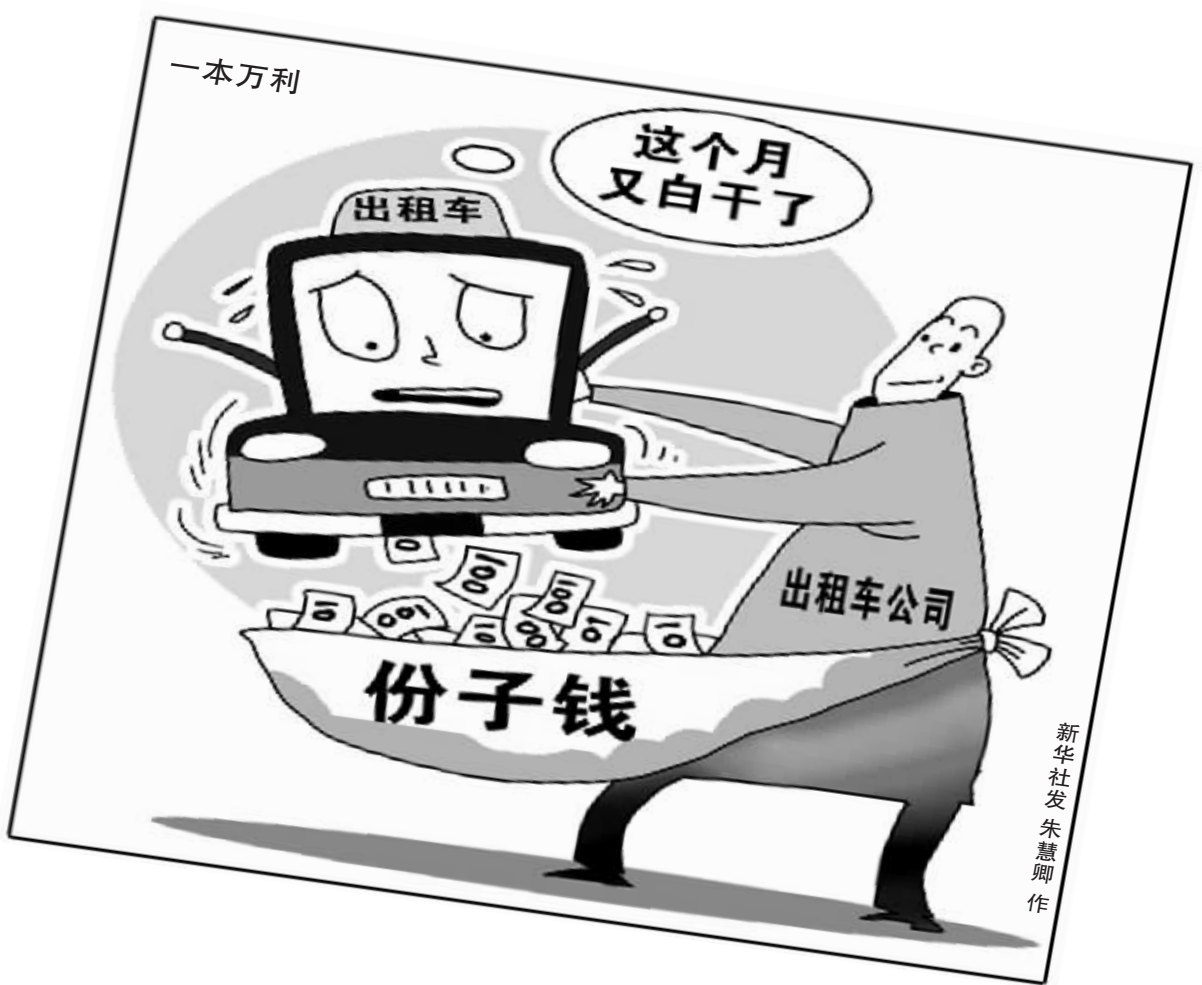


“祥子”集体不拉活 究竟是谁惹的祸

“份子钱”和行业垄断是亟待动刀的出租车行业痼疾



“黑车”“专车”抢生意

1月4日上午9时许，沈阳数十台出租车在浑南新区奥体中心附近停靠聚集。就在沈阳出租车空驶的同天上午，浙江东阳市上百辆出租车聚集在市政府广场门口，整齐停放“休眠”。在刚刚过去的2014年，全国发生多起出租车“不拉活”事件：

2014年5月，内蒙古包头固阳县近百辆出租车停运，希望降低承包费用；11月，广东清远近百辆出租车呼吁重视月租过高和黑车现象；陕西宝鸡市近百辆出租车希望降低燃气费用；12月，安徽黄山市4家出租车公司的400余辆出租车希望调高起步价……

纵览“的哥”反映的问题，大多与燃油费调整、调价方案和黑车、“专车”有关。沈阳一位出租车司机表示，生存压力太大，“专车”、“黑车”又不断增多，影响正规出租车司机群体收入，有关部门对其管理不力，“本来就赚得少，现在更没法活。”

黑车猖獗已是出租车运营市场的老问题。以沈阳为例，有司机表示目前上千台“黑车”抢生意，“滴滴专车”也有近一千台，一些“的哥”的月收入从5000元降到现在的3000元。

据了解，“专车”大多是20万元以上的高档汽车，车内配有免费充电器、饮品等，司机提供全套商务礼仪服务，受到很多乘客欢迎。“乘客只想到叫车方便和舒适服务，却没看到其中的安全隐患。”一些出租车司机表示，“专车”运营者很多没有取得客运出租汽车经营资格证等，一旦产生纠纷和危险可能会投诉无门。

“我们这些‘体制内’的‘的哥’，也想像‘专车’司机那样提供人性化服务，但现实却压得我们根本没那个心思。”出租车司机李师傅告诉记者，自己花21万元从公司买了辆中华车，每月交了2000元“份子钱”后，到手勉强3000元。每年还要支付各种保险、使用费、维修检查费。“这样算下来，辛辛苦苦跑6年想回本都难。”

根子还在“份子钱”

“早上一睁眼，就欠公司100多块。”远高于物价涨幅水平的“份子钱”，与缓慢提增的起步价和小步下降的燃油费形成明显对比。记者采访发现，多名司机表示每月一半以上收入都贡献给了“份子钱”，每天工作时间超过12个小时，长期处于高度疲劳状态，“开8小时车自己一分钱也留不下。”

与“份子钱”一同飚涨的，还有出租车牌照价格。上世纪80年代开始，浙江温州出租车运营证实施投标拍卖，价格从20万元到126万元一路走高；山东价值四五万元的出租车，经营权的转让费已达最高50万元。这些高昂的车标费，都被转移到了无议价能力的“的哥”身上。

据了解，北京每名出租车司机每月需向公司上缴约4000元“份子钱”，此外还要承担油钱及修车费用。2011年之前，北京市出租车司机收入高于社会平均工资10%左右，而今收入

已低于社会平均工资的10%。司机坦言，为了多拉活赚钱，明知“绕路”“拼客”“拒载”会让乘客不满，“也得厚着脸皮这么干”。

重压之下，大量出租车司机长时间高强度、超负荷劳动，胃下垂、糖尿病、颈椎腰椎劳损、风湿关节炎也成常见职业病。一位出租车公司管理者坦言，与“骆驼祥子”般的司机相比，出租车公司几乎没有任何市场风险，油费、维修、保养等负担都扔给司机，“只管坐着收‘份子钱’就行”。

“份子钱”奇高不降、“打车难”年年被提，多年顽疾却始终鲜被“动刀”。全国社会保障基金理事会机关服务中心主任王国镇指出，出租车整体行业结构不合理。当前出租车公司经营方式带有半垄断性质：出租车行业由政府特许经营，“份子钱”由出租车公司随意定，司机完全没有议价权。

打破垄断经营 为“骆驼祥子”松绑

玩命干活的“骆驼祥子”频频撂挑子，使社会再一次聚焦为“的哥”减负松绑的问题。去年以来“滴滴”“快的”的诞生，折射出租车市场严重供不应求的现状，“专车”服务给不少终端用户带来了崭新体验，而试水不久却陷入“黑车”风波。如何将“专车”管理纳入专业范畴已成为当务之急。

上海、南京、沈阳等多地交通部门声明，只要提供服务的车辆和驾驶员没有客运经营资质，都属非法营运行为，一旦查获将按“黑车”查处，更多地方则对其持模糊态度。专家指出，“专车”或可成为撬动传统出租车管理体制改革的杠杆，倒逼传统出租车行业改革，激活行业正向有序竞争发展，但同时应规范准入门槛，谨慎把握尺度和平衡。

国家发改委综合运输研究所城市交通研究室主任程世东认为，目前公众乘车需求远远没有被满足，出租车及租车行业却面

临严格的数量管制及单一的价格管制，禁锢行业发展。而相对固定的利益格局使市场缺乏竞争，好的经营主体和司机难以入行。

针对呼声极高的“份子钱”顽疾，全国多地纷纷试水动刀。武汉拟实行出租车经营权无偿使用，1.5万台出租车每年“份子钱”有望减负1亿元；广州试点推行“的哥聘任制”，让“的哥”与企业签订劳动合同、拿稳定工资，每月实际上交费用可比承包制少300元到400元。

上海金融与法律研究院研究员刘远举认为，减少“份子钱”可促进利益在出租车司机和市场间重新分配，激发司机的积极性和规范意识，减少拒载和高峰停运行为。建议政府放宽车辆数量和价格的管制，允许个体进入充分竞争，同时监督出租车经营企业财务管理透明化，做出合理定价。

(本版均据新华社电 记者 彭卓)