

# 出租汽车行业稳定与发展探讨

Approaching to Stabilization and Sound Development of Taxi Industry

陈燕申

(中国城市规划设计研究院, 北京 100037)

CHEN Yan-shen

(China Academy Urban Planning & Design, Beijing 100037, China)

**摘要:** 影响出租汽车行业稳定的因素错综复杂、相互之间密切影响。分析了出租汽车作为城市公共交通服务的补充、巡游经营和政府管制等行业特性。探讨了影响出租汽车行业稳定的主要问题,如政府监管、经营权管理、“车份”、“黑车”、公司化等。提出出租汽车数量、运价和服务质量是行业稳定发展的基本要素,行业发展的核心是供需平衡。最后,针对以上问题对行业稳定与发展提出相应的对策建议。

**Abstract:** The key factors impacting the stabilization of the taxi industry are complicated and closely related. This paper starts with an analysis of the characteristics of the taxi industry as supervised by the government, and considered a complement to, and a strolling player of the urban transit services. The paper then explores the key issues impacting the industry's stabilization, i.e. government supervision, management rights, taxi rentals, non-registered taxicabs, and companization. The paper points out that the number of taxicabs in services, the pricing and quality of the service are the basic elements to a stabilized development of the taxi industry, and that the balancing between supply and demand is the core of the development. Finally, the paper concludes with corresponding countermeasures for the industry's stabilization and development.

**关键词:** 交通政策; 出租汽车; 经营权; 供需平衡; “黑车”

**Keywords:** transportation policy; taxi; management rights; balance between supply and demand; non-registered taxicabs

中图分类号: U121

文献标识码: A

收稿日期: 2008-12-10

作者简介: 陈燕申(1956—), 男, 北京人, ISO/TC211 中国专家组专家, 中国城市规划学会城市规划新技术学术委员会委员, 主要研究方向: 城市交通规划、城市规划建设信息化、城市轨道交通标准化、出租汽车。E-mail: chenys1999@sina.com

我国出租汽车行业起步于改革开放初期, 经过近30年的发展, 到2007年底已形成约110万辆车和200万从业人员的规模<sup>[1]</sup>。但是, 由于城市快速发展扩张, 人口急剧膨胀, 出租汽车服务需求急剧增长, 在近10年的出租汽车总量控制下, 出现了较为严重的需求不平衡, 经营权价格暴涨, 服务水平和质量逐年下滑等问题。由于轻视出租汽车问题、对行业管制问题认识不清, 也造成了对行业发展的诸多问题无从下手, 或病急乱投医, 或违反行业基本规律匆忙决策, 不断触发行业中种种不稳定因素, 引起社会纷争<sup>[2]</sup>。

## 1 出租汽车行业特性

### 1) 城市公共交通服务的补充

出租汽车经过政府批准按照用户意愿提供客运服务, 并且按照行驶里程和时间收费<sup>[3]</sup>, 与其他公共交通方式类似, 具有一定的公益性。出租汽车行业受到政府管制, 属于城市公用事业。从运输效率来说, 出租汽车介于城市大容量公共交通和私人交通之间, 运行效能是私人小汽车的7倍、公共汽车的1/3, 是一种便捷但不经济的公共交通方式<sup>[4]</sup>。在大容量公共交通服务区域、时间之外或在公共交通不发达的中

小城市中，在满足居民特殊出行需求的同时，出租汽车还具有不可替代性，是城市大容量公共交通服务的补充<sup>[5]</sup>。

### 2) 巡游经营

出租汽车巡游经营向乘客提供一次性、不可逆的服务，服务提供过程与乘客消费过程并存，服务依赖于车辆及其装备以及道路交通设施。这些特殊性决定了：①靠自由竞争无法提高服务质量，因为乘客不易比较不同出租汽车的服务质量，司机也难以向乘客传递服务水平和质量信息；②价格竞争不符合出租汽车公共福利性质，乘客很难与司机讨价还价，出租汽车经营不仅受到道路交通限制，还依赖于乘客和司机相互发现的机会和存在其他乘客需求竞争的可能性；③驾驶技能等基本职业素质决定了服务质量，因为巡游服务完全依赖司机个人对城市地理风情熟识程度、对车容车貌维护程度等。

### 3) 服务对象稳定

出租汽车满足城市特殊人群的日常出行需求和普通人群的特殊出行需求，这种特性使出租汽车受公共交通运输能力变化的影响较小。北京、上海和广州市2006—2007年地铁运营线路分别增加了28 km、40 km和4 km，客运量大幅提高，而同期北京市和上海市出租汽车客运量基本不变，广州市反而增长了24.8%<sup>[1,6]</sup>，基本呈现十分稳定的增长状况。出租汽车服务对象对价格变化不太敏感，对服务水平和质量要求较高。

### 4) 政府监管和特许经营

政府监管是指服务由经营主体(公司、车主、司机)提供，但政府对服务定价，行业进入，服务规范、安全、质量等方面进行干预，限制不利于公共利益的行为<sup>[7]</sup>。从各国情况来看，政府监管主要集中于数量(包括进入限制)、价格、服务质量、经营权管理和服务区域方面。

特许经营是政府进行出租汽车行业管制普遍采用的一种方式，指政府将提供出租汽车服务的权利以协商或竞争招标定价的方式转移给第三方<sup>[8]</sup>。由于城市道路资源和服务市场的原因，出租汽车行业规模受到限制。当政府为实现城市社

会效率最大化将出租汽车与城市其他公共交通资源统一规划和调配使用、对出租汽车实行审批或特许经营时，出租汽车经营权成为了城市“公共资源”。

出租汽车的行业特性决定了持续提高服务水平和服务质量是出租汽车行业发展永恒的主题和目标。附加给出租汽车行业过多的职责，如城市“名片”、融资手段等，只会伤害行业发展，最终损害经营者、公众的利益和政府形象。

## 2 行业稳定的影响因素

### 2.1 政府监管

在出租汽车行业发展初期，主要是鼓励个体和企业多方参与出租汽车市场经营。到2000年，政府通过行政审批、特许经营等形式投放经营权，在无偿或给予长期经营权等政策鼓励下，全国范围内形成个体车主控制75%以上的车辆以及7000余家各种形式出租汽车公司占据市场的局面。2000年以后，政府实行以稳定市场和运价为主的扶持政策，严格控制出租汽车数量和经营权转让。为进一步保证司机收入稳定，政府在2006年采取有力措施清理了涉及出租汽车行业的各项收费(有的城市甚至取消了营业税)，政府在行业管制中未得到任何利益<sup>[9-11]</sup>。

国内外实践表明，政府对出租汽车行业的监管内容和行业稳定之间始终存在相互影响关系。文献[12]在总结分析国外出租汽车管制因素后认为，出租汽车数量与运价、服务质量存在平衡关系，只有在“数量大致适度的条件下”才能进行有效管制。出租汽车数量、运价和服务质量构成了行业稳定发展的基本要素，这些要素之间相互影响，而出租车数量长期供给不足是当前服务水平和质量不断降低、行业发展不稳定的关键因素。因此，确定出租汽车需求、建立出租汽车数量供给和需求平衡是政府公共政策和管制的基本任务，需求平衡也成为行业发展的核心。

### 2.2 运力与运价

### 1) 运力

在供给大于需求时, 竞争加剧, 司机情绪不稳定, 收入降低, 以至服务质量下降<sup>[12]</sup>, 经营权价格稳定(出租汽车资源的有限性决定了价格不会下降)。供需平衡时, 竞争有序, 司机获得最佳收入, 情绪稳定, 服务质量最佳, 经营权价格小幅度上涨; 存在政府限制运力投放或需求增长等市场前景时, 经营权价格会大幅上扬。供给小于需求时, 司机拼命赚钱, 忽视安全和健康, 服务质量下降, 经营权价格上升, 车主更加关心经营权市场价格, 强烈抵制政府投放新运力。因此, 对出租汽车数量管制使政府陷入社会需求增长、企业与车主抵制投放运力的双重挤压中。

### 2) 运价

国外研究表明, 可通过运价管制确定出租汽车的供给数量, 通过质量管制达到最优运价<sup>[12]</sup>。运价既是调节出租汽车数量的手段, 也会影响服务质量和司机收入。我国主要根据出租汽车企业和司机的运营成本和收益情况、市场供求和社会承受能力情况制定出租汽车运价。在燃油价格上涨时, 增加的运营成本由企业、司机和乘客合理负担<sup>[9]</sup>, 这种定价方式兼顾了市场经济和政府管制的要求。问题在于, 企业实际成本和收益始终是无法获得的谜, 要求司机“合理负担”等于降低司机收入。在不提高运价的情况下, 稳定司机收入只剩下发放燃油补贴一个办法。政府为公共利益和市场稳定实施了出租汽车运价管制, 在燃油价格上涨时禁止运价上涨, 同时向司机持续发放燃油补贴, 清理收费, 以稳定司机收入。然而, 严格的运价管制和燃油补贴政策忽略了运价平衡对出租汽车数量和服务质量的作用, 这会招致司机不满和社会异议, 成为行业不稳定的重要影响因素。

## 2.3 经营权管理

经营权管理主要内容是数量与资质限制、出让和转让方式, 以及服务质量管理。在行业发展初期, 政府通过行政审批经营权方式投放出租汽车。20世纪末, 各城市已经形成国际上普遍采用

的经营权有偿出让和服务质量招投标方式出让, 并规定责任义务、期限、服务质量等要求, 严禁经营权私下转让。在较高市场需求和严格总量控制下, 简单管理产生了严重问题:

1) 经营权转让盛行, 价格过高。几乎所有城市都规定不允许私下转让经营权, 只能由政府回收, 但是, 长期没有运力投入导致经营权成为市场中的“稀缺资源”, 在总量控制和多方推动下, 经营权价格日益高涨。有偿转让的经营权公开叫价, 价格远远高于政府出让价, 如1998年温州市出租汽车经营权政府拍卖均价为68.08万元, 到2006年经营权价格已高达129万元, 远远高于政府出让价。无偿获取的经营权被私下交易, 有非公开交易价, 如2006年上海市出租汽车经营权实际交易价为40万元<sup>[13-14]</sup>, 远背离其实际价值, 炒作经营权已经成为资本运作的选项。一旦政府要投入新的运力或试图进行某种改变, 会立即遭到企业和车主的强力抵制。

2) 长期或无限期拥有经营权。一部分个人和企业通过行政审批无偿获得永久性经营权, 以及采取招投标方式实行有偿、中短期使用形成的“双轨制”均为行业不稳定埋下了隐患。拥有长期或无限期经营权的企业和车主认为已经永久性取得出租汽车经营权, 并视为私有财产可一代代传下去, 出现“祖父权力”问题<sup>[8]</sup>。很显然, 长期或无限期拥有经营权不符合社会公众利益和公正、公平的原则。当经营权管理制度发生变化, 车主、挂靠公司用经营权或车辆产权进行抵押或融资, 政府进行资产重组时, 可能会引发严重问题。

3) 挂靠、转包经营。挂靠是个人所有的经营权或车辆以企业的名义运营, 个人上交企业一定费用。这是一种典型产权不清的管理形式, 是管理不规范形成的漏洞。据统计, 因经营权归属、企业和车主之间责任、司机利益、劳动保障、事故责任、财产抵押、企业乱收费等问题, 产生了大量出租汽车不稳定事件。更有甚者, 公司利用挂靠经营权证、车辆产权向银行抵押贷款, 衍生更加复杂的法律纠纷。



4) 保证金、风险金和抵押金。在承包经营中,出租汽车公司起初为了规避经营风险要求司机预先交一部分保证金、风险金或财产抵押金。后来公司发现这是一种牟利方式,于是拥有经营权和车辆产权的公司大行其道,甚至发展为将司机后期上交的承包款也先行收取。

## 2.4 “车份”

“车份”也称承包金、挂靠费等,其高低与出租汽车经营形式有关。

1) “公车公营”:经营权和车辆产权都归企业所有,包括国有、集体、股份制和私人企业(公司)。司机承包经营,按照合同规定向公司上交承包金。公司向承包者预收承包金(或称风险金、保证金、“入门费”),这笔费用由公司在承包期内按月核减冲销“车份”、或在承包期满后一次性或部分退还给承包者。通常情况承包者会再雇佣司机,成为新的食利阶层。这种形式常产生“车份”纠纷。

2) 个体经营:经营权和车辆均为个人所有。一种形式为个人经营,没有承包金问题;另一种为雇人经营,承包方式与“公车公营”基本一致,由于是车主直接雇佣司机,因“车份”引发的矛盾较少。

3) 挂靠经营:根据挂靠形式不同“车份”可分为几种特殊形式:①托管经营。经营权和车辆均为个人所有,挂靠在企业名下从事营运,企业为车主和司机办理一些事务性工作,收取少量挂靠费;②合作经营。车辆个人所有,经营权归公司,“车份”多于托管经营;③融资承包。经营权归公司,车辆为公司购买或按公司要求司机购买(司机有一定的选择权,车辆产权归公司),司机向公司一次性交纳“购车款”(或称“预收承包款”)进行承包经营,经营期满后车辆才能完全归司机,这种经营形式“车份”也多于托管经营。

以上3种经营形式还有一些变化形式更加复杂,“车份”的复杂性以及司机供大于求给管理带来很大困难。在出租汽车行业需求大幅度增长

的情况下,总量控制使出租汽车奇货可踞,经营权价格高涨,投资者(包括企业、车主和承包人)自然认为“车份”理应水涨船高,寻机提高“车份”或借“车份”诉求达到其他目的。例如,有的企业和车主鼓动司机向政府提出降低“车份”的诉求,以达到与政府谈判谋求他利的目的。因此出现过在政府为稳定司机收入刚刚决定要求企业和车主降低“车份”后,司机再次停运和车主罢运的现象<sup>[15]</sup>。实际上,真正因“车份”过高引发事端的占极少数。非“公车公营”司机因“车份”向政府提出诉求,通常是另有原因。另外,在复杂的“车份”后面,还有市场这个无形的手在起作用,因此,“车份”问题不能简单归结为企业“残酷”剥削或政府管制缺位。

## 2.5 “黑车”

巡游经营中追逐利益的特性决定了出租汽车在城市各个局部地区的供给不平衡,为“黑车”经营留下了空间:①城市中心、闹市区、车站码头、机场和交通枢纽等需求最多地区;②城市边缘、低收入地区和郊区等服务供给低的地区;③对出租汽车有不稳定需求的新住宅区、公共交通和交通条件较差的小区,适合停车待客经营;④长途汽车站、批发市场等人流混杂地区。

出租汽车司机不愿意服务的区域以及一些居民的特殊需求为“黑车”提供了空间,因此,有学者提出在这些地区“堵不如疏”,让“黑车”注册运营合法化<sup>[16]</sup>。但是,出租汽车巡游经营特性决定了“黑车”合法化只能是一厢情愿,合法后的车辆必然向需求高的地区流动、加剧竞争,而新的“黑车”又会出现,填补空白,引发更大的矛盾。

在供给严重不足和存在较大就业压力的背景下,“黑车”的产生有着强烈的就业生存驱动。非法营运屡禁不止,出现伪造运营执照的“套牌车”、“下线车”、“巡游”的私人小汽车,甚至还有出租汽车车主或司机套自己牌照的“黑车”。另一类参与运营的“黑车”为无照人力三

轮车、机动三轮车、残疾人机动车等,其从业人员主要为失业下岗人员和谋生困难的残疾人。其服务对象为公共交通服务区域或时间以外的需求人群,在经济不发达城市,这些“黑车”直接与出租汽车竞争,是政府治理的难点。在出租汽车数量总供给中,“黑车”<sup>[17]</sup>应是其中一部分,特别是在城市边缘地区、远郊区县等出租汽车不愿意经营的区域,“黑车”满足了部分乘客需求。供给大于需求时,“黑车”加重了市场的不平衡,企业、车主、司机将不满情绪直接指向政府;供需平衡时,“黑车”增加扰乱市场秩序,打破供需平衡,打击“黑车”会导致供给减少而出现“打车难”现象;供给小于需求时,“黑车”大量进入,司机不满情绪上升,出租汽车经营权价格随着打击“黑车”而升高,“打车难”现象加剧,政府管制也左右为难。

## 2.6 个体化与公司化

众多学者和社会舆论强烈主张出租汽车个体化经营,认为出租汽车的巡游特性以及依赖司机个人技能决定了其最适合个体经营。但是,车主并不关心是否个体经营,只要经营权归个人,挂靠形式的公司化也能接受。实际上出租汽车公司化纷争的焦点集中于经营权归公司还是归个人的问题。政府可以通过经营权和奖惩措施对出租汽车公司进行管理和控制,避免对成千上万的个体司机进行管理的麻烦,特别是为政府推进某项公共利益的行为或政策带来方便,而公司直接管理司机则相对容易。国外城市也有很多实例,如为推进向残疾人提供服务,澳大利亚堪培拉地区通过地方政府立法,详细规定在向残疾人乘客提供服务时公司的服务行为和奖惩措施<sup>[18]</sup>,加拿大安大略省规定公司对残疾人乘客要同等收费,并提出服务要求<sup>[19]</sup>。

政府要促进出租汽车行业长期稳定发展、服务质量不断提高,推行公司化经营是有效途径,也并不会招致车主的强烈反对。问题在于经营权和车辆产权分离,导致产权、责任不清的矛盾。根据我国实际情况,车主完全拥有经营权和车辆

产权挂靠公司经营的方式是符合实际的选择。但是,出租汽车并不是一个具有规模效益的行业<sup>[20]</sup>,因此,利用出租汽车公司化为政府融资的做法已有前车之鉴<sup>[4]</sup>,这必然会背离公益性本质,伤害乘客、经营者和公众利益。

## 3 对策建议

### 3.1 明确政府职能

1) 政策与规划。各地区要编制出租汽车发展规划或包含出租汽车内容的城市公共客运交通规划<sup>[3,21]</sup>,包括出租汽车发展目标、总量及分期投放计划,经营权所有形式的政策、经营分区、服务水平和质量考核等内容,并对每一阶段发展进行安排,在综合考虑出租汽车各影响因素之间关系中达到运力的供需平衡。

2) 监管内容。公开经营权转让(交易)方式、价格(包括非公开交易)和管理规定,并进行有效监管;对服务水平、质量结合奖惩措施进行公开监管;对司机收入和承包方式的监管主要是禁止层层转包。

3) 宣传。宣传是监管中很重要但却容易被忽视的内容,现阶段政府要重点宣传出租汽车发展规划、运力投放数量和经营权期限,减少投资经营权炒作的投机行为。

### 3.2 建立合理的运力与运价机制

2000—2007年,我国城市建成区面积增长58%,城镇居民家庭人均可支配收入增长120%<sup>[1,22]</sup>,同期出租汽车运力仅增长16%(2002年后几乎没有增长),出租汽车出现供需严重不平衡,引发了诸多问题。因此,建立适合本地实际的运力指标,包括人均出租汽车拥有数量、单位面积出租汽车拥有数量、满载率、乘客平均候车时间等,科学合理地分析计算出出租汽车总量(包括“黑车”)需求,在打击“黑车”的同时达到供需平衡。

另外,要根据出租汽车巡游经营和乘客群体特性,尽快建立运价调整机制,使运价适应燃油价格变化,跟踪市场需求。运价调整机制应从两

个层次建立，一是决策层，确定稳定的运价及社会政策目标；二是技术层，通过科学的方法确定价格，即在研究建立出租汽车数量、服务质量和价格关系的基础上，兼顾社会福利和承受能力。

### 3.3 规范经营权管理和转让

从根源上消除出租汽车行业不稳定，规范经营权管理是根本途径，因此，应逐步采取措施消除现行管理形成的积弊，才能达到长治久安。

1) 规范挂靠经营。取消车辆由司机出资购买、经营权由企业所有的挂靠形式，只能由完全拥有车辆产权和经营权的车主挂靠在公司经营，并建立明确的车主和公司产权关系。规范司机与车主、司机与公司的责权关系，重点应明确发生安生事故时的责任关系；

2) 规范经营权转让。严禁经营权私下转让，有偿经营权转让必须在政府监管下公开挂牌，无偿取得的经营权必须由政府先收回，再按照公正公开的原则转让；

3) 稳妥解决“祖父权力”问题。为保持行业稳定，应通过赎买、服务质量监管和社会舆论等措施，逐步将无限期经营权改为长期，长期改为有限期；

4) 建立微调机制。通过服务质量监督、检查和考核，淘汰服务质量低劣的经营权所有者，向优质服务企业奖励经营权；

5) 建立经营权价格预警机制。在经营权价格暴涨时，及时采取措施消除上涨因素；

6) 禁止转包。为司机利益、乘客利益和社会公正，禁止公司预收承包款和“融资承包”形式的经营，禁止承包人层层转包。

### 3.4 严格监管“车份”

司机收入与“车份”、运价、油价和运力构成了复杂的平衡关系。在出租汽车司机供大于求的市场情况下，公司和车主只有提高“车份”的动机，难有降低“车份”的意愿。因此，政府应该改变以降低“车份”达到行业稳定这种头痛医头、脚痛医脚的治理方式。在严格监管“车份”

的同时，将优先稳定司机相对收入和稳定企业、车主相对收入作为政府进行行业管理的政策目标。采用对应于油价变化的运价调整机制稳定司机收入的同时，应考虑增加出租汽车运力对司机收入的影响分析和管理机制，建立公开的出租汽车司机与企业、车主的“车份”定价协商机制。

### 3.5 推广区域经营,适度打击“黑车”

实践表明，以“运动式”突击、“赶尽杀绝”的方式打击“黑车”是不现实、难以奏效的。即便是受世界推崇的英国伦敦市出租汽车服务和管理也同样难以避免“黑车”竞争的困扰。明智的做法是通过科学的方法平衡各方利益：①建立打击“黑车”获得的罚款收入与支出成本的平衡常设机制；②注重服务与需求的平衡，“黑车”为偏僻区域提供了出租汽车不愿意提供的服务，打击“黑车”也要平衡需求；③注意“黑车”数量与社会、司机容忍度的平衡。当“黑车”泛滥或影响司机经营时才会引起强烈不满，因此，没有必要浪费公共资源轰轰烈烈地打击“黑车”，要精打细算，对“黑车”进行“精确打击”。

为达到城市中不同区域居民相对公平享有公共服务的要求，出租汽车采取典型的区域性经营，即一定数量出租汽车只能在指定的区域内经营，不存在一体化的问题<sup>[4]</sup>。因此，推广区域经营既可以保证居民普遍享有出租汽车服务，也可以投放运力，抑制“黑车”经营，基本达到出租汽车服务供需平衡的目标。

### 3.6 推行公司化

公司化的目标应有利于加强行业管制和管理，提高服务水平和质量，推进公共政策和提高公众利益，逐步建立完全拥有经营权和车辆产权的公司。推行公司化不能再产生新的经营权和产权不清的矛盾，现阶段出租汽车稳定政策的重点是逐步削减经营权和车辆产权分离的合作经营模式的公司，采用这种模式的车辆占出租汽车总量的40%以上。可利用城市规模扩大、需求增长的



契机, 投放运力, 降低合作经营比例; 或鼓励公司购买车辆产权或经营权, 组建完全意义的公司; 或鼓励合作经营的公司个体化或转为托管经营公司; 或直接通过政府赎买经营权和车辆产权投放给优质的公司。可利用服务质量监管控制经营权的流动, 使其流向服务质量好的公司, 或通过投放新经营权、奖励优质服务公司等措施来实现公司化。公司化应采用稳定中谨慎推进策略, 操作中不能以经营权到期为由强行收回, 剥夺车主赖以生存的营生, 引发不稳定事件。

#### 4 结语

出租汽车行业是一个问题丛生、各方利益错综复杂的不稳定行业, 没有一劳永逸实现行业稳定发展的办法。但是, 出租汽车行业并非面临“一系列深层次的矛盾”, 远没有达到“深化改革”和“创新体制”的阶段<sup>[23-24]</sup>。政府管制要把有限的力量集中在数量、运价、经营权、运营区域、服务水平和质量上。按照行业的管制要求, 一步一步走向规范管理, 实现持续、稳定、健康发展的目标。解决出租汽车问题的核心是谋求公共利益、社会福利与企业、车主和司机各方利益的平衡, 建立供需平衡关系是一项复杂的任务, 还有待于长期深入研究。

#### 参考文献:

#### References:

- [1] 建设部综合计划财务司. 中国城市建设统计年鉴 2007[Z]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2008.  
Department of Integrated Finance, Ministry of Construction, P. R. China. China Urban Construction Statistical Yearbook 2007[Z]. Beijing: China Architecture & Building Press, 2008.
- [2] 林鸿潮, 肖竹. 行政许可与出租车行业政府管制 [A]. 史际春, 袁春达. 经济法学评论第六卷 (2005)[C]. 北京: 中国法制出版社, 2006. 253-269.  
LIN Hong-chao, XIAO Zhu. Administrative Permission and Governmental Regulation in the Taxi Industry[A]. SHI Ji-chun, YUAN Chun-da. *Economic Law Review Volume 6* (2005)[C]. Beijing: China Legislative Press, 2006. 253-269.
- [3] 中华人民共和国建设部公安部. 出租汽车管理办法 (中华人民共和国建设部公安部令第 63 号)[EB/OL]. [2004-08-23]. <http://csglj.xinxiang.gov.cn/zwy/jsbgab63.doc>.
- [4] 仇保兴. 推进出租汽车市场整顿 确保行业稳定 提升服务质量[J]. 城市交通, 2006, 4(5): 1-5.  
QIU Bao-xing. Improving the Regulations, Orderliness and Services of the Taxi Market[J]. *Urban Transport of China*, 2006, 4(5): 1-5.
- [5] 建设部. 建设部关于优先发展城市公共交通的意见 (建城 [2004]38 号) [EB/OL]. [2006-08-07]. <http://www.chinautc.com/information/newsshow.asp?newsid=734>.
- [6] 建设部综合计划财务司. 中国城市建设统计年鉴 2006[Z]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2007.  
Department of Integrated Finance, Ministry of Construction, P. R. China. China Urban Construction Statistical Yearbook 2006[Z]. Beijing: China Architecture & Building Press, 2007.
- [7] 梁雪峰, 王广州, 等. 城市巴士交通规制政策的理论与实践——公共垄断、放松管制与竞争性招标 [M]. 哈尔滨: 哈尔滨工业大学出版社, 2007.  
LIANG Xue-feng, WANG Guang-zhou, et al. *Theory and Practice of City Bus Transportation Regulations: Public Monopoly, Deregulation and Competitive Tendering*[M]. Harbin: Harbin Institute of Technology Press, 2007.
- [8] Ken Gwilliam. Developing the Public Transport Sector in China-issues to Consider in the Organization, Supply, and Regulation of Public Transport Bus Services[R]. Beijing: The World Bank, 2007.
- [9] 国务院办公厅. 国务院办公厅关于进一步规范出租汽车行业管理有关问题的通知 (国办发 [2004]81 号)[EB/OL]. [2005-08-15]. 2004 [http://www.gov.cn/zwgk/2005-08/15/content\\_23226.htm](http://www.gov.cn/zwgk/2005-08/15/content_23226.htm).
- [10] 财政部, 发改委. 财政部、发改委关于进一步清理整顿涉及出租汽车收费的通知 (财综 [2006]14 号) [EB/OL]. [2006-06-09]. <http://www.china.com.cn/chinese/PI-c/1235886.htm>.

- [11] 建设部, 交通部, 等. 关于进一步加强出租汽车行业管理切实减轻出租汽车司机负担的通知(建城[116]号)[EB/OL]. [2006-08-22]. <http://www.chinalawedu.com/news/1200/22016/22028/22382/2006/12/wc89414019222160021484-0.htm>.
- [12] 陈明艺. 国外出租车市场规制研究综述及其启示[J]. 国外经济与管理, 2006, 28(8): 41-18.  
CHEN Ming-yi. Summary and Enlightenment of Regulation Study in the Foreign Taxi Industry[J]. *Foreign Economies & Management*, 2006, 28(8): 41-48.
- [13] 杨帆. 我国出租汽车行业当前的经营监管模式及其未来发展思路的思考[J]. 城市, 2007, (11): 46-50.  
YANG Fan. Considerations of the Current Models and Development Which Refers to Operations and Regulations in Taxi Industry[J]. *City*, 2007, (11): 46-50.
- [14] 陈明艺. 进入限制、价格管制与黑车泛滥——来自北京、上海出租车市场的经验分析[J]. 山西财经大学学报, 2007, 29(11): 61-67.  
CHEN Ming-yi. Entry Regulation, Fares Control and the Divagation of Unlicensed Taxis: Analysis on the Taxi Markets in Beijing and Shanghai[J]. *Journal of Shanxi Finance and Economics University*, 2007, 29(11): 61-67.
- [15] 郭小戈, 等. 广州出租车司机集体喝茶致市民打车难[EB/OL]. [2008-12-02]. <http://news.sina.com.cn/c/2008-12-02/091116766308.shtml>.
- [16] 古清生. 打击黑车的唯一办法是让他们弃暗投明[EB/OL]. [2006-04-24]. <http://auto.sohu.com/20060424/n242962867.shtml>.
- [17] 建设部, 公安部, 监察部, 等. 关于印发《关于开展打击“黑车”等非法营运专项整治行动的实施意见》的通知(建城[2006]211号)[EB/OL]. [2006-05-23]. [http://www.csjs.com.cn/sys/FirstPage\\_detail.aspx?TabaleName=taxi&id=1339](http://www.csjs.com.cn/sys/FirstPage_detail.aspx?TabaleName=taxi&id=1339).
- [18] ACT Parliamentary Counsel's Office. Road Transport(Public Passenger Services) Regulations 2002[EB/OL]. [2008-07-01]. <http://www.legislation.act.gov.au/sl/2002-3/default.asp>.
- [19] Ontario Ministry of Community and Social Services. Accessibility for Ontarians with Disabilities Act, 2005 (AODA)[EB/OL]. [2007-08-20]. [http://www.e-laws.gov.on.ca/html/statutes/english/elaws\\_statutes\\_05a11\\_e.htm#BK53](http://www.e-laws.gov.on.ca/html/statutes/english/elaws_statutes_05a11_e.htm#BK53).
- [20] 饶常林, 常健. 出租汽车行业的政府管制[A]. 史际春, 袁春达. 经济法学评论第六卷(2005)[C]. 北京: 中国法制出版社, 2006. 232-253.  
RAO Chang-lin, CHANG Jian. Governmental Regulation of the Taxi Industry[A]. SHI Ji-chun, YUAN Chun-da. *Economic Law Review Volume 6* (2005)[C]. Beijing: China Legislative Press, 2006. 232-253.
- [21] 建设部, 交通部, 等. 国务院办公厅转发建设部、交通部等部门关于清理整顿城市出租汽车等公共客运交通的意见的通知(国办发[1999]94号)[EB/OL]. [2006-07-20]. [http://zw.bjttw.gov.cn/flfg/gfxwj/200804/t20080421\\_14647.htm](http://zw.bjttw.gov.cn/flfg/gfxwj/200804/t20080421_14647.htm).
- [22] 建设部综合计划财务司. 中国城市建设统计年报2000[Z]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2001.  
Department of Integrated Finance, Ministry of Construction, P. R. China. *China Urban Construction Statistical Yearbook 2000*[Z]. Beijing: China Architecture & Building Press, 2001.
- [23] 宋振远, 等. 出租车罢运事件折射出改革面临深层次矛盾[EB/OL]. [2008-12-02]. <http://news.sina.com.cn/c/2008-12-02/091116766325.shtml>.
- [24] 新华网. 重庆“罢运”质疑行业分配 黑车合法化行不行? [EB/OL]. [2008-11-09]. [http://news.xinhuanet.com/legal/2008-11/09/content\\_10329352.htm](http://news.xinhuanet.com/legal/2008-11/09/content_10329352.htm).

---

## 更正

本刊2009年第1期第1页右列第9行“min”改为“km”。特此更正。

《城市交通》编辑部  
二〇〇九年三月二十五日