

本月中旬,南京的出租车将陆续领取油价补贴,每辆车约9300元。同样是因为油价上涨,南京的消费者已经承担了“加2元”的燃油附加费。然而人们发现,在关于城市客运出租车行业油价上涨“三方共担”(政府、经营者、消费者)机制中,唯独缺少了“经营者”这一方。有消息称,上海已领先一步,于5月初开始调低“份子钱”,每月的哥可少缴350元。啥时候南京出租车行业的份子钱也会调低?快报记者就此进行了调查。

□快报记者 鲍铭东 沈晓伟

出租车公司每辆车每月只赚600元?

■快报调查:的哥每月份子钱占运行成本近6成;学者调查:公司每辆车月净利润超4000元
■油价上海政府掏钱发油补,消费者承担了“加2元”,出租车公司份子钱凭什么就不能降?

快报调查

关键词:的哥负担

每月运行成本,“份子钱”占比超50%

昨天,记者随机调查了10多位分属不同出租车公司的司机。调查发现,南京的出租车司机每月“份子钱”普遍在7000元左右(含购车折旧费,标准不等)。在须由出租车司机承担的运营总成本中,“份子钱”占到了50%以上。同时,须缴纳的“份子钱”远远超过的哥每月的净收入。(10个的哥的收入开销见表)

张师傅开出租车已有6年,他请了“二驾”开夜班,自己开白班。一个白班算下来有近30笔生意,每天的营业额有400多元,算上“二驾”每天上缴的90元“租金”,一个月有14700元左右的总收入。

再看看每个月开车所需的花销。每天的油钱以150元至160元居多,一个月下来就要4600元左右。“份子钱”每个月5100元,如果加上个人保险要5600元。另外,最初的“购车费”,也就是公司向其借款买车的钱,有8万多元。按规定一辆车5年就要换,那这个8万多元平摊下来,一个月差不多要1400元“折旧费”。折旧费跟份子钱加起来,就是实际每月上缴公司的钱,共计7000元左右。这些费用加起来一万一千多元。用总收入一减,每月张师傅的净收入为三千多元。其中,“份子钱”与折旧费的7000元,占到每月总开销约58.8%。



快报记者调查发现,每月份子钱在出租车运行成本中占了相当大的比重 快报记者 辛一 摄

观点交锋

关键词:出租车公司净利润

学者称每月超4000 公司却表示每月仅600

经济学家揭秘:每月超4000元

的哥王师傅认为公司每个月每辆出租车净赚3000元。而有学者认为实际上不止这个数。社会经济学者由晨立曾深入十多个城市,对各地出租车公司的运营情况做过调查。在接受央视采访时,他表示,出租车公司的运营成本一直都是个谜,“很多地方说这个数据不便公开。”他以一辆双班制的北京出租车为例进行了成本和利润的测算。他认为,出租汽车公司的成本主要包括:买车、保险、司机工资、社保等项目。北京司机每月交给公司的“份子钱”平均为6000元,按新车8年的运营期限计算,公司仅单车收取的份子钱将近58万元。扣除新车购车款10万元、保险8万元,每辆车的实际利润约40万元,平均每年5万元,每个月超过4000元。

出租车公司喊冤:每月仅600元

不过,这一结论却遭到了出租车公司们的一致否认。中北出租车公司相关负责人表示,其利润率只有5%左右。不过,对于出租车公司承担的成本,他却表示不好说,“因为有的公司营运证是拍卖来的,有的公司营运证是市场并购转让来的,还有的是当初无偿划拨来的。”同时,对于公司的盈利水平和成本分项列支情况,他也表示“不方便说”,还称公司利润年年都在降,“因为份子钱一直没变,而养老金递增、新增加的交强险、管理成本增加等,导致公司成本不断上升。”东方出租车公司相关负责人也同样表示不好说,并称份子钱“没有多少水分可挤”,公司每辆车一个月只挣500至600元。海博出租车公司负责人表示,每辆车一个月能挣700至800元,没有几千元那么多。

调查表格

受访对象	公司借款(万元)	折旧(元)	份子钱(元)	油钱(元)	修理费平均(元)	收入(元)	份子钱占比总开销
中北出租车公司张师傅	8.4	1400	5600	4600		3550	58.8%
凯利出租车公司高师傅	14	2333	4200	5400		4317	54%
康达维出租车公司李师傅	7	1166	4500	5000		3800	55%
(某公司)于师傅	8	1333	5000	5400		3300	53%
中北出租车公司秦师傅	8	1333	5700	5200		3400	58%
海博出租车公司张师傅	-		7300	7000	700-800	3500	48%
大件出租车公司丁师傅	8	1333	4840	4000(白班)	2000(即将更新)	4500	40%
大件出租车公司吴师傅	-		7180	6000	500(新车)	3300	52%
中北出租车公司万师傅	6	1000	6020(单班)	7200	500(新车)	4300	44%
东方出租车公司余师傅	10	1667	5400	5500	500(新车)	4700	52%

注:表格横线除第二项外,其他均按月计算

两大疑问

1 出租车“个体化”是否可行?

有专家提议,不妨考虑让出租车司机搞个体经营,跳过出租车公司这座“大山”。中国社科院曾有一份研究报告认为,出租车行业不需要高新技术投入和巨额资金,且政府收税比公司收入少得多,只要管理方法得当,“出租车行业可以个体化”。不过,也有学者认为此举不妥。南京师范大学社会学教授吴亦明表示,出租车作为公共交通系统的一部分,采取个人自由化,缺乏统一管理,易滋生各种问题。“出租车行业还是需要管理者,当然,这个管理者还是公司比较合适,如果变成个体经营,那政府就需要直接管理。南京这么多出租车,难道要为此增设一个专门的管理机构?”他认为,要解决当前的问题,应该从政府监管公司这个层面上考虑。公司的利润率、公司的分配机制,这些政府都可以建立相应的机制进行监管,令企业的运营变得更加规范、透明。

2 份子钱能不能再挤水分?

吴亦明认为,从大众的出行方面考虑,公司方这个管理者应该予以保留,不过份子钱可以通过适当方式挤出“水分”。他建议,广大司机也可以通过更为有效的方式争取自己的权益。他举例说,一般的工厂,工资本来由老板自行决定,工人拿到的工资偏少,于是工人组织起来,成立工会,集体与老板谈判,获得相对合理的薪酬。同样,司机们也可以通过类似的行业协会,统一与公司方就份子钱进行谈判。不过,要想找一个收入高,技能要求低的工作并不容易,公司目前处于强势,的哥很难开口主张自己的权益。不过,南京各相关部门目前均未表示有降“份子钱”的打算。

部门说法

正在对企业成本进行摸底

物价局:曾明确客管处核定份子钱

出租车公司到底净赚多少是个谜,的哥对一个月7000多元的“份子钱”也觉得过高。那当初,这一数据又是如何测算出来的呢?对此,记者从南京市物价局了解到,在2005年,物价局曾和当时的南京市公用局联合发过一份文件,用来管理“公车公营”,其中明确指出,客管处每年要根据企业成本运营情况对“份子钱”进行重新核定。同年,出租车“份子钱”标准出炉。据了解,如果公司不借款的话,双驾每月7200元,单驾6900元。后来,随着养路费的取消,这一费用每月减了200元。

记者同时了解到,2005年南京出租车价格听证会上,有关部门测算份子钱的设想是:份子钱总额7000元左右;其中营运证摊销成本1000元,车辆折旧费2100元,各项代交税费442元,车辆保险费618元,代交驾驶员五项社保统筹738元,车辆维修费300元,企业管理费750元-890元,财务费用574元,通讯费、发票工本费、头座清洗费等100多元,加总后各项成本6700元左右,企业的利润只有300元。

从中不难看出,代交税费、车辆保险、社保金、维修费等,是企业的“刚性成本”,总计2200元左右。其他几项费用,则需要探究。比如营运证1000元,有关部门解释,南京7800辆挂靠公司的出租车营运证2017年到期,以1997年营运证拍卖20多万元计算,20年下来每月接近1000元。可实际上,1997年的那次拍卖,是南京拍价最高的一次。此前南京拍过两次营运证,拍价分别是5.4万元和14万元,摊进每月,数额要少得多。而在1993年前,南京通过审批发放3000多张营运

证,占挂靠出租车的近一半,由出租公司无偿取得,摊销进每月的“营运证成本”应为零。的哥认为,通过历次更新并延长营运证时间,营运证这一块的成本其实已经基本差不多,目前,有偿使用也不过是1万元/年,公司服务质量考核通过的还能享受无偿使用的优惠。

客管处:正在对企业成本进行摸底

南京市客管处相关负责人表示,目前来说,出租车份子钱的成本确实有点不透明,应该分项目予以公开。不过,由于各家公司的情况不同,就拿营运证来说,有的是通过无偿划拨的,有的是通过市场拍卖的,还有的是购并转让的,因此计算器来非常复杂。客管处最近正在对企业成本这一块进行摸底,以决定是否要调整份子钱标准(即定额)。

交通局:企业承担的“方式”不同

按照油价运价联动机制的原则,油价上涨,增支部分由经营者、政府和消费者三方共同承担。可纵观多次涨价,每次总是司机先自己“垫”,随后是通过燃油附加费等形式让消费者掏腰包,接着政府的油贴发放。可为啥每次都不见经营者也就是出租车公司的身影?对于经营企业这块,南京市交通运输局相关负责人曾对记者表示,企业其实也相应承担了部分增支因素,但体现的方式不同。比如出租车司机养老金每年上涨10%,这些都是企业承担。不过,的哥认为,养老金跟油价是两码事,因为“非典”后企业也曾经发放过燃油补贴,不过次数很少。养老金的上涨,无法成为逃避油价分担责任的借口。