



专车冲击波

垄断何来

30年沉浮,由全自由到全垄断

15年人口翻番车却一辆没增

从20年前的“满城尽是黄面的”,到现在对互联网专车的街谈巷议;从令人艳羡的“万元职业”,到如今叫苦连天的辛苦活儿,社会大步前进,出租车行业再次走到改革转型的十字路口。

出租车行业的垄断局面是如何一步步形成的?分蛋糕的主动权又是如何一次次易手的?30年不长,却述尽出租车江湖的沉浮。

本报记者 王皇 本报见习记者 刘飞跃

1 20年前出租车完全没人管

至去年9月新增500辆出租车后,如今济南的街面上跑着8500多辆出租车。可你知道吗?1979年济南刚兴起出租车时,全城仅有20辆,即便9年后,全城也仅有200多辆。

“那时没有管理部门,没有专用牌照,个人或单位有

车就能上街拉客,和现在的黑车差不多。”济南出租车行业资深人士田永(化名)说,由于出租车少,又缺乏监管,漫天要价的情况很多,从火车站到解放桥,有的司机能收一两百元。

1988年,济南成立了客运管理处,但管理并不

顺利。“车都是自己的,谁也不想被管。”

这种情况持续到1993年。那年,《济南市城市客运管理办法》颁布实施。同时,政府发文鼓励国营、集体单位将闲置车辆经营客运出租。

由此,出租车行业进入空前的繁荣期。

2 的哥曾是月赚万元职业

“那时济南市政府鼓励国营单位搞客运出租,记得当时的一位市长还写信呼吁国有骨干企业带头‘收编’个体,大中专院校、公安、消防、人民商场都成立了出租公司。”田永说。

如今的大地出租车公司就是那时由物资部门成立的,成立之初共购买了50辆车。而更多的车则是个人购买后,挂靠到出租车公司。

“有点像现在的专车,自己买一辆黄面的,然后找个出租车公司挂靠,公司负责办营运资质,司机每月交几百元管理费。”田永说,当时开出租车月收入可达五六千元,远远高于工薪阶层。

那时的客运管理处主要工作是建章立制,推行统一计价收费,不做行政限制。“政府不限制营运证的发放数量,对出租车公司的规模

没有要求,也不收取运营牌照费。”田永说。

济南街头的黄面的因此暴增,至1997年时,全城出租车已达15700辆,出租车公司176家。

1994年入行的刘师傅很怀念那段不交份子钱的时代:“我当年花了四万五买了辆二手黄面的,每月交不到1000元的管理费,每天纯挣350元,第一年就把车钱赚回来了。”

3 一纸政策,私人不能再买车

转变发生在1999年。

仅160万人居住的济南城区,跑着1.6万辆出租车。司机月收入降至一两千,罢工事件发生了。

私家车挂靠模式弊端凸显,1999年,济南市政府下令,取消50辆车以下的小规模出租车公司,鼓励大公司兼并。同时,不再增发营运证,全城淘汰黄面的。

“我们公司原来有150辆面的,50辆夏利,当时是面的、夏利二换一,算上兼并的

另一家公司的约100辆车,最终还是换了159辆新车。”另一位出租车业内资深人士刘成(化名)说。

刘成说,当时,能否兼并主要看公司经济实力,且2000年左右更换新车不再允许私人购买,而改由公司购买。“鲁能公司就是那时兼并了很多小公司后,车的数量增多到了800多辆。”

截至2010年底的数据显示,济南总共8990辆出租车,其中主城区8043辆。这一数字

自1999年减产后基本稳定。

“司机不能自己买车,要干只能租公司的车。这样,就开始了承包费。”刘成说,在出租车公司眼中,承包费主要是管理费和租车费;但在出租车司机眼中,承包费意味着市场应该只对自己开放。

承包费最初并不统一,各个公司有高有低。2007年,因为有的公司承包费太高,济南市物价局就针对具体车型做出核算,确定标准,直至今日。

4 各方掣肘一车难增

然而,至2014年新增500辆车,15年间,济南的出租车虽一车未增,但城区人口却翻了番。这直接导致了打车难成为一个普遍的社会问题。

根据国家住建部的标准,城市出租车总量应按照每万人拥有20辆且上座率不低于70%的标准确定。现实是,济南实际水平仅15辆/万人,缺口2000辆。

那么,城区出租车为

何始终数量紧张?交通业内人士介绍,由于出租车市场是政府许可,政府决策需要听证。“听证会就有各方诉求。”该人士说,出租车公司希望增车,但司机不希望,政府也希望能增,但要考虑出租车司机的利益和社会稳定,还要在规划可控的范围内。

对此,社会意见确实是难以统一的。

“根本没必要增加车,我

们的份子钱一直没减,凭什么增车分我们一杯羹。”出租车司机刘师傅说,现在干黑车的很多,还有现在的专车,这个市场已经被瓜分了,但正规出租车司机却要背负沉重的份子钱,若再增加车,对司机不公平。

事实上,济南市去年新增的500辆车便屡遭难产。原本2013年8月便已听证,却经历两次流标,直到2014年9月才得以分配得当。

5 总量控制,指标被爆炒

在总量控制的前提下,出租车指标变得金贵。

目前,申请成立出租车公司门槛并不高,只要有资金,有经营规模、停车场、管理场所、管理人员、合格的出租车驾驶员和资信财务及偿债能力就可以,难的是出租车指标。“指标都被现有的36家公司分了,想要只能内部竞争兼并,因为国家鼓励公司化、规模化经营。”出租车行业资深人士说。

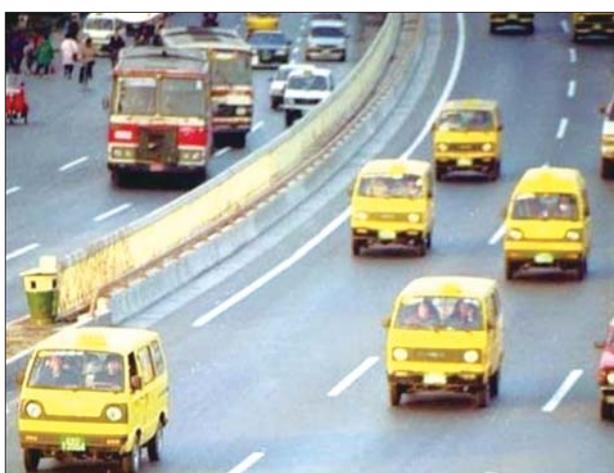
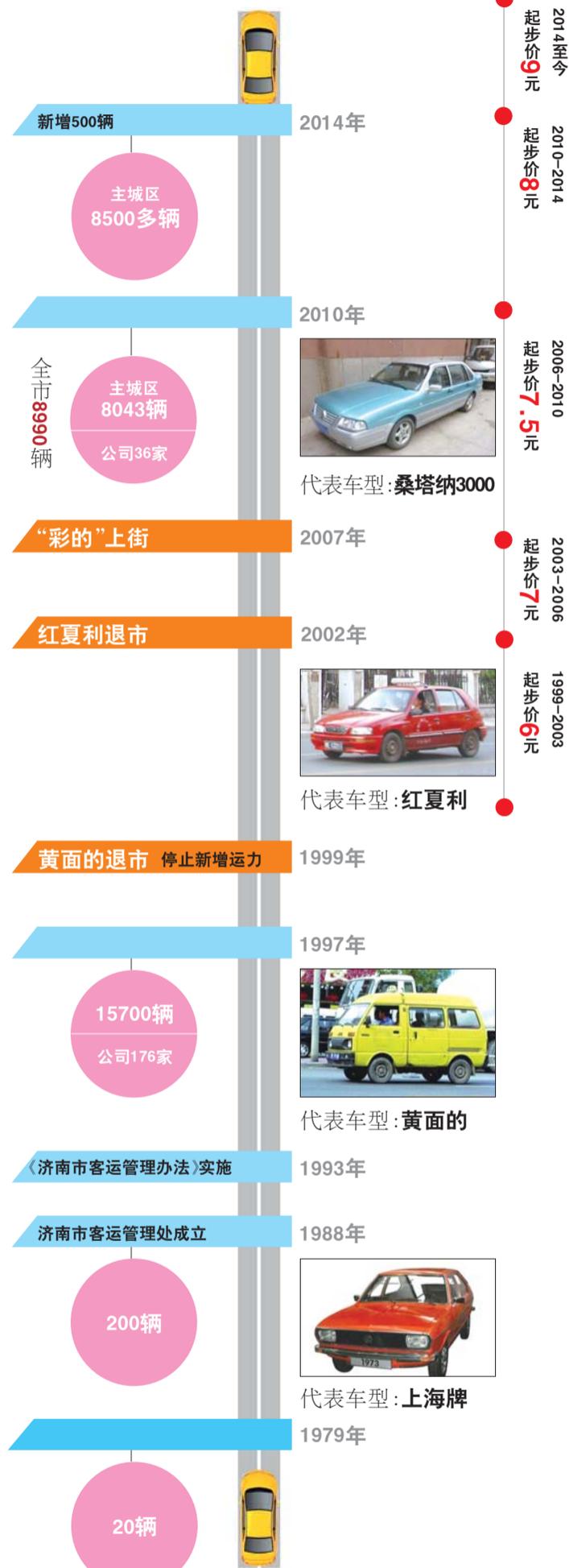
如此一来,指标就更加珍贵。据悉,在济南市物价局1999年下发的一项文件中,明确每辆车可以收取3万元的经营权有偿使用金。此外,刘成说,2000年左右,出租车公司还要为新车交每辆5万元的城市配套费。

后来,国务院下文禁止收取这项费用,但2013年,济南新增的500辆车还是收了3.1万元/辆的指标费。“很多公司不愿意,为此与主

管部门打官司,但是败诉了。”刘成说。

而在更多的三线城市,出租车运营权并未完全收归各公司所有,私人可以转让,费用更是被一炒再炒。

德州出租车司机魏先生说,8年前一辆车的营运手续转让费才6万元,此后越来越高,目前已到40多万元,高的接近50万元,市场上甚至出现来自威海、内蒙古等地的炒价团。



1999年之前,济南“满城尽是黄面的”。(资料片)