



专车冲击波·针锋相对

专车司机李小勇9月收入

专车



- 流水:12000元
- 平台使用费、汽车使用费:2760元
- 油耗:3600元
- 水费、话费:440元
- 收入:5200元
- 公式:12000-2760-3600-440=5200元

●解释:李小勇开的是与滴滴公司合作的一家汽车租赁公司的丰田凯美瑞,其提成并非固定,互联网+平台是一个智能管理平台和市场化定价者,不论是计费方式、分成方式、服务质量管理都能随市场的动态需求而相应调整。

李小勇5月-9月收入

专车



●解释:专车在济南已经存在了1年,司机月收入最初曾高至近2万元,经过1年的发展已进入平稳期,收入也回落到一月五六千元。

双班倒出租司机孙师傅9月收入

TAXI

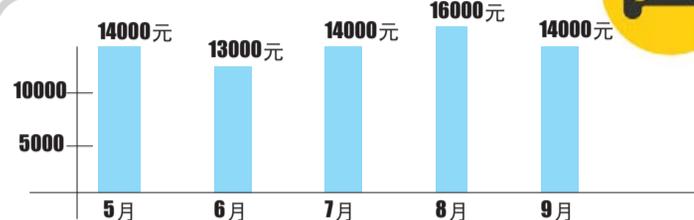


- 流水:18000元
- 份子钱:4200元
- 气耗:4500元-4800元
- 维修费:300元-400元
- 收入(按耗最少,收入俩人分计算):4500元
- 公式:(18000-4200-4500-300)/2=4500元

●司机介绍,相比于去年生意好的时候,这些收入可以说降了将近1000元。
 ●单班制的出租车司机王师傅介绍,9月流水11000元,除去各种消耗,收入为3300元-3600元,这比2014年9月份少1500多元。

某出租车公司司机今年流水

TAXI



●解释:该公司工作人员称,去年同期该公司的哥的姐收入平均为17000元。

份子钱花哪去了,得有人来管

出租车和专车征求意见,的哥称不能只公布份子钱构成了事

10月27日,济南召开出租车和专车征求意见座谈会,其中司机口中的份子钱成了绕不开的话题。不仅是出租车,专车也有份子钱,但是相对而言专车司机要轻松很多,而且是一种市场化的算法。

本报记者 刘飞跃 王皇

专车也有“份子钱”,不过是市场化的算法

专车司机这个职业是互联网+造出来的,他们在济南已经存在了1年。他们的月收入最初时曾高至近2万,不过经过1年的发展已经进入平稳期,收入也回落到五六千元一个月。而互联网+平台则成了一个智能管理平台,不论是计费方式、分成方式都能随市场动态需求而调整。

李小勇(化名)今年4月下旬开始成为滴滴专车专职司机。他开的是与滴滴公司合作的一家汽车租赁公司的丰田凯美瑞车。他和出租车司机类似,没有自己的车、租用公司的车来干活儿。
 刚过去的9月,李小勇流水收入有12000元,这些收入当中,有

1000元的收入是滴滴专车平台提供的奖励。每天跑够了规定的单数,就会得到奖励。而77%的提成额度也是每周评比更新,一旦服务排名落入20%之后,当周就自动改为70%计算。
 除去各项开销,李小勇纯收入是5200元。他说,自己拿到上面那样的收入并不累。

出租车司机收入一半交给了出租车公司

10月27日下午,记者分别采访了省城济南两位出租车司机王师傅和孙师傅,其中王师傅是单班制,也就是全天只有他一个人在跑。
 单班制的王师傅为记者算了一笔账,为记者列出了9月份的跑车收入。其中跑的时间是早上5点到晚上8点,总收入是11000元,其中交给公司的份子钱为4048.5元,而剔除各种开

销,他9月份的收入在3300元至3600元之间,这比2014年9月份少了1500多元。
 王师傅说,“去年同时期我一个人每天跑500元很轻松,现在也就是两三百元,我们的哥交给公司的份子钱比剩下的钱都多。”
 而另一位哥的孙师傅是双班倒,因为出租车运营的时间长,所以他的收入要稍微高于单班倒的出租车司机。

孙师傅说,9月份出租车的毛收入为18000元,其中份子钱4200元,除去各种开销,每月能剩下4500元左右,孙师傅称,相比于去年生意好的时候,这些收入可以说降了将近一千元。
 而专车司机李小勇每月平均下来,能挣到6000多,比王师傅高出两三千,比双班倒的孙师傅还要高1500元。

收入下降近三成,只能多拉活挣钱

对于座谈会上反映的出租车司机收入下降的问题,跑单班的王师傅说,出租车生意好的时候并不在乎份子钱的事情,现在收入下降了将近三成,只能通过增加工作时间来挣些钱。只是让他非常不明白的事情是,现在的哥基本上都能买得起车,为何还要

通过公司运营?
 “比如现在一辆朗逸最多也就是12万元,对于老百姓来说并不是问题,关键是手续的问题。但是政府肯定不会放开你,那种自己买车挂靠公司只交管理费的形式是根本不可能存在的。”王师傅说。
 而对于每个月交的份子钱问

题,王师傅建议物价部门不能仅仅公布份子钱的构成,而不去监管份子钱的使用和落实情况。“比如说给我们交的保险,不少出租车公司甚至连发票都不给,肯定是走的公司内保。而且要我们去指定地点维修,难道不会从中赚我们的哥的钱?”王师傅说。

延伸阅读

省城公司集约化经营将成为趋势

记者了解到,济南目前有37家出租车公司,国有企业仅有6家,剩下的绝大多数是民企,这些公司数量十几年来一直未有任何变化,公司退出机制也是形同虚设。
 “在专车的冲击下,好多出租车的哥的哥都不满,那些管理比

较混乱的公司好多车都没人要,如果这种情况持续下去,用不了多久一些公司可能就关门了。”相关人士透露,济南出租车公司那么多,又分属不同单位,利益也是错综复杂,现在政府要求集约化经营,或许那些经营不善的公司将会被大公司吞并。

“从目前来看,济南也就有不到两家公司有这样的实力去兼并其他的出租车公司,其他公司根本没有这样的实力,但集约化绝对代表了济南出租车行业的一种趋势。”济南一出租车公司管理人员称。
 本报记者 刘飞跃 王皇

济南首次公开讨论“专车” 专车该咋定价成争论焦点

本报记者 刘飞跃

10月27日上午,济南就“交通运输部‘两个文件’”召开征求意见座谈会,出租车公司、专车平台、交通界、法律界以及市民代表就出租车改革和专车管理问题发表了意见。

焦点一:政府定价或指导价有无必要

座谈会上,的哥宋师傅说,那些专车不交份子钱,而且经常通过发放红包的方式吸引老百姓,直接抢了他们的生意,专车就应该与普通出租车有所区别。
 除了网约车价格高于巡游出租车外,与会代表还建议专车应实行政府定价或者政府指导价。
 不过,北京大学国家发展研究院教授薛兆丰认为,价格管制在互联网的时代是完全不必要的,互联网现在的约租平台最核心的竞争力就是大数据。过去有许多司机不接单、挑肥拣瘦,而今天网约车平台通过派单、补贴的方式,能使所有的司机都愿意接单。

焦点二:私家车可不可以当专车

与交通部征求意见类似,与会代表大多数认为私家车不能随意做专车,加入专车平台必须要办理相应的手续。
 山东沃德律师事务所主任陈亮认为,道路资源有限,各类车辆还在增加。预约出租车车辆条件,首先作为性质上来讲,应为营运车辆。而且应对网约车进行相应规定。
 滴滴打车华东区域代表张雷表示:“我们希望能够给兼职司机留出空间。打车难的问题是出现在早晚高峰,如果交通部要求驾驶员考取出租车证、签订劳动合同,会使大部分司机退出平台。”
 全程参与交通部两份文件制定的公路交通发展研究中心研究员王浩介绍,大部分反对意见认为,从事专车运营就要将车辆性质转为运营性质。反对意见觉得,这是拦住私家车接入互联网平台的最大障碍。反对意见主要是专车平台和专车司机提出,而支持的意见则大部分来自传统出租车行业的驾驶员。

潍坊仍不允许“专车”业务

本报潍坊10月27日讯(记者 王琳) 27日,潍坊市运管处出租车管理科针对交通部文件召开了座谈会,征求出租车驾驶员以及专家们的意见。记者了解到,目前潍坊“专车服务”属于非法营运,此类车辆一旦上路将被视为“黑出租”处理。

在当天上午的座谈会上,不少出租车司机对于《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法(征求意见稿)》发表了自己的意见,大部分认为网约车和巡游车作为出租车的两个类别,都是营运车辆,应该严格规范两者的界限,加大对网约车巡游拉客的查处力度,同时应结合网约车特点适当缩短报废年限。出租车管理科的工作人员表示,随着市场需求的多元化,“专车”服务的放开是一个大趋势,之后会根据出租车司机和专家们的意见,向上一级部门进行反映。但是在新的政策实施之前,潍坊依旧延续现有的管理办法,“专车服务”依旧属于非法营运。
 此外,潍坊城区出租车95%以上是挂靠经营车辆,基本不存在“份子钱”问题。