

# 杭州出租车改革：“破冰”后期待最终破题

## 后续改革需彻底破除利益集团的垄断,让群众真正受益

据新华社杭州9月16日电(记者张乐、黄筱)减免“份子钱”、明确所有权和经营权……传统出租车行业公认难啃的“硬骨头”日前在杭州大力度“破冰”,一石激起千层浪,引发各方关注。

传统出租车行业沉痾未愈,互联网约租车汹涌来袭。杭州出租车改革能否突破体制积弊,真正推动行业的健康发展,并最终实现各方受益?

新华社记者采访行业各方利益攸关方,试图勾勒出杭州改革的成效和意义。

### A 多方认可的“迟来变革” 减少出租车经营利益阶层

数量管制曾经使出租车牌照成为稀缺资源,食利阶层利益固化难以撬动,影响了行业的健康发展。改革来得晚了一些,但靠卖牌照收钱,老板靠转包赚“份子钱”的时代应该过去了。

收取高额“份子钱”,产权不清,数量管制……多年来,传统出租车事实性行业垄断情况严重。因为涉及复杂利益格局,此前对行业改革是“任凭千呼万唤,不见“靴子落地”。

15日,杭州市传统出租车行业改革方案正式向社会公众征求意见。其中“经营权无偿有限使用”和“清理规范经营关系”两项改革措施因为涉及行业受诟病的问题而受到社会关注。改革明确,今后将不再收取经营权的有偿使用金,自今年1月1日起已经收取的部分将如数退还。据初步统计,为此杭州市将一次性退还费用近1亿元。

传统出租车司机普遍对改革方案持支持态度。司机黄永强算了一笔账:改革前,他每月要向出租车公司缴纳包括经营权有偿使用费、车辆折旧、保险、购车款利息以及企业管理费等在内的“份子钱”近8000元。“改革方案明确后,每月可以少交400多元。”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。”

厘清挂靠、买断、半买断等复杂不清的经营权和所有权关系是杭州改革的另一大亮点。改革明确,将按照实际出资原则,在年底前把4000多辆“问题车辆”的经营权和车辆产权变更登记为实际出资人。

“数量管制曾经使出租车牌照成为稀缺资源,食利阶层利益固化难以撬动,影响了行业的健康发展。”杭州市道路运输管理局副局长张晓东说,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。

“不仅如此,它还还为减少出租车经营利益阶层、进一步提高一线驾驶员收入、激发出租汽车单车活力、提升行业服务质量、夯实市场化改革奠定了基础。”张晓东说。

改革也引发了电招平台司机们的关注。来自河南的董军3个月前从一名出租车司机转为专车司机,“刚开始收入确实比开出租车高,补贴最多时可以赚到一万五千元一个月,但跑的时候还是会担心被执法人员查。”看到杭州的改革方案,他承认如果“份子钱”降低幅度大,还是愿意回去继续开出租车。“毕竟是法律法规许可的,保险也比较齐全,万一出了安全事故更有保障。”

主要电招平台也对改革给出了正面评价。滴滴快的公司杭州地区高级公共经理蔡娟娟表示,征求意见稿反映出政府改革积弊已久的出租车行业的魄力,“滴滴快的”非常期待借改革与出租车公司和司机共同合作,通过新技术驱动配合政府帮助出租车行业完成转型升级。

“很好,这是政府的一大进步。”快的打车“移动APP应用”创始人陈伟星在得知改革消息后脱口而出。虽然他认为“改革来得太晚了一些”,但“靠卖牌照收钱,老板靠转包赚份子钱”时代应该过去了。

### B “专车”鲶鱼效应显现 优势互补成发展方向

传统出租车需要在新形势下审视自身存在的不足,加快改革步伐,互联网“专车”也需要建立法规制度约束,规范健康发展。

专车的强势发展无疑是搅动出租车行业一潭死水的那条“鲶鱼”。杭州市出租车行业协会秘书长许增期直言不讳,这次改革就是“市场环境巨变,竞争对手进入垄断行业后倒逼市场改革的结果”。

事实上,和互联网“专车”相比,传统出租车并非没有优势,前



▲9月16日,乘客在杭州市区路边等待出租车。新华社记者黄宗治摄

## 新华全媒头条

►►本专题更多全媒体形态报道(视频、图片、动漫等),请扫描二维码观看



关注“新华全媒头条”微信二维码,获取最新资讯

### C “放权”与“确权” 核心是让百姓有“获得感”

改革需彻底破除利益集团的垄断,唯此才能彻底改变出租车行业的发展困境。各方都期待全国性的出租车行业改革方案能早日出台。

在全面深化改革的大背景下,出租车行业改革因利益格局复杂、社会关注度高等成为各方焦点。能否摆正自身角色定位、分清权责的界限,通过改革争取各方利益“最大公约数”,成为对政府主管部门的一大考验。

不少城市已试水“份子钱”改革。2015年1月1日起,武汉市政府不再向经营者收取每年6400元的经营权有偿使用金,每年减免的“份子钱”上亿元;南京也停收了每年1万元的城市出租汽车经营权使用费,出租车租金承包费用下调200元至800元不等;5月初,义乌也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。

“多地从减‘份子钱’入手,就是政府改变有形之手过分干预市场,推动出租车市场改革中放权的表现。”许增期说,“政府职能从一味地限制监管转向营造公平竞争的环境,也让司机更多地从关注赚钱转向重视服务质量。”

陈伟星说:“政府将工作重心从准入监管转移到管理和服务上来,体现了政府行政职能的可喜转变。”

“放权与确权都是改革的第一步,后续的改革还需彻底破除利益集团的垄断,唯此才能彻底改变出租车行业的发展困境。”陆敏德表示。

“无论是传统出租车行业的改革,还是互联网约租车的规范,改革的初衷和落脚点都应该是增强老百姓‘获得感’,让群众真正受益。”开创中小城市出租车行业改革先行之路的义乌市委书记李一飞说。

采访中,各方都期待全国性的出租车行业改革方案能早日出台。“出租车改革确实是个复杂的问题,各地情况千差万别,不要期待将改革能一次到位,但把握好政府放管结合、平衡各方利益、提高群众满意度这个方向,就能打破利益固化藩篱。”上海交通大学副教授黄少卿说。

## 义乌:政府企业都“让利”,的哥盼改革“再快些”

新华社杭州9月16日电(记者黄筱、朱涵)“开出租车8年,份子钱”总算降了,一个月少了1300元。”不久前,在浙江义乌开出租车的安徽人陈福东接到公司通知,从七月起“份子钱”从原来的8000元降到了6700元。

今年5月,义乌市出台《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”,义乌的做法引起社会广泛关注。

多年来,出租车行业改革之难困扰各地。业内人士表示,义乌敢于“动真格”是因为此前义乌的出租车行业已经行至“崩溃边缘”。

作为国际知名小商品城的义乌,每日外来的采购商就达数万人,常住和流动人口有200多万人。此前7年,义乌市出租车的数量一度达到出租车的十倍之多。另一方面,出租车司机也承受着高额“份子钱”之重,一辆出租车一年缴纳的“份子钱”高达近十万元。

义乌市市委书记李一飞说:“长期以来,义乌的城市交通被出租车问题‘绑架’。出租车改革的主要思路是让市场在资源配置中占决定性作用,最终把属于市场的事还给市场。”

### 新华时评

## 选对点动真格 打破既得利益

记者日前在义乌看到,路上新增了不少全新出租车,而在小商品市场、火车站、汽车站等过去“黑车”集中的区域,很难再见到“黑车”身影。“现在打车比以前容易了,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,我们坐车的时候更放心了。”市民王刚说。

“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告诉记者,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,同步给司机让利。

“把份子钱减一点,收入就多一点。”出租车司机胡一明算了笔账,现在一天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,而以前光“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”外地客。

与此同时,义乌通过公开摇号招选,新增了5家出租车营运公司,全市出租车营运公司增加到11家,并且明确支持打车软件平台,推进多种电召服务方式,满足市民个性化需求。义乌市恒风运达出租汽车运营股份有限公司就是一家新公司,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。”

从下调“份子钱”,到拟取消“份子钱”,并厘清产权关系,杭州出租车改革广受关注和好评,原因在于明确以市场为导向,真正触动深层利益格局,做法值得各地借鉴。出租车改革不是传统出租车和互联网专车的零和博弈,而是打破既得利益,顺势而动,最终目的是为了增加百姓的获得感。

在不少城市,“打车难”已成为一项公共治理难题,影响城市形象和百姓出行。传统出租车行业早已积弊重重,互联网专车只是新的导火索。深究背后的原因,“份子钱”高、产权混乱、管理层级复杂等已成为社会共识,而最饱受诟病的莫过于政府收取的经营权有偿使用金。

一些地方政府和出租车企业为应对互联网专车的冲击,采取了诸如下调“份子钱”等举措,取得一些成效。但也有些地方政府和企业采取“鸵鸟策略”,还有一些甚至喊着“改革”的口号逆潮流而行,以为了“金钥匙”,就有了永远的市场。这样的改

革就没有找对着力点,没有对不合理的既得利益动真格。

出租车改革,最重要的是厘清政府和市场的关系,让政府的归政府,让市场的归市场,“市场的手”应在出租车行业中发挥主导作用;最关键的是政府和出租车企业要敢于直面问题,破除利益羁绊;最终目的则是为了适应新业态,惠及民生。

出租车和互联网专车之间并非零和博弈,如果能够取长补短、互为补充,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。当出租车行业逐渐由政府管控转向市场自主调节时,政府部门也应扮演好监管和执法的角色,保障消费者的权益。

杭州出租车改革力度之大,某种程度上说在于这个城市得互联网风气之先,最能感受到行业冷暖。希望这一阵新风吹遍神州大地,有更多的地方政府和企业参与到这场改革中。

(记者陈晓波) 新华社杭州9月16日电

### 多地出租车改革“破冰”

## 亮点 你get到了吗

### 杭州出租车行业改革七大亮点

#### 【亮点一】经营权无偿使用

2015年1月1日起经营权无偿使用,退还已收取的费用

#### 【亮点二】清理规范经营关系

经营权和车辆产权归实际出资人,权责关系更明晰

#### 【亮点三】动态调控运力规模

建立运力规模动态调整机制,逐步实现市场调节

#### 【亮点四】优化运价机制和结构

定价机制逐步由政府管制向市场调节价过渡

#### 【亮点五】提升服务品质和水平



出租车统一白色座套、安装视频监控、满意度评价器

#### 【亮点六】注重征信体系建设

建立出租车经营者、驾驶员、乘客信用记录,文明驾驶、文明乘车

#### 【亮点七】支持企业创新发展

适时出台规范网络约租车政策,产品将更个性化、价格更多样化

### 多地启动改革

目前,武汉、南京、义乌等城市已经出台了出租车改革新政。

武汉:2014年11月发布《关于改革全市客运出租汽车运营管理体制的意见》。2015年1月1日起,出租车经营权免费使用。

南京:2015年9月31日下发通知,明确出租车租赁承包费最高标准,市域出租车经营权免费使用。

义乌:2015年6月出台《义乌市出租汽车行业改革工作方案》,出租车营运权使用费逐步降低,到2016年全部取消。

新华社全媒报道平台 出品

编辑:袁韵 李萌 王菲菲 制图:姚峻译