



网络约租车出现以后,传统出租车也出现了各种声音,“是有史以来最动荡的时期”。声音的争议点在于是否准许私家车进入“网约车”平台,是否控制“网约车”数量,如何规范营运车辆和从业人员的准入门槛。长沙市交通行业主管部门、执法机构此前也均参与了相应的调研,并制定了相应的预案,同样在等待政策正式落地。他们均认为,政策将会很快到来。

# “网约车”会否合法,长沙还在等政策

## “网约车”或被收编?业内人士设想将与的士融合发展,互不冲击

### 聚焦 · 出路 “网约车”

“你们是打的,还是坐滴滴快车来的?”11月17日,长沙福利出租公司内,公司负责人李晓雷与记者一见面,就是用这样的问题打开了话匣子。

这一年来,出租车行业备受网约车冲击,收入锐减近两成;但网络约租车的方便快捷、服务热忱,也让传统的出租车行业开始反思。

李晓雷还兼任长沙市出租车协会会长。他毫不讳言,包括他们公司在内的行业从业者、管理者,都在密切关注着交通部关于“网络约租车”的征求意见稿。

■记者 黄定都 雷昕

### 【的哥心声】 最抵制“黑脑壳”,能接受网约车

11月13日,调查组搭上了一台坤泰公司的出租车,和司机闲聊。

车主旷师傅是攸县人,在深圳开了三年出租后,来到长沙已有一年。

来到长沙后,他发觉收入跟深圳差不多。对于出租车市场受到的冲击,他认为网约车对出租车有影响,不过他觉得还可以接受,“可以作为补充,在交班时。”

他反感的是传统意义上的“黑脑壳”,因为这些车辆会上街“巡游”拉客,这打

破了出租车的特权。

在车站、机场等长途客源集中区域,有的“黑脑壳”还会公然在他们车旁抢客,有的车辆会长时间霸占在路面。

还令他头疼的另外一大问题,黑车就是“套牌出租车”,也对正规出租车造成很大影响。

“乘客时常抱怨的士选客、拒载,其实很多时候我们是替‘套牌车’背黑锅。”他说,有的套牌车还会装“跳跳表”乱扣费,败坏了守法出租车的名声。

### 【市场挑战】 网约车抢滩市场,的士收入锐减

11月12日上午,长沙市委办公厅一会议室里,关于打击非法营运的座谈会在此处召开。来自长沙交通、公安、工商等部门的相关人员与会讨论。

会上,出租车与网约车的搭乘体验,成为了绕不开的话题。一名与会者直言,有过搭乘长沙出租车不愉快的经历,“有的出租车卫生状况差,司机服务意识差,少见有主动下车为乘客搬行李箱的”。

火车站综管办相关负责人表示,目前网约车的搭乘体验,相对要好过出租车。“有朋友闲聊时提到,有次上专车发现,车后座上摆着当天的报纸,还备有面包、牛奶等早餐,可以供乘客免费选用”,专车提供的附加服务,让他赞叹。

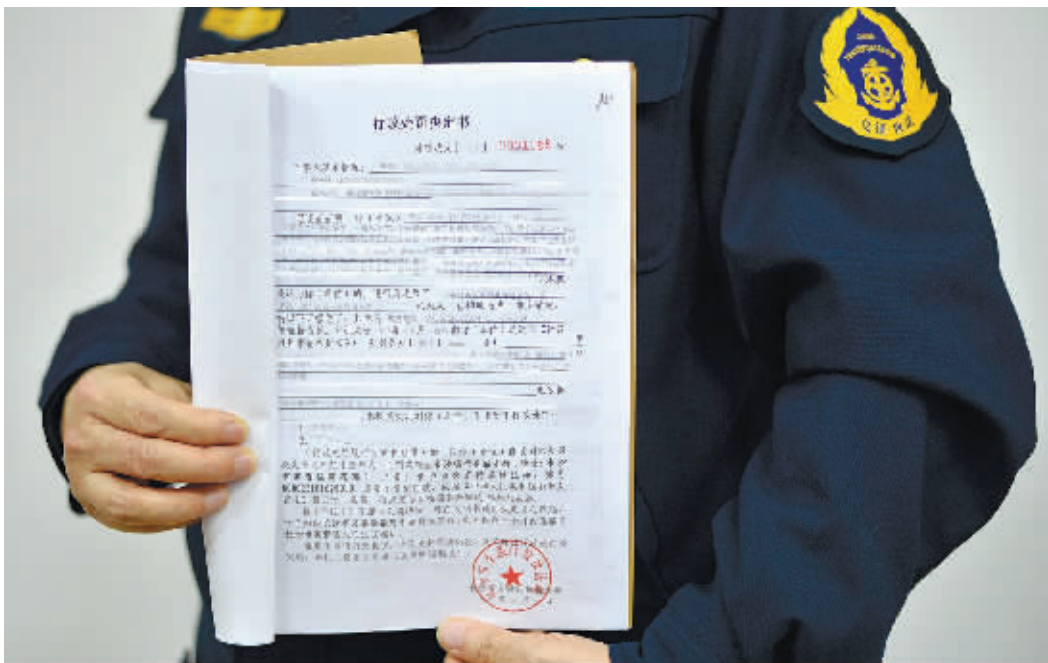
在特殊天气条件下,网络约租车的优势也明显,乘客不需要在烈日寒风下长时间等车,可以让车到了住处附近再等车。

群介绍,目前长沙市交通布局中,公交有4380台,的士有7780台。但是预估出租车数量达到一万辆才能满足长沙市民的出行量。“长沙市有近十年未增加的士,黑车就是在这十年间滋生。”

每天下午四点是的是士交接班时间,正赶上下班高峰期,的士往城外跑,市民出行难。2014年8月,滴滴专车进驻全国市场就是瞅准了这个空档期。其中,长沙仅一年时间,专车注册司机多达七万,每日上线量一万。

自2014年底“网约车”进入长沙市场后,到目前为止已有6家公司开展“网约车”服务。其中,神州、滴滴、优步占市场份额90%以上。据交通部门统计,一年时间里,的士公司和司机的收入缩水近两成。

虽然的哥们也装着打车软件,但乘客更青睐低价快车。同样的距离,乘客可少支付近四成。目前滴滴公司的快车服务日均订单约7万单次。



11月20日,长沙市交通行政执法局,工作人员展示今年1月16日处罚的第一张打击“黑车”行政处罚决定书。 记者 李健 摄

### 【起底缺陷】 低价补贴难长久,安全风险难防范

是否允许私家车进入网络约租车平台,是当前各界争议的焦点。

李晓雷指出,目前快车实际是“亏本式”倾销,是违背市场规律的不正当竞争。

“快车计价方式是每公里9角9,还没有起步价;目前市场上耗油最低的低档车,油价都在每公里9角左右,这样一来明显是亏本的”,李会长分析,快车司机之所以愿意以这样的低价跑车,是因为有滴滴公司补贴,但是这种补贴显然不是长久之计。

李晓雷称网络约租车平台与传统出租车相比,最大的差别是安全保障机制。他将出租车比喻成“流动的门面”,不过危险系数比门面高。他称,

出租车公司有专门的安全制度,“驾驶员有限责任,出租车公司承担的是无限责任”。

在乘客出现交通意外以及车辆出现事故等方面,有出租车公司作为后盾支撑。“网络约租车平台,基本就是通过商业保险进行赔付。”

在长沙市交通运输局运输处处长雷毅华看来,运输行业具备一定的特性,客运市场安全风险防范尤为重要,对于车辆、司机从业资格都要有要求,“报废车自己开没问题,营运显然不行”。

他称,公共运力需要保持持续、稳定供应,网络约租车平台上的私家车主跑车较为随意,“出现停运事件,可能引发交通瘫痪”。

### 【被动变革】 借鉴专车思维,出租车酝酿变革

在李晓雷的设想中,将来应该是出租车+互联网式融合发展,对市场细分,互相不冲击。网络约租车定位为出租车的一种,不过,其不享受路面巡游揽客的权力。传统出租车则既能网络平台揽客,也能在路上巡游拉客。

不过,对于出租车运营模式、体制是否会进行变革,他表示,还有待征求意见稿正式出台,“有可能降低目标管理责任费(份子钱)”。

员工制、注册制,是近年呼声较高的一种声音。李晓雷称,实际上,目前推进慢,是出租车司机不愿接受,“员工制强制性的‘五险一金’并不受司机欢迎,他们更希望直接拿钱。”

李晓雷说,“网络不是敌人”,整个出租车行业也准备在公司治理方面借鉴网络思维,提升驾驶员服务质量。

一名行业人士则分析道,网络约租车将来会被“收编”,成为网络版“出租车”。

### 他山之石 国外如何监管网络约车

#### 方式一:完全禁止

在国际上,出租车供给比较充裕及发展较好的国家和城市,对网络约车往往采用完全禁止的政策。包括西班牙、德国、巴西、日本、韩国等十几个国家。

#### 方式二:纳入体系

以伦敦和纽约这两座城市为代表,由于早已建立了出租车监管机制,因此他们将互联网“专车”服务归类为出租车管理体系。

#### 方式三:分层监管

墨西哥城有大概14万辆左右的出租车,对约租车,政府要求司机所使用的车辆价值至少为20万墨西哥比索(约合7.6万人民币),并要求Uber等按1.5%的税率纳税。在监管机制上形成分类分层体系。

#### 方式四:使其合规

目前,美国的加利福尼亚、科罗拉多和华盛顿的哥伦比亚特区,这三个地区明确立法支持网约车的合法化。地方政府将Uber等互联网约车平台统称为“交通网络公司”,即将所有利用互联网技术约租,运输车辆基于私人车辆或非专业类客运车辆提供盈利性合乘的客运服务企业位于此类,并属于政府的行业监管。 ■据央视