**编者按** 出租车行业改革广受关注，尽管国家层面的改革指导意见尚未发布，但是率先启动改革的武汉、义乌、南京、杭州等地吸引了不少目光。这些地方的改革措施有哪些特点？目前效果如何？请看本报记者的调查报道。

# 武汉：减“份子” 涨运价 加车子

本报记者 郑明桥

开了近20年出租车的武汉市出租车司机郭武成，从今年1月起，每个月比以前多赚1000元。

郭武成见证了延宕近两年的武汉市出租车体制改革。他告诉记者，自今年1月1日起，政府不再向出租车经营者收取经营权有偿出让金，同时规定出租车企业也不得以任何名目向司机收取有偿出让金，将有偿出让金部分从司机承包费中核减，切实减轻了司机的负担。

去年12月下旬，武汉市召开中心城区客运出租车运营听证会，出台出租车改革方案。根据市场供求状况和营运成本变化情况，武汉市适时调整提高客运出租汽车起步价、公里租价、等候费等标准，明确客运出租汽车出武汉市域的营运价格确定方式。

武汉市出租车改革方案规定，政府将向司机让利，免收经营权的有偿出让金，让出租车司机看到了“钱途”。武汉市交委有关负责人介绍，此前，每台车每年需缴纳6400元经营权出让金。政府取消该项收费后，减轻了司机的负担，等于增加了他们的营运收入。“全市目前中心城区有出租车15637辆，从业人员近4万人，一年下来，政府免去了约1亿元的经营权出让金。”该负责人说。

据了解，此前，武汉城区内的出租汽车运价在全国19个副省级以上（含直辖市）城市中水平较低，且久未调整，司机的积极性不高。按照改革实施进度安排，物价部门启动了出租车调价程序，并召开价格听证会。通过调整运价，适当增加司机的运营收入。

出租车改革方案出台后，武汉市新增了一批新能源车辆。市交委负责人介绍，新进经营企业和新增客运出租汽车，实行“公司化经营、员工制管理”的经营模式。也就是说，新出租车运营模式打破了原来司机和公司之间的租赁关系，而改为聘用关系。据了解，目前，武汉中心城区出租汽车万人拥有量为17.4台，低于住建部“大城市客运出租汽车万人拥有量不低于20辆”的要求。市交委有关负责人表示，如果根据住建部要求计算，在武汉现有的1.5万多辆出租车的数量上还要增加3000台，才能达到要求。

市民李先生是一位弹性时间工作者，他希望能够在需要时一个电话就能召到约租车。所谓约租车，是指不在道路上巡游揽客，不喷涂、不安装出租汽车标志，通过预约方式承揽乘客，并按乘客意愿行驶，根据行驶里程、时间或约定计费的经营方式，具有预约租车、定点候客、服务高端和提供定制服务的特点，是一种新型服务方式。

据了解，约租车和普通出租汽车相比，有明显区别：车型相对高档；不参与扬招和巡游服务，只提供电召、预约、包车等定制服务；营运价格相对较高。

现有的出租车司机和公司是“租赁”方式，出租车司机在运营过程中相对自由。有人提出，今后增加的出租车将是“公车公营”，司机成为企业聘用员工，运营方式的改变能否解决拒载、司机服务态度差等问题？

“从理论上讲，司机是员工化管理，公司发工资，如果工资和业绩与服务质量挂钩，一定程度上会对劣质服务有所改善。”武汉市交委相关负责人说，“绕道”和“拒载”等情况出现最根本原因是出租车司机在给自己增加收入，而员工制的出租车司机收入是定量的，因此一些劣质服务将会避免。

武汉市交通专家胡润洲认为，“公车公营”后，出租车司机就会珍惜出租车营运机会，出租车按企业规章制度工作，有了标准和要求，服务质量才能提高。胡润洲说，“单靠增加车辆肯定解决不了打车难，只是相对缓解”。堵车是造成打车难的主要原因，“武汉市目前堵车严重，一辆出租车以往是十分钟跑两趟，现在因为堵车也许十分钟只能跑一趟”。同时，胡润洲建议，私家车不能进入到约租车行业。他认为，约租车的推行只能是出租车的补充，“政府要监管和进行调控，防止私人挂靠等问题”。

# 义乌 逐步放开出租车数量管控

本报记者 黄平 通讯员 龚献明

义乌出租车改革始于今年5月。据当地出台的《出租汽车行业改革工作方案》，明确将逐步取消出租车营运权使用费，同时逐步放开对出租车数量的管控，实现出租汽车市场化资源配置。

作为中小城市出租车行业改革“探路者”，义乌的做法引起广泛关注。业内人士表示，义乌敢于率先“动真格”，是因为此前义乌出租车行业已经行至“崩溃边缘”。

“如今义乌街头出租车明显多了。”市民反映，现在打车比以前容易，而且所有出租车都安装了电子导航、行车记录仪和服务评价器，坐车更放心了。

自今年7月25日以来，新成立的义乌市恒风运达出租客运股份有限公司等5家出租车公司陆续投入运营，总计有250辆出租车投放市场。至此，义乌已拥有11家出租车公司，出租车总量达到1500多辆。

义乌是国际知名的小商品城，每日外来采购商达数万人，常住和流动人口有200多万人。此前7年，义乌全市出租车一直维持在1300余辆，远远不能适应市场需求，导致“黑车”横行，数量一度达到出租车的10倍之多。此外，出租车司机还承受着高额“份子钱”之重，一辆出租车一年缴纳的“份子钱”高达近10万元。

“250辆新车陆续投放市场，新增车辆并未冲击原有市场，市场秩序反倒更好了。”义乌市道路运输管理局局长周荣兴说，如今在义乌小商品市场、火车站、汽车站等过去“黑车”集中区域，很难再见“黑车”身影。政府降低营运权使用费后，大部分出租车企业都主动降低900—1000元的月承包费，同步让利给司机。

从7月起，出租车“份子钱”从原来的8000元降到6700元。现在一般出租车司机一天有500多元的营业额，扣除220多元的“份子钱”和油钱，还有大约200元的盈余，而以前仅“份子钱”就接近300元，司机为了挣钱只能偷偷拼客、挑客甚至不打表“宰客”。

除了增加出租车数量，义乌还明确支持打车软件平台，推进多种电召服务，满足市民个性化需求。义乌市恒风运达出租车公司总经理王亚胜说：“我们目前正在与滴滴快的公司谈合作，希望探索规范化的服务模式，把新业态的优势‘嫁接’到传统出租车上。”

义乌除了有序放开政府管控，让出租车营运公司自主参与市场竞争，价格上也将从政府定价模式向政府指导价、行业定价、协商定价机制过渡，根据市场供求状况和营运成本变化情况，调整出租汽车起步价、公里租价等标准，确保2018年能够平稳实现完全市场化资源配置。

义乌市交通局局长吴朝晖认为，义乌出租车改革的一大亮点，是稳妥推进多方利益的协调。义乌原有1300辆出租车中，有将近500辆是承包人个体所有，产权关系不清晰、承包模式复杂。“我们根据义乌实际，以出租车经营权换股权，允许原出租车约定承包人以原车辆换算成股份，入股新成立的出租车营运公司，义乌出租车行业将不再有个体户车主。”吴朝晖说。

出租车改革必将触及多方利益，例如降低营运权收费后，义乌市财政收入将直接减少近千万元；放开市场准入和数量管控后，出租车公司的垄断地位也将受到冲击。

“新公司的成立、专车的出现对出租车公司而言都是‘狼来了’。”万方交通汽车出租公司经理陈谨说，出租车公司必须改革，从管理型企业向服务型企业转变。也有出租车公司表示，正在考虑将司机员工化，以稳定司机队伍、提升员工素质。

朱慧卿作 （新华社发）

在互联网专车出现之前，传统出租车行业就已积弊重重。“份子钱”高、产权混乱，运营成本高企等广受诟病，被认为是导致服务质量差、加剧打车难的重要原因。互联网专车的出现，更使出租车行业改革呼声渐高。今年以来多地的出租车行业改革措施，既有相似之处，也有各自特点，但是总体方向值得肯定。 （铭 志）

调查手记

## 改

齐 慧

出租车改革的话题由来已久，今年终于有了实质性突破。目前，武汉、义乌、南京、杭州等城市率先启动了出租车改革。

确实，出租车行业已经到了不改革不行的地步。作为大众交通的重要组成部分，出租车担负着部分中高端收入人群出行需求。起初是出租车司机因“份子钱”高而导致积极性下降，导致百姓遭遇“打车难”问题，而最终互联网“专车”的出现，又成为搅动出租车行业一潭死水的“鲶鱼”，改革的要求更加紧迫。

该如何改？从目前改革的实际情况看，各地都选择从降低“份子钱”入手。2015年1月1日起，武汉市政府不再向经营者收取每年6400元经营权有偿出让金，新政策实施后，每年减免的“份子钱”上亿元；南京也停收了每年1万元的市域出租汽车经营权使用费，每辆出租车承包费用下调200元至800元不等；今年5月初，义乌推出出租车阶段性改革措施，营运权有偿使用费从1万元降到5000元，进而全部取消。杭州也是如此。

从减“份子钱”入手，表面上看是为出租车司机减负，调动其积极性。但从实质分析，减掉的都是经营权使用费，这是政府改变“有形之手”过分干预市场、推动出租车经营向市场“放权”的表现，目的在于激发市场活力。

但仅仅减少“份子钱”，并不能解决根本问题。出租车行业改革还必须改进服务，全面提升性价比，满足百姓日益提高的出行需求。

互联网专车正是抓住了传统出租车服务上的弱点：即时互动性不足、供求关系不对接、服务层级不够多元、个性化体验不够丰富、服务水平相对不高等，从这些方面改善出行体验，因而赢得了人们的认可，快速崛起并成功抢占市场份额。

当然，互联网专车并非尽善尽美。由于有补贴，当前很多互联网专车与传统出租车相比是“物美价廉”，但实际遇到非补贴时段和天气不好的情况，经常会遇到加价或者约不到车的情况。而24小时不间断运营的传统出租车则凸显出它的不可替代性。

不仅如此，互联网专车还存在责任主体不清、驾驶员专业水平不高、乘客安全和信息安全缺乏保障等问题。这些也正是传统出租车所具有的优势。

这样看来，互联网专车与传统出租车，两者的关系不应是此消彼长的关系，而是能够取长补短、互为补充的关系。如果此次出租车行业的改革能够成功把二者优势相互融合，各自发挥所长，将对稳定行业生态、提升行业服务水平、丰富消费者多元化的出行需求具有积极意义，也能让百姓享受到安全可靠又舒心满意的服务。

目前，由交通运输部牵头的出租车行业改革意见还未出台，从各地陆续出台的改革措施看，方向是好的。我们相信，只要改革方向正确，举措得当，监管给力，一定会取得百姓满意、行业健康发展的双赢局面。

# 南京：出租车经营权无偿使用

本报记者 薛海燕

今年3月31日，南京市物价局、交通运输局联合下发了《关于调整我市市域经营权出租汽车企业租赁承包费标准、实施返空费政策、实行市域出租汽车经营权无偿使用有关事项的通知》。据了解，南京市出租车公司此前都是按车型向驾驶员收取租赁承包费（即“份子钱”），普通车型单班每月每车收取6100元，双班每月每车收取6800元；中高档车型租赁承包费单班费用7700元，双班8600元。根据《通知》，4月1日起，南京出租车普通车型单班“份子钱”下调600元，双班每人“份子钱”下调200元；同时，出租汽车载客车程超20公里以上加收车公里租价的50%标准执行。按照南京现行出租车运价机制，普通车型出租车每公里2.4元的计费标准，超过20公里以上，按每公里3.6元公里标准计费。而中高档车型出租车的计费标准是每公里2.9元，超过20公里以上，则按每公里4.5元计费。

《通知》还提出出租汽车经营权无偿使用，即从2015年1月1日起，停止收取每年每车1万元由政府财政收取的市域出租汽车经营权使用费。南京市交通局相关负责人表示，南京出租车改革举措，对促进出租车行业健康发展，增加出租车司机的收益有一定积极意义。

记者在采访中发现，有出租车司机对这些改革举措并不满意。南京中北出租车公司的万师傅告诉记者，南京出租车新方案出台后，他除了每月少缴200元“份子钱”，并无实质性变化。至于20公里加收50%的返空费，他表示，南京市域范围并不大，主要看运气。万师傅给记者算了一笔账，他从凌晨4点出门，晚上5点半交班，每天营运时间为12小时，日平均营运额为400多元，刨去110元份子钱、135元的汽油费和25元汽车基本维修保养费用，每天纯收入仅150元左右。

事实上，早在2003年南京就完成了出租车的确权，且解决了出租车层层分包问题。据南京市交通局办公室介绍，上半年出租车改革举措有关取消出租车经营权使用费涉及的范围并不广，在南京市12432辆出租车中，只有285辆车涉及其中。

南京市交通局办公室姚主任说，出租车改革牵涉近10个职能部门，出租车运价机制和“份子钱”问题均由物价部门主管。目前来看南京近期不会就出租车问题有新的举措。若交通运输部出台新政策，南京将作适时调整。

对于出租车司机减少“份子钱”诉求，出租车公司也表示不乐观。南京某出租车公司一位工作人员告诉记者，出租车公司管理成本较高，各项管理费用加在一起，每月成本在6000元左右；另外，南京出租车司机供大于求的现状，让“份子钱”没有太大的下降空间。

据了解，随着出租车行业利润空间逐年压缩，南京本地人开出租车的越来越少，在南京2万名出租车司机中，本地人只占20%，更多司机是来自山东、安徽、湖北及南京郊区的农民，他们对出租车行业虽也有诸多抱怨，但因为没有其他技能，在没有更好就业渠道的情况下，经过短期培训能够迅速上手的出租车工作，就成为他们养家糊口的最好途径。采访中，许多出租车司机表示，开出租只是暂时的，一旦有更好的赚钱渠道就会放弃这个行当。

作为大型城市，南京出租车行业改革能否作出示范，其意义不只是提高20000名出租车司机收益本身。

# 杭州：清理规范出租车经营关系

本报记者 黄 平

9月15日，杭州市出租汽车行业改革正式启动。自2015年1月1日起，杭州停止收取经营权有偿使用金，已收取部分将如数退还。据初步统计，杭州市将一次性退还费用近1亿元。以后，经营权实行无偿有期限使用，每期6年。期满后，以服务质量信誉考核结果为主要依据，优先配置或收回经营权。

出租车改革最难的就是打破原有固化的利益链条。杭州此次实行经营权无偿有期限使用意味着：首先放弃了一定垄断地位；其次放弃了垄断获得利益。

据统计，杭州主城区共有9910辆出租汽车，分属76家出租汽车企业和944家个体经营户，杭州出租车经营“多、小、散、弱”，经营关系复杂多样，打车难、服务差等问题被广泛诟病。去年下半年，互联网“专车”进入杭州，强势冲击传统出租车行业。今年4月，杭州主城区出租车客运总量2313万人次，到了7月仅1574.7万人次，下降三分之一。

在传统出租车体制下，“的哥”荒、“退车潮”不断涌现。杭州之江旅游汽车公司总经理卢和平估算，杭州出租车司机流失率已超过30%。招不到司机，为维持基本开销，一些出租车车主不得不自己上阵。大量出租车由过去的两名司机24小时双班倒变成一班制。

据悉，在杭州，一辆出租车的“份子钱”包含经营权有偿使用金、车辆折旧、保险、购车款利息以及企业管理费等，合计每辆出租车每月需缴“份子钱”8000元左右。

此次杭州出租车改革，最直接的受益者无疑是出租车司机。“改革方案明确后，每月可以少交400多元‘份子钱’。”司机黄永强说，降低成本对出租车司机群体而言是最直接、最有效的动力。

“份子钱”的减免也得到了专车司机们的关注。来自河南的董军3个月前还是一名出租车司机，“开专车收入确实比开出租高，补贴最多时一个月可以赚到15000元，但会担心被执法人员查”。他坦言，如果“份子钱”降幅大，还是愿意回去开出租，毕竟法律许可。

在减免“份子钱”的同时，清理规范经营关系是杭州出租车改革的另一个亮点。

自2015年1月31日前申报登记为挂靠、买断、半买断经营关系的车辆，经企业与实际出资人共同申请，按照经营权有偿使用金和车辆购置款实际出资原则，将经营权和车辆产权由企业变更登记为实际出资人。改革后，拥有自己车辆并自主经营的个体出租车司机，无需从政府手中购买经营权，只需依法缴纳税款，收入将大大提高。据统计，全市约有4000余辆出租车将完成清理。

“经营关系清理规范后，有利于明晰出租汽车的产权关系，从根本上解决历史遗留问题。”杭州市道路运输管理局副局长张晓东说，此举还将有效减少出租车经营利益阶层，提高一线驾驶员收入，激发出租汽车单车活力。

张晓东说，这一系列改革措施势必提高出租车从业人员的收入，出租车行业才能健康发展。随着改革的不断深入，出租汽车运力规模将逐步实现从动态调控到市场调节，定价机制逐步由政府管制向市场调节过渡。

对乘客而言，“定价机制将逐步由政府管制向市场调节过渡”是他们最关心的问题。不少“打车族”担心出租车价格会大幅上涨。“运价形成机制和结构的调整，并不意味着出租车运价一定会上涨。”张晓东告诉记者，未来市场准入将放宽，支持社会力量进入出租车行业。

记者注意到，在改革方案中，杭州将成立两家国有出租车服务管理公司，对出租车进行统一服务和管理，并为未来与电招平台对接做准备。张晓东表示，待传统出租车改革完成，“网络约车”市场规范后，市场将逐渐形成良性竞争，巡游与预约也会慢慢融合。到时，产品将更个性化、价格将更多样化，服务质量有望大幅提升。

本版编辑 许跃芝 张 虎
电子邮箱 jjrbyxdc@163.com