

► 出租車行業的市場化改革成本異常高昂



► 義烏市順凱出租車公司是依據改革部署，於今年五月新成立的五家出租車公司之一



◀ 義烏市杭長運輸公司老闆裘榮林長年往返義烏與杭州兩地，對浙江乃至全國的出租車市場了解深透

韓墨林攝

隨着五月浙江義烏出租車改革的啟動，以及准入門檻的逐步降低，長期處於壟斷狀態的出租車市場蛋糕得以重新瓜分。對於剛剛攜資600萬元（人民幣，下同）闖進這個市場的原紡織公司老闆樓顯明而言，這注定是一個興奮與焦躁並存的夏季。「義烏的出租車長期供不應求，市場潛力很大，這顯而易見。」但他同時注意到，行業營收矛盾的顯化，以及政策上的不確切因素，也導致收入預期並不明朗。

大公報記者 韓墨林

內地出租車市場改革之困

義烏市出租車改革方案概要

- 1 明確發展定位，即出租車應滿足人們多樣化、高品質的出行需求
- 2 改革出租車准入制度，適度降低准入門檻，放開運營企業的准入（2015年已招標籌組五家新出租車公司）
- 3 鼓勵企業創新服務，發展約租、駐點、包車等新的營運服務模式
- 4 從政府定價模式向市場定價過渡，根據供求狀況調整出租車起步價、公里租價、等候費等標準
- 5 過渡期內逐步增加出租車營運指標，2015年計劃安排450個指標向新進企業開放，2018年起有序放開數量管控
- 6 公司服務質量與出租車營運權許可相銜接。新增營運許可期限統一為四年，屆時由行業管理部門根據服務質量等指標重新評估授予
- 7 逐步取消年均一萬元/車的出租車經營權有償使用費



▲ 義烏市交通管理部門工作人員告訴記者，改革預留了一定的過渡期，因為要充分考慮利益調整的複雜性

韓墨林攝

運力不足現實難突破

硬幣的另一面則是義烏出租車運力不足的長期現實。作為全國知名的小商品城，義烏每天接待的外來採購商可達數萬人。義烏市道路運輸管理局提供的數據顯示，義烏市常住與流動人口在高峰時可以達到230萬，出租車數量為1300多輛，出租車利用率超過72%。據義烏市運管局出租車管理科科長龔一昌介紹，一般情況下，超過65%就應該增加運力。

而之所以「七年沒有增加一輛出租車」，原因還是在於長期處於低收入狀態的司機，對競爭市場的敏感態度使然。從紐約、到巴黎、再到柏林，以及中國內地各大城市，頻繁湧現的群體性訴求，致使出租車行業的市場化改革成本異常高昂，破局尤為艱難。

針對這一全球出租車市場面臨的普遍性問題，美國經濟學家戈登·塔洛克曾有一句經典的評述：「限制數量的政策是愚蠢的，但無法在不使司機辛苦摺下的積蓄化為烏有的前提下拋棄這一政策。」顯然，在這場全世界範圍內的市場僵局中，義烏才剛剛邁出了破冰的第一步。

「互聯網+」助破行業壟斷

在義烏的改革方案中，針對處於輿論風口浪尖的專車問題，政策表述十分簡短：「加快發展約租、駐點、包車等新的營運服務模式，引導經營企業推出人工電話召車、手機軟件召車、網絡約車等多種電召服務方式。」僅從字面上看，方案並未觸及私家車進入專車市場這一最敏感的命題。而義烏路政局近期針對私家車載客的嚴厲打壓似乎也說明了某種政策傾向，對此工作人員並未明確答覆。

對於專車合法化將很大程度上解決行業市場需求等問題，業界普遍不持異議。然而在約束管理的問題上則眾說紛紛。針對廣泛討論的營運安全、身份安全等難點，記者採訪的許多乘客認為在實際使用過程中，類似優步、易道這類專車的安全體驗並不亞於普通出租車。「司機名字、聯繫方式、車牌號均直接顯示在軟件上，有暢通的投訴管道，評價也可公開全網。」乘客于小姐表示。

「事實上，通過大數據對信息的高速度處理，專車軟件在保護乘客利益方面甚至強於傳統出租車公司的人力模式。」浙江大學公共管理學院教授范柏乃說：「而專業公司的質量體系監管運作普遍成熟，政府只需發揮監督作用即可。」

在互聯網大時代的背景之下，技術消滅壟斷堅冰已成為不可阻擋的潮流，而政府婉轉的態度轉變亦成為這種大勢所趨的直接見證。在今年「兩會」上，交通部對私家車的專車化營運選擇持禁絕態度。近日，工信部副部長梅建鵬的公開表態則為這種新業態留出了很大的寬容餘地：「打車軟件從社會化的發展來看是積極、有意義的，老百姓日常生活中對這種方式的接受程度和有效性，應該是發展互聯網服務業基本價值判斷的標準。」

因此，儘管來自壟斷出租車行業的阻力仍可看作高昂的改革成本，但壟斷的根基已發生動搖。義烏何去何從？雖未有定論，但市場已作出了趨利抉擇。記者了解到，樓顯明等一些出租車公司老闆均已顯露出與專車公司洽談合作的意願，而多名出租車司機也對專車業態下新的分配關係表現出濃厚的興趣。

在改革之前，和內地大部分城市相似，義烏出租車營運權歸屬複雜，涉及的多重轉包關係與利益矛盾是整個行業的頑疾，也是這一輪改革的首個破局點。輿論普遍認為，義烏的答卷在全國具有重要的樣本意義，而樓顯明等五家新出租車公司的老闆，正是這張考卷最重要的執筆人。

複雜產權模式矛盾暗藏

依照改革部署，義烏共計498輛個人出租車營運資格牌照將限期收回。同時，原牌照持有者可按照每0.49股的參股比例，成為五月份剛剛成立的五家出租車公司的股東，樓顯明的順凱公司即為其中之一。記者在走訪時觀察到，相當一部分股東對這一安排持抵制態度。

「問題在於這邊失去了牌照，那邊又拿不到錢。」股東張先生於2007年斥資近50萬元購得牌照，每年約有10萬元左右的承包收入。但現在牌照已被收回，公司卻遲遲不給出任何分紅方案。此外，這類股東每家公司100股（共計49%）的分配上限，也使他們的話語權完全受制於公司。「股東大會開過好幾次，但只是說些空話，我們沒有任何決定權。」

「股東確實有不滿情緒。」談及這個問題，樓顯明頗顯苦惱：「然而公司初期投入很高，第一年無法分紅，之後每年可能有幾萬元，對他們來說，收入肯定低了。」他坦言：「但我們也有我們的壓力，目前全部開支都要自己墊資，因為很難讓這一類股東攤錢。」

顯然，這一場並不投緣的「指婚」政策痕跡明顯。「方案本身是合理合法的。」義烏市交通管理局工作人員告訴記者。他的另一番話更加意味深長：「改革也預留了一定的過渡期，因為要充分考慮利益調整的複雜性，全力確保社會穩定。」

傳統利益格局仍難打破

據不完全統計，即使政府盡其所能進行說服工作，義烏仍有十餘名車主並未簽約。而數目更加龐大的自有車牌存量，在內地一線城市更是棘手的難題。在與義烏咫尺之隔的杭州，這類牌照有近2000個。「骨頭太大，幾乎啃不下來。」針對杭州將於七月底出台的改革方案，長年輾轉兩地的義烏杭長運輸公

司老闆裘榮林如是斷言。

「改革能否破局在於多方利益調整與制衡，而這原本就是難以共贏的博弈。」裘榮林總結說。實際上，就在記者於義烏採訪期間，內地便有多起出租車罷運事件見諸媒體，核心訴求不外乎價格保護、牌照限發這類問題。不少從業者擔心，這將導致改革的「去行政化」願景時日。

對樓顯明而言，即使身後站着100個「端着飯碗的小股東」，逼迫他破局求變、贏得市場，傳統利益格局依然是難以觸動的堅冰。在改革之前，出租車公司的利潤是建立在經營權絕對壟斷與承包費用固定化的基礎之上。記者調查得知，包括順凱在內的五家新公司，其管理與分配方案仍沿自舊有制度，這在最大限度維護既有市場格局的同時，也使司機「用腳投票」的可能性淪為空文，而後者原應是改革的實質用意所在。

「改來改去就是口號喊得響，司機的待遇沒有任何改善。」在義烏開了十年車的老司機金兆軍感嘆。他之前曾去順凱詢問新公司的管理方式，包括承租模式、工資制度與時下炙手可熱的專車業務等，但並未得到積極答覆。「公司要發展，股東也要賺錢，而競爭遲早會形成。」按兵不動的樓顯明，內心卻並非外表那般淡定。

「現有改革方案是綱領性的，專車等問題未有明確觸及，因此不敢輕易動作。」他深思着說：「我們是一隻眼睛盯着市場，另一隻眼睛盯着政策。」

政府調控手段力求審慎

改革的門縫初啓，迅速引發業界討論熱潮。「義烏的改革設計存在一個順序性問題。」長期跟蹤研究出租車問題的浙江大學公共管理學院教授范柏乃指出：「倘若政府先行放開數量管控，徹底封閉牌照價格上漲空間，並加以推進專車合法化，那麼流散於市場的牌照將會大幅度跌價，屆時這一難題將自行消解，而行業其他問題亦同此理，優勝劣汰是市場配置資源的天然法則。」

當然，這些舉措也有部分人持保守意見。一些學者認為，出租車市場帶有若干公共服務屬性，市場問題轉化為社會問題的風險巨大，這必須納入政策考量範疇，而尺度的設置將十分考驗政府的執政智慧。

「總之，在這場全國範圍內均無經驗可循的領域裡，義烏的改革雖需時間檢驗，但已為業界提供了一個非常重要的借鑒樣本。」范柏乃肯定地說。而與此同時，更多可行方案已在媒體熱議之中，並受到諸多正在醞釀改革的城市的廣泛關注。專家普遍認為，這一輪市場化壟斷堅冰的改革實踐，不僅將引導整個出租車行業的顛覆性變革，也將為更大範圍的市場突破提供參照，這也正是中國經濟活力之所在。

誰動了我的奶酪？

根據改革部署，2015年，義烏出租車的「營運權有償使用費」將從一萬元降低到5000元，2016年將全面取消這一費用。在整套改革方案中，該措施是唯一可能惠及一線司機的政策，然而數量僅在出租車公司。在記者走訪的十餘名一線司機眼中，這一均至每天十幾元錢的費用，即使能夠全部退還他們，也無法減輕

放開出租車數量管控所帶來的直接收入攤薄。「義烏改革的方向沒什麼問題，但一個小小的缺憾，就是改革向出租車司機體現的好處不多。」一些業內人士也如此認為。

按照目前義烏11家出租車公司的現行制度，司機向公司承包車輛通常限制在四年一個周期，每周期繳納六萬元的車輛押金，同時每月向公司繳納份子錢8600元。「每天的純收入大概有100多元。」這是司機向記者反映的普遍收入數字。而這個數據在近年呈持續走低的趨勢。按照司機的說法，這是由於「義烏的黑車越來越多，一直未能得到有效治理，平均每輛出租車後面都跟着三輛黑車。」

正是在這樣的市場形勢之下，義烏於2015年計劃安排250個新增出租車營運權指標，以及2018年放開數量管控的政策，現實成了壓斷司機神經的「最後一根稻草」。而由於「黑車」極低的運營成本使其佔有天然的競爭優勢，出租車司機普遍對「增加出租車數量即擠壓黑車市場」這類政策解讀持悲觀態度。



▲ 順凱公司的招股通知書長期貼在公告欄上，目前100股已全部招滿

韓墨林攝



▲ 義烏市交通管理部門工作人員告訴記者，改革預留了一定的過渡期，因為要充分考慮利益調整的複雜性

韓墨林攝



▼ 義烏火車站前等待載客的出租車群

韓墨林攝