

## ① 涨价：司机乘客怎么看

“每天我打车大概10公里到单位。按照原来的价格，29块钱左右。按照新方案，每月我要多花180到270块钱。”在北京世纪坛附近上班的贺女士算了这样一笔账，“还有，新方案里低速等候费变成了原来的两倍。也就是说如果堵车时间再长一点，打车费就更多了。”

贺女士表示，今后她可能会考虑尽量减少打车的次数。而不少消费者也表示了类似的意见。

“从2006年开始，北京市的打车价格就一直没变过，和广州、上海相比，我们的价格并不算高。”作为出租车司机，霍师傅与贺女士的态度自然相左。

但霍师傅对涨价其实是又爱又怕。他感觉，尽管提价看起来有利于提升司机收入，但对不少细心心存疑虑。“比如，虽然高峰时段堵车的等候费用提高了，但是不少乘客可能会因此选择直接下车，我们的损失更大。”霍师傅直率地说，“‘份子钱’带来的压力太大了，每天一睁眼就欠着公司好几百。与其涨价，还不如把每月交的‘份子钱’降低点来得实在。”

“份子钱”是司机口中经常念叨的词，它是司机与公司签订的营运任务承包费。

“份子钱”源于上世纪80年代末。那时民众对出租车的需求增加，出租车公司与职工的关系升级为服务方与承包人。公司购买车辆为司机提供服务，司机按月交承包费。目前，北京单双班司机每月分别需向公司上缴承包金5175元和8280元。

是涨价好还是降低“份子钱”好？本报经过调查发现，大部分司机赞成后者。因为司机担心，涨价增收的钱，不一定落到自己的腰包里。“虽然调价收益全归司机，但公司可能取消部分补贴。”北京银建的张师傅说。

有专家指出，相对于出租车公司，司机属于弱势一方。即便此次调整方案规定出租车公司的“份子钱”不得借机上涨，谁又能保证公司不会变



朱慧卿制作

相多收费或减少福利？

国家发改委综合运输研究所城市交通研究室主任程世东在接受本报采访时表示，司机之所以身处弱势，是由于出租车司机这一职业的技术含量不高，劳动力市场竞争相当激烈。

他分析说，如果出租车司机的收入能大幅提高，那无疑会吸引更多从事出租车行业，竞争将变得更加激烈。这时，出租车公司将会占据主动地位，不再是没人愿意当司机，而是大家争抢这一饭碗。在这样的情况下，即便出租车公司压低补贴、福利等条件，也仍会有司机愿意进入这一行业。

“从出租车公司的角度来看，如果有的司机月收入3500元就愿意开，为什么还要去雇6000元一个月的司机？”程世东说，也许调价后，短期内司机收入可以得到提升，但从长远角度来看，出租车公司还是会以各种形式提高收益，降低司机收入。

既然涨价非乘客所愿，也非大部分司机所盼，为何北京还要酝酿涨价呢？“这是政府管理的一种惯性。”北京大学政府管理学院燕继荣教授这样认为。他向本报分析说，出租车博弈涉及三方利益：一是司机，二是出租车公司和政府结成的利益团体，三是消费者。“每次都把公司和政府的利益视为一块不可切割的蛋糕，而永远在其他利益主体上做文章。这显然是不合理的。”燕继荣说。

正是基于此，政府收回经营权，形成特许经营。“出租车虽然不是公共服务，但是公益事业，关系到整个社会民生的各个系列，所以还是需要统一的特许经营和管理。”钟君解释说。

# 北京出租车：除了涨价有无他途？

潘旭涛 何曦悦 黄达

## ② 份钱：高了还是低了

在银建北京丰台区洪泰庄基地门口，一面墙上写着：“让勤劳者更富有。”每每到此，林师傅都觉得有些不平。他无奈地说：“的哥勤劳，富有了吗？富有的是公司。”在采访中本报也发现，许多司机都在追问同一个问题：公司该要这么多“份子钱”吗？

北京市交通委新闻发言人李晓松近日给出了答案。他说，目前单车司机行业内要求的承包金为不超过5175元，除去企业返还的岗位补贴、社保、油补及车辆折旧等费用，实际净承包金3400元左右。此前相关部门测算，企业实际刚性成本为3345元，柔性成本为1300元，所以，企业在每辆车上获取的利润为500元左右。

对于500元左右这个数字，很多专家学者提出了质疑。西南政法大学民商法学院教授曹兴权明确表示：“这个数字恐怕没有这么多。任何一个数据都要通过统计、推理、论证才能得出结论。这个数字，我认为它的论证是有问题的。”

中国行政体制改革研究会副会长、国家行政学院教授汪玉凯向本报表示，要公开出租车公司的运营成本和盈利情况，才能了解其成本是否具有压缩的空间。只公开份子钱的组成，并不能说明出租车公司的整体运营成本。“现在司机交的‘份子钱’太多，其实可压缩空间还很大。”

出租车公司的负责人则表示他们的日子并不好过。“每年都在通胀，并且各种人、车方面的保险金、保障金都在逐年增长，但自从2005年到到现在，‘份子钱’从来没变化过。”谈起“份子钱”，北京市赛达福出租汽车有限公司董事长、总经理石叶贵也有一肚子苦水，“车辆现在在60万公里就要淘汰，加速更新，投入比预期的产出缩水等等都在给管理‘加码’。”

面对公众有关企业管理费用应该压缩的质疑，石叶贵表示了无奈：“800多人的司机队伍，我们公司才20多个管理人员，已经压缩得很少了。”

在他提供的2012年度账单中，除去人工成本、车辆相关费用及管理费用(含营业费用)后，一辆车一个月净利润能带来605元。

北京市政协委员马光远认为，在出租车公司都提到利润少的情况下，更

应把账本公开，如果这个行业现在微利，要告诉大家微利到什么程度，让公众了解具体的支出情况，看哪些支出合理，哪些不合理。同时马光远还注意到了一些衍生利益。比如一些出租车公司凭着“特许经营权”，即可获取银行贷款，投资房地产等利润高的产业。

中国社会科学院经济与社会建设研究室主任钟君认为，“份子钱”不能简单地说高还是低，背后有管理成本作为参照系。他说：“公司的‘份子钱’主要为了做什么，比如说你的人工成本、车辆购买维修成本，包括管理费等。那么这个‘份子钱’的高低，我想要以这样的成本支出为参照系，如果在这样的一个成本基础上，



朱慧卿制作

加上一个系数，比如8%或者10%就是正确的，不是空对空的喊‘份子钱’的高低，要根据公司实际运营的情况，做一个判断。”

正如钟君所言，目前“份子钱”是高是低，要与出租车公司的管理成本相对照，才能下结论。那么，出租车公司需要多少管理成本？

北汽集团原宣传部长张国庆尖锐地指出，出租车公司无需承担任何风险，甚至不需要什么管理，就可以坐享其成。

有的哥反应，出租车企业并没有对他们采取实质性的管理。“每月开两次会，制定处罚规则，时不时传达下‘精神’。”顾师傅说。

对于这一状况，燕继荣这样解释：“政府应该做的是监管的工作，出租车公司是许可经营，具有垄断的性质。所有垄断性质的经营，政府都应对其价格、财务进行监管，但现在这个方面可能缺失。”

近日，北京市发改委公布了出租车调价方案，并将于5月23日听证。方案将起步价由当前的10元调整为13元。调价方案一出，便激起千层浪。在各大网站发起的调查中显示，半数以上的网民都反对此次调价。北京出租车调价之所以引起如此大的反响，一方面是出租车关乎民生；另一方面是出租车行业争议不断。专家建言，出租车需要的不是调价，而是调整管理方式。



制图：潘旭涛

## ③ 管理：特许还是放开

从上世纪80年代开始，政府为了便于对出租车的管理，实行特许经营，培养了一批出租车公司。多年来，对于出租车行业的管理一直沿着这条路走，政府和出租车公司逐步绑定，这也正是舆论所诟病的地方。甚至有些人开始质疑出租车公司存在的合理性。

很多司机认为，出租车的设备可以由他们自行购买，所有的费用都从自己的营业收入中支出，并不需要一个公司来管理。

“除了多养几个管理人员和支出更多的办公经费以外——北京每30个出租车司机就需要一个管理员，出租车公司并没有起到节约交易成本的作用，相反，却是大大增加了成本。”上海金融与法律研究院执行院长傅蔚冈的观点一针见血。

然而，尽管多年来饱受争议，但出租车公司却依旧岿然不动。燕继荣认为，“问题在于，我们习惯了这样的管理，依赖于这种模式，也并没有改革的决心和动力。”

“要求立刻撤销出租车公司似乎并不现实。但从长远来看，公司必须做出利益的让步。”燕继荣表示，采取新的管理方式，取消出租车公司这一中间环节是改革的必然方向，“让管理者，也就是政府，和民众直接沟通，这是一个普遍趋势。”

当然，也有舆论认为，出租车公司本身并非可有可无。北京一家国有出租车公司负责人分析说，凭借政府力量直接管理出租车难度很大。而如果出现重大事故，个体出租车绝难承担赔偿责任。并且，出租车公司承

担了培训、吸纳就业等多重功能，对社会有重大贡献。

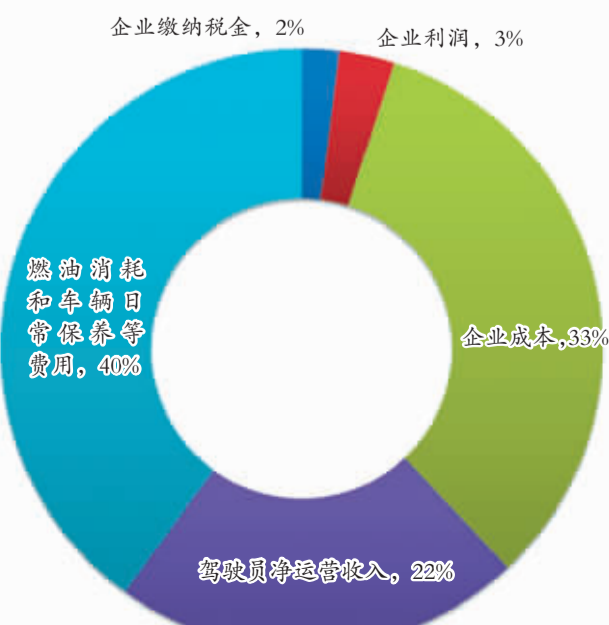
钟君同样认为，出租车公司有其存在理由。“他们确帮着政府在管理出租车司机，规范化运营。”

上世纪90年代初，出租车完全由个人经营，并因此产生了很严重的出租车拒载问题，

正是基于此，政府收回经营权，形成特许经营。“出租车虽然不是公共服务，但是公益事业，关系到整个社会民生的各个系列，所以还是需要统一的特许经营和管理。”钟君解释说。

但在中国人民大学中欧法学院教授王军

出租车运营成本构成



(根据北京市发改委公布的数据制作)

看来，这些问题并非只有通过出租车公司才能解决。他认为，可以通过一些要求，使司机结合为不同形式的社团(合作社、股份合作制企业等)，使他们产生相互约束的自律机制。至于重大事故可以通过责任保险解决，未必非要通过公司。

“北京的出租车公司是特殊历史条件的产物，但不是不可或缺的，更不是无须改革的。”王军教授这样强调。

不少专家主张，出租车改革的出路是打破垄断。中国政法大学教授、中欧法学院中方联席院长方流芳向本报表示，目前的出租车行业管理应当实行城市车牌总量控制，年度调整，按政府采购法公开拍卖，让个人和公司均可平等参加竞拍。也可以根据当地情况和产业政策，为个人或者公司保留一定配额。“总之，因势利导，选择多样更有利于激发竞争。”方流芳说。

国内其实不乏改革的先行者，如温州、

上海等地已放开经营权。但本报致电北京市交通委员会后得知，北京暂时没有开放经营权方面的计划。分析人士认为，目前北京缺乏的并不是可以借鉴的模式，而是决心和勇气。

政府之所以不愿放弃对出租车行业的计划经济管制，根本的原因还是背后的利益纠葛和割舍不掉的寻租冲动。独立时评人徐绍林说，北京出租车行业中的利益链已经固化锁死，从长远看，政府应该彻底退出，开放市场打破垄断。

“一般人很难拿到出租车牌照。如果不割断后面这个链条，就无法从根本上对出租车进行改革。”汪玉凯这样评论。