

济南网约车征求意见,轴距2.7米、车价12万 快车鲜能及格,打车得多掏钱了

11月12日下午,济南市发布《出租车行业深化改革实施意见》和《网约车经营服务管理实施细则(暂行)》征求意见稿,济南成为省内第六个发布网约车征求意见的城市。将来,济南出租车运价逐步由政府定价调整为政府指导价,高峰时段的打车费或上涨。另外,车龄3年以内、计税价格12万元以上、轴距2.7米以上(新能源车2.6米以上),这些网约车条件和其余五市相差不大。业内人士认为,受限于车价、轴距等标准,济南市面上现有的滴滴、优步等快车恐怕要全军覆没。

本报记者 刘飞跃

出租车: 早晚高峰运价 将及时调整

目前济南市传统出租车运价由政府物价部门制定,不管雨雪天、早晚高峰以及拥堵路段都是一个价,在出租车生意好的时候没有哪个的哥在乎这点小钱,但是现在他们不得不在乎。

“济南越来越堵,早高峰能干俩活就不错了,不是不愿意拉乘客,而是那地方太堵了,扎进去肯定出不来。”省城的哥王师傅说,如果能适当提高等待费或者动态调价也能调动一下的哥的积极性。

国内的一些省会城市比如济南、成都、西安等,出租车执行的是白天和半夜两种价格。济南出租车白天1.5元/公里,到了晚上就成了1.73元/公里,“一公里就多了两毛钱,差别不大。”

限于技术条件,传统出租车要完全进行价格的动态调整其实非常难。比如,如何判定雨雪天气,路面积水怎么算?

不过,就在济南市《出租车行业深化改革实施意见》中,“理顺价格形成机制”条款明确指出,济南出租车运价逐步由政府定价向政府指导价过渡。其中考虑的因素为,出租汽车运营成本、居民和驾驶员收入水平、交通状况、服务质量等因素,科学制定、及时调整出租汽车运价水平和结构。

对此,济南交通运输局给出的解释是,传统出租车运价一直实行政府定价,调整周期过长,不利于发挥价格调整供需的杠杆作用。政府指导价是为了激励出租车司机在早晚高峰时段及恶劣天气下积极出车,满足市民打车需求。

知情人士还向齐鲁晚报记者表示,因为济南网约车执行市场调节价,它们都能在特殊时段溢价,两种业态应该公平竞争,不能把传统出租车运价



轴距等标准将济南现有的绝大多数快车拒之门外。(资料片) 本报记者 刘飞跃 摄

“济南版”网约车细则征求意见



车辆配置

悬挂济南号牌;轴距2.7米以上(新能源车2.6米以上);网约车车龄3年以内;计税价格12万元以上。



司机条件

符合准驾车型,并具有3年以上驾驶经历,无相关犯罪、吸毒、酒驾等记录,还应有济南市常住户口或持有本市居住证,未达到法定退休年龄,无重大疾病或职业禁忌症等。



收费标准

网约车的运价拟实行市场调节价,平台公司应明码标价,提前十五天向社会公示运价体系。在市场机制失灵等情况下,必要时启动政府指导价。



平台责任

交通事故后网约车平台公司需先行赔付,并对网约车驾驶员的服务行为、信息保护及网络安全等进行了详细规定。

定得这么死。

网约车: 轴距要达2.7米 现有快车恐全军覆没

济南市网约车征求意见稿要求,新能源汽车轴距2600毫米以上,非新能源汽车轴距

2700毫米以上,车辆购置的计税价格12万元以上,车龄距初次注册登记之日未满3年。

从省内临沂、日照、淄博等城市的规定来看,他们都“不约而同”地要求车辆轴距至少为2700毫米,其中潍坊虽限定在2650毫米,但需要1.6L或者1.4T排量。

省城一汽车租赁公司负责人说,济南对网约车限定在12万元、2700毫米,与省内其他城市比没有太大区别,当然青岛需要15万元以上的礼宾车型则另当别论。这些规定基本上要了网约车的命,济南快车恐怕要全军覆没。

滴滴车主张权(化名)现在开着雪铁龙世嘉专职拉“快车”活,他通过以租代购的形式购买汽车租赁公司的车,车价为10万元,每个月要还2000元。从济南网约车征求意见稿来看,他的车无论从轴距还是价位来看,显然都不符合要求,退出几乎成了必然。

“我一开始拼尽全力地干,想着先把投入的车钱挣回来,预防以后有变动,看来变动真的要来了。现在车钱还没有挣回来,差个两三万元。”张权说。

相对于开快车的张权,开滴滴商务专车的孙腾(化名)则显得比较淡定,他是兼职干,每天除去油钱能挣个一两百元。不过,征求意见稿出台后,他也感觉到了一丝“凉意”。

征求意见稿提到,网约车平台公司应当实行明码标价,平台软件不得有恶意加价程序。在乘客发出约车需求及结算时,客户端显著位置应发布运价规则、行驶里程、行驶时间及收费金额等信息,并向乘客提供当次本市税务部门监制的出租汽车发票。

“这么说来,我倒是过了车型这一关,但是以后需要提供出租车发票,可能会安装计价器,还要参加出租汽车驾驶员从业资格考试,司机的积极性肯定受影响。”孙腾说。

出行市场: 网约车司机情绪不高 打车难或要重来

记者从相关渠道获悉,目前济南注册网约车司机20多万人,但真正活跃的网约车驾驶员约万人,不到十分之一。

为了承接交通运输部的政策,今年10月8日起,济南市民可以进行网约车预登记,

但暂不执行资格审核。据悉,预登记首日1000多人进行了网上报名。预登记前四天,报名者超过3200人。而至今已过去了一个月,11月12日晚上记者从预登记系统了解到,目前仅有4891人报名。

从预登记的情况看,前期报名人数多,后期人数下降明显。因为随着其他城市网约车征求意见的陆续出台,济南市民心里有了大概的参数,本来就处在观望中的意向市民看到多个城市步调如此一致,不少人已经从观望走向放弃。

网约车司机郭文斌(化名)日前参加了报名,他告诉齐鲁晚报记者,现在因为平台补贴减少,市民打车也逐渐变少,网约车车主流失非常严重,不少司机都持观望的态度。

“现在看来一般的车都没啥希望了,买个好点的车也可以,只要收入能提上来。就怕到时候价格一提高,打车的老百姓少了。”郭文斌说,以后打车针对的就是高收入人群,而非普通老百姓,客户自然就流失了。

互联网约车平台能够运转并保证几分钟内接单,靠的主要就是平台上注册的车辆数量。如果平台上车辆越来越少,市民叫车花费的时间就会越来越多,久而久之便不再通过网约车平台叫车。

“现在高峰期还行,一单接一单,只要过了高峰期,平峰期单子就少了,有时候等十分钟,有时候等半小时,甚至成小时都没啥单子。”郭文斌说。

感同身受的还有快车拥趸冯先生,他每天从济南七里堡路到和平路上班,车费已经从原来的四五块钱涨到了现在的十多块钱,早高峰甚至叫不到车。“不仅价格逐渐上涨,等待时间也从几分钟延长到了现在的十几分钟,好几次我都选择坐公交车了。”

省城一汽车租赁公司负责人直言,网约车司机积极性不高,济南绝大多数快车被拒之门外,而专车体量又太小,还不足500辆,以后打车难又要回来了。

■延伸阅读

限价12万以上,紧凑车中谁受益

国产车忧伤,日系车成大赢家

济南网约车征求意见中,轴距成了关键的门槛。

所谓的轴距,简单地说,即汽车前后轴的距离长度。其长短会影响车内的空间,长轴距会使得车内空间变大、更加舒适,但同时也会影响到驾驶的稳定性等其他因素。

此次济南规定的2700毫米标准,什么车能迈进这一门槛,什么车又被挡在门外呢?记者梳理(数据以汽车之家网站为准)发现,在价格较为亲民的紧凑车型中,日系车显然是最大赢家。以日系车为例:大家耳熟

能详的丰田系列,广汽丰田的雷凌、一汽丰田的卡罗拉,其轴距恰好是2700毫米,不多不少正好符合轴距要求,价格也在12万元这个杠杠之上。

尼桑系列的紧凑车型更应该偷着乐:其旗下的轩逸、骐达、蓝鸟,轴距都是2700毫米,而且价格也恰好在12万元这个档上。其他的日系车,像马自达3昂克塞拉、本田思域,都是2700毫米,真是“神”了。

另外,韩系车在这方面是向日系车看齐的,起亚K3就达到了这一要求,现代品牌的领动、

朗动,轴距也都是2700毫米。

这么说来,日系车的省油、空间大,韩系车的面子足,在网约车上反倒成了优势。

再看我们的国产汽车。一汽奔腾中有B50达到要求,荣威550轴距达到了2705毫米涉险过关,也算是为国产车“争了光”。国产海马在轴距和价格方面都达不到要求很是遗憾。

另外,大多数国产车的价格,在12万元门槛前也有些力不从心:力帆不管车辆大小,在价格上就PASS了;另一品牌有

一款的轴距倒是达到标准,但最高配置的价格也达不到12万元的标准。国产车的轴距、价格都是短板。

当然,欧美一些合资品牌的紧凑车型,在2700毫米轴距前也败下阵来,除了标志408之外,大街上常见的一些品牌都达不到这一要求。另外德系的紧凑车型,轴距基本上都在2700毫米以下,要想进网约车阵营,只有B级车系列合乎要求,但价格立即跃进了20万元的区间。

看来,先不论技术,在“长

了就是好,大了就是美”这方面,国产车真要向日韩车学习学习。

此外,国产车的几款新能源车型,轴距都合乎2650毫米的要求,但是价格都在20万元以上,奇瑞艾瑞泽7E价格21.98万元起,长安逸动在23万元以上,北汽新能源在24万元以上,荣威E550最低配置要23.98万元。

在这样的价格下,网约车司机是愿意买新能源车尝鲜,还是以同样的价格选择合资B级车?恐怕也不好说。

本报记者 张刚