结”的一天。北京市交通委等三部门约谈“滴滴专车”平台负责人,明确指出“滴滴专车”及“滴滴快车”业务违反法律法规。

如果说约谈还是动动嘴,当天披露的几个数据则显示,动手从没有停止过:北京交通部门宣布,今年已查处滴滴专车平台非法运营车辆207起,其中私家车161起;成都宣布查处专车34台,济南这一数据为35台,厦门查处私家车利用软件平台非法营运案20多起。

也就是在这一天,滴滴快的公布了前一天“免费坐快车”活动的数据。“滴滴快车”24小时全国总订单创纪录地达到了385万单,较上周同比暴增80%。

此外,仅5月以来,全国已有16个城市出现抵制专车事件,不少地方主管部门都陷入“内外交困”的局面。一方面,各地为维持行业秩序甚至社会稳定,费尽力气查处专车,却收效甚微;另一方面,商业大鳄砸重金拼命开拓市场,又时刻为难有名份惴惴不安。双方关系似乎陷入死结,尽快出台相关方案,规范并引导市场健康发展呼声成为各界的主流。

实际上,地方交通部门并非全都无所作为,交通运输部运输服务司副司长王水平透露,出租车行业改革初稿已经形成,正征求各方意见,抓紧修改。浙江义乌逐步放开出租车牌照,上海也与打车软件合作建设新平台,广州也推出了在线约租车服务平台“如约”。

而在济南,早在2013年4月,滴滴打车软件进军济南前4个月,官方主推的本地叫车软件“爱召车”就已面市;2015年初,济南大众出租车公司投资的首批10辆别克商务预约车投放,被称为“官版专车”。

但更多地方的主管部门都在观望,以简单查处了事。“国家迟迟不出台针对专车的政策,没有上级政府和领导的强力支持,我们只能等着。”记者采访某地交通部门时,相关负责人如是说。

“其实城市出租车管理本质是地方性事务,无须上升到国家层面解决。各地城市发展差异巨大,在享有立法权的情况下完全可以通过制定地方性法规规范本地的出租车和专车市场,从而把游离于法律规范之外的专车纳入法治化轨道。”山东省政协委员、山东法策律师事务所主任张法水说。

有业内人士也表示,与其坐等中央政策,还不如像义乌那样积极探索适合本地的出租车和专车政策,为中央改革提供经验。迟迟不动,更多的还是官本位思维在作怪,没有真正从百姓利益角度考虑问题。

而且不得不说的是,即便是一些“有所作为”的地区,一些做法也值得深思。以济南“爱召车”和“官版专车”为例,爱召车一直未打开市场,官版专车更是因各种原因连停靠都成了难题。

“不能像滴滴快的一样发放优惠券,政府更不能给乘客补贴,势单力薄的爱召车怎能跟全国性的打车软件竞争?”相关部门工作人员说。而对此,知名学者魏新的评论一针见血:在“互联网+”的时代,偏要用“互联网一”解决问题,这根本不能阻止什么,更不能改变什么。



出租车在济南西站等待接客。

见习记者 刘飞跃 摄

出租车“互联网+” 尴尬了谁

都在为难都在叫苦,谁真正为乘客考虑过



出租车
公司

只享垄断红利没有市场意识,迟早要被打败

6月2日晚,省城的徐女士首次使用打车软件电召一辆出租车,聊到目前出租车与专车的竞争,的哥王师傅的一番话让徐女士深感意外。本以为王师傅会大骂专车,但他坦言,在服务上出租车与专车还有很大的差距。“高峰期,乘客打车不用再等那么久了;下雨天可以提前预约好车直接到楼下来接;第二天出行,提前一天就能预约好车辆。”王师傅说,互联网给生活带来的便利才是乘客选择专车的原因,而不仅仅是因为软件发了几张代金券。

知名媒体人闻丘露薇问一个出租车司机,生意是否受专车影响,得到的回答令她意想不到,“别信这套,里程数摆在那里,有没有专车也只能拉那么多客。只要降点油价就好了。”

6月3日,济南客管中心为记者调取了2014年和2015年部分月份的全市

出租车空驶率。其中,2014年全年平均空驶率为35.5%,而2015年3—5月的空驶率分别为38%、38%和39%,数据表明济南出租车在路上空跑的时间增多了,不少人将此归结为活被专车抢了,但有分析人士认为,城市拥堵的交通状况,以及不少乘客添置私家车放弃打车都可能是造成这种现象的原因,把原因完全归咎于专车还缺乏充足的证据。

“城市近20年急剧扩张,市民乘坐出租车意愿越来越强,可城市里出租车的拥有量却难以增加,‘打的难’成为中国大中型城市的‘通病’。”市民王先生告诉记者,出租车公司还在死守垄断所带来的红利,没有市场和用户意识,滴滴等打车软件通过互联网运营模式,高端的服务与更低的价格满足了乘客需求,却冲击到了出租车公司的利益根基,出行市

场正从一个完全的买方市场变成一个自由竞争市场。

表面是专车司机让出租车司机吃不上饭,但实际是消费者舒适价廉的服务让出租车司机吃不上饭。济南出租车公司通知出租车驾驶员在6月1日卸载滴滴快的等各种打车软件,这种做法对打车软件的抵制作用微乎其微,相反不少驾驶员仍在使用软件。

从长远看,出租车利益受到冲击并不可怕,可怕的是在用户心中形成一种落后、陈旧、过时的印象。所以在专车的竞争下,迫于生存,出租车行业通过更有效的激励机制来让司机提供更优质的服务来重新获取用户口碑,反过来也会因此获得更好的收入。“未来专车与出租车大战,并不会涉及同一水平线的竞争冲突,国民出行,还是会以出租车为主流,专车或将服务高端。”分析人士告诉记者。

出租车
司机

有的在等政府“撑腰”,有的已经拉客不挑人了

图个便宜。”小赵原本以为,专车和出租车之争,最终更低价的出租车就要胜利了,但最近1个月却发生了剧情大反转,互联网+又生出了快车,出租车的价格优势也没有了。

“现在的快车,门槛很低。起步价直接没有了,快车比出租车还便宜,将来他们要推的顺风车还会更便宜,那出租车的饭碗就彻底被抢走了。”赵亮说,打车软件刚到济南的一个月,他也尝过接单赢奖励的甜头,但好景只有一个月,之后奖励锐减。但是同一个软件,现在却在和他抢饭碗,他变得讨厌这个软件。“现在卸载的量还不够,只怪出租车司机人心不齐。”

同时,他发现和他一样的小伙伴也被迫在改变。以前路上招手打车的人太多,只有出租车司机挑客的份儿,但现在很多出租车司机只要看到路面有人,都会停一停,问问要不要打车。晚上十点多只要到万达、泉城路、洪家楼商圈看看,肯定能找到三四十辆趴活的出租车。

“快车一上线,以前晚上跑二三公里就能拉上客,现在经常跑十公里也没有活儿。只能趴到人多的地方等客了。其实就算拉到也都是去周边的一些起步价的活儿。”

对于这些改变,小赵说是被逼无奈。在他看来,出租车和快车并不是在公平竞争,所以改变效果不大。而且出租车服务已经很不错,因为有投诉电话,出租车公司管得很严。“做到不绕路、不拒载、车内整洁、驾驶技术高已经很不错了。再要有什么提升的地方,我真是想不出来。”小赵说,在出租车改革政策还没有出来的现在,他只能观望。“除了等政府查混在里面的私家车之外,没有别的办法了。”

而开了几十年出租车的刘铭娥则看得更远,“专车快车能让出租车改革来得更快,出租车的活力也会被激发。开出租车是一个职业,存在了几十年,司机的经验就是资本。公平竞争的话,出租车还是有可能胜出。”