

交通部、人社部、全总宣布从3月起逐步推行出租汽车行业新机制

每周休一天? 份子钱集体协商? 的哥、公司和客管处都说难操作

昨天有消息称,交通部、人社部、全国总工会宣布从今年3月起开展为期两年的“出租汽车行业和谐劳动关系创建活动”。全国各地将逐步推行出租汽车企业员工制经营模式,代替目前承包挂靠制;同时还普遍开展以车辆承包费用(即“份子钱”)、社会保险、劳动收入、休息休假等为主要内容的工资集体协商。不过,快报记者结合南京出租车市场调查发现,这一提法虽听起来很好,但操作起来很难。

□快报记者 鲍铭东 刘伟伟

►出租汽车行业“破题”不易
快报记者 路军 摄



1家之言

刘小冰: 应就集体协商出台 指导性处理原则

昨天晚上,当快报记者拨通江苏省人大常委会立法专家咨询组成员、南京工业大学法律与行政学院副院长刘小冰教授的手机时,他正坐在出租车上。他认为,集体协商的方向是对的,但国家应该出台指导性的处理原则。



刘小冰

观点A 应考虑在劳资双方之间 取得制度上的平衡

从法律上来说,协商解决的方向是对的,国家不能对这些纯粹的经济活动提出一个强制性的办法,而只能提出一个指导性的意见和方案。问题在于,在协商解决的时候,会出现很多纠纷,在这种情况下,国家应该提出基本的、指导性的处理原则,协商不成,一定要有相应的解决机制。指望通过个人的协商来解决所有的问题这是不现实的。现在,进行协商最大的难度在于,目前我们还没有针对相关协商制度出台强有力的规定,有组织的企业和没有组织的个体作为不对等的双方坐下来协商,这是非常困难的。我们怎样保证在劳资双方之间取得一种制度上的平衡、组织上的平衡,这是至关重要的。同时,我们还要营造整个社会对这些服务行业的尊重氛围。现代城市里必须有这种氛围和环境。这不仅仅是政府的事情,某种角度讲更是整个社会、每个人都必须重视的问题。

观点B 解决问题要引入“市场 的办法”

保障出租车司机的休息休假权,是国家关心国民的权利、保障公共安全的必要举措。长期以来,出租车司机的疲劳问题还没有引起足够的重视。然而,不是出租车司机不愿意休息,核心问题还是司机的负担过重,他们不敢休息。现在是把营运证发给一些国有公司,然后公司再把车包给出租车司机,有些公司可以说就是在坐地收钱,而司机能怎么办?只有多跑,那么他们的休息权就不能得到保障。要解决问题,必须从整个出租车交通运输管理体制和机制上着力。交通管理部门要重视这个问题,仅仅通过买卖营运证来管理,这不是个办法,也是不合理的,一定要引入市场的办法。早在2004年国务院依法实施行政纲要中,就有这样的要求:自主机制能解决的、自律机制能解决的、竞争机制能解决的,国家都不要管。那么在出租汽车行业内,我们不是该通过自律(如出租车协会的约束)、竞争来解决问题呢?快报记者 刘方志

3方说法

公司:份子钱已无水分可挤

按照三部委的提法,要加快推进出租汽车行业企业化经营、员工化管理的经营模式,合理确定承包费用。重点落实出租车司机的劳动报酬权、休息休假权、社会保障权。通过实行出租车司机代班制度,减免休息日经营承包费等方式,使出租车司机每周至少休息一天。而出租车份子钱将可集体协商。

不过,对此说法南京市各大出租车公司负责人却认为不具备可操作性。南京中北的士公司一位负责人表示,南京出租车大多采取了公车公营的模式,而份子钱标准还是2005年时制定的,当初就是依据每月22个工作日核定的标准,对的哥何时休息

何时工作公司不太好干预。而随着这几年各项成本的提高,出租车公司的盈利也在逐年下降,2005年时公司为司机缴的社保也才300元左右,现在这一项就增加了一倍。另外,交强险的推行也加大了公司的负担。发票、清洗头座套等费用都在一价清里面,这些成本都需要公司消化,而这些都不在当初的考虑范围内。对此,海博出租车公司负责人也持同样看法,认为现在出租车的份子钱标准已经偏低,没有什么水分可以挤了,当初制定份子钱标准时没考虑涨价的因素,因此,如果要调整,或者让企业和的哥来商谈,份子钱可能不仅不会降,反而可能会涨。

的哥:份子钱不少就不敢休息

对于每天工作在10小时以上的出租车司机而言,每月的休息天数为多少呢?从记者随机采访的十几名出租车司机的情况来看,大多数都只有一两天时间,“人休息了,份子钱不少,想想就不敢休息了。”

每月份子钱是按照22天收取的,出租车司机每月可以休息7到8天。但在记者采访中,每月休息一周左右的几乎没有,即便能休息4天的人也很少,多数的哥1个月只给自己放1天假。

华立发公司的哥陈襄文,是

做到了每月休息四五天的少数人中的一个。“我现在年龄大了,身体不像年轻人。一身毛病,不得不休息。”陈襄文告诉记者。

“我上次休息还是春节的时候,给自己放了3天假。”莫愁公司的李师傅告诉记者,“没办法,我是家里的主要经济来源,能多跑点就多跑点。现在颈椎和腰椎经常疼,胃也不舒服。”

“我这个月只休息了一天”,大件公司的哥高师傅说,即使是休息的这一天,也是在睡觉中度过,因为平时总觉得缺觉。

客管处:目前操作起来很难

对于三部委的提法,南京市客管处副处长邹振告诉记者,他也是才从网上看到的这条消息,因此还不好发表观点,要看上面下文准备怎么办才能确定。不过,他也坦言从目前来看,很多地方操作起来很难,不具备可操作性。比如说,合同都是一签五年,大多数司机的合同已经签了一年了,此时如果动了定额标准,下面合同该怎么执行?目前这个活动似乎也是和“无车日”活动一样是倡导性的,不是强制推行的,而各地出租车管理模式不一样,也很难一刀切去提要求。出租车行业很重要的一点是

维持稳定,现在如果份子钱可以协商,谁来为的哥去讨价还价?你不开会会有别人开,如果这一块松动一点,很可能的哥利益反而会受损,因为公司都想提高份子钱,而不是降低份子钱标准。

南京市客管处出租管理科翟伟科长告诉记者,根据GPS营运统计数据,目前南京的哥平均日营运收入接近600元,大多数司机都油改气减少了燃料成本,扣除份子钱、油(气)钱后月平均收入为4000-4200元。不过,他承认这个收入也是司机们苦出来的,因为他们几乎没有休息,更别提放个假了。

5大疑问

关键词:休假

司机每周休一天,
打车更难?

采访中,多数出租车司机对“每周休息一天”很欢迎,但担心能否真正实施。“自己给自己放假的时候,份子钱一分不少,现在规定每周休息一天,但份子钱能少吗?”而没有相应的代班制度也是的哥不愿休息的原因。

据了解,现在南京不少出租车公司也有代班司机,但数量很少,一般情况下的哥也只有住院、手术等情况下才能向公司申请由代班司机来完成应缴的份子钱,能享受到的很少。如果按照每周休一天计算,如果份子钱不变,每辆车的哥每个月仅份子钱就要损失900多元,再加上这几天的营运损失1000多元,的哥的收入水平将较大幅度下降。而让出租车公司减免休息日的租金,出租车公司又做不到,否则就会亏损。出租车属于自主经营的项目,企业也不好控制和规定司机的营运时间,司机都是弹性工作制,也舍不得轻易休息。换句话说,如果司机休息,南京已经显现的打车难会加剧。况且,公司也没有足够的场地来停车。

关键词:利益

司机收入与企业
效益同步?

对于三部委提出的司机收入与企业效益同步的说法,出租管理科翟伟也并不看好,因为在他看来,这一提法很理想化,事实上这几年出租车公司效益年年在降低,如果按照这一提法,出租公司是欢迎的,但这样做意味着司机的利益要受损失,这也是他们想要避免的。如果公司利益逐年上升,提这一点就无可厚非了。

关键词:份子钱

份子钱可集体协商?

对份子钱可以集体协商,

其实很多的哥也并不看好。“谁来代表我们与公司谈判?这一行当门槛很低,我不开自然会有别人来开,我们缺乏与公司谈判的筹码。”一位的哥坦言。记者从客管处了解到,目前南京还有不少准的哥等着开出租车,出租公司底气足。按照各方的观点,份子钱标准是2005年由市政公用局和物价局牵头制定的,这么多年下来,是不是需要修订?当初制定的依据又是什么?这一切也需要进一步透明化,让各方都能接受。而在目前的条件下,制定定额来控制份子钱上限是对的的哥的一种保护,和公司协商对的哥未必有利。

关键词:工会

企业建会率要达80%?

按照三部委的提法,出租车公司建会率要达80%。但据了解,南京目前出租公司建会率很低,不超过30%,而司机的入会率也更低,工会所起的作用很有限。客管部门相关负责人表示,“出租车行业工会本就比较弱势,这点在国外也如此,不像球员工会、汽车工人工会等那么强势,可以和老板强硬对话。”要想达到80%的企业建会率,还有很长一段路要走。

关键词:关系

应签订劳动合同?

“签了劳动合同,再有工会的帮助,心里也会踏实一些。”一位的哥坦言,但从目前南京的出租车行业来看,签订劳动合同的出租车司机仍是少数。比如中北这样的大公司,也只有少数的哥签订了劳动合同,其余都是签的劳务合同。劳动合同是和公司直接签,签后属于公司员工,而劳务合同则是和中介公司签订的,属于代理关系,保障性方面要差一点,而且,劳动合同签订一定年限以后,就可以转为无固定期限,保障性能更强。但很多的哥目前还是吃青春饭,而出租车营运证也有期限,的哥变成无固定期限后公司也会面临一些困扰。