

“专车”市场烧钱大战继续

南京乘客4块钱享受奔驰接送

江苏拟出台办法或细则,规范管理汽车租赁市场

截至昨天,南京部分的哥发起的打车软件卸载事件,已经持续10天,卸载与不卸载的争论,已导致南京出租车驾驶员出现分化和矛盾,然而,滴滴公司回应称,目前南京市场的打车软件业务量并未受明显影响。另一方面,饱受争议的“专车”,继续以迅猛势头发展起来,近日有市民仅花4块钱就打到一辆奔驰专车。“专车”之争,最近有了新进展。现代快报记者最近获悉,目前江苏省交通部门正组织专题调研,拟出台相应的汽车租赁管理办法或细则,规范“专车”在内的汽车租赁市场。

现代快报记者 刘伟伟

体验“专车”



花4块钱打到奔驰车,高额补贴让不少乘客开始尝鲜“专车” 乘客供图

4块钱奔驰“专车”是怎么炼成的?

车型:豪华型奔驰E系列
 车程:托乐嘉东门到软件大道地铁站(正常打车13-16元)
 应付车资:33.8元
 优惠价格:24元
 打车抵用券:20元
 实付车资:4元

乘客感受

“师傅服务意识强,下车等我,帮我开车门关车门。”

“打车券”给力,4元享受奔驰“专车”接送

高额的补贴,便利的约车方式以及口碑相传的效应,如今,滴滴和快的两家公司推出的“专车”,如同当初打车软件的出现,以迅猛的势头发展起来。双方的用户基础,正是此前使用出租车打车软件的普通乘客。

这段时间,无论是滴滴打车还是快的打车用户,都收到了数量可观的打车券,少则二三十元,多则五六十甚至上百元。“免费打

车”的时代,似乎又回来了,而这一次,享受的还是没有顶灯、更加“有范儿”的“专车”。

根据此前现代快报记者的调查采访,滴滴和快的两家公司推出的“滴滴专车”和“一号专车”中的车辆,一部分来自于租赁公司;另一部分则是加盟的私家车,但运营中车主对外明确是四方关系,即车是租赁公司的,人是劳务公司的,为专车服务,但实际上,车辆不会过户,也不会向相关部门

备案,仅仅会跟中介签一份挂靠协议,并且车主也没有资质审核,所以不少私家车主“连人带车”前去应聘,其中以经济型车辆较多。

不过,近日有市民表示,已经通过“滴滴专车”约到了高大上的奔驰车,“平时从托乐嘉东门到软件大道地铁站打车费是13-16元,今天专车接单的师傅开的是豪华型的奔驰E系列,价格33.8元,滴滴优惠

价24元,用掉20元抵用券,支付4元。”

仅花4块钱,奔驰“专车”接送,而且“师傅服务意识强,下车等我,帮我开车门关车门。”

在这位乘客滴滴打车的打车券中,有60元的专车券,仅有1元的出租车券。“现在补贴这么多,有时比打出租车还便宜,所以会考虑‘专车’。”不少乘客在接受采访时都表示。

打车软件卸载之争

“南京5000名的哥卸载软件”说法遭质疑

正如很多出租车驾驶员担心的,至少是在“专车”迅猛发展的现在,出租车驾驶员的生意受到了一定的影响。曾经让驾驶员赚得盆满钵满的打车软件,如今,在很多驾驶员眼里,成了“分蛋糕”的对手。

与其他城市不同的是,南京部分出租车驾驶员,发起了打车软件卸载行动,以抵制两家公司推出的“专车”对出租车市场的冲击。

到昨天为止,南京出租车驾驶员的卸载打车软件行动已满10天,此次“维权”行动,已经引起两家打车软件的关注,并在全国范围内引起广泛关注。

然而,是否卸载打车软件,在南京的哥之间,已经形成了不同的意见,有的

哥认为打车软件带来了收益和便利;有的哥则认为,如果此时再不联合起来,最终的结果就是被淘汰。双方争论不休,并逐渐形成分化和矛盾。

此前有报道说,南京有5000名的哥已卸载打车软件,但这一数据,遭到不少驾驶员的质疑。南京知名的哥“大地红”表示,大部分驾驶员并没有卸载打车软件,根据他的估计,目前只有两成的哥卸载,三成的哥仍在继续使用,而剩下的半数人则只是停用而未卸载。根据出租车司机们线下的初步统计,目前南京出租车司机中大约有2000人卸载了手机里的“滴滴”或“快的”打车软件。

滴滴:并未特别关注卸载事件,业务没下降

对于南京出租车驾驶员的卸载行动,软件公司有何看法呢?

近日,滴滴打车相关负责人在约见南京媒体时对记者表示,“我们并未特别

关注和在意这件事。”

不仅如此,该负责人表示,从后台运营数据看,“滴滴打车”在南京的业务量并未出现明显下降。

的哥:补贴幅度加大,好单还是很难抢

但是,现代快报记者从多位出租车驾驶员那里了解到,前几天开始,“滴滴打车”提高了对的哥补贴的幅度,每天最高补贴额度由原来的25元提高到38元。在补贴增加的刺激之下,不少出租车驾驶员选择继续使用打车软件。

“高峰期,我一个小时可能都抢不到一单。”仍在继续使用打车软件的徐师傅告诉记者,他感觉使用打车软件的驾驶员并未减少,“有时附近200米的单子都抢不到,尤其是一些好单子,一出来就被抢了。”

专家说法

“专车”不该一禁了之 可提供服务和指导

“专车”究竟是不是“黑车”?从全国范围来看,除沈阳将“专车”定位“黑车”外,近日厦门市交通部门表示,严禁汽车租赁经营企业、私家车主使用手机软件从事非法营运。

这意味着,交通执法部门将对部分汽车租赁经营企业与私家车主借助“滴滴专车”、“一号专车”等手机专车软件,在其未取得出租汽车客运经营许可的情况下,以提供“专车”或“商务租车”服务为名从事非法营运活动的行为进行打击。

目前,江苏或南京交通管理部门并未就“专车”进行表态。不过,在东南大学交通法治与发展研究中心副主任、东南大学法学院副教授顾大松看来,“一禁了之”并不是最好的解决办法。

“按照现有规定,租赁公司不提供客运服务,是不能处理的。‘专车’恰好避开了这点。”顾大松表示,“专车”的出现,在一定程度上可以激发社会和市场的活力,从长远来看也并非就是坏事,毕竟“法无禁止则自由”。

但这并不意味着,管理部门不作为放任其发展,恰恰相反,顾大松告诉现代快报记者,管理部门要做好指导,比如给出指导意见,包括汽车保险、交通事故理赔等方面;或者推动、促成汽车租赁行业协会的自治。总之,“更多的应该是服务性和柔性的指导”,而不仅仅是禁止和处罚。

最新进展

江苏拟出台细则 规范汽车租赁市场

现代快报记者了解到,汽车租赁这一块在江苏一直是监管的空白地带。现行的《江苏省道路运输条例》第五十三条和五十四条中,虽然对汽车租赁企业和经营有规定,但已经难以适应互联网冲击下出现的新的汽车租赁发展形势。

比如第五十四条“汽车租赁经营者租赁车辆时,应当与承租人签订车辆租赁合同,提供检测合格和证件齐全有效的车辆。汽车租赁经营者不得向承租人提供驾驶劳务。”但对于违反规定的后果,条例并未详细解释。不仅如此,无论是“滴滴专车”还是“一号专车”,驾驶员都表示自己是劳务公司的,并非来自租赁公司,恰好避开了条例的规定。

现代快报记者了解到,最近闹得沸沸扬扬的“专车”之争,江苏省和南京市交通管理部门一直在密切关注,并就此事组织专门调研和研究,酝酿下一步的动作。现代快报记者最近获悉,下一步江苏省交通部门将对“专车”在内的汽车租赁市场进行管理,拟出台相应的汽车租赁管理办法或细则,时间最晚是下个月。

“租赁汽车的前提,必须具备租赁的资质。”有交通人士表示,此次对租赁车进行规范,很可能清理汽车租赁市场的私家车,但这一说法并未得到管理部门的回应。据悉,本周内省交通部门将针对此事进行专题回应,现代快报也将持续关注此事进展。