

日均不到10单,多地对网约车按下“暂停键”

据长沙交通运输微信公众号消息,自5月16日起,长沙市暂停受理网约车运输证新增业务,此前已受理的,按正常流程予以办理。而在这之前,东莞、三亚、温州、济南、遂宁等多地已相继发布网约车饱和预警,提醒当地网约车单车日均接单量不足10单。

但在网约车日均接单量逐渐减少的同时,新增加的营运车辆数量以及取得网约车驾驶员证的司机数量却还在持续攀升。

交通部数据显示,截至3月31日,全国共有307家网约车平台公司取得网约车平台经营许可,环比增加4家;各地共发放网约车驾驶员证522.9万本、车辆运输证225.0万本,环比分别增长1.0%、2.7%。

在运力已经饱和的前提下,随着越来越多的司机加入其中,必然导致竞争加剧,也难以保证每位从业者都能获得足够的订单量。



西安街道上拥堵的车辆

“车子不好开,钱赚不到”

张伟已经在杭州开了近7年的网约车,他对记者表示,开网约车是一个多劳多得的工作,接的单子越多,赚得越多。

白天的时候,他主要在市区内跑单,早高峰的订单多,加价也高,是他一天中最忙碌的时候。到了傍晚时分,他会接一些往远郊跑的单子,虽然路程远,但客单价高,就这样一直忙到晚上九十点钟,他才会回家休息。

张伟说,现在网约车市场竞争越来越激烈,过去他只需工作12个小时就能赚到目标收益,但现在,随着订单量减

少,他至少要工作14至15小时,才能完成任务。

“我刚入行那会儿,每个月很容易就能赚个八九千元,现在干得时间更久,反而赚得更少。”据张伟所述,现在去掉各项开支后,他每个月到手不到六千元。

国内某知名美院毕业的李朝,曾经营着一家广告设计公司,在三年前公司被破产清算后,他当起了网约车司机,“没办法,除了房贷,还有孩子要养”。

但遗憾的是,疫情期间,网约车市场受到了很大冲击,他每天的流水只有两三百元,每

月收益仅能够维持各项开支。虽然疫情过后这几个月他感觉行业有所回暖,但他的收入却并没有太多提升,因为他发现,周边网约车的数量多了起来,他比过去更难抢到订单。

交通运输部数据显示,今年1~4月,新核发网约车驾驶员证31.6万本,其中,4月17.7万本,增速进一步加快。

与之相呼应的是,滴滴的财报数据显示,2020年3月~2021年3月,滴滴在中国拥有1300万名活跃司机,而2022年3月~2023年3月,这个数字变成了1900万,短短两年时间增长了

600万。随着“入场者”不断增加,行业竞争自然愈发激烈。

柳州市交通运输综合行政执法支队就曾给网约车司机们算了一笔账——目前租赁一辆纯电动网约车的市场价为每月3800元~4400元,充电费月均约1000元。按当前日均营运流水计算,在每月满负荷工作30天的情况下,驾驶员月纯收入约为3500元~4000元,且未含社保等其他支出,并郑重提醒拟从事网约车行业的企业和驾驶员,充分考虑市场风险,谨慎投资网约车出行市场。

此外,这一行还面临着诸

如违章等风险,若不小心出交通事故,可能几个月就要白干。

济南发布的风险预警也提到,济南市网约车市场运力已基本饱和。“目前网约车单车日均接单量不足10单,网约车数量过剩、市场主体过多也对行业的安全生产造成不利影响。”

而即便是广州这样的一线城市,相关数据也并不好看。今年1~3月,广州网约车单车日均订单量分别约为15.59单、15.92单、14.74单,单车日均营收分别约438.8元、406.07元、354.77元。无论是日均订单量还是日均营收,都在逐月递减。

专家:提高网约车安全门槛

准入门槛低、时间相对自由是网约车的一大特点,自然吸纳了大量灵活就业人员。与此同时,一些网约车平台为了在短时间内抢占市场份额,降低了准入门槛,导致网约车司机“良莠不齐”。

随着各地网约车市场日趋饱和,关于建立网约车退出机制的呼声也越来越高。不少业内人士认为,建立网约车退出机制可以有效避免市场竞争过度,同时,也有助于对行业实行动态管理,根据市场变化及时调整运营规模。

其实早在几年前,多地就已经探索建立网约车退出机制。如2019年时厦门推出“车证”考核机制,网约车公司向驾驶员发出警示,如果在考核期内完成单量没有达标,平台有权解除车辆接入协议,“车证”也将被交通主管部门注销。

在地方实践中,为了引导网约车市场供需关系动态平衡,深圳在2022年底探索建立了网约

车运力规模动态调整机制。该机制显示,一旦网约车日均订单量变化幅度低于10%,单车日均订单量低于11单,巡游车里程利用率低于60%,满足3个条件中的2个,就会触发预警,供政府决策参考,其应对措施包括暂停网约车运输证和平台经营许可证办理服务。

而当网约车日均订单量变化幅度大于等于10%,单车日均订单量大于等于13,巡游车里程利用率大于等于65%,这3项指标连续2个月有任意2项及以上满足即可恢复新增触发条件。

国家发改委综合运输研究所城市交通中心主任程世东对中国新闻周刊表示,发布风险预警信息是地方政府对网约车行业进行常态化监管的一种方式,同时也是提醒投资者和从业者注意市场风险并做出理性选择。

他认为,相对于发布预警信息,暂停受理相关核发业务的影响更大。如果长期不发放

相关证件,容易变成数量管制。这一措施可能导致市场竞争减弱,进而影响消费者的择权和从业人员的就业机会。

清华大学交通研究所副所长杨新苗在接受中国新闻周刊采访时表示,在网约车市场貌似饱和的前提下,坚持安全生产底线,也就是驾驶员要有网络预约出租汽车驾驶员证,车辆要有网络预约出租汽车运输证。市场稳健发展离不开安全的底线,有了安全底线,才有可能实现“有进有出,动态调控”。

杨新苗说,中国是全球最大的汽车保有国家,拥有超过4亿辆机动车,大量富余的汽车和驾驶人渴望进入网约车服务市场。如果没有获得网约车证和网约车驾驶证,就进入出租车服务市场,那就是城市忽视安全生产门槛,将很快导致市场偏离安全运行轨道。

艾媒咨询数据显示,在2022年中国网约车消费者认为网约车存在的安全隐患中,

61.1%消费者表示司机准入门槛较低,60.8%消费者表示相关制度不完善,40.1%消费者表示司机信息与平台信息不一致,25.4%消费者表示车辆不合规,22.2%消费者表示车辆信息与平台信息不一致。

“我们不能将网约车变成一个逐底竞争行业”,他说。

据悉,近期相关部门也加大了对网约车平台的监管力度。今年4月17日,交通运输部印发《2023年推动交通运输新业态平台企业降低过高抽成工作方案》,该方案旨在保障从业人员合理劳动报酬水平,降低平台过高的抽成比例或会员费上限等。

4月26日,交通运输部办公厅等五部门联合发布《关于切实做好网约车聚合平台规范管理有关工作的通知》,首次从国家层面对聚合平台做出了明确定位,对聚合平台和网约车平台实施分类监管。

据了解,聚合平台相对于

自营打车平台,体系更为庞大和复杂,基本是由规模较大的互联网公司跨界建立,比如高德打车、百度打车、腾讯出行等。

杨新苗说,聚合平台上聚集了提供出租汽车服务的个人和公司,对网约车驾驶员证和网约车运输证很难完全掌握。而平台即便掌握车辆实时运行的状况,操控也靠车上的驾驶员,如果连证都没有,那“出事只是概率事件”。

据《中国新闻周刊》