



出租车改革该啃硬骨头了

央媒引30年前小岗村探索例子,呼吁抓住改革良机“下狠心动刀子”

2015年刚开年,便爆发了专车争议,部分城市出租车停运,出租车行业成为舆论焦点。业内人士认为,破除出租车行业垄断,各方已经呼吁多年,却迟迟不见进展。如今的矛盾,是多年顽疾的爆发,但也是行业改革的契机。与百姓出行息息相关的出租车行业改革,在民意期待和各方围观下,不应再拖延。

专车给客运业带来改革红利

从2014年10月份开始,“专车服务”快速发展,极大地冲击了传统出租车行业。

一号专车 CEO李祖闽说,他们在做的是增量市场,例如在车上设置婴儿座椅,一些家长也用“专车服务”接送孩子上下学,这些都是传统出租车行业提供不了的。

对此,国家发改委综合运输研究所城市交通研究室主任程世东说:“现在公众的出行需求远未被满足,不仅高端个性化的需求远远没有满足,普通的需求也没有满足。”

有业内人士估算,目前北京、上海的“黑车”数量均有数万辆,“黑车”禁而不绝,从另一侧面反映了市场需求,也让有关部门陷入了“堵”不住也“疏”不了的尴尬。

“专车服务”这种新业态相比出

租车垄断业态,真正的特点在于因管理成本低廉,带来司机分成比例高的巨大优势。滴滴打车的媒介经理张真瑜表示,沈阳滴滴专车近千辆,如果滴滴专车一单生意赚100元,滴滴抽取20%后,司机可得80元,远高于给出租车公司打工的收入。

业态革命带来全新的利益分配模式,这正是“专车服务”带给客运行业的改革红利。

应一鼓作气 啃下硬骨头

交通运输部1月8日明确为专车撑腰,认为专车是新时期的创新服务模式,对满足运输市场高品质、多样化、差异化需求有积极作用。但“正名”的同时,交通部并没有回应出租车垄断经营权改革的核心问题。

人们期盼,有关部门能直面出租车改革,更期盼出租车改革破冰能传递出深化改革决心,撬动更多行业在深水区启动改革。

历史总是惊人相似,纵观改革历程,基层的改革探索总会在既有框框内不安分地“冒尖”。30多年前,小岗村的十八户村民冒着坐牢的风险,撬动了中国农村改革浪潮。

党的十八大以来,户籍管理制度、收入分配制度、社会保障体系、高校招生制度、公务车等改革,哪一个不是硬骨头?如今纷纷出台了时间表,开始运行在改革“轨道”上。

今天的出租车改革,也是一块需要攻坚克难的硬骨头。面对未来的激流险滩,面对既得利益的高墙,面对群众关注的焦点、百姓生活的难点,希望有关部门能一鼓作气,势如破竹地把这块硬骨头啃下来。

公开行业账本倒逼改革

近年来,各地出租车司机群体停运表达不满日趋频繁。记者梳理发现,2014年内蒙古包头、广东清远、陕西宝鸡、安徽黄山等地都曾发生过出租车“不拉活”事件。而2015年才刚刚开始,就接连发生停运事件。出租车行业越来越突出的矛盾表明,改革迫在眉睫。

对此,天津社会科学院社会研究所所长张宝义认为,目前政府借助出租车公司监督管理,而出租车公司通过征收份子钱约束出租车司机。但是,“随着科技发展,完全可以通过卫星定位系统、智能软件等手段管理出租车,出租车公司这种以专经营权获得暴利的中间层,只是徒增运营成本和社会管理成本,应下狠心动刀子”。

同济大学交通运输工程学院教授陈小鸿建议,出租车行业应让监督和审计深度介入,向驾驶员和市民公开出租车企业的支出情况,包括份子钱的总数和使用情况等。通过出租车行业成本的透明公开,让社会参与监督,倒逼行业转型升级。

据新华社

出租车垄断“三宗罪”

近期出租车停运事件频发,虽然诱因与燃油附加费、“专车服务”冲击等有关,但较多舆论认为,病根还是出租车行业长期垄断经营带来的弊病。

1 严控数量不顾需求

我国出租车行业多年来饱受垄断经营质疑,每个城市出租车的运营牌照由政府部门控制总数量发放。在一牌难求之下,出租车牌照的价格也在水涨船高。记者采访发现,上海出租车牌照转让价格被炒到50万元以上,沈阳的出租车车标价格上涨到80万元,仍供不应求。

由于有的地方出租车牌照没有有效期,所以“一旦拥有”就等于“天长地久”。沈阳出租车司机李峰告诉记者:“在获得‘车标’后,只要把车租出去,什么都不干,年收入就可超过9万元,标主10年内就能收回成本。再往后就是净赚的。”

2 定价全靠政府调整

在9日西安和上海的出租车调价听证会上,有消费者代表提出,“希望这是最后一次提价的听证会,因为光靠价格调整是解决不好行业问题的”,“需要优化出租车经营模式,重新研究价格制定规则,改变政府定价的现状”,“能否逐步研究适度放开(出租车)单一的价格管理制度”。

还有消费者代表提出,应该根据车型、驾驶员星级、上下班高峰期等因素,灵活制定价格,而不是现在的“一刀切”。

而因为高昂的份子钱带来的紧张的劳资关系,每一次出租车调价、每一次燃油附加费调整,都像在鸡蛋码放的金字塔上放新的鸡蛋,越来越敏感,越来越艰难。

3 公司管理一笔乱账

尽管不少出租车公司都在喊穷,但其背后却有着一笔说不清的糊涂账。

记者调查得知,某出租车公司虽然只有40辆出租车,但管理人员却有40人;另一家管理上万辆出租车的企业,其各级管理人员有2000人左右。对此,上海社会科学院研究员左学金告诉记者:“上海一些成熟的人力资源管理公司,靠300多人就能管理37万人的信息。可见,很多出租车企业提升管理效率压缩成本还有很大的空间。”

同济大学交通运输工程学院教授陈小鸿也指出,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公开透明,不够详细。

据新华社

新闻观察

央媒持续炮轰能否撬开交通部的嘴

以新华社和人民日报为代表的央媒,对出租车行业垄断的炮轰已持续数日,未有停歇之势。

1月6日,新华社发布一组涉及出租车罢运稿件,其配发的短评深刻指出,市场上到底该有多少出租车,要由市场说了算,不能由主管部门拍脑门,也不能让既得利益群体把持。

同日,人民日报呼吁,“是取消出租车公司暴利模式的时候了”。文章说,逐步打破出租车号段控制,取消出

租车行业暴利模式,才是让司机和市民都受益的治本之策。

7日,8日,新华社连发两篇评论继续发力。7日的评论犀利批评:“群众、媒体、出租司机群体、人大代表、政协委员嗓子都喊破了,权力部门就是‘半边章’,只听得见利益‘叮当作响’,听不到群众呼声焦急。”8日的评论进一步质问:难道出租车行业改革,真是最难啃的一块硬骨头?

10日,新华社再发长文,并将其作

为新华网头条突出处理。文章呼吁:希望有关部门能一鼓作气,势如破竹地把这块硬骨头啃下来。

且不论地方媒体的大声疾呼,上述央媒愈发犀利的言论,更加印证出租车行业垄断已是众矢之的,目前矛盾凸显正是倒逼行业改革的良机。

不过,1月8日,交通部虽明确了专车的积极作用,却对行业改革只字未提,令人遗憾。

据新华社、人民日报等

各地对策

北京>>

拟投放约租车 应对中高端需求

9日北京市交通委运输管理局透露,针对目前北京市民对中高端出租车市场的需求,职能部门正在研究投放约租出租车。

相关负责人称,专车能有市场,体现了部分民众需求,约租出租车不同于目前巡游的常规出租车,它需要用电话或网络预订,采用中高档商务车,提供一对一的服务,价格也要高于普通出租车。

据京华时报

南京>>

份子钱引发停运 官方回应要研究

8日下午开始,南京火车南站、客运站、机场等地出租车停运。10日,仍有出租车处于停运状态。

据悉,南京出租车此次爆出停运风波,主要是司机觉得向出租车公司缴纳的份子钱数额过高。

9日下午,南京市交通运输局回应称,对出租汽车租赁承包费、全天候双计费,加收长途返空费等问题正在研究,“将适时启动相关法定程序”。

据中新社等

西安、上海>>

听证全是涨价 反对的仅一两人

9日上午,西安和上海同日举行出租车调价方案听证会,但反对涨价的代表仅有一两名。

唯一在西安听证会上表达反对意见的消费者代表白兵洋提出疑问:在车用天然气没有涨价的情况下,经营成本增加体现在哪里?

他认为,份子钱才是影响司机收入的关键,目前完全有必要对份子钱进行审计、核算,甚至改革。

据华商报、新闻晨报