

“自我革命”能否实现“自我救赎”

——聚焦杭州出租车行业改革



减“份子钱”、厘清产权关系 释放活力应对互联网专车

事实上，早在互联网专车出现之前，传统出租车行业就已积弊重重。“份子钱”高、产权混乱，运营成本高企，而这一切又反过来导致服务质量差，加剧了打车难。”杭州市交通局副局长陆献德说。

在杭州，一辆运营出租车的“份子钱”包含了经营权有偿使用金、车辆折旧、保险、购车款利息以及企业管理费等，合计下来每辆出租车每月要缴纳的“份子钱”在8000元左右。

这其中，最受诟病的莫过于政府收取的经营权有偿使用金。最高的时候，10年的经营权被拍到38.6万元的高价。“但事实上，在出租车隐形市场中，这个价格远不止38.6万元，而是50万元、60万元。”陆献德说。

15日公示的《杭州市深化出租汽车行业改革的实施意见（征求意见稿）》中，主管部门明确提出，今后将不再收取经营权的有偿使用金，自今年1月1日起已经收取的部分将如数退还。据初步统计，为此杭州市将一次性退还2600余辆出租汽车近1亿元的有偿使用金。

与此同时，实施经营权有期限管理，每期6年，期满后根据服务质量信誉考核等结果，优先配置给服务质量优良的经营者。

“仅此一项，每月就可以减少司机至少400多元的‘份子

钱’。”杭州市道路运输管理局副局长张晓东说，“成本降低了，司机队伍稳定了，我们就多了一份和专车竞争的优势。”

想要和专车“分庭抗礼”，仅靠免除这一项费用还远远不够。杭州的改革还对准了行业的“最痛点”——彻底厘清复杂不清的产权关系。在本次改革之前，杭州出租车挂靠、买断、半买断等多种经营关系兼而有之，权属不清的复杂关系使利益纠纷时有发生。

此次改革明确，凡是在今年1月31日前申报登记为上述经营关系的，经企业与实际出资人共同申请，按照实际出资原则将经营权和车辆产权变更登记为实际出资人。卢和平认为，清理规范产权关系是给整个行业持续发展的一颗“定心丸”。

“预计到今年底，全市4000余辆产权关系不清的出租汽车将全部完成清理。”张晓东说，明晰出租汽车的产权关系，将有效减少出租车经营利益阶层，降低层层转包后的“份子钱”层层加码问题，进一步提高一线驾驶员收入。

“‘份子钱’少了，传统出租车的营收就会增加；司机跳槽少了，心情舒畅服务态度更好了，出租汽车的单车活力也能得到释放。”张晓东说，这对激发提升整个传统出租车行业的服务质量和平，有效对抗互联网专车的冲击具有积极意义。

两大平台各有利弊 合作共融未来可期

业内人士分析认为，互联网专车能快速崛起，是因为它抓住了传统出租车即时互动性不足，供求关系不对接，服务层级不够多元，个性化体验不够丰富，服务水平相对不高等缺点。

但事实上，和互联网专车相比，传统出租车并非没有优势。互联网专车存在的责任主体不清、驾驶员专业水平不高、乘客安全和信息安全缺乏保障等问题，恰恰是传统出租车行业的优势所在。

“双方的关系并非‘你死我活’，如果能够取长补短、互为补充，对稳定行业生态、提升行业服务水平、丰富消费者多元化的出行需求具有积极意义。”陆献德说。

“我不赞成在短时间内采用高额补贴的形式，这样只会扰乱市场环境。但我们可以借鉴互联网专车的做法，提升自身服务水平。”

平，提高运营效率，便利乘客约车。”杭州一运出租汽车有限公司总经理方宝华说。

“在本次的方案中，还明确将成立两家国有出租车服务管理公司，对杭州市场上的9910辆出租车进行统一服务和管理。”张晓东说，增加线上租约车服务是未来传统出租车行业发展的必然，当服务管理公司的车辆达到四五千辆的规模后，就为传统出租车行业与互联网专车开展平台对接或融合提供了足够的话语权。

本次改革还明确逐步放开传统出租车的总量和价格管控的指导思想，这意味着未来传统出租车行业将由政府管控逐步向市场自主调节过渡。“在市场化的大背景下，无论是传统巡游式出租车还是互联网预约式租车，将会慢慢走向融合。”陆献德说。

(据新华社电)

传统出租车“濒临崩溃” 三成司机另谋出路

2012年，互联网打车软件“快的打车”在杭州悄然面世。短短3年，“滴滴”“优步”“神州”等打车软件快速成长，“大跨步”进入杭州，将传统出租车行业挤到了“崩溃的边缘”。

“以前单班跑车还能赚一两百块，现在每天交完‘份子钱’只能剩几十块钱，杭州大多数出租车司机都是40岁左右的外地人，我们上有老、下有小，在这里租房生活，养家糊口压力很大。”来自河南的司机潘师傅说。

“新业态进入，掀起的浪太大了。”杭州之江旅游汽车公司总经理卢和平说。他从普通出租车司机做起，在这个行业摸爬滚打了23年，坦言最近一两年的变化抵得上过去20多年的总和。

杭州市道路运输管理局提供的数据显示，5月份以来，受互联网专车影响，杭州市出租汽车日均营收874元，与去年同期相比，大幅下降近100元。

接不到生意，一些驾驶员开始跳槽。卢和平估算，杭州出租车司机流失率已超过30%。招不到司机，为维持基本开销，一些出租车车主不得不自己上阵。“车子停下来一天就是几百块的损失，跑多跑少至少能弥补点。”今年60岁的出租车承包人万先生已经有三四年没开车了，如今只能自己上阵。大量出租车由过去的两位司机24小时双班倒变成了1班制。

在互联网专车的冲击下，出租汽车企业遭遇“退包潮”，司机集体向公司施压，要求解除承包合同。“如果不是有2万-4万元的违约金要承担，我估计大部分承包的出租车都要退掉。”杭州大众出租汽车股份有限公司副总经理叶忠煜对企业的处境直言不讳。