

“专车”业态冲突调查 谁在抢的哥的饭碗？

在沈阳,拥有计价器和巡游揽客资格的出租车司机在2015年初掀起一次罢工。当地诸多媒体称,这是“传统”出租车业对所谓“专车”服务的一次抗议。然而,多位司机告诉记者,燃油附加费取消是聚集罢工的主因,专车服务只是个别理由。1月8~9日,南京市出租车部分司机也选择罢工,希望下调每月“份子钱”数额。

同时,外界赋予的假想敌“专车”,也正在遭遇强度不一的执法。多地交通管理部门公开称,正在研究调查这种“专车”服务,是否涉及更多未经经营许可的车辆。

■ 据《21世纪经济报道》

出租车市场仍有巨大缺口

中国万人拥有出租车率最高的城市是北京,达到42辆/万人。但是,打车仍成问题,2014年两会期间,全国政协委员李书福曾向媒体称,目前北京黑车数量约在10万辆。互联网打车软件运营商,发现了城市交通供给和撮合中的缺口。

2014年7月,“快的打车”推出“一号专车”,一个月后,“滴滴专车”上线。此前易到用车、AA租车、Uber也已经推出了类似服务。由此,这个市场竞争激烈程度倍增,提供补贴的营销手段,在线下渗透到居民区电梯,线上则刷屏了朋友圈和支付宝。

然而,“滴滴打车”方面提供给的数据显示,目前全国出租车司机注册滴滴软件总数达到90万,乘客下载注册总数已超过1亿,日成交订单达到530万单。但在日均500多万的订单中,仍然有200多万订单的用户需求得不到满足,实际成交率不足70%。

同时,截至2014年12月,滴滴方面提供的专车服务覆盖全国19个城市,日订单量约30万单。滴滴专车一位市场部负责人告诉记者,2014年8月19日专车服务上线首日,即出现供不应求的现象,9月初日订单量达到5万,11月达到20万,12月月末冲破30万单。

然而,政府部门对出租汽车市场的供需缺口的估计,似乎并不是这样。2013年4月北京市交通委曾透露,北京市出租车里程率为68%,仅仅是“逼近运力增加门槛”。里程利用率是指出租车载客行驶里程与总行驶里程之比。

查扣“专车”引爆社会议题

2014年12月26日,上海交通委公布信息,目前已有12辆滴滴“专车”被查扣,部分驾驶员被行政处罚各1万元。自上线以来,多家“专车”承运车辆在沈阳、南京、天津、厦门等地都曾被以“黑车”处罚。一周之后,北京交通管理部门宣布,2014年查处的47辆“专车”,都是“黑车”,即个人所有,没有备案为租赁营运性质的车辆。

上海市交通委社会宣传处相关负责人接受记者采访时表示,执法部门反对的不是专车,而是私家车在其中从事非法营运的行为。“政府对于借助互联网提高运营效率的方式始终持肯定态度,打车软件平台虽然合法,但其组织的车辆应该以正规租赁事项合作,而不是把私家车聚集在一起。”

北京市交通运输执法总队则书面回复记者,其依据2014年北京市交通委运输管理局发布的《北京市交通委员会运输管理局关于严禁汽车租赁企业为非法营运提供便利的通知》,全年共查处借助网络平台和手机软件从事非法运营的黑车47起。2015年1月起,该总队将集中主要执法力量加大对“各类黑出租车”的打击,并有针对性地重点检查“易道用车”、“滴滴专车”等利用打车软件非法运营的“黑出租车”、“克隆出租车”、盘踞在重点场站地区扰序“黑出租车”等三类严重扰乱出租汽车运营秩序的行为。

2015年第一个工作日,有媒体称沈阳市上千台出租车集体罢工,罢工原因是“出租车抗议专车兴起;黑出租、套牌出租相关部门整治力度不够。记者多方采访显示,沈阳罢运事件的导火索并非已经入驻当地数月的“专车服务”,更多是因“1元钱燃油附加费取消”而起。

多位沈阳出租车司机们预计:按照平均日接单25~30单,扣除每单1元钱附加费,每月累计收入会减少750~900元左右,这可能占据其现有平均月收入的四分之一到五分之一。

一位出租车司机告诉记者,一般出租车公司向司机出租经营权的价格约28.5万元,使用年限6年,相当于每个月租标价格近4000元,并且收取每个月1800元左右的管理费(俗称“份子钱”),租标费加管理费的月成本将近6000元。而扣除份子钱和燃油附加费,沈阳出租车司机月收入在3000~4000元。

“专车”如何进行风险责任认定？

基于行业规定和许可效率的限制,专车服务需要一系列合约,才能“擦边球”运转。而行业管理部门与业界目前讨论焦点正在于,是否行政许可才足以消除风险保障权益,多边商业合约确立的各项责任,能否保障服务品质?

记者调研显示,市场份额较大的专车服务,多是由叫车软件公司、汽车租赁公司、劳务公司以及乘客之间,形成多边多类合约关系。由于既要规避“非法运营”,又要落实多边责任,目前仍有一些责任关系,在合同中难以直接理顺。

叫车软件公司通过技术产品接收乘客的租车订单以及车辆、代驾需求信息,向其提供相应的车辆和司机信息。公司与汽车租赁公司、劳务公司(挂靠司机)签署“信息平台服务合同”,而叫车软件公司与乘客之间,仅有软件使用方面的协议关系。

这种普遍合同,试图解决租车服务不能同时提供“司机与车辆”的问题。现实中,这样的

专车一旦被“抓黑车”的执法人员扣罚,上述合同关系仍无法避免处罚。一些北京司机介绍,在其与各方签订的合同中,对这类因政策原因造成的罚金由谁缴纳,目前还并不明确,往往出事后司机需要先个人埋单。

叫车软件公司的法务人员,因此往往不是单边谈合同,而是多方协调,才能应对日常发生的责任认定事件。

在车辆保险方面,北京地区一些公司,采取了专车司机或租车公司先购置该座位人次的商业保险,一年保费在4000~7000不等。到年底可能由叫车软件公司以奖金等方式返还的形式,但这一条款并不明文在合同中。截至发稿前,相关叫车软件公司没有提供其合同范本。

由于叫车软件公司与乘客之间没有直接利益关系,无法为乘客直接投保。在与多家保险公司协商未果情况下,一家公司还选择成立赔付基金池,每成交一笔订单,就将1块钱投入基金池,用于最后支付保费无法覆盖的部分。

其中,一些专车运营方曾公布,其过去就要求合作的租赁公司按座位人数投保最高30万的乘客险,以及针对司机最高100万的第三方责任险。此后又推出高限在50万元~100万元不等的先行赔付基金。

目前“专车”司机收入比出租车司机高出2倍多

要成为一名专车司机,比被认定为“黑车”司机要复杂得多。目前,许多支持专车服务的公众,都将服务品质列为最重要的原因。

在专车服务推出早期,一些公司进行着类似选秀培训。其中滴滴专车内部代号为“烈火项目”,包括一整周封闭性的半军事化管理的培训。其间需要学习企业文化,商务礼仪,北京地理文化等,系列课程共有20多位老师参与其中。

在业务规模扩大,应聘人数增加后,北上广深等地进行的培训,通过率甚至一度只有40%。司机准入标准包括,有三年驾龄,外观比较标准,需要简单的面试之前工作经历,考核谈吐。其中,市内和路训往往是1位老师带着5个司机。

滴滴专车的人士介绍,司机被“刷下去”的原因,有一半是因为未达到服务标准。比如没有介绍免费水和充电线等,说话不符合商业礼仪。

提供一线城市专车司机较高的目标收入,是互联网公司可以对其维持各项服务品质要求的基础。记者了解到,在叫车软件提供乘客

补贴和司机奖励的情况下,其平均月收入可以在10000~15000之间,目前明显超过其他两类出租车司机。

2013年北京市召开出租车调价听证会,会上官方显示,2012年北京市出租司机月收入约4500元。

此外,叫车软件公司还参照各地最低工资标准发放底薪,同时按照劳务合同为司机上劳动保险。

记者获得的估测显示,全国每个月来专车公司应聘做司机人达数万人,而其中出租车司机的占比微乎其微,由于政策尚不明晰,所谓的“黑车”司机大批量转入专车的情况,暂时还没有出现。

目前,一次专车服务价格大约比同等距离的出租车服务价格高50%~80%。因此,多家叫车软件公司也承认,目前的市场需求形势,与其提供了一定数量的乘客补贴有一定关系。叫车软件公司为了保证司机目标收入,并获得自己的分成,需要不断改善撮合技术,提供大量的约车订单,以“喂饱司机”。

期待出租车行业出现多种所有制竞争格局

2013年4月北京出台文件指出,今后新增出租车将实施特许经营制度,出租汽车增量投放将通过竞争方式择优配置给企业,采取特许经营方式,经营期与出租汽车报废年限一致。

当时北京市交通委新闻发言人李晓松解释,过去企业取得了经营许可权后就可以一直拥有,导致一些企业对出租车以包代管,不对司机进行教育培训和管理,主体责任不明确。

因此,相关部门如果先行将“预约出租汽车服务”的行政许可数量管制放开,甚至直接转为备案经营体制,既不会冲击原有出租车格局,还可能培育未来出租车市场的民营主体。互联网企业将可能通过嫁接新的服务业态,提升整个行业的利润空间。如果在2020年新一轮经营权重新配置后,出租车市场出现多种所有制主体,才更可能提升政府特许经营权的市场价值,并让管理部门能有实际作为。

禁