

推員工制保權益 破出租車業困局

內地三部委定新制 承包費可集體協商

多年來，出租車治理體系體例以及出租車運營公司的不透明一直飽受詬病。遺憾的是，人們並沒有看到多少改變的跡象。不過，這種亂狀將有望得到解決。交通運輸部、人社部、全國總工會日前推出租車管理新政，逐步在全國出租車企業推廣員工制，同時開展以車輛承包費(「份子錢」)、社會保險、勞動收入、休息休假等為主要內容的工資集體協商制。

■香港文匯報記者 房慶

在內地城市，出租車隨意拒載、不打表、故意繞行、收錢不給票據、黑車宰客等現象並不鮮見，成為城市管理中的難點。交通運輸部副部長馮正霖介紹，中國有8,700多家出租汽車企業，100多萬輛出租車，200多萬名出租車司機，年運輸旅客上百億人次。近年來發生在出租汽車行業內的事件，有一半以上與勞動關係不規範、承包費用不合理、出租車司機權益得不到保障有關。

保障的哥各項權利

然而，不只是乘客利益受損，出租車司機的正當權益亦得不到維護，高額的承包費、工作時間過長、收入較低亦使得出租車司機怨聲載道。馮正霖坦言，出租車司機的正當權益得不到保護，牢騷滿腹，心有怨氣，不可能為社會提供滿意服務。因此，交通運輸部、人力資源和社會保障部、全國總工會三部委聯合「出手」，重點著落在保障出租車司機的勞動報酬權、休息休假權、社會保障權。

國務院參事、北京市人大代表沈夢培指出，在由出租車司機、出租車企業、乘客和政府組成的四方格局中，除了出租車企業為「贏家」，其他三方可謂「共輸」。

合理確定承包費用

他闡釋，司機收入下降，工作、生活壓力大；乘客打車難，遭遇劣質服務；政府迫於物價上漲壓力，或不敢調運價，或硬著頭皮調運價，對出租車市場特別是黑車缺乏有效管理手段，導致其能力受公眾質疑。可以說，這三方是「共輸」。而贏家只有一個——出租車公司，無論油價、物價怎麼漲，不管司機有多

辛苦，乘客打車有多不便，依然收著高額承包費，照樣攫取暴利。

下調出租車「份子錢」的呼聲久已有之，可惜每次總是「雷聲大，雨點小」。出租車公司對於公眾的質疑始終不置可否。在是次的聯合行動中，三部委終於明確，將加快推進出租汽車行業企業化經營、員工化管理的經營模式，合理確定承包費用。「我們將加強出租汽車經營成本核算，督促出租汽車企業按照權責對等、風險共擔的原則，合理確定出租車經營承包費用。」馮正霖說。

健全價格調整機制

為逐步解決出租車司機工作時間過長、勞動強度過大的問題，以及由此導致的城市「打車難」，各地還將建立健全出租汽車價格調整機制。馮正霖指出，各地要科學界定出租汽車與城市公交的功能定位，保持出租車與公共汽車合理的比價關係，建立出租車運價與成品油價格的聯動機制，及時調整出租車運價，使駕駛員在合理的工作時間內得到合理的營運收入。

除宏觀政策指導外，三部委對駕駛員生活方面的細節亦予以關注考量。按照新規，各地將完善出租汽車運營配套設施，在交通樞紐、商業區、賓館飯店、旅遊景點、學校醫院等乘客密集區域設置出租汽車待客免費專用停車位，規劃建設出租汽車加氣站、服務點，解決駕駛員「停車難、就餐難、加氣難、如廁難」等困難。馮正霖稱，「這次堅決不搞『樣子貨』、『面子工程』，而是要努力破解出租車行業發展中的基礎性、長期性難題。」



■三部委聯手推出租車管理新政，保障的士司機的休息休假權等權利。

日幹最少18小時 的哥感慨休不起

北方出租公司的高師傅(見圖)家在北京市順義區，上的是雙班(上一天休息一天)。他凌晨4時許起床，坐兩小時巴士到城內交班拿車，一直到凌晨2時才回家，「每天工作最少18個小時，除了吃飯上廁所沒有任何休息。」他每天能拉800元左右，每個月15天就是1.2萬元。除去油補和基本工資，他要給單位交3,200元純承包費，「每天油費400元，再除去車維修費用，每月只剩下2,000元了。」

盼降「份子錢」

上單班的李師傅和幾位的哥一起在城裡租了間小平房住，他任職的士司機5年多，「收入一直沒變，油費、承包費、物價卻一個勁兒漲。」他每天拉12個小時，掙400元左右。要跑200公里左右，油費157元。除去基本工資和油補上交的純「份子錢」是3,000元，剩餘4290元，「維修保養還不算，能剩3,000元就很不錯了。」

多名的士司機表示，希望自己的月收入能提升到3,500元至4,000元。司機王師傅說，他希望上交公司的「份子錢」能夠下調，「每個月幹30天，只有10天是

在為自己幹活，其他的都交公司了，能不拚命嗎？」

個體司機更輕鬆

35歲的張先生是朝陽一名個體出租車司機，出租車營運證、個體營業執照及稅務登記等手續都由自己獨立完成。他的捷達車是花5萬元買的，多年以前他花10萬元轉讓費買來一個個體車證，便開始了的哥生涯。他介紹，自己每天跑12個小時，日營業額能達到400元，除去每月定額營業稅、工商費、養路費等800元左右、燃油費5,000元及維修，每個月能掙4,000元左右。

在北京，和張師傅一樣的個體出租車共有1,000餘輛。其餘幾萬輛車，都是公司化經營，每次提及張師傅，一般的哥都十分羨慕。

「大眾出租」試水個人買斷

由司機向出租車公司繳納「份子錢」的承包合同制模式在上海率先破冰。2月29日，上海大眾出租公司宣佈，「大眾出租」目前正在自願的原則下進行租賃經營的試點性改革，司機向公司提出書面申請，與公司簽訂車輛租賃經營合同，花12萬元買斷一輛新車58個月的租賃權，每月再交3,000元的管理費，公司將不再為員工繳納四金以及車輛的保養維修費用。這意味著駕駛員買斷經營權之後，所掙的每一分收入都是歸自己。

99輛車試點 佔車企總數1.2%

據了解，目前，此項試點已在99輛出租車上展開，佔該公司車輛總數的1.2%。根據大眾交通集團的信息，試點車營運時間縮短，有效里程上升，投訴率、失物發生率均低於承包車。

有乘客擔憂，買下車輛租賃權後，大眾出租車品牌服務質量可能難以保證。對此，該出租汽車公司表示，駕駛員自主經營之後，行車安排更自由，自身約束也更大。試點是完全遵從駕駛員意願，沿用大眾品牌，服務標準和質量都是一樣的。



■上海大眾試水個人買斷。



■內地逐步在全國出租車企推廣員工制。

香港文匯報記者 房慶

改變運作方式 推市場化管理

國家發改委綜合運輸研究所研究員董焯向本報記者分析稱，要改革現有的出租車行業管理模式，切實維護出租車司機的權益，需改變當前管理的運作方式，由政府主導、政府全部負責的運作方式，轉變為政府實施引導和監管、操作層面市場化的運作方式。

董焯表示，管理方式轉變之後，政府部門的主要職責在於制定「遊戲」規則，通過研究政策、制定法規、調節供給數量、審定經營資質等方法，維護市場秩序、保持供需均衡、懲處違法行為。這將使政府職

能從計劃經濟的高度集權逐步向市場經濟的服務型政府轉變，使出租車行業的發展更加規範、合理、科學和有序。此外，政府部門對出租車總量管制亦應調節，從控制總量轉變為對出租車總量實行指導性規劃。

綜合治理「打車難」

中國政法大學民商經濟法學院講師王軍指出，在諸多的出租車監管難題中，與民眾聯繫最為緊密的「打車難」。實際上，這種現象亦暴露監管方面的協同不足。出租車只是城市交通的一個環節，打車的難易度與城市交通的整體狀況密切相關。公交車、地鐵等固定線路交通工具的便捷程度，道路交通的暢通程度等都會產生影響。因此，解決打車難要從城市交通的整體狀況考慮，綜合治理。

要解決該問題，就需多個相關部門進行有效協同。他介紹，出租車的運

營涉及多個管理部門，如火車站、機場站點的出租車管理問題就會對出租車的營運造成影響，這僅靠交通管理部門一家是很難解決的。因此應建立各相關部門協同處理機制，適度調配，及時溝通。

長期跟蹤研究出租車行業的北京傳知行社會經濟研究所所長郭玉罔表示，出租車企業不參與直接經營，不承擔經營風險，某種意義上幾乎不承擔任何漲價成本，而由出租車司機和消費者承擔。司機作為直接經營者，承擔相應風險，但因不是資產擁有者，無法獲得經營帶來的合理效益。

他認為，無論是在北京還是上海，「份子錢」都有很大程度下調空間。另一方面，在整治出租車公司的同時，亦應對行業規則進行修改。他認為，只要解除數量管制，出租車行業壟斷租金將迅速消失，所有經營關係也將改善。



■不少的士司機盼望下調「份子錢」。

朱鎔基曾批出租車企： 簡直就是「把頭」

《朱鎔基談話錄》(第三卷)顯示，時任總理的朱鎔基曾經「痛批」出租車公司。他說：「舉個例子說，北京出租車司機每天要向公司交150元的車份兒。照這樣下來，公司兩三年就可以把買車子的錢收回來了，但司機還要繼續交下去。出租汽車公司遷老是給他們攤派，叫他們裝這個裝那個，賣給他的東西又貴得要命。而且，所有這些交給出租汽車公司的錢只打一張『白條子』，這意味著出租汽車公司根本不交稅。說得難聽一點，出租汽車公司那幫人簡直就是『把頭』(『把頭』是指舊社會把持某種行業從中剝削的人)，是上海解放前戴墨鏡、穿香雲紗的那種人。偷稅、漏稅，這裡面有多少錢呀！」