

# 专车新规提高准入门槛 专车公司集体求松绑

■ 本报记者 宋笛

自10月10日,交通部公布《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》(征求意见稿)以来,有关于该新规的争议就不绝于耳。

此次的新规依然处于征求意见的阶段,据记者了解,滴滴、易到等专车公司也正在积极与相关部门进行沟通。如果最终成型规定中依然保留对于非运营车辆的私家车的限制以及“一车一平台”等规定,将会给目前的专车市场带来巨大的影响。

## 私家车专车难合法 担心平台变出租车公司

“如果按新规实行了,专车和出租车还有什么区别,不就是更大的出租车公司吗?”济南一位专车司机说道。

这位专车司机在滴滴平台上已经完成了672个订单,最多的一天完成了20个订单,收入接近500元。据他介绍,这个数目在他所认识的专车司机里并不算多,现在有许多专职跑专车的司机,他们从早上6点多就出来,一直到晚上10点多才回家,多的时候月收入能接近万元。

“这些司机基本就等同于出租车司机了,虽然最近加入的司机比较多,收入出现了下滑,但是还是有可观的收入。”这位司机表示。

实际上,这项已经成为很多人赖以生存的“新职业”一直处于灰色地带,遭遇突击检查并不是新鲜事。在一个专车司机交流群里,“风声紧”的时候,大家会互相沟通哪些地段有人检查,尽量规避。

被检查的原因也很简单,这些车辆大多数都是私家车,并非运营车辆,在相关法律中,他们和“黑车”并无二致。

而期盼已久的专车新规也并未赋予他们的“职业”以合法的身份,在目前这份意见稿中,私家车直接进入专车平台依然是不允许的,平台车辆必须为运营车辆,私家车主只有进行相关资质的考核,将车辆转变为运营车辆才能进入专车平台。

## 兼职专车司机将“退潮”? 新规将加速行业成型

在条例公布后,发改委综合运输研究所研究员程世东在接受采访时就表示,“非营运车辆从事所谓兼职



王利博制图

此次的新规依然处于征求意见的阶段。据记者了解,滴滴、易到等专车公司也正在积极与相关部门进行沟通。如果最终成型规定中依然保留对于非运营车辆的私家车的限制以及“一车一平台”等规定,将会给目前的专车市场带来巨大的影响。

专车难以保证乘客相关权益。规范化后,所谓的兼职专车有可能退出市场,这是规范市场的必然过程。”

这也有可能是新规所带来的最大影响——兼职专车司机将会因为门槛限制而退出这个市场。

对于兼职的专车司机而言,将目前的车辆属性转变为运营车辆并不是字面上看上去的那么简单。这意味着他们需要具备3年以上的驾驶经验,并获得预约出租汽车驾驶员类别的从业资格。同时,他们还不得不接受自身车辆的使用寿命缩减为8年(根据相关规定,运营车辆的报废周期为8年)。

除对车辆属性的规定以外,新规中同时还进行了“一车一平台”的限制,一辆车只能归属一个平台。“这条规定带来的影响可能更为直接,目前很多司机都是同时持有多个平台,如果按照这个规定,司机和车辆会成为排他性资源,对于专车平台而言,可能就是规模大的平台越来越大,反之亦然。”业内人士如此评价这条规定。

尽管这份新规中诸多的条例将会对专车行业带来很多不确定性的影响,但它依然是世界范围内鲜有的由政府出台认可“专车”这一新生事物的规定。

## 专车公司积极争取 地方政府态度重要

在近两天专车公司从业人员的

微信圈中,“青山遮不住,毕竟东流去”,是出现频率很高的一句话。

尽管只是征求意见阶段,这份新规以及其可能带来的影响依然让专车公司们更加谨慎对待。“新规为行业指导意见性质,实际给予了网约车合法地位,为社会车辆进入网约车开了口子,并对从业者经营行为进行了规范,有利于避免行业无序竞争。”对于这份新规的影响,易到方面提供了这样较为书面的回复。但同时,易到方面也表示,正在和有关部门积极沟通。

而另一家专车公司则用了“表达情绪很容易,解决问题需要智慧和耐心”一语进行了回复。

对专车公司而言,转机还是有的。眼前这份文件还需要一段时间的征求意见,交通部方面也表示会“认真听取社会公众和各方面意见,进一步深入完善和修改意见”。

同时,目前的修订稿将对专车管理的一些具体权力下放到地方政府,而地方政府对于专车的态度也将影响到最终成型的政策。在这份修订稿颁布4天后,广州就举行了一场有关专车新政的研讨会,让出租车代表和包括滴滴、优步、神州、易到在内的专车方面公司进行讨论。

延伸



## 出租车新规为行业减负 “份子钱”难题仍未破冰

■ 本报记者 宋笛

在专车新规出台的同一日,交通部也公布了《关于深化改革进一步推进出租汽车行业健康发展的指导意见(征求意见稿)》,在这份意见稿中涉及了有关目前出租车行业所存在的经营权费用、转让等多个方面的问题。

从整个文件的措施而言,为出租车“减负”的意味较重,但在目前出租车从业人员眼中最为关注的“份子钱”问题,并没有做出十分明晰的规定。

### 新规核心:经营权无偿使用、有偿使用

在这次的出租车新规中,最为核心的规定就是围绕出租车经营权所进行的变动,根据新规规定,新增出租车的经营权将无偿使用,已经实行有偿使用的要逐步取消有偿使用费。

同时,不得更改经营主体,要逐步建立起经营权的使用期限,完善经营权的准入退出机制。

经营权问题确实是多年以来,出租车的核心问题之一。“现在的经营权已经高度集中在出租车公司手中,以前还有一定数量的个体经营者,现在基本很少了,要从出租车公司手中获得优先的经营权,可不是件容易的事情。”一位出租车公司相关从业者表示。

在我国的出租车发展历史中,一度出现过出租车承包租赁制和个体经营并行的阶段。随着一些个体经营者经营期限的到期,数量极为有限的出租车经营权逐渐流转到了公司方面。以上海市为例,截止到2014年初,上海市拥有出租车数量超过5万辆,而个体户仅为3056辆。

“出租车牌照流转是很常见的事情,还有专门的黄牛,有些城市一个牌照卖到几十万元。”该从业人员表示。

但这位从业人员说的似乎是以前的事情,近几年,一些地方开始陆续尝试出租车牌照的无偿使用,而在专车公司兴起后,一部分城市的牌照也出现了流转价格下降,“有价无市”等现象。

### 司机更关注“份子钱”问题

在一部分出租车司机的眼中,“经营权是否有偿使用”这一问题已经不再是第一位考虑的。“有无偿使用,牌照都不太可能是个体司机能解决的事情,反正还是要承包出租车公司的车。”

说这句话的是济南的一位出租车司机,济南早在2007年就已经不再收取出租车经营权有偿使用费。但这并不能让出租车司机感到轻松,在这位司机感受中,最近的日子依然是“不好过得很”。

从今年年初开始,这位司机明显地感觉到了收入下滑的危机,以往一个月收入能够超过5000元,而现在一个月收入仅有3000—4000元。

在收入下滑的同时,每个月的“份子钱”却并不能少,据这位司机介绍,济南出租车每个月“份子钱”视车型不等,大约区间在每月4150—4500元,这其中包含了各种保险费用和租车费用。

相对而言,济南的“份子钱”在全国并不算高的,在一些城市出租车司机每天起床就已经背负上了300—400元的“份子债务”。

“我们比较关心的还是份子钱能不能降,如果份子钱每月能够下降1000元,我们收入上的减少就可以得到补偿。”上文所提及的出租车司机表示。

在此次新规中,对于“份子钱”是否下降并没有特别明确的规定,但也提及了“鼓励、支持和引导出租汽车企业、行业协会与出租汽车驾驶员、工会组织平等协商,合理确定‘份子钱’的标准”。

### 环境改变下的“减负”需求

从1992年民间资本进入出租车市场以来,出租车就经历了高速的发展,到目前出租车已经成为城市出行的重要方式,仅北上广三个城市拥有的出租车数量就已经接近14万辆。

在出租车的发展过程中,份子钱的存在长期以来扮演着重要的意义。在此之前,司机们都是拿固定工资的,而通过份子钱,司机与公司转变为“承包关系”,积极性得到极大提高。

而随着时间的变化,有关于份子钱的争执不时就会出现有关出租车改革的相关讨论中,只不过,从去年下半年开始的讨论比起以往有着更大的不同。

“以前的讨论初衷只是出租车司机和公司之间的利益分配问题,而现在的环境是整个出租车行业都遭遇着冲击,不仅司机日子不好过,公司也开始出现利润方面的下滑,现在谈减负不仅是为了协调利润,是希望出租车能够轻装上路,迎接竞争。”一位出租车公司的相关人士表示。

“减负”也确实出租车最为需要的环节,毕竟与之同样在出行市场进行竞争的其他网络平台车辆暂时不用负担任何“份子钱”或者“牌照费”,同时还享受着专车公司进行的额外补贴。

在交通部的新规出台后,各地方政府也正在按照整体规章的趋向商讨更为细致和落地的方案,而最终出租车改革的成型也将在全国层面和各地方政策最终落地后得以显现。

记者手记



# 专车与出租车的关系不能光靠“加减法”

■ 宋笛

先说句题外话,最近专车公司的运气都不是太好。

刚刚获得梦寐以求上海专车“牌照”的滴滴快的高兴的时间还不足两天,全国性专车监管文件修订稿就已公布。而这份修订稿在私家车问题上的严厉程度远高于上海市,在文件公布后,上海急忙表态:坚决执行国家层面专车规定。

一直主打“安全牌”的神州专车相信在看这份文件后心情也不会太好,运营车辆属性的限制决定了其平台内部运营车辆的报废期限可能仅有8年,就连神州专车董事长陆正耀都直接表示:政策整体偏严。

言归正传,有关出租车改革和专车监管的两份文件同时出台,一时间议论纷纷,在笔者看来,立意很好,细节仍有可以调整的空间。

要理解专车监管和出租车改革

的方向,我们首先要接受一个事实:专车和出租车并行发展的情况将会长期存在,从目前各国的经验而言,政府的禁令并不能让专车这一种形态消失,而出租车作为出行交通的重要组成部分,短时间内也难以缺少。

在这一前提下,专车和出租车之间的竞争就是一件难以避免的事情。从实践来看,专车侵蚀出租车市场份额这一现状已经出现。

出租车有“还手之力”吗?目前而言,并没有很好的竞争办法。在眼前的情况下,出租车只有眼睁睁地看着市场份额“江河日下”。专车的优势不仅仅是它能够通过互联网这一工具进行预订。更重要的是,在没有牌照费、份子钱的压力下,专车有更低的成本、更高的利润空间,这意味着专车特别是其中类似于快车一类的业务很可能更有价格优势。

这份新规能够很好地解决专车和出租车之间的竞争关系吗?简单

地分析一下,答案可能是否定的。

新规中对于出租车进行了一部分减负,主要集中新牌照的无偿使用方面,在目前各个城市对于出租车数量的严格管控之下,这一举措能起多大作用还是未知。

新规对于专车则加大了管控力度,主要集中在对私家车的管理上。平台车辆必须为运营车辆,这实际提高了专车的门槛,有可能会让专车的数量一时减少。但是别忘了,专车目前仍然是一个市场为主导的行业,任何供求关系的变化都可能影响深远——司机数量减少有可能会让专车回到一年前专职专车司机收入轻松过万元的情况,而这又会反过来让新的司机想尽办法越过门槛进入到专车平台。

这就是关键所在,不论政策如何调整,出租车仍然是一个数量得到严格把控的行业,它的数量与市场需要并不完全挂钩,而专车则是一个基本市场化的行列,它能很快通过市场调

节自身的数量甚至价格,试问,这两个行业如何在市场上进行竞争?又如何让专车保持在某个“区间”实现“区隔发展”?

当然,如果将专车的价格进行政府指导价,同时像管控出租车数量那样管控专车平台上的车辆数量,两者之间或可进行竞争,但这样有什么意义呢?我们为什么还需要一个更大的出租车公司?

全面的来看,文件中对于拼车出行等“共享经济”的支持依然是一个巨大的进步,而这一进步需要更多的细则进行落地。这份文件本身的出台可以被视为一种巨大的进步——毕竟在全球范围内,大部分国家对于专车的态度都颇为消极。

专车与出租车、专车与城市交通等多方面的问题让专车这个新兴的业态变得格外复杂,而解决这个问题不仅仅是做做“加减法”就可以的,还有更多的工作需要进行。