

关于城市出租汽车行业发展的讨论

Discussion on Taxi Market Development

编者按:出租汽车行业是重要的服务窗口行业,在促进城乡经济发展、方便群众出行、扩大社会就业、树立城市形象等方面具有重要的作用。在新的历史时期,出租汽车行业在促进城市交通的可持续发展及构建和谐社会的特殊性和重要性更加显现。本期专家就城市出租汽车交通的功能定位、运力供给,出租汽车行业发展的影响因素进行了讨论,并对出租汽车行业的经营管理提出了相关措施建议,希望为探索城市出租汽车行业发展规律、改善出租汽车行业经营管理、促进出租汽车行业持续稳定健康发展提供有益的思考。

调控城市出租汽车行业发展的主要因素

李凤军 建设部地铁与轻轨研究中心总工程师

中国城市规划设计研究院城市交通研究所高级工程师

城市出租汽车交通是城市公共客运交通系统的重要组成部分。出租汽车具有灵活、方便、舒适等特性,与私人小汽车的使用性能接近,可以提供“门到门”的出行服务,是高质量服务的交通工具。随着城市居民收入水平的提高,居民对交通服务质量的要求也逐渐提高,城市出租汽车行业得到迅速发展。

目前,出租汽车(包括其他小汽车)交通工具的出行成本偏低。按照“使用者付费”的公平原则,每个出行者在使用城市道路交通设施时都应支付相应的建设成本和运营成本。然而,大多数城市的出行者并非按照占用道路交通设施的时间和接受服务的水平公平付费。研究表明,一个公交乘客所需的道路空间仅是出租汽车、小汽车所需空间的5%,使用出租汽车、小汽车出行占用的道路时空资源十分高;而出租汽车、小汽车使用者支付的费用远远低于其应付的费用,道路使用者占用道路空间与其纳税多少并无相应关系。

一些城市的调查数据显示,城市政府每年用于道路的投资达数亿甚至数十亿元,然而,城市机动车道路约1/3的空间被仅承担百分之几(北京6.14%,南京5.5%,郑州8.9%,贵阳2.9%)客运量的出租汽车所占用。可以说,道路投资的1/3左右的实际受益者为少数

乘坐出租汽车的出行者。相比之下,出租汽车使用者和经营者以及小汽车出行者为使用城市道路所付出的费用则远远低于其应付的使用费,政府对其支付了巨额的“隐性补贴”。正是由于出租汽车、小汽车使用道路的成本远远低于实际成本,刺激了出租汽车、小汽车使用道路的需求过度增长,从而导致城市道路交通堵塞。

出租汽车运力投放的管理模式直接影响着城市政府的宏观调控能力。城市政府应根据城市经济发展水平、道路设施供需关系、公共交通发展水平、居民收入水平和交通需求水平等综合影响因素,采用行政手段和经济杠杆双重政策调控措施,对出租汽车交通需求进行宏观管理和调控。

出租汽车经营权有偿使用的管理模式,可以增强城市政府对出租汽车交通需求的宏观管理和调控能力,是值得推广的一种模式。出租汽车经营权有偿使用制在一定程度上可以体现出租汽车使用道路交通资源的成本价值,城市政府可以通过有偿使用的不同标准来调节出租汽车与其他公共交通工具之间的需求关系,该方式是城市政府调控出租汽车行业发展的有效经济杠杆。出租汽车经营权无偿使用会造成道路资源使用不公的现象,将出租汽车运营证无偿审批给某些企业、再由企业转租给承包者的城市,容易造成政府税费收入流失,运营价格水平失衡,这就扰乱出租汽车行业

运营的经济秩序，城市政府也无法对出租汽车行业发展采取宏观经济杠杆进行调控。

提高出租汽车运营效率是当务之急

林 卫 昆明市城市交通研究所所长
高级工程师

中国大城市的出租汽车客运普遍处于比较严重的供过于求状态，空驶率居高不下，资源空耗严重，对城市交通的冲击和危害不容忽视。在优先发展大众化公共交通、优化交通方式结构、逐步实现多模式公平出行的过程中，遏制出租汽车泛滥、提高其运营效率已是当务之急。

中国城市出租汽车客运总体上属于高盈利行业，但现有经营管理模式所形成的不尽公平、合理的利益关系，又造成了经营困难的假象。从出租汽车经营权高额的市场价值来看，最初的经营权获得者(公司或个体)，其利润空间是巨大的，一定程度的油价上涨本不应引发任何问题。但出租汽车客运事实上存在着食利阶层和劳动阶层，运营成本上升最直接冲击的往往只是后者。供过于求的市场，靠调高运价来增加经营收入，只是一厢情愿。采取油价补贴方式，由公共财政买单，来维持不合理的既得利益，支持一个并不鼓励发展的行业，也显然不公平。一个高回报的行业，如果有好的“游戏规则”，使各受益方均对成本和风险负责，理应实现自身的良性发展。

出租汽车客运不能与大众化公共交通相提并论，其对道路资源的消耗和实现的客运量极不相称，出租汽车过度发展已成为城市交通拥堵的主要原因之一。从城市交通总体利益和出租汽车客运市场自身的健康发展考虑，对出租汽车发展应当采取控制规模、逐步提升行业门槛和服务品质的基本政策，最终实现出租汽车在城市客运结构中功能和规模的合理定位。

便捷是出租汽车的生命力所在，高空驶率给乘客带来很大的方便，出租汽车的利润也能支持较高的空驶率，但其对道路资源的过度使用却损害了绝大多数交通参与者的利益。因此，合理规划设置出租汽车候客泊位、基于ITS技术建立高效的招租和调度系统、合理的分区运营管制、严打非法运营等，既能保证方便性，又可降低出租汽车空驶的措施，具有重大意义和

价值。

出租汽车的合理定位问题值得研究

王晓明 北京市城市规划设计研究院交通所所长
教授级高级工程师

城市的客运交通体系由多种运输方式组成，既包括公共交通方式，也包括私人(或个体)交通方式。除了机动化交通方式，还有非机动化的交通方式，如自行车、步行等。出租汽车根据其运营特性，是介于公共交通方式和私人机动化交通方式之间的一种可供城市居民选择的出行方式，也可以说是公共交通方式的一种重要补充。

在一个城市中，出租汽车保有量的合理规模究竟是多少，其中很重要的一点就是出租汽车的合理定位问题。以北京为例，目前北京市的出租汽车保有量约为6万多辆，年承担客运量约为6亿人次左右。据统计，出租汽车的空驶率约在30%以上，城区高峰小时的道路交通量中，出租汽车约占30%以上。在国内的特大城市中，北京的出租汽车运价可能是最低的城市之一。从上述情况看，这样一个出租汽车保有量的规模是否合理，恐怕难以说清。北京的出租车没有一个明确的功能定位，目前倾向于“老百姓都能坐得起”，于是出现了如下的状况：一方面是出租汽车空驶率较高，占用道路资源较大；另一方面，在高峰时段、恶劣天气条件下很难“打到车”。此外，还有数万辆“黑车”参与运营。如果说，北京的出租汽车定位在“为有特殊需求的人群服务”，那么其服务的群体可能是外地来京人员、白领职员、患者等等，承担的是商务及公务的出行、生活及娱乐的出行等，而不是以高峰时段的通勤出行为主。这样一来就需要采取调整运价、削减运营车队规模等等一系列的措，以降低空驶率，达到减少道路资源占用的目的。

然而，要调整出租汽车的功能定位会引发许多问题，如出租汽车司机就业岗位的减少、乘客的心理承受能力、社会潜在的不安定因素、私人机动车的进一步增长(从经济的观点来看，目前私人购车和养车要比“打的”的费用高得多)、与公务用车改革的关系等等。因此，面对城市出租汽车行业的发展，有必要认真研究并解决好城市出租汽车功能定位的问题。

城市出租汽车行业发展问题和建议

全永燊 北京交通发展研究中心主任
教授级高级工程师

功能定位 出租汽车交通是公交方式的有益补充,是非通勤性出行、非经常性出行的主要交通工具,主要用于城市中短距离出行,是一种非公益性的交通服务方式,应坚持“用者付费”的原则,实现出租汽车服务市场化发展。出租汽车交通主要具有3种服务功能:满足有一定支付能力群体日常出行需求;满足城市居民特殊出行需求;满足中高端旅游、商务的出行需求。

运力规模 目前国内许多城市的出租汽车运力规模偏大、出租汽车空驶率高、运营效率低下,既不利于道路资源合理利用,也不利于出租汽车企业的经营。一般来说,合理的出租汽车运力规模以其占城市日常出行分担率的5%~6%为宜,最多不应超过10%。

经营管理 从政府、出租汽车企业、从业人员三者关系来看,关于出租汽车经营、管理等深层次的矛盾也日益显现。尤其在出租汽车行业发展过程中,由于对出租汽车的经营管理模式认识不一、方式多样,存在行政主导色彩浓厚等问题。出租汽车司机存在的

问题有:与公司矛盾尖锐,对立严重;承包费高、工作时间长、超时劳动较为普遍;收入低、认为公司只收费不服务、无道理罚款,合法权益难以得到保障等;黑车多、经营成本增长过快、运营环境不利于出租汽车运营,司机遇到问题缺乏解决途径、对政府管理部门不满等。出租汽车企业存在的问题有:部分企业产权不清,转嫁风险;与司机、政府存在矛盾,并面临舆论的压力;对政府不满,政府越权干预与行政不作为同在;对外部环境不满,舆论压力过大,经营环境不利。

措施建议 加强政府综合监管机制,建立健全相关法律法规;实现出租汽车企业规模化经营;在坚持公司制为主、其他方式为辅的前提下,完善现有企业“承包制”经营模式;完善利益分配机制,确定企业的合理利润水平,依法规定驾驶员的工作时间,确定合理的承包费标准,切实保障从业人员合法权益;制定特许经营制度,充分考虑与现有制度的衔接;严格驾驶员准入门槛,建立健全岗前及在岗期间的培训制度;加强服务质量监督考核,提高行业服务水平;维持市场秩序,严厉打击非法运营;加强行业协会建设,逐步实现行业自律。

(上接第73页)

三个车道的综合流量检测精度为87.9%,误差主要是由跨道行驶的车辆、三轮车、人推自行车横过马路造成的误检。通过规范交叉口的交通秩序,调整摄像机的摄制角度可以进一步提高检测精度。车辆计数用的最大容错帧数和最小判为车辆的帧数,受车速和光线影响,是影响计数精度的一个重要因素,使这两个参数随车速和光线变化达到自适应还有待进一步研究。

参考文献

- 1 陆化普.智能运输系统 [M].北京:人民交通出版社,2002
- 2 Surendra grpte, Osama Masoud, Robert F.K. Martin, et al.

- Detection and classification of vehicles [J]. IEEE transactions on Intelligent Transportation Systems, 2002, (3): 37~47
- 3 C. Setchell, E.L. Dagless. Vision-based road-traffic monitoring sensor [J]. Vision, image and signal processing, IEE Proceedings, 2001, 148 (1): 78~84
- 4 D. Beymer, P. McLauchlan, B. Coifman. A real-time computer vision system for measureing traffic parameters [J]. Proc. IEEE conf. Computer vision and pattern recognition, 1997, (7): 496~501
- 5 龚炜,石清云,程德民.数字空间中的数学形态学——理论及应用 [M].北京:科学出版社,1997