

南京出租车油价运价联动方案听证会召开——

## 起步价涨1元无悬念 “份子钱”遭炮轰

昨天,南京市物价局召开出租车油价运价联动方案听证会。23位听证代表全部到会,就两套备选方案展开热议。其中,支持方案二的代表占绝大多数,这意味着,1元钱燃油费并入起步价基本已无悬念。不过,针对出租车管理费(“份子钱”),多位代表毫不客气地展开了“现场解剖”……



南京新街口排队的出租车 快报记者 洪波摄

17:6

## “加1元”并入起步价无悬念

在昨天的听证现场,共有6名代表明确支持方案一、16名代表明确支持方案二、1名代表倾向方案二。大致比例为17:6。这意味着,南京实行了一年多的1元钱燃油附加费即将面临取消命运;而并入起步价后,南京的出租车起步价将由现在的3公里8元钱涨到9元钱。不过,最终方案还将在物价部门集体审议并报市政府批准后会实施。

赞成方案一的听证代表、跃进汽车制动系统有限公司的吕晓其说,本次听证会主要解决的是油价运价联动机制问题,而非出租车起步价格的调整,计价器因油价浮动调整既浪费人力物力又有成本,还影响出租车工作。

而几乎所有经营者代表和司机代表都同意方案二,直接将1元钱并入起步价。一方面,目前乘客已基本认同多出的1元钱;另一方面在方案一中,在计价器之外收取1元的燃油附加费,以小票的方式给乘客作为打车凭证,给司机和乘客都带来了不少麻烦:对司机来说,一元小票成本价每本1.6元,50张一本,每月1200张,需24本,每年每年将增加驾驶员负担460.8元。南京市共有8597辆出租车,全年仅此一项费用就额外增加驾驶员负担396.14万元;而对乘客来说,一元小票在报销上非常不方便。

还有人则认为,油价居高不下,对出租车行业的影响很大,适度调价未尝不可。

■听证代表说

## 我们消费者吃了“眼前亏”

“我们消费者吃了‘眼前亏’!”听证代表、跃进汽车制动系统有限公司的吕晓其说,两套听证方案都考虑了“为保证出租车行业稳定”而给出租车方的“优抚”,而未完全照顾到消费群体的利益,消费者承担了大于50%的油价涨幅,明显吃了“眼前亏”。

吕晓其说,油价上涨后,政府、企业、消费者三方都应该承担才算公平,但怎么就变成主要由驾驶员与乘客之间来负担?“我认为,联动机制一旦通过,消费者即使‘吃

亏’也要吃在明处,政府对出租车行业的优抚也应该摆在明处。在平衡三方利益的时候,希望也能让我们消费者和司机们都不吃亏。”吕晓其认为,一方面政府必须继续实行定补政策来应对垄断的油价上涨,另一方面在于出租车企业不断整合,督促挤压“租金”,等待一点点的让利。

听证代表、交通规划研究所总工程师钱林波则提出,目前南京出租车的空载率是40%左右,空驶的油耗成本也都要乘客承担,这值得考虑。

## 要与外地比价格,更要比收入

会上有代表提出,与杭州、苏州等地相比,南京的出租车价格偏低。但钱林波代表则认为,考虑与周边城市出租车的比价关系是可以的,但与此同时还应该考虑与周边城市收入水平间的差距,“在长三角各城市中,南

京的收入水平并不算高。”此外,还应考虑出租车支出在居民收入中的支出比例,以考虑价格变动对消费者的影响。就此,他提议可以考虑适当提高600元的“起征点”(启动联动方案司机油价增支的临界点)。

## 质疑

## 7200元份子钱凭啥就不降?

尽管昨日的讨论核心是油价运价联动问题,但有多位听证代表都将矛头对准了出租车运营成本中的关键部分——7200元“企业管理费”(通常称为“份子钱”。详见快报5月30日报道《7200元管理费是怎么来的?》)。这些代表当中有的来自审计部门,有的来自财政部门,有的来自税务部门。

“这些费用中,有些

项目不应该纳入其中,有的标准偏高,有的是重复的……”代表们提出,出租车7200元份子钱占的哥总支出的55.44%,油价支出只占38.78%,因此单从油价上算成本是不合理的。有代表说,份子钱有不少成本属于重复计算,如果严格审计,至少可以降低1000元。

会上,受到代表们质疑的收费项目主要有以下几项:

■财务费用:车辆由企业贷款购买。平均每辆车购车成本13.5万元,按银行利息6.4%计算,则135000元×6.4%÷12÷2=360元

“财务费用其实就是利息。”听证代表、南京审计学院的乔春华说,并非所有的车都是企业贷款买的,司机也要交款万元,既然如此,就不能以贷款为由这样来计算财务费用;南京市财政局的吴冰说,贷款买车作为企业的一项投入,不应该反映在当期收益上。

■营运证:成本摊销778元/月

吴冰说,营运证成本摊销到现在,影响已经越来越小,从1997年至今已经10年过去了,虽然2000年和2006年两次更新,但是作为成本不应该仍然占这么大的比例,否则会造成今后价格越来越高。

■车辆保险:综合平均为579元/月

吴冰代表说,作为影响定价的重要项目,应该是政府强制险种才能纳入成本,但是商业险作为企业规避风险的

一个做法,是不应该纳入管理费中的。

■车辆折旧:综合平均为2154元/月

乔春华代表说,其中有重复计算之嫌。一辆车假设10万元、5年折旧期,则每年2万元,也纳入管理费中由司机缴纳。但折旧是用来更新车型用的,那么,买新车的钱又是谁出的?司机。另外,5年后报废的残值谁受益?“不还是公司吗,但这个收入并没有打进去。”

■营业、个税、车税:392元/月。其中,营业税300元,个调税80元、车船税12元

听证代表、浦口区地税局退休干部刘国强说,营业税实际上应该是270元,城建税是19元,教育附加税是11元,共300元。个调税已取消,现是个人所得税,而个人所得税是二次分配税种,不能列入出租车营运成本之中。

■保险不规范

刘国强代表说,在应交的养老、失业、医疗、工伤、退休和大病保险等费用中,没有给的哥交退休保险,而是参加了计划生育保险。

■听证代表说

## 为何不选择下限6900元

按照“公车公营”的营运收费指导意见,出租汽车企业与驾驶员共担经营风险,保障驾驶员的劳动报酬、保险福利等权益。企业营运收费实行定额办法,执行行业指导标准。即:双、

单驾每辆车每月由驾驶员上缴给出租车公司7200元~6900元。

显然,成本调查中选择的7200元是上限。

“为何不选择下限6900元呢?”乔春华代表对此提出质疑。

## 不如多降低些管理费

“不如多降低些管理费。”不少代表表示,这比涨1块钱对出租车司机的增收要有效得多。

刘国强代表在分析后说:“如果我说的对的话,按收取燃油附加费计算出租车驾驶员的含税月收入应是2855.3

元,这其中有国家税收优惠的政策:17607.73×5.55%-300=677.23元。”刘国强等代表还建议,有关部门应该择机对管理费问题作进一步调查了解,并主动请缨:“我报名一起去调查,一定能算得清楚!”

## 回应

## 公司称“减轻了份子钱负担”

对听证会现场的热点问题,快报记者逐一进行了会场内外的连线,进行多角度采访和释疑。

每月还的哥2000元,都在份子钱中扣除

关于7200元管理费的问题,记者连线了多家出租车公司。相关负责人表示,南京市目前公司化经营的出租车大多采用借贷模式,即以出租公司向司机借款的方式,每个月通过减免租金来还本付息。由于减轻了份子钱负担,受到的哥的欢迎,目前真正缴7200元/月份子钱的哥并不多,南京8597辆出租车中只占1000辆左右。

中北出租公司副总凌强表示,按照公司借贷模式,公司向的哥借12万元,每月还给哥的本金2000元,再加上付给的哥6%以上的贷款利息,实际的哥每月缴给公司的只有4000元多一点。

南京东方出租公司负责人告诉记者,他们向司机借款也分为6万元、8万元、10万元等多种档次。如借10万元,扣除2万元保证金(将来要还给哥的),实际借款数只有8万元,这些钱他们分42个月还完,司机每月实际缴的份子钱只有5000元多一点。这里面还包括养老金、养路费、保险费、营运证费用等多项成本或代缴费。

对此,也有人指出,公司还给哥的本金,那是因为当初买车借了哥的钱,还钱是应该的,并不能因此说“减轻”了哥的负担。

车辆残值各拿一半  
听证代表乔春华提

出,出租车公司向司机借款买车,实际上是司机出资买了营运车辆,车辆5年提前折旧完,而使用寿命是8年,剩下的残值是否应该归司机?

南京多家出租车公司负责人表示,虽然是公司借贷的形式,但车辆产权还是公司的,公司借款通过每月还本息的方式支付,因此残值归公司是理所当然的。不过,各家公司为了鼓励司机提高服务质量,兑现合同,都在处理残值时对司机采取奖励的措施。如东方出租公司规定,司机无重大投诉兑现合同的奖励1.2万元,大件出租公司奖励标准是1万元,中北出租公司一般车奖1万元,红旗车奖1.5万元。相比5年后旧车处理残值约2万元/辆而言,基本上是公司、出租司机各家拿一半。

“电话叫车”有望开通

听证代表钱林波提出,南京实载率为60%,还可采取措施降低空载率,否则空驶油耗让消费者承担不公平,要改扬手叫车为电话叫车,加强电话调度功能。

南京市客管处隋建伟副处长告诉记者,这也是他们加紧努力的大事。目前有5000多辆出租车装了GPS,开通后可以清楚地知道出租车所在的位置,对乘客的叫车要求便于就近派车。如今,后台设备正处于最后调试阶段。同时,统一的叫车电话965188已经开通,免费叫车正处于试运行阶段,的哥有望借此进一步降低运营成本。

快报记者 郑春平 陈英 鲍铭东

## 相关链接 两套听证方案

保持现行运价水平及运价结构不变,适时启动燃油附加费。本方案视油价上涨幅度大小,可以有“两轮”调整。

油价4.42元/升,加1元

拟在油价达到4.42元/升及以上,并持续二个月以上时,出租车可在运价外向乘客收取燃油附加费1元/车次。当油价低于4.42元/升(不含4.42元/升)且持续二个月以上,即停止收取燃油附加费。当油价持续高于4.42元/升(含4.42元/升)达6个月以上时,将燃油附加费1元并入起步

价。  
油价5.53元/升,再加1元

当油价为4.97元/升时,加收1元燃油附加费的增收已全部被冲抵完,此时如果油价继续上行,即实施第二轮燃油附加费,在前一轮燃油附加费的基础上,再加收1元。具体为当油价达到5.53元/升(4.97元+0.56元),并持续两个月以上时,再加收1元/车次燃油附加费;当油价低于5.53元/升(不含5.53元/升)且持续两个月以上时,取消第二轮的燃油附加费。

先调1元,油价5.53元/升时联动

按此方案,将调整起步价,并适时启动燃油附加费。

考虑将现行燃油附加费1元并入起步价,即将起步价由8元/3公里调整为

9元/3公里。如果油价继续上涨至5.53元/升,并持续两个月以上,出租车可在运价外向乘客收取燃油附加费1元/车次,收取方式同方案一,当油价低于5.53元/升(不含5.53元/升),且持续两个月以上,即停止收取燃油附加费。