

出租车罢运事件引发的改革思考



城市里的出租车群。新华社发

此起彼伏的出租车罢运事件，使全社会目光聚焦全国 200 多万“的哥”群体。最新数据显示，全国取得合法运营牌照的出租汽车有 100 多万辆，年客运量 110 亿至 120 亿人次。

冰冻三尺非一日之寒。在重庆等地出租车罢运事件中，不少司机反映，罢运并非一时冲动之举，而是因为他们的利益诉求没有得到及时回应。

今年初，国务院发展研究中心曾提交一份全国出租车行业研究报告。报告提出了行业存在的五大矛盾：

直面群众诉求：畅通民意表达渠道

一是市场准入制度不合理；二是出租车经营权管理混乱；三是“黑车”监管缺失冲击行业秩序；四是司企关系不清，司机负担过重、收入偏低；五是行业管理体制不顺。

“问题并非不能解决，而是没有及早认真对待。”重庆一些出租车司机举例说，罢运后，政府部门采取措施，很快解决了部分长期反映无人管的问题。

国家行政学院教授张孝德认为，目前每一级政府和部门都有信访机构。关键的问题是，一些部门不能及时认真回应群众的利益诉求，陷入“大闹大解决，小闹小解决，不闹不解决”的管理怪圈。

30 年改革开放后，中国正处于“发展黄金期”和“矛盾凸显期”的重要关口，公众思想呈现独立性、多样性和选择性趋势，要求社会管理机制进一步完善。

制进一步完善。

张孝德说：“应对复杂多元的利益诉求，政府部门需要新的智慧和勇气。”如果包括工会在内的行业组织或社会组织得到积极健康的发展，就能减轻政府解决社会矛盾的压力。但目前的状况是，出租车司机缺乏能代表其利益的行业组织。

11 月 13 日，中华全国总工会办



公厅发出通知，推进出租车企业组建工会。明确提出帮助企业建立健全职代会制度、平等协商集体合同制度，畅通职工参与企业民主管理、民主监督渠道。这让出租车司机看到了集体依法维权的希望。

出租车罢运事件频发，从一个侧面再次折射垄断之弊。

针对出租车的行业垄断，3 年前重庆“的哥”杨孝明提出了“人民出租车公司”的构想。但是，当杨孝明向重庆市运管局申请“出租车经营指标”时，却被拒绝。

事实上，杨孝明被拒绝给予的是一种垄断性的公共资源——出租车经营权。

目前出租车公司使用的出租车经营权是政府以“特许经营”方式转让的，最初多为无偿或低价转让，但却被一些公司作为稀缺垄断资源高额炒卖，有的城市一辆出租车经营

打破“行业垄断”：“市场准入”期待公平

权被炒到上百万元。

重庆市副市长黄奇帆在与出租车司机座谈时算了一笔账：一辆出租车每天能挣 700 元，4 年承包期总收入为 80 多万元，但“份儿钱”“承包费”“预收营业款”等各种费用就要交 57 万元左右。剩下的收入除掉加气、修理等成本支出，司机每月只能挣 2000 元左右。

“现在收入越来越低，我每天开出租车收入只有 40 元到 50 元。”重

庆出租车司机谭代华说，“以前我每天能给老婆 100 元，但现在得三天才行。我没法向家庭交代。”

谭代华的境遇，代表了多数出租车司机的心态。因为改革滞后，尽管他们天天连轴转，但收入却难有提高，甚至还出现相对下降趋势。

黄奇帆说，出租车公司拿走的钱约占七成，扣除购车等成本和税费，一辆车每年约有 4 万元盈利，不

受物价、油价上涨等成本变动影响，早涝丰收，收益平均每年达 50%，有的甚至高达 70%，实在是“全世界投资回报率最好的行业”。一些司机说，出租车公司纯粹是一个垄断制造出来的“食利”阶层。一些公司拒绝制定行业营业收入标准和统一的 8 小时工作劳动定额，拒绝为司机购买社会保险。

今年 8 月 1 日，我国酝酿 14 年之久的《反垄断法》终于正式实施。



经济学家包永江说，每次改革都是一次利益关系的调整，重要的是是否公平、是否体现了让群众共享改革发展成果。未来一个时期，检验我国市场化改革的“攻坚”效果，关键就在这里。

一连串出租车罢运事件，暴露了行业准入、分配不公、监管缺失等问题，从更深层次上看，它反映出是政府相关部门职能的错位、缺位和错位。

国务院发展研究中心发展战略和区域经济研究部部长张军扩说，出租车行业的核心问题，即出租车经营权调控不力，凸显新时期加快改革攻坚步伐的迫切性。

最初，多个政府部门争夺审批管理权，国家禁止拍卖出租车经营权后，相关部门又疏于管理，出现了“有利大家争，无利大家推”的行业监管局面。

据调查，目前司机的诉求主要包括“份儿钱”、运价、罚款和黑车等几个方面，这涉及交通、经贸、物价、公安等多个部门。而包括降低“份儿钱”，解决“加气难”等问题，还不是

转变政府职能：厘清政府和市场“边界”

地方政府部门马上能解决的。

海南省三亚市政府曾发文，决定从 2008 年启动以降低出租车承包金、减轻负担为主的行业整顿。但直到 11 月，这项决定仍无法推行，最终导致罢运事件发生。当地一家出租车公司老总说：“且不论承包金是高是低，这是早就由法律合同约定的，政府怎能一声令下说改就改呢？”

然而，政府退出市场并不意味着弱化政府监管服务职能。在出租车行业，掌握出租车经营权的公司肆意提高“份儿钱”，侵害司机利益；黑市倒卖出租车经营权现象突出，抬高经营成本；黑车横行，扰乱出租

车市场……这些问题与政府监管职能缺位有直接关系。

解决“加气难”，是这次重庆出租车罢运的诉求之一。在重庆，一辆出租车加天然气一般要等 1 个多小时，最长要等 3 个小时。这不仅严重影响了出租车营运收入，也加剧“打的难”状况，群众怨声载道。

有关专家说，“加气难”等供需矛盾，虽然根本上反映了要素市场改革不到位，但另一方面也说明，相关部门离服务型政府的改革要求还有相当距离。

“让政府的归政府，市场的归市场”。地方政府和部门必须从生产者、

监督者、控制者的多重角色中走出来，切断与企业等市场主体的利益脐带，按照科学发展观要求，向维护公平正义和提供公共服务的角色转变。

具体到出租车行业的改革，有关专家认为，当务之急一是政府部门尽快采取措施维护司机合法权益。如强制“三险”保障，制订“份子钱”最高限价，提供统一规范合同范本等。二是打开市场大门，打破行业垄断经营。

从长远看，应加快出租车行业立法步伐，明确行业管理责任，厘清政府部门、出租公司、司机之间的关系，按公平透明、科学发展原则，重



构行业利益分配格局。

据记者了解，国务院明确交通部门为出租车行业主管部门后，原属建设部门的行业管理职能正在交接理顺中。目前，交通部门正着手对出租车行业存在的深层次问题进行调研，将逐步采取政策措施，解决历史遗留问题；同时加大改革力度，力求尽快理顺行业管理体制，使出租车行业走上科学发展的轨道。

据新华社电