

2 热点透析 Hot Dialysis

专车服务被“围剿” 滴滴快的逼近“生死线”

近期围绕“滴滴专车”等引发的风波和争议,触碰到出租车业改革的深层问题,重堵不重疏、治标不治本,靠垄断利益生存的出租车行业还能走多远?

近日,相关媒体报道,今年1月起,北京市交通执法总队将大力打击利用互联网和手机软件从事非法运营的社会车辆。这是北京首次公开认定私家车通过打车软件拉活属于非法运营。

从去年开始,滴滴专车、一号专车、易到用车、AA租车、Uber等等互联网和手机租车软件逐渐兴起直至火爆。一方面,频繁的价格战极大地满足了消费者的需求,往日火爆的出租车业务明显受到专车业务的挤压,利益相关方角色发生转换;另一方面,在监管的空白区确实存在灰色地带,私家车挂靠租赁公司等非法运营行为颇受质疑。

多地遭禁之后,专车业务是否会就此折戟退出市场?打车难问题仍待解决,专车服务又遭围剿,消费者需求又该如何满足?专在多地被叫停之后,仍有许多问题未完待解。

监管层:专车服务属非法运营

早在沈阳出租车集体罢运事件曝光之前,已有地方政府展开对专车业务的“清缴”工作。

2014年12月底,上海市有关部门已经将“滴滴”专车等专车服务定性为“黑车”,打响封杀专车服务的第一枪。

1月4日,沈阳市约70辆出租车聚集,反映“黑车”泛滥、“专车”抢占市场等影响收入问题。相关媒体获悉,在这次风波之前,沈阳市已经下发通知,严禁客运车辆租赁企业、私家车车主等利用互联网和手机软件从事非法运营行为。

1月6日下午,由济南市客管中心组织的打击非法营运运动会召开。会上,客管中心表示,为维护行业稳定,将联合各出租车公司打击非法运营的行为:即日起,济南的“专车”业务将按“黑车”查处,一经查实处以5000元至3万元不等的罚款。

此外,南京、杭州等部分城市,也将专车方式运营的车辆定性为“黑车”,明确叫停召车软件推出的专车服务。

事态的蔓延远不止于此。向来高居打车难榜首的北京,近日公开认定私家车通过打车软件拉活属于非法运营,专车多地被“封杀”由此引起舆论一片哗然。

尽管对于专车业务的监管政策仍处于空白期,但从现场执法情况来看,对于专车的“围剿”并非无据可依。据北京市交通执法总队队长、新闻发言人梁建伟介绍,去年在执法过程中发现,“专车”的司机很多都是以前的黑车车主,日前执法人员查获的帕萨特司机在2013年就因为开黑车被罚。

北京某执法队员表示,目前司机注册各类专车软件时,软件运营方审核并不严格,私家车很容易混入,以前的黑车司机也可以借助这个平台为自己洗白。此外,由于私家车上保险普遍较低,与正规的运营车辆不具有可比性。一旦发生事故,乘客权益无法保障。

倒逼传统出租车行业改革

多地出租车集体罢运,普遍被认定为监管措施密集出台的导火索。

据央广网报道,一位北京的哥称受专车影响,最近接活量少了30%,以前一个月能挣六千,现在只有四千。相比之下,专车司机的日子则显得潇洒不少,多家媒体报道,现在专车司机月收入轻松过万。

一位沈阳的出租车司机在接受采访时亦怨声载道,“生意受到了影响,活儿明显减少。我们都要考取《出租汽车驾驶员从业资格证》,车辆要有《出租汽车车辆营运证》,而他们啥也不用,开着私家车就把生意抢了,这不公平啊。”

有分析认为,新业务形态的兴起对固有模式造成适当冲击在情理之中。

打车软件最初触及的是出租车公司的“奶酪”,出租车司机是受益方,不仅降低空驶率还有订单补贴。

专车业务推出后,利益链再度调换,此前打车平台积极争取的出租车司机处于被动地位,专车业务成为企业大力推广和补贴的目标,出租车司机的“奶酪”可能有所减少。

生存环境艰难的的哥们被称为“骆驼祥子”,在市场份额被不断侵占的困境下,以集体抵制表明心声的确也显得情有可原。

换个角度看,专车抢占出租车市场所造成的困境,从另一方面也折射出痼疾难解的“份子钱”问题。

全国社会保障基金理事会机关服务中心主任王国银指出,出租车整体行业结构不合理。当前出租车公司经营方式带有半垄断性质;出租车行业由政府特许经营,“份子钱”由出租车公司随意定,司机完全没有议价权。

有专家表示,“专车”或可成为撬动传统出租车管理体制改革的杠杆,倒逼传统出租车行业改革,激活行业正向往有序竞争发展。

专车平台自辩:不能与黑车画等号

面对监管层的围追堵截和出租车司机的坚决抵制,撒下重金打造专车服务的运营商同样也有一肚子的委屈。

快的打车公关总监叶耘在接受媒体采访时辩称,“我们自己的业务本身在法律框架上来看是没有问题的,像这种以四方协议,就是汽车租赁公司,劳务公司和租车平台这样的方式来操作,我们也咨询过很多法律专业人士,现在很多对于政策的解读还不是特别



清晰,所以我们会就这个问题跟各方进行沟通。”

滴滴专车市场部王卫东在接受采访时并未否认滴滴专车中混有私家车,回应称会对滴滴专车相关服务进行调查,“针对查处中是否有私家车,滴滴将会对相关租赁公司进行调查,查证情况。”

此前针对上海交通委明确示滴滴打车为“黑车”,并查封该公司专车,滴滴打车当时发布声明回应称,滴滴和所有的合作公司都依法签订了合同,确保满足用户多维度用车、个性化用车、安全性用车的现实需求,全程透明、公开、规范、可控,这和没有服务规范、没有定价标准、没有安全保障的黑车是截然不同的。

易到用车相关负责人近日回应称,专车不能与黑车画等号。专车服务是出行服务升级的大趋势,是市场所需,要多听消费者的声音。“人们可以通过App轻松叫到专属化出行服务,为消费者提供一种除了公交地铁及出租车外的品质出行选择,符合也顺应消费升级时代人们对于出行需求的升级。车辆更舒适,服务更人性,安全性也更多保障,消费者还有更多类似机场专属CIP快捷安检等的专属权益,在国外这类服务已经成为城市交通的重要组成部分。这点是所谓的黑车不能比拟的。”

事实上,对于政策监管,专车平台并非如想象般抵制,相反抱有期待心态。有专车平台的负责人就曾表示,希望可以通过加强管理来规范,但不要一管就死,“我们也愿意纳入政府部门监管体系,来更好地满足市民的出行需求。”

消费者:出台规定让专车名正言顺

专车服务被陆续叫停,最莫名中枪的可能是最近规模大增的专车用户。尽管“清缴”

的目的之一是为了保障消费者的出行安全,但大部分用户仍然表示一时难以接受。

在新浪微博一项名为“你常坐出租车还是专车”的调查中显示,66%的受访者选择常使用专车出行,他们认为专车的服务和体验相对出租车更好一些。

北京市民孔小姐在接受媒体记者采访时表示,在跨年夜的时候,路上基本不可能拦上车,用打出租车软件也打不上车,于是她选择了用专车软件叫车,“虽然比打车贵了不少,但是很舒服,一上车就有水,我看他们还要求给乘客开门,一般出租车哪里能提供这些服务。”

一方面,打车难、出租车服务态度欠缺等问题一直悬而未解;另一方面,在软件运营商的持续补贴下,专车费用与出租车费用之间逐渐相差无几。两厢平衡之下,乘客更愿意使用专车出行的选择并不难理解。

不过,仍有不少消费者对于监管层的加强管理表示支持,但与此同时,他们呼吁整改能够更加合理和人性化,从监管层面给专车“正名”,实行差异化管理。

使用过各类专车软件的范先生向媒体表示,如果专车被取缔,他想要在高峰时段打到出租车的话就要通过提高小费的方式,所以他希望能够出台规定,让“专车”名正言顺起来,“不能一棍子打死,对于想要做好的公司,应该给机会让他们取得合法的资格,进行整改,到时候再对不合规的车辆进行打击。”

在不少业内人士看来,专车和出租车之间也不是此消彼长的关系。中国道路运输协会高级工程师张一兵表示,专车服务并非出租车的强项,在没有其他专车公司之前,出租车承担的专车业务也只占总业务很小一部分。如果能够将出租汽车倾全力仍不能满足的市场,细分为出租汽车和带司机租赁两个市场,或许出租汽车运力不足、打车难的问题将不复存在。(万方 综编)



▶▶▶ [紧接 P1]

南充市创新驱动发展试验区硕果累累

——来自试验区之顺庆工业集中区的报道

引领川东北创新发展,目前,该项目正设计阶段,预计2017年初投入使用;小微企业孵化器位于鑫达以北,占地100亩,该项目设计方案已报区委区政府审核,审核通过后可立即实施。五是完善知识产权保护体系。在得2014省知识产权试点园区的基础上,不断完善知识产权司法保护体系,建立知识产权纠纷调解机制,对园区企业涉及专利、商标、著作权、不正当竞争等提供保驾护航。

通过这么多的努力,园区建设也取得了可喜的成果,李主任概括有这么几项:其一,基础设施日趋完善。截至目前,全年累计完成基础设施投资2.9亿元,拓展园区700亩,新建水电气等管网及沟渠10公里,次干道1线、青龙山旁延长线和汽贸中心道路建成通车。其二,促进项目落地建设。园区加大对签约项目的跟踪服务,积极协调水电气路视讯网等要素部门及时满足项目建设需求,督促续建、新建项目加快建设进度,按期竣工投产。目前,仁和春天商业综合体项目商业及住宅主体工程已全面封顶;上海绿地火车北站站前综合体4号地块完成工程量的85%,10号地块项目已竣工,9号地块完成主体施工的70%,“双子塔”项目正在进行基础开挖;保利IMAX国际影城项目主体工程已竣工,正在进行装修;宝信商业广场已动工建设;鑫达项目用地重夯完成,正在进行厂房基础施工;恒日能源主体厂房竣工,已在试投产;一汽大众4S店、捷豹路虎4S店、长安星光4S店等项目全部建成投产;进口大众4S店正在主体工程建设。其三,产业项目加快集聚。近年来,区委、区政府主要领导亲自抓招商引资,坚持将最好的资源配置给最优的企业,围绕主导产业,着力招大引强。目前,园区入驻项目88个,投产企业79户。园区着力培育的机械汽配、新型材料两大优势主导产业初步形成,集聚效应明显。其四,“产城一体”已具雏形。园区充分利用毗邻主城区和兰渝铁路火车北站落户园区独特优势,着力打造火车北站站前城市综合体和西南商圈城市副中心,将使园区城市功能和形象不断提升,产业发展空间得到进一步拓展,促进了“两化”互动发展、产业和城市有机融合。目前,中法文化创意产业园项目已成功入驻,漆华幼儿园已招生开课,川北农产品交易中心正式营运,二医院正在内装饰,区公安局、区法院等项目正加快推进。

未来园区还将加强自主创新能力建设,加强综合承载能力建设,加强科技投融资体系等项目建设。注重引入投资规模大、技术含量高、市场前景好的大企业、大集团入驻,着力打造高品质、有档次、上规模的一流工业园区。

交通部首次明确专车服务非法与合规界限

近来,原本野蛮生长的“专车”业务走到了岔路口。继沈阳、南京、上海、淄博等城市之后,1月6日,北京交通执法总队明确表示,由滴滴、快的、优步、易到用车等提供的“专车”服务属变相黑车,并将大力打击用手机软件等从事非法运营的车辆。

一时间,舆论此起彼伏。“专车”是否属于非法运营?该不该取缔?未来又该何去何从?1月8日晚间,交通运输部首次表态,肯定了“专车”服务对满足运输市场高品质、多样化、差异性需求具有积极作用,与此同时,也再次重申了禁止私家车接入平台参与经营。

交通部指明专车正规化发展方向

互联网领域的创新之风吹到出租车业,给乘客带来便捷的同时,也引来了许多争议。“专车”服务从诞生之日起,就一直难以摆脱“非法运营”和“黑车洗白”的标签。

早在去年8月,上海和北京就相继出台相关法规,加强对打车软件违法行为的监管。然而,这些法规在实际操作中收效甚微。记者注意到,滴滴、快的以及易到用车等软件仍然正常运营,并且还通过发红包、奖励等多种手段加大宣传力度,迅速积累了人气。

尽管快的打车等也曾对外回应,专车是通过与国内数百家大中型正规汽车租赁公司和劳务公司合作来提供服务,但从各地交通委查处结果来看,无论快的、滴滴仍都不乏混有私家车或其他非租赁企业车辆。事实上,这种现象也得到了多名乘客和司机的证实。

交通运输部日前再次明确表示,各类“专车”软件公司不仅仅是提供一个运输供需撮合平台,而应当遵循运输市场规则,树立品牌意识,承担应尽责任,禁止私家车接入平台参与经营,让使用“专车”服务的乘客更加安心、放心出行。

业内人士指出,交通运输部首次为专车服务划清非法和合规的界限实际上是专车的正规化发展指明了方向。由于私家车来源

不明、鱼龙混杂,存在严重的安全隐患,乘客权益无法得到保障。这些车辆和人员被清除出专车服务,是专车市场健康发展的根本保障。

租赁公司通过劳务派遣强合规

其实,在国外一些大城市,类似的预约租车服务非常普遍,而其在国内迅速笼络人心也反映了市场对此类服务确实有需求。

按照此前交通运输部提出的要求,用于“专车”服务的车辆应具有自有客运资质的汽车租赁公司,人员来自有资质的劳务公司。

交通运输部有关部门也再次确认,当前各类“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。“专车”服务应根据城市发展定位与实际需求,与公共交通、出租汽车等传统客运行业错位服务,开拓细分市场,实施差异化经营。

“监管的态度很明确,并非是要把专车服务一棍子打死,而是要引导其在合规的框架下健康发展,对行业来说其实是利好,也有利于保护乘客自身利益。”分析人士指出。

交通运输部重申了“十六字原则”,即“以人为本、鼓励创新、趋利避害、规范管理”,鼓励并规范出租汽车和汽车租赁服务模式创新,杜绝侵害乘客利益和影响市场公平竞争秩序的非营运,营造开放、公平、有序的市场环境。

交通运输部同时表示,将继续对“专车”服务开展持续调研与深入研究,注重发挥市场配置资源的决定性作用,更好地发挥政府作用,适时通过多种方式引导市场充分竞争与规范服务,为人民群众提供更满意的出行服务。(廖佳)

能否让“抢跑”变成“领跑”

近段时间,“专车服务”把出租车改革倒逼至风口浪尖。客观评价,“专车服务”虽是行业改革“抢跑者”,但有利于发挥市场作用,打破一家独大的垄断业态,实现自由竞争。不过这从一个侧面提醒:有关部门应尽快完善相关法规,让法规进化跟不上改革创新脚步,让改革“抢跑者”安心成为改革“领跑者”。

“专车服务”是符合共享经济要素的新业态。专车公司借助移动互联网信息平台,盘活各种车辆资源,精确对接市场需求与市场供

给。有的采用租赁公司自有车辆,雇用司机进行营运;有的签订四方协议,通过打车软件公司与汽车租赁公司、劳务公司、用户签订四方协议提供“专车服务”。

对“专车服务”业态的发展来说,汽车租赁资质至关重要。但现有法规在很大程度上限制了汽车租赁规模,导致“专车服务”发展规模迈不开腿。例如,一些地区把可租赁小客车的管理引进地方法规,对其数量实施严格管控;还有的地方明令禁止私家车挂靠租赁

公司名下,如果私家车挂靠租赁公司名下,参与“专车服务”就会被定性为违法“黑车”。

表面看,私家车参与“专车服务”运营等与现有法规有冲突,属于“抢跑”。但法规进步的根本动力应当是鼓励和保护市场上的正能量。人们担心,如果制定法规的部门只拘泥于部门利益的“一亩三分地”,就会纵容既得利益,排斥新生业态,无法实现多元社会利益主体共同参与的局面。因此,当务之急是出台并完善相关法规,从源头改掉对垄断业态的保

护,同时规范“专车服务”运营,保障客运市场实现多样化、差异性服务,更好地满足群众的出行需求。

在深化改革的关键年,立法工作应为改革搭建合理的框架,为改革全面深化铺平道路,不能成为既得利益的保护伞,束缚甚至压制改革。在依法治国的大背景下,人们期待法规能与改革同行,要跟上改革前进的步伐,要让已经成型的改革成果在法规的护航下持续发力,发挥出更大的破冰效应。(冯国栋)