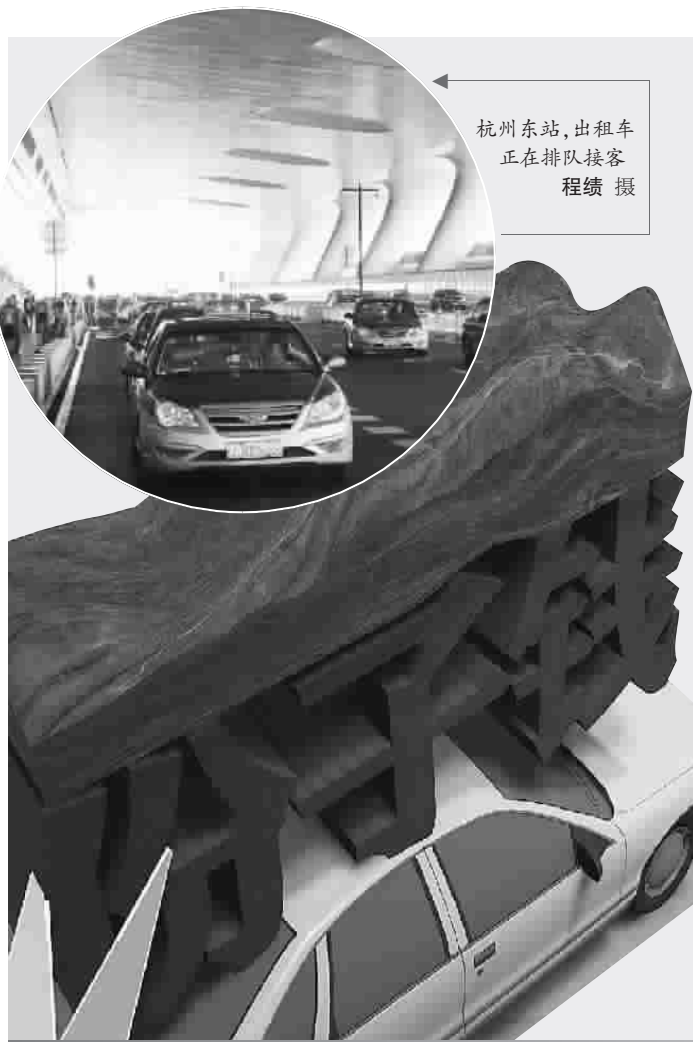


杭州出租车改革征求意见今天截止 共收到建议466条

出租车改革先得减免“份子钱”



本报记者
程绩



杭州东站,出租车正在排队接客
程绩 摄

最近一周,出租车改革成了杭州城最热的话题。

今天零时,杭州出租车改革向市民征求意见阶段结束。根据今天上午公布的最新数据,自9月14日《关于深化出租汽车行业改革的实施意见(征求意见稿)》发布以来,共征集到224人提出的意见建议466条。

“危机让各方都觉得不改已经不行了”,“大家都在看杭州这一次要怎么改”,杭州市运管局出租车管理处处长肖敏这一周接受的采访比过去2年多,这个车辆最拥挤的城市(每千人机动车保有量全国城市第一)吸引了全国的关注。

公司降份子钱 杯水车薪

晚上七时许,在杭州城北的和睦路上,来自河南的出租车司机大海趁着暂时没生意,停在路边一家破旧的小吃店旁,匆匆点了碗拉面,算是晚饭。因为方便停车和如厕,这里是杭州很多出租车司机固定的用餐点。“今天跑了10个小时了,才跑了300多元,差不多是一天的‘份子钱’。”大海有些郁闷。

此前关于杭州出租车改革的报道中,针对杭州将退还2600余辆出租车近1亿元的有偿使用金,多被误读为取消司机“份子钱”,“其实也就少了10%,大约每月300到400元”,多位司机告诉记者,其实这个政策从今年1月1日就开始实行了,除此之外,还有一些公司在6月底给驾驶员降了10%的承包金并发放500元的奖励,“过去份子钱是8000元,现在差不多6700元”,司机许师傅供职于杭州大众出租汽车股份有限公司,在杭州开了15年出租车,他说“要留住司机,关键还是降低份子钱。”

杭州现在的出租车司机,95%以上都来自河南、吉林等外省,这些司机大多没有属于自己的出租车及经营权证,都是向出租车公司或者“二老板”车主承包经营。

“心酸啊,睁开眼就欠三百元,每天早晨6点到下午4点开10个小时车,才能做够份子钱”,许师傅每天早晨6时出车,夜里10时下班,一天工作16个小时,做一休一,“我们一天叫机器人,一天叫植物人,休息那天就想在家睡觉,太累了。”

司机现退车潮 不如卖菜

今年,几乎所有的杭州出租车公司都陷入了困境,直接表现为驾驶员退车,杭州本地媒体称之为史上最严重“退车潮”。以杭州大众出租汽车股份有限公司为例,该公司已有近50%的司机要求退车,包括合同到期和主动退出的达400多辆,目前公司有50辆车处于停运状态。

“开出租车赚不到钱,司机唯一能做的就是退车,只要合同到期马

上退车,没有到期的也要求退车,宁愿3万元违约金也不要了。”许师傅说,“每天那么辛苦就赚一百多块钱,还不如去当门卫或者卖菜。”

根据官方统计,目前杭州主城区有9910辆出租车,分属76家公司和944家个体经营户,车辆规模在200辆以上的企业只有15家,堪称鱼龙混杂。

为了留住司机,今年6月杭州市出租车行业协会开始自救:将每月的承包费用减少10%，“现在白班的班费从200元降到150元,晚班的班费从160元降到120元,仍然找不到合适的驾驶员。”大众出租车副总经理叶忠煜告诉记者。

“目前的情况来看,公司的这些改革对于司机提高收入效果不大,降几十元钱解决不了问题。”叶忠煜说。

从2014年下半年开始,面对网络约租车的冲击,杭州传统出租车生意大受影响,据行业协会的内部统计,每位司机的月收入基本少了千元左右。

司机走了一半,乘客也跑了近

半,根据杭州市交通部门月报数据统计,今年4月,杭州主城区的出租车客运总量为2313万人次,5月则下滑至1841.3万人次,6月跌至1601.7万人次,到7月只有1574.7万人次。

乘客改坐专车 方便优质

9月23日中午,杭州火车站,出租车司机刘师傅在到达层等候了半个多小时才通过“滴滴”抢到了订单。记者刚一上车,他就开始吐槽,生意每况愈下,城里拉活越来越难了,只好到火车站来趴活。他坦言,“虽然‘滴滴快的’抢走了生意,却又离不开这个软件。”

“互联网约车倒逼传统出租车改革”,杭州市运管局出租车管理处处长肖敏坦言。

本次杭州出租车改革征集到的四百多条意见中,大约有三分之一与互联网专车有关。

出租车司机希望对互联网专车作出规范,同时又希望能够借鉴专车的做法提高收入,比如像专车一

多地出台出租车改革新政

广州 企业与司机约定承包费

广州市自8月15日起对出租汽车承包经营费实行市场调节价。此后,出租汽车企业可根据企业经营成本、市场供求等情况自主定价。承包双方应以自愿为原则,在承包合同中约定具体收费标准。发改委将加强对出租车承包费的价格监测,建立应急处理机制,及时排查各类价费矛盾。

武汉 每年减免上亿“份子钱”

今年1月1日起,武汉政府不再向经营者收取经营权有偿出让金,出租车企业也不得以任何名目向司机收取有偿出让金。此前武汉每辆车需缴纳6400元/年经营权出让金,新政实施后,武汉每年减免的“份子钱”达上亿元。尽管如此,受专车冲击,传统出租车司机目前每天的营运收入仍然较过去下降了100元左右。

南京 市域出租汽车经营权无偿使用

1月1日起,南京市政府已经停止收取每年1万元/车的市域出租汽车经营权使用费,实行市域出租汽车经营权无偿使用。此外,自4月1日起,南京市域出租车租赁承包费每月下调200-800元不等。不过,出租车无偿使用并不等于司机不用交“份子钱”,“份子钱”包括司机人工成本、车辆相关费用、场地租赁费、企业管理费用、财务费等40项以上经营费用。

北京 政府认可专车现身

上周,首家得到政府许可的约租车平台“首汽约车”正式上线,这是由首汽集团与祥龙出租车共同推出的约车应用,车辆全部为悬挂京B牌照的正式运营车辆,司机持有运输许可证,可提供专用发票。北京地区用户可通过下载的“首汽约车”APP客户端使用。目前“首汽约车”软件中仅提供舒适型及商务型两种车型,首批投入运营的有500辆。价格方面舒适型基础价为16元,商务型为20元。

新民图表 龚云阳 制图

【相关链接】

国家层面互联网专车规定有望出台

网络“专车”正倒逼传统出租车行业加速变革,各地在压力之下开始探索出租车解困之路,而国家层面的出租车改革政策也在制定之中,《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》(以下简称《办法》)有望于近期向社会公布。

该《办法》由交通部牵头、多部

门联合制定,制定过程中多次向专车企业、出租车管理部门和行业专家征求意见。将从平台运营、车辆准入、司机准入等方面加以规定。包括应具备相应的法人资格且具有固定的营业场所、服务机构、服务能力,具备开展网络预约出租汽车经营的互联网平台与拟开展业务相适应的

信息数据交互及处理能力等。

另外,专车的数量拟由各个城市地方政府来决定,每个城市根据自己的实际情况来制定政策,有一个重要的考虑条件,就是交通便利化程度,比如过于拥堵的城市,就应该更多引导公众乘坐公共交通,减少约租车的投放数量。

《办法》还拟要求专车经营者,不得以排挤竞争对手为目的,以低于成本的价格倾销,扰乱正常市场秩序。

据悉,《办法》公布后可能先向社会征求意见,再正式出台。在正式文件出台前,许多细节都有改动的可能。

行业厘清产权 打破垄断

杭州出租车协会秘书长许增期表示,杭州出租车最难啃的“骨头”就是产权不清晰。他认为,这次意见稿中,通过以经营权费、购买车辆费用的出资情况,申请由企业变更登记为实际出资人,也就是谁出钱谁拥有产权的作法,很彻底。

目前,杭州出租车市场运营模式有六种之多,分为公车公营、承包、卖断和挂靠等。在实际运营中,出租汽车行业由于产权不清、经营模式不规范,加上公司管理主体责任不到位,导致产权争议纠纷不断,影响了整个行业的服务质量。

杭州运管出租车管理处处长肖敏认为,杭州出租车改革跨出这一步,打开“垄断之门”意义更大,“传统出租车改革的意义在哪里,就是打开市场化步伐,做好将来与专车竞争的准备,让驾驶员有更多的选择权、主动权。改革要打破既得利益格局,涉及重大利益调整,我们选择先向政府自身开刀。”

样高峰期和平峰期差异化定价。杭州市民则希望出租车行业的改革能向互联网专车来学习,有价格优惠,让利于民,同时能够方便快捷地打到车。

高峰期杭州中心城区打车有多难?记者做了体验。

下午4时,晚高峰还没开始,城区打车难问题已经开始出现,记者在杭州下城区体育场路,这里的交通跟西湖景区相比算不上拥挤,结果1小时内没有扬招到一辆出租车,最后通过打车软件加价才叫到车。

杭州的交通问题有其特殊性,从全国来看,杭州机动车保有量排名第七,但是每千人机动车保有量居全国省会城市之首,超过北京、上海、广州。此外,杭州主城区市中心就是世界文化遗产西湖,其他城市很少有风景区在市中心的,这使得中心区的向心交通特别严重。去年,杭州接待国内旅游人数达1.06亿人次,所以高峰期出租车运力严重不足,在景区选客、议价等乱象屡禁不止。