



专车冲击波

利归何处

出租车公司账面利润猫腻多 收一万二全险,只投保七千

在出租车行业的利益链条里,核心的环节就是“份子钱”。出租车公司一再诉苦说,份子钱其实不高,公司的利润一直压得很低,出租车行业绝对不是暴利行业。12日,记者从济南某出租车公司拿到了一份资料,上面清楚地写明了多个出租车车型每月的承包费成本,林林总总包含十几项,其中车辆折旧费、保险费、管理费就占到了八成。正是这些可以被出租车公司拿到台面上的份子钱构成,支撑着出租车公司“薄利”的说法,而这些数字是不是被放大的成本呢?数据背后到底有什么样的潜规则呢?

本报记者 李飞 本报见习记者 刘飞跃

新车价格虚高,每月多承担560多元折旧费

12日,记者从济南某出租车公司拿到了一份资料,写明了多个出租车新车型每月的承包费成本。其中大众朗逸每个月的份子钱为4511元,大众宝来4420元,吉利帝豪4293元,起亚赛拉图3737元,长安逸动3715元。

这些份子钱中,折旧费成为最大头,朗逸的折旧费每个月1773.17元,宝来1712.54元,吉利帝豪1623.8元,起亚赛拉图1255.56元,长安逸动1240.77元。

对此,不少出租车司机认为折旧费过高,并对新车的采购价提出质

疑。一位从事汽车销售的人士称,目前济南很多出租车都是桑塔纳志俊,家用的桑塔纳志俊报价为8.78万元一辆,而大宗采购的价格要低很多,仅为7.8万元一辆,而出租车公司购车一般都会走“大客户政策”,购车价格肯定要低于市场价,而且出租车公司购置的定制的出租车版,经常会简配,配置能省就省,价格往往还要更低。即便按7.8万元计算,加上购置税,一辆桑塔纳志俊落地价为84667元,按照5%的残值比率,每月折旧费约为1133元。

济南某出租车公司负责人称,

他们公司的桑塔纳志俊配齐所有营运设施以及办完营运手续后,估价约为13万元,每个月的折旧费为1700元,这意味着,出租车司机每月要多承担了567元的折旧费用。

“有经销商为了促进车辆的销售,确实存在购新车虚报高价的现象。”济南一家出租车公司的相关负责人坦言,出租车的车型不是由公司定的,而是根据政府制定的购车标准选择。出租车均为双燃料车,专门针对出租车市场推出,在价格制定上和市场上的其他车辆没有可比性,也容易造成车价的不透明。

收全险却做“内保”,省下120多万

保险费是份子钱中的第二大头,每辆出租车每个月的保险费平均为1千元。比如,朗逸的保险费为1163.1元,宝来的保险费为1149元,吉利帝豪为978.8元,起亚赛拉图为1037.71元,长安逸动也为1037.71元。

以起亚赛拉图为例,按照每辆车每个月保费1037.71元计算,每年的保险费高达1万2千多元,而普通私家车每年的保险费不过5千元左右。出租车的保险费为何这么高?对此,济南某出租车公司负责人告诉记者,出租车作为营运车辆,每年的行驶里程约为12万-15万公里,是普通私家车的10倍左右。“里程多,事故率相应提高,保险费自然也就高”。

每年1万多元的保险费是如何构成的?记者从上述出租车公司拿到了

一张由保险公司提供的新车型保险费核定表。其中赛拉图车价8.49万元,保险费由交强险,车船税,三者险(按50万保额计),三者不计免赔,承运人险,车损险,车损不计免赔,盗抢险和自燃险组成。其中交强险为1800元,是普通私家车的近两倍,三者险则有3917元。“费用都是由相关部门核准的,一直都这么高。”某出租车公司工作人员说。

“其实公司并没有全额给我们投保。”采访中,有出租车司机表示,记者也从多家出租车公司证实了这一说法,不少公司选择“内保”的投保方式,收来的1万多元保险费,其实只向保险公司购买了交强险、车船税、三者险(按50万保额计),三者不计免赔和承运人险,而不买车损险、车损不计免赔、盗抢险和自燃险,有些公司

甚至只买了交强险、车船税和三者险。以赛拉图为例,记者统计发现车损险,车损不计免赔,盗抢险和自燃险总计约为4700多元,有近一半的保费被出租车公司克扣。

“出租车行业允许出租车公司选择投保方式,‘内保’就是一种方式。”某出租车公司相关人士告诉记者,以该公司300多辆出租车为例,“内保”的投保方式每年就可以省下120多万元,去掉各种修车费用,大概能剩下50万元左右。而一保险公司内部人士透露,保险公司到出租车公司拉保险都有优惠返还,至于优惠返还给了谁都不好把控。“一千块钱和一万块钱拿的返点是不同的,出租车公司肯定会留一部分,它不可能都退给出租车司机,否则出租车公司怎么赚钱?”

单车管理费每月能结余100多元

在份子钱中,月管理费也是重要组成部分。记者从表格上看到,几款出租车新车型的月管理费成本均为692.32元。

某出租车公司负责人告诉记者,月管理费是由物价部门核定的,采集了济南市几家较大的国有出租车公司和几家较小的民营出租车公司的管理成本信息,最终取了出租车行业的管理费平均值。“公司的经营成本中,员工工资占最大头,而且逐年上涨。其次是房租租金、水电费、办公设备包括车辆、电脑的折旧费等等”。

以济南某中等规模的出租车公司为例,该公司2014年共10多

名员工,有300多辆出租车。员工工资和缴纳的“五险一金”全年共支出100万元,每个月8万3千多元,平均到每辆出租车上,每月为250元;房租租金每年20万元,平均到每辆出租车上,每月为50元;公司车辆的维修费、油料费9万多元,平均每辆出租车每月25元;水电费每年6万元,平均每辆出租车每月15元。“再加上办公设备的折旧以及其他支出,每个月每辆车的管理成本大概500多元,还能省下100多元钱”。

该人士也坦言,由于公司规模不同,员工人数不同,每个月每辆车的管理成本也不一样。“员工少,人力成本低,中小公司每辆车每个月的管理

成本可能低于692.32元。但员工人数多了,管理成本自然就高上去了。”记者了解到,济南某大型国有出租车公司拥有600多辆车,员工人数达到41人,人力成本相对来说会上升不少。

出租车公司的培训、罚款以及停运也成了变相的份子钱。“现在出租车公司管理非常严格,交通违章扣两三百,回到公司后再被罚两三百元。”某出租车司机称,罚款后就是停运学习一天,停一天就相当于少干三天的活。

而另一位哥也提到,按照公司规定只要驾驶员出了交通事故,公司的保险赔完后,还要对驾驶员进行罚款。

济南个别出租车停运

用打车软件也难叫到车

本报济南1月13日讯(见习记者 刘飞跃) 因不满专车抢活以及份子钱过高,12日,济南部分出租车出现停运,济南市很多地方“一车难求”,市民出行受到不小影响。

12日早上,记者搭乘公交车从泺源大街出发,经过和平路、燕子山路、奥体西路,一直到龙奥大厦,沿途发现,正常行驶的出租车比平日减少了很多,而这也让很多市民再次尝到了“打车难”的滋味。“听说今天有出租车停运?这让市民怎么出行啊?”市民李女士在公交站牌处已经等了十几分钟,但依然见不到一辆出租车,直能改乘公交。

12日中午,记者在丁家庄发现

了停靠马路两旁的几辆出租车,记者意欲打车,一位的哥连忙阻止说,“今天我们歇班,暂时不工作了。”

13日凌晨,市民张先生告诉记者,按照往常,晚上这个点打车是非常容易的,但是此时路上很少能见到出租车,打车非常难。“大半夜的,等了20多分钟才打到一辆车,还是与别人拼座。”张先生说,在这20多分钟时间里,路上仅看到十几辆出租车驶过,不是坐满了乘客就是黑着灯停也不停。

多名市民也向记者反映,12日打车很困难,通过“滴滴打车”尝试叫车,连续多次均没有司机应答,加小费都不行,而改成“快的打车”

后,仍然是徒劳。

记者联系到济南一家出租车公司,该公司管理人员称,公司有一大半儿车辆在正常运营。济南市交通服务热线以及12345市民服务热线的工作人员12日晚间证实,12日济南市的确有少量出租车司机出现停运,济南市交通运输局等部门正在采取措施,确保出租车运营秩序正常。

一位停运的的哥称,停运一是因为现在“份子钱”定得太高了,每天140多元,刨除了份子钱一天连一百块钱都剩不下,希望公司能降低份子钱,二是专车的出现把出租车的生意给抢了,现在生意不好做。

份子钱里的秘密



济南出租车的承包费一般包括:税(费);车辆折旧费、配套计价器、GPS、防护设施、顶灯等外设(按100%折旧);车辆保险费:交强险+车船税、三者险、三者不计免赔、承运人险;车损险、车损不计免赔、盗抢险、自燃险;车辆年检费;计价器检测费;机动车排气污染检验费;车载气瓶检测费;驾驶员工费;夏装6年6套,秋装6年3套,冬装6年2件;二级维护等级评定费;车费发票;色带;座套及清洗费;查体费;公司的管理费用(公司管理人员工资、办公经费、水电暖等)和财务及购车费用。

以桑塔纳志俊为例,份子钱每月合计**4150元**,其中折旧费、保险费和管理费占了**80%**。

