

出租车行业改革艰难破冰

“份子钱”还能“拧”出几多水分?

相对于往日坚不可摧的“利益壁垒”和出租司机、乘客的满腹怨气，这绝对算得上一记重要突破：新旧年交替，多地出租车行业改革再次发力，不约而同也无可避免地从解决“份子钱”问题开始。

当“破冰”已成事实，人们关心的是：在专车的冲击下，“份子钱”还有多大下降空间？今后的“份子钱”改革，应该向哪个方向走？

“份子钱”低头，“水分”还能拧出多少？

新年第一天，江苏省宣布出租汽车企业向驾驶员收取的管理服务费、租赁承包费（俗称“份子钱”）正式放开，取代了之前实行政府指导价的做法。这意味着，“份子钱”交多少，司机可以和公司商量着办。

“现在放开是为了市场化，提高运营效率，降低运营成本。就这一阶段来看，对公司、司机和消费者都是有利的。”南京市客运交通管理处办公室许兵表示。

不只是江苏，多地也开始与“份子钱”相关的改革措施。去年9月，广州放开出租汽车承包费、合同保证金等经营服务性收费，出租汽车企业可根据企业

经营成本、市场供求等情况自主定价；同一时间，杭州出租车改革方案也出台，确定将实行经营权无偿使用；12月24日，宁波计划取消收取市区出租车营运权有偿使用费，目前该方案仍在征求意见中。

“与市场反应相比，政府的政策出台还稍显滞后，出租车行业内部大多在政府让利之前，已展开了行业自救。”杭州市出租车行业协会秘书长许增期介绍。从去年上半年传统出租车受到网约车冲击后，市场环境就比较恶劣，企业面临“退包潮”“缺人潮”，下调“份子钱”是无奈之举。

实际上，多年来始终岿然不

动的“份子钱”，已经开始低头。以杭州为例，多家公司返还承包金的10%给司机，另外还通过补贴、奖励的方式，“份子钱”从去年初的每月8000元降到现在的最低每月6400元。

网约车的竞争推动着“份子钱”破冰，但值得注意的是，从上述各地出台的政策看，涉及的主要仍是取消政府管理费，但真正核心的承包费最多只是放开，而不是取消，这或许为下一步“份子钱”再挤水分提供了空间。实际上，“份子钱”并非出租车的“天然基因”。例如在日本，实行的是严格的出租车准入和服务门槛，司机不交“份子钱”。

降价留人，能否“拯救”出租车？

政府和企业在不断挤压“份子钱”中的“水分”，让曾经暴利的出租车行业回归真实。南京卓迅汽车租赁有限公司副总经理殷浩认为，这个节点上江苏推出这样的政策是利好消息，司机可以选择权，选择待遇更好的公司。

不过对行业来说，放开“份子钱”对于传统出租车行业的“拯救”依旧面临挑战。“现在留下来开车的要么是合同没到期的，要么是对行业还抱有一丝希望的，春节前后一批车将承包到期，已提前打好招呼不会再续约了。”杭州大众出租汽车股份有限公司党总支书记金凯说。

金凯还提到，从去年五六月份开始公司一直有10%左右的出

租车是停在停车场的，因为招不到司机开车，每辆车一个月就要亏六七千元。

朱瑞是该公司仍在“坚守”的司机之一，但他并不讳言，自己是一边做一边寻找新的机会，“公司一直在降‘份子钱’，福利各方面做得比以前好，所以我再留一段时间，如果以后专车‘抢饭碗’还是这么严重，我也回老家谋个别的生计了。”

更多的司机则认为放开“份子钱”目前看来是降低，但以后怎么发展不确定。“因为市场受到专车冲击，企业才有了下调‘份子钱’的主动性，若不是因为行情不好，即使政府说了放开，司机依然没有太多话语权。”

广州出租车司机陈友强对“份子钱”放开并不看好。

南京江南公司出租车司机王迎峰也持同样的观点，“出租车公司肯定会抱团取暖，小公司绷不住的话就被大公司收购，慢慢就会形成大公司垄断，价格他们会说涨就涨，我们势力太小，对我们反而是不利的。”

东南大学法学院副教授、东南大学交通法治与发展研究中心执行副主任顾大松表示，放开“份子钱”实际上是放开了出租车公司的手脚，但如果网约车不进入市场，放开定价未必是好事。“因为出租车司机是没有议价能力的，这也是为什么过去要定价。”



“夺”回市场，传统出租车还有哪些“大招”？

传统出租车行业当前普遍的短板，在于落后的管理模式导致运营成本过高，经营压力最终转嫁到司机和乘客身上。网络约租车之所以能短时间内迅速占领市场，一个重要原因就是它利用互联网技术，突破了原有的管理模式，降低了运营成本，价格和服务“双管齐下”，受到乘客青睐。

专家表示，实际上传统出租车行业有许多自身优势，包括司机职业化水平普遍更高，管理相对规范，更具规模化效应等。在移动互联网时代，传统出租车公司管理模式已落后，但不意味着不再需要传统出租车。网约车的优势在于重司机轻公司，今后如果要取消“份子钱”，管理模式必须变革，方向是更加市场化，收费模式应和网约车相似。也只有公司的收费模式改变了，“份子钱”才能真正取消。

为了赢回被专车“夺”走的市场，除了对“份子钱”开刀，各地传统出租车行业还加快了其

他方面的改变步伐。

上海试水成立出租汽车驾驶员服务社，解决“个体户车”挂靠难的问题；杭州整合多家出租车公司成立出租汽车集团，探索“互联网+出租车”模式，把服务质量作为一项重要考核指标，同时新增司机服务区，让出租车司机能够便利舒适地用餐、休息。另一方面“赏罚分明”，执法部门加大力度惩处出租车经营性违规行为，义乌、广州、深圳等地还投入更多力量查处黑车。

顾大松认为，在当期情况下出租车应当实施动态调价，控制传统巡游车的总量，让出租车和网约车联动，集中化管理是一种较为妥当的管理模式。上海交通大学安泰经济与管理学院副教授黄少卿则表示，在经营模式上，监管部门应该把更大的自主权交给出租车行业的从业者，给优秀的个人司机一些自行运营的空间。

据新华社

P2P将迎“蜕变” 百姓理财须关注六大变化

2015年，网贷行业飞速发展。网贷之家数据显示，去年P2P投资人数达586万人，较2014年增长405%。而不久前公布的《网络借贷信息中介机构业务活动管理暂行办法（征求意见稿）》，为P2P设置了12个不得涉足的禁区，未来行业将如何发展引发社会关注。业内人士认为，办法一旦落地，P2P平台将现转型大潮，百姓理财须关注行业六大变化。

变化一：

不得承诺保本，投资者将自负盈亏

意见稿在第十条明确，P2P平台不得向出借人提供担保或者承诺保本保息；在第十五条中指出，参与网络借贷的出借人自行承担借贷产生的本息损失。

这一变化意味着，P2P平台将不再承诺保本，P2P理财将不能再打“保护伞”。

银率网分析师闫博楷认为，规定有助于P2P平台回归业务本源，也让投资者对项目潜在风险更加关注，有利于行业健康发展。

变化二：

“一站式”销售被取消，投资人只能买到P2P产品

意见稿在第十条指出，P2P平台不得发售银行理财、券商资管、基金、保险或信托产品等，这意味着“一站式”销售将被终止。

网贷之家首席执行官石鹏峰表示，获得销售其他产品牌照的P2P平台，今后将不得在网站上销售P2P外产品，但可将相关业务分离为不同的主体，注册其他公司再销售。因此，投资者今后在P2P平台上只能买到P2P产品。

变化三：

不得从事众筹、股市等业务，百姓理财要警惕

意见稿指出，P2P平台不得向借款用途为投资股票市场的融资提供信息中介服务，不得从事股权众筹、实物众筹等业务。近年来，一些P2P平台走上了“P2P+股权众筹”的发展路径，还有一些平台充当股市的融资中介，今后，这类平台将被叫停。

意见稿禁止P2P涉足众筹、股市等，意在维护市场秩序和切实保障投资人利益。

将来P2P平台必须与股权众筹、实物众筹、股市融资“绝缘”，百姓在进行P2P理财时须警惕此类平台。

变化四：

线下业务将被叫停，投资者随意性会降低

意见稿明确禁止P2P平台开设线下业务。第十六条指出，除信用信息采集、核实、贷后跟踪、抵质押管理等风险管理及网络借贷有关监管规定明确的部分必要经营环节外，网络借贷信息中介机构不得在互联网、固定电话、移动电话及其他电子渠道以外的物理场所开展业务。

记者梳理以往涉及P2P的非法集资案件发现，一些自称P2P的犯案公司有广泛分布的线下业务网点，这类公司往往借P2P之名，行非法集资之实。叫停线下门店，有利于保护这些随意性较

强的投资者。

变化五：

信息披露要求具体，投资者要积极利用研判风险

意见稿的第三十条和三十一条对P2P平台的信息披露提出较为具体的要求。投资人应高度关注P2P平台必须披露的信息，包括P2P平台经营状况、借款人基本信息、融资项目基本信息、风险评估及可能产生的风险结果、已撮合未到期融资项目的有关信息，等等。

闫博楷认为，此次监管细则有关信息披露的规定，将有助于投资者判断网贷平台的风险，也助于第三方监管机构跟踪监测，有效保障投资者权益。

变化六：

平台不能“一倒了之”，投资人资金将受保护

意见稿第二十四条指出，网络借贷信息中介机构暂停、终止业务时应当至少提前5个工作日通过官网等有效渠道向出借人与借款人公告。业务的停止，不影响已经签订的借贷合同当事人有关权利义务。因解散、被依法撤销或宣告破产而终止业务的P2P平台，应当提前妥善处理已撮合存续的借贷业务，清算事宜按照有关法律法规的规定办理。

石鹏峰表示，这一规定可减少洗牌过程中恶性事件带来的影响和损失，有利于行业的良性发展。

据新华社