

的哥交的份子钱去哪儿了

承担 40 项经营成本 “腾转挪移”成出租车企业看不见的利益



企业违规连年上调份子钱

份子钱是出租车司机向企业上交的承包金的俗称,最早出现于 20 年前。从 20 世纪 90 年代中期开始,北京等国内大城市先后开始对出租车实行总量控制,并将出租车车辆产权转移到出租车企业手中,司机需要向企业承包经营,而企业则受到政府特许经营的准入限制。

份子钱制度长期以来在各地普遍实行,而 2015 年 1 月 1 日开始施行的《出租汽车经营服务管理规定》,更是将份子钱写入了交通运输部的部门规章。该政策第三十六条规定,出租汽车经营者应当合理确定承包、管理费用,不得向驾驶员转嫁投资和经营风险。同时规定出租汽车经营者应当规范内部收费行为,按规定合理收取费用,向驾驶员公开收费项目、收费标准,提供收费票据。

虽然多地政府规定出租车公司不许随意上调份子钱,但记者发现,很多出租车企业连年上调份子钱,如杭州 10 年来出租车份子钱就上涨了 70% 左右。

除了公然逐年涨价,一些出租车公司还私下暗涨。上海四大出租车公司晒出账单称,以一辆双班车计算,每月固定收入份子钱 8200 元。而多位出租车司机向记者反映,按照公司对外公布的规定,双班车司机每个月要交的份子钱是 4110 元/月/人,但是公司每个月实际收钱超过 5300 元。

北京规定出租车企业对单班车每月收取份子钱的上限标准为 5000 多元。尽管交通部门并不允许上调份子钱,但仍有不少出租车企业私自涨价。2013 年,北京出租车调价后没多久,5 家公司就因为违规上调份子钱受到查处。其中,九尚出租汽车公司在调价前,竟暗自将单班车每月份子钱大幅上调约 650 元,涨幅高达 10% 以上。

除此之外,多位出租车司机表示,有些份子钱收费有依据,有些收费既不公开也没有票据,就是一笔“糊涂账”。上海一位出租车司机表示,按照公司的规矩,都是先交份子钱再开工,不交份子钱就不能开工,因此只能先交份子钱。至于收费是否合理,是否开具发票都统统顾不上。

份子钱承担 40 项经营成本 企业靠其稳赚不赔

高额的份子钱到底去了哪里?记者采访了解到,目前,国内出租车企业向司机收取的份子钱分为两种:一种份子钱内包含日后还会返还给司机的基本工资、相关社会保障;另一种份子钱内则不包括上述部分费用,而只涉及车辆使用费用和企业管理费用。

但无论如何收取,份子钱总体来说都是出租车企业在计算好成本,并加入利润空间后核算出的纯收入。因此,收取份子钱成为企业排除风险、确保赚钱的“超稳定”经营模式。

记者从北京市一份对份子钱“去向”的调查统计中看到,2013 年被调查的出租车司机中,平均每人每月交给出租车公司 6200 元份子钱,其中有 5279 元用于承担出租车企业的运营成本。

这 5279 元主要用在覆盖司机人工成本、车辆相关费用、场地租赁费、企业管理费用、财务费用等几大块共计约 40 项具体的经营成本上。

其中司机“人工成本”为 1900 元/车/月,包括直接人工工资 796 元,以及根据工资总额按规定比例计提的职工福利费、

工会经费、职工教育经费、“五险一金”、补充保险、劳保用品、工装费,以及国有企业为老职工报销的供暖费等等。而这部分成本,在一些中小出租车公司中,经常不被支付和返还,转而成为公司增加的利润。

此外,“车辆相关费用”为 2078 元/车/月,其中含出租车折旧费、燃油补贴,以及车辆保险、年检、验车、计价器检验、GPS 通讯的相关费用。“企业管理费用”一共是 1249 元/车/月,包括企业管理人员的工资、奖金、福利、五险一金及工会经费、教育经费等;除车辆以外的固定资产的折旧;通讯费、办公车辆费、日常修理及维护以及日常管理活动的物质消耗等费用;其它还包括消防治安费用、无形资产摊销、递延资产摊销、物业费、绿化费、宣传费等等。另外,“场地租赁费”和“财务费用”共为 50 元左右。

按照有关部门公示的数字,除去成本和税费,北京出租车企业每车每月的利润率在 9% 左右。按照当时收入算,每车每月企业可获利 537 元。不过,这仅仅是出租车企业公开承认获得的利润。

份子钱被“腾转挪移”成为隐形利益

尽管相关调查对出租车企业经营成本进行了公示,但是不少司机反映,企业在车辆修理、设备更换、人员开支等环节,利用各种手段变相多收份子钱获取隐形利益。

记者在上海采访了三名驾龄在 20 年左右的出租车司机,他们说,除了明码标价的份子钱,每月每人还必须交所谓 500 元修车费。

此外,购买低价劣质配件给司机,也是部分企业在份子钱中获利的手段之一。多位出租车司机反映,“公司给我们用劣质刹车片,正常的刹车片能用 2 万公里,但他们给我们的刹车片跑了 1 万公里就坏了。有位司机最多一个星期换了三次电瓶,而正常电瓶能用半年。”

武汉一位出租车驾驶员鲁师傅说,他上交的份子钱中还有一项是每月 200 元的天然气改装费。市场上的一辆出租车“油改气”价格仅 4000 元左右,按照份子钱的收取标准,一辆车使用五年强制报废,仅天然气改装就得收费 1.2 万元,为市场价格 3 倍。

巨大的管理人员开支,也是份子钱中的重要成本构成。“基本上就是每周开一次会,强调遵守交通纪律,谈不上什么管理。”很多司机反映。一位业内人士告诉记者,在北京、上海等地的不少出租车公司,坐办公室的管理人员和出租车司机竟然比例一比一;其中一家上万辆出租车的企业,各级管理人员竟有 2000 余人。

记者在武汉市一份出租车企业运营成本表中发现,有企业的管理费中出现高额办公费、差旅费等支出项目。武汉市一家管理人员不到 10 人的小型出租车企业,2013 年仅办公费一项就超过 45 万元。

同济大学交通运输工程学院教授陈小鸿指出,很多出租车公司公布的支出项目不够细,尤其是管理人员开销不够详细和公开透明,这反映出份子钱收支存在严重制度漏洞。

北京汇佳律师事务所律师邱宝昌认为,政府不能无视既得利益的垄断,打破出租车特许经营的垄断模式,才是解决份子钱矛盾的根本出路。(本版均据新华社电 记者 叶健)