

出租车改革方案初稿已经完成

- 正在征求各方意见今年将出台
- 交通运输部肯定义乌出租车改革模式

21日,在交通运输部举行的例行发布会上,运输服务司副司长王水平透露,深化出租车行业改革工作小组已经拿出出租车行业改革初稿,正征求各方意见,抓紧修改。

开出租车数量管控,租价由政府定价变为政府指导价。近期,义乌市出租车改革举措引发广泛关注。对此,王水平表示,交通部支持义乌市先行先试探索适合中小城市出租汽车改革和发展的具体举措,为全国出租汽车行业改革提供借鉴和示范。王水平说,交通运输部将密切关注义乌出租车行业改革的实施效果。

据了解,国家发改委最新发布的2015年深化经济体制改革重点工作意见也特别提出,今年将要出台深化出租汽车行业改革指导意见。王水平透露,今年1月以来,交通运输部成立的工作小组赶赴十几个城市开展深入调研,听取各方意见,目前,交通运输部深化出租车行业改革工作小组已经拿出出租车行业改革初稿,正征求各方意见,抓紧修改。

□义乌模式

放开数量管控是最大亮点

据了解,此次义乌市出租车改革内容包括放开出租车数量管控,通过摇号选出组建新的出租车公司;出租车价格由目前的政府定价,逐步转变为政府指导价下的行业自主定价;逐步取消出租公司每年上交给管理部门的有偿使用费等。

焦点 1

放开数量

公开摇号组建新出租车公司

有专家指出,此次义乌市出租车改革的重大亮点莫过于放开出租车数量管控。此次,义乌市放开数量管控,首先就是通过公开招选摇号组建新的出租车公司,增加出租车数量,更多公司可以进入出租车领域经营,一些忽视管理的出租车企业将面临残酷竞争,甚至被淘汰。

摇号个人中标者楼显明说,现在政策放宽了之后,我们都有机会参与。据了解,只

要是企业法人或者自然人,都有资格参与这次公开招选摇号,中标后可以组建公司参与出租车经营活动,这也是此次义乌出租车改革迈出的最坚实的一步,让原本属于垄断的出租车经营行业,首次面向市场公开招选、公平竞争。

义乌的出租车公司,也在原有6家的基础上,增加了5家,达到11家。截至5月16日0时,318辆新上线的出租车已经上路营运。

焦点 2

价格改革

由政府定价改为政府指导价

打车难是运力不足,份子钱居高不下是因为政府对出租车运营公司和运营车辆数量的管控,以及出租公司每年上交给管理部门的有偿使用费,义乌市道路管理局局长周荣兴表示,这些内容在这次改革中全部都有涉及到。据了解,义乌改革的第

二个亮点——逐步取消政府收取的营运权有偿使用

费,今年将由每年每车1万元降低至5000元,明年开始全部取消,这无疑会让出租车的份子钱有所降低。“取消的有偿使用费要让利给驾驶员。”周荣兴说。

另外,义乌出租车改革中还提到,出租车价格由目前的政府定价,逐步转变为政府指导价下的行业自主定价。按照改革方案计划,到2018年,出租车经营公司和出租车的数量将不再做任何限制。对于运营价格也将由指导价的基础上每个公司自由调节。

改革



□专家观点

是否放开数量管控观点不一

中国道路运输协会秘书长王丽梅表示,目前,北京出租车数量为6.6万辆,从城市人均占有出租车的数量看,在全国排名非常高,因此不宜再增加出租车数量。出租车作为运营车辆占用道路资源严重,1辆出租车占道资源等于10辆私家车。另外,从北京PM2.5的源解析看,机动车排放占污染来源的重要一项。因此,无论是从交通压力还是环境压力,增加出租车数量都不是好的选择。

但清华大学政治经济学研究中心主任蔡继明认为,目前,政府对出租车运营实行特许经营,进行数量管控,一旦出租车公司拿到指标,就可以凭指标资源每月收取承包金,出租车服务好坏与公司经营脱钩,这就导致企业提高服务的动力低,严重缺乏竞争。解决存在已久的打车难问题,关键在于打破垄断,放开出租车市场,通过市场竞争促进出租车行业发展。

放开价格管控刺激市场竞争

王丽梅提到,目前,北京出租车的指标为无偿向企业提供,不存在收取出租车指标运营费的问题,从这个角度讲,义乌的经验对北京的借鉴意义不大。不过,正是由于北京无偿向企业提供指标,而且有最高8年的使用期限。但是,北京很少会因企业管理运营不佳而被收回指标,因此出租车企业之间竞争力严重不足。

是通过拍卖方式向企业提供,部分城市的出租车牌照甚至高达几十万。这些城市像义乌一样放开数量管控,后果便是,这些企业手中的指标严重贬值,这显然容易造成社会不稳定。当然,这些城市也可放开数量管控,前提是,由政府出钱回购指标。王丽梅认为,北京市可以通过放开价格管控的方式,刺激企业之间的竞争。

王丽梅还提到,在其他省份,出租车指标

(综合)

