

打破出租车垄断坚冰

义乌模式能否引来“改革东风”



饱受诟病的出租车改革,长期难有实质性进展。近日浙江义乌市大力度推行改革:将有序开放出租汽车市场准入和出租汽车数量管控,实现出租汽车市场化资源配置。

在今年全国两会上交通运输部部长杨传堂曾表示,出租车改革指导意见或将于今年上半年出台。记者调查发现,一些城市目前也紧锣密鼓地定好了改革方案,目前就等交通运输部的指导意见。

“万事俱备,只欠东风”。作为出租车改革“吃螃蟹”的城市,义乌模式能否撕开出租车改革的口子,引得改革政策“东风”?



改革将触动三大“奶酪”

改革,远不止一纸工作方案这么简单。义乌市交通运输管理局坦诚,改革受到全国关注,压力非常大。改革方案中提出“要充分考虑改革利益调整的复杂性,预留一定的过渡期”,将分阶段实施。

出租车改革到底动了谁的“奶酪”?记者调查发现,至少涉及三大方面。

削减高额的营运权使用费 我国出租车行业兴起于上世纪八九十年代,在数量管控与公司化经营之下,相关部门将出租车市场的资源牢牢控制在手中,将有限的指标拍卖给出租车公司,然后再向市场进行竞争式分配,以致民间高呼“政府拿大头,公司拿中头,司机拿小头”的声音,并造成利益冲突不断。

在义乌,以往营运权使用费每车每年为 1 万元,取消后政府直接减少财政收入千万元以上。而在一些大城市,这笔使用费可能高达上亿元。一些城市,一块出租车牌照的价格高达数十万元甚至百万元。

一位业内人士表示,义乌之所以肯舍得放下这块“肥肉”,在于该地经济发展较好,且出租车数量较少,“割肉”还

不是很心疼。但对多地来说,要完全取消恐怕不那么容易。

冲击处于垄断地位的出租车公司 很多出租车公司名义上管理、服务司机,实际上保险和维修费都是司机自掏腰包,公司只顾收份子钱。

杭州市出租车行业协会秘书长许增期算过一笔账,杭州正规出租车公司在每辆车上所得的毛利是每月约 2000 元,以一个公司 500 辆车来计算,一年收益达一千万元。“出租车公司不该是暴利,政府需要加大成本的核算,给公司限定一个利润率,超过这个利润的收益要返还给司机。”

厘清错综复杂的产权关系、承包模式 以杭州为例,杭州有出租车 1 万多辆,其中 1000 多辆为个体户所有,其余的控制 77 家公司手中,其中绝大多数是民营企业。“最大的阻力来自于产权不明晰。杭州有 6 种承包模式,包括挂靠、买断、半承包等,十分复杂。要厘清这些利益纠葛很困难,因此改革推动也比较缓慢。”许增期说。

一位曾花数十万元买断一辆杭州出租车的“老板”说,他不愿意改革。“我把车子承包出去,每月能收份子钱七八千元,五六年就把成本收回了。改革肯定对我们没啥好处。”

“再不改革,行业要崩溃了”

多年来,出租车行业利益盘根错节,司机罢工、上访等频发,改革之难困扰多地。4 月,南京下调份子钱,受到舆论普遍关注。而此次,义乌为何要成为年内首个“动真格”改革的城市?当地表示,已是到了不得不改的地步。

义乌是国际知名的小商品城,每日外来的采购商就达数万人,常住和流动人口有 200 多万人。目前,全市共有出租车 1300 余辆,仅 6 家出租车公司,已 7 年未增加数量,远不能适应市场需求。

当地恒丰出租车公司总经理陈呈明告诉记者,义乌“黑车”多达一万多辆,是正规军的 10 倍之多。出租车司机何晓东说,他白班的份子钱每天要 250 元,油费 150 元左右,如果规矩开车,一天只有四五百元的营业额,根本赚不到钱,所以只能偷偷拼客、挑客,甚至不打表高价宰外地客。“再不改革,行业要崩溃了。”

义乌市日前公布了《出租汽车行业改革工作方案》,承诺 2018 年以后放出租车市场准入和出租车数量的管控,而在 2018 年前的过渡期,综合人口、经济等因素增加出租车运力的投入。

按照改革方案,义乌还将取消营运权有偿使用费。今年营运权使用费将从原先的每车每年 1 万元降低到 5000 元,明年起开始全部取消。同时降低份子钱,要求出租车公司将降低的费用落实到出租汽车驾驶员,对主动降低“承包款”的经营企业在新增出租汽车投放时给予一定加分。

此外,未来义乌出租车价格将从政府定价模式向政府指导价、行业定价、协商定价机制过渡,根据市场供求状况和营运成本变化情况,调整出租汽车起步价、公里租价等标准。

改革明确支持打车平台,“将加快约租、驻点、包车等新的营运服务模式,引导出租车公司推出人工电话召车、手机软件召车、网络约车等多种电召服务方式。”

义乌模式能否搅动“一池死水”

新政策发布后,义乌各方面都对改革很有期待。陈呈明表示,改革虽然触动了公司利益,但势在必行,他们也做好了心理准备。

据了解,从五月开始,营运权使用费已经降到 5000 元。恒丰公司还表示,将会把逐步取消的营运权有偿使用费全部返还给司机。“我们正在考虑司机员工化,取消份子钱,以发工资的形式招聘司机,以稳定司机队伍,提高服务质量。”

出租车司机钟华聪说,他们欢迎改革。“份子钱减少了,收入就增加了,而且放开数量也是相当于排挤了‘黑车’,对合理竞争有好处。”

今年全国两会期间,交通运输部部长杨传堂表示出租车改革已到了关键时期。业内人士分析,义乌此时进行改革,无

疑是一剂催化剂。

许增期透露,杭州目前也已经大致定好了出租车改革方案,现在就等交通运输部的指导意见。“义乌改革勇气可嘉,也让一些迟迟不敢改革的城市增加了动力。”

“出租车改革破除垄断,让市场发挥决定作用已是必然趋势。”浙江大学公共管理学院教授范柏乃指出。

不过,专家们表示,义乌改革仍有些瑕疵。许增期说,改革向出租车司机体现的好处还不够多。对于外界普遍关注的私家车能否进入出租车行业,义乌改革方案中也未有提及。业内认为,当前国家法律定性不允许私家车成为出租车,义乌这一县级市的改革自然无法触及。

(据新华社电)