

外国的出租车要不要交“份子钱”

链接 >>

国外“的哥”也烦“打车软件”

除了“份子钱”，国外的“的哥”同样也对打车软件感到头疼。

比如火得一塌糊涂的打车软件“优步”(Uber)，自2009年从旧金山起家，2014年的市场估值便已突破180亿美元。“优步”最早为用户提供的是配备司机的豪华车辆，尔后推出低价项目，覆盖了一般商务车型，眼下又在英国开始尝试鲜花、食物等外送服务。其拥趸认为，打车软件打破传统的出租车牌照垄断，给消费者带来更好的服务，也利用了闲置车辆和司机。

然而，一方面受到市场热烈欢迎，另一方面，“优步”却被许多国家和地区的出租车行业视为“眼中钉”。该软件去年初刚进入新西兰，就遭到该国出租车行业协会的反对，被称为破坏行业秩序的“臭鸡蛋”。在英国伦敦，去年6月和9月，出租车司机两次聚集到特拉法尔加广场和议会大厦附近，以缓慢行驶的方式阻塞交通，抗议伦敦交通局拒绝封杀“优步”……

自今年1月1日起，法国政府对打车软件实施“一刀切”政策，禁止了“优步”等软件服务。此前，德国柏林、汉堡等地也以司机没有合法执照、乘客安全无法得到保障为由，禁止“优步”提供营利性私家车载客服务。

美国乔治敦大学经济学教授普雷斯顿认为，“优步”虽然与传统出租车行业争夺资源，高昂的收费标准也引发部分乘客不满，但不可否认的是，更加高效的互联网模式让服务质量和效率都得到了提升，这也许是未来发展的趋势。

花絮 >>

国外打车不便宜：带宠物也收费

尽管伦敦出租车被评为世界上最受欢迎的出租车，但你坐上去才知道步步都要掏银子。据英国广播公司报道，在伦敦打车要付10%的小费，坐一趟平均就得花14英镑(约140元人民币)，如果从希罗机场坐到伦敦市区，碰到塞车，需要120多英镑(约1200元人民币)，相当于当地普通居民两天的收入。

在巴黎，出租车除了经常能见到奔驰、宝马外，计费方式更是复杂：2欧元起步，分两段计费并分地域计费。此外，还可针对某些项目加收费用，比如有宠物或大型物件随行，行李超过5公斤，都得加收约1欧元，而乘客达3人以上，第4位也得乖乖再掏2.45欧元。另外，巴黎电话叫车，乘客还必须支付4.5欧元至8欧元的叫车费。



图/资料图片

整理/陈决

“份子钱”居高不下、专车逐渐挤占市场……最近一段时间，国内多地出租车司机以停运的方式来表达不满。为此，新华社连续发文关注出租车停运事件，呼吁改革应该打破行业垄断，而非向“专车”下刀；而人民日报也撰文呼吁，是取消出租车公司暴利模式的时候了。

“份子钱”是出租车行业多年来的老话题，但它并不是中国特有，反倒是“世界通用”。不少国家的出租车司机都对“份子钱”不满，也因此促使行业不断进行深化改革，寻找更合乎当地实际的运行模式。

韩国 / 开出租车不如开公交车



尽管韩国首尔的出租车起步价曾于2013年由原来的2400韩币(约合人民币14元)调至3000韩币(约合人民币17元)，但价格上调后，市民关注的拒载现象并没有减少。韩国KBS电视台报道称，出租车司机拒载的主要原因来自于“份子钱”的负担。

按出租车运营资格分类，韩国出租车分个人出租车和法人出租车两种。法人出租车由专门的出租车公司管理，公司提供车辆、给车加油加气、为车辆上保险并进行保养，同时按月给司机发放工资。司机则每天向公司上缴“份子钱”，收入中超出“份子钱”的部分，司机和公司按比例分成；在总收入不够“份子钱”的情况下，会从其基本工资中扣除相应数额。通常来说，“份子钱”在每天10万5000韩币(约合人民币600元)至11万韩币(约合人民币634元)之间。因为“份子钱”的负担，当地出租车司机时常出现超速、闯红灯、拒绝个别乘客等违法现象。

据新华社首尔分社记者姚琳琳介绍，韩国出租车司机在每月工作26天、每天工作10小时的情况下，月收入在178万韩元左右(约1万元人民币)。而个体“的哥”需要自己买车并负担运营和保养费用外，其余收入都归自己所有，因此他们的收入略高于为出租车公司打工的“的哥”。

尽管韩国政府采取了低税收、分级管理、油气补贴等措施，但出租车司机仍属于低收入阶层。韩国应届大学生的起薪一般都在200万韩元以上。公交车司机每天比出租车司机少工作2.8-3.8个小时，但收入却为每月平均300万韩元。

韩国城市交通部本部长尹俊炳(音)也表示改善出租车司机的待遇迫在眉睫，“目前，出租车企业仅着眼于是否缴纳出租车承包费用等经营收入问题，出租车司机则承受着低收入和‘份子钱’的压迫。将会以此次现状分析为依据，总体改善出租车司机待遇以及出租车服务水平”。

日本 / “份子钱”根据收入多少来定



日本的出租车行业与韩国差别不大，多数出租车由市内几家出租车公司统一管理，同时也存在个体出租车。

日本的出租车司机也要交“份子钱”，但钱数并不固定，而是根据收入多少上缴。曾在东京当“的哥”的机古川先生说，出租车公司每月为司机发放固定的基本工资，但金额远低于其他行业工资。出租车司机每月载客收入的40%需要上交公司，余下60%为个人所有。

机古川回忆说，他以前开出租车时，通常早上8点到公司提车出库，第二天凌晨2点将车入库下班，工作时间在18个小时左右，其中有3小时休息时间。出租车司机统一着西装，是百分百的服务行业。由于日本停车费昂贵，所以一到晚上，经常可以看到停在路边、坐在车里吃盒饭的司机们。这份工作非常辛苦。

据新华社东京分社记者刘秀玲介绍，日本轨道交通发达，出租车费用相对较高，当地人很少将出租车作为基本代步工具。日本年收入研究所统计显示，出租车从业人员平均年龄已达到55岁，但这些司机的年收入在297万日元左右(约合16万人民币)，平均每月仅比刚毕业的大学生月薪高出一点点，且远低于日本30岁左右公司职员400万日元的平均年收入。

而个体出租车司机由于要自己承担高速费用和油费，收入只略高于为出租车公司打工的“的哥”，年收入在340万日元左右(约合18万人民币)。

法国 / 以当“个体司机”为目标



到了欧美等国，出租车的管理模式就发生了较大变化。比如，法国的出租车行业虽也分为个体和公司两类，却依据实际情况划分为个体司机、薪酬司机、公司司机和股份司机四类。

这其中，“个体司机”是大多数出租车司机努力追求的目标，因为他们拥有更多的自主权，并且不用交“份子钱”。不过，个体司机运营证非常昂贵，一般需要几十万欧元。此外，个体司机还需要自行交纳社会保险和养老保险等。

与个体司机同样不需要交纳“份子钱”的还有“薪酬司机”。他们受雇于某家出租车公司，每天运营完后，都要把车辆交还给公司，同时上交全部的运营收入，由公司再从运营收入中提取一定比例费用作为他们的工资。

“公司司机”自己支付的运营成本相对最少，因为他们的运营证和车辆产权都是属于公司的。但他们需要定期向出租车公司交纳较高的“份子钱”，这其中包括运营证和车辆租金、车辆保险、维修保养以及所耗汽油等各种费用。

此外，还有一种所谓的“股份司机”。这类司机拥有出租车的全部产权，只不过车辆运营证和行驶证都属于出租车公司，类似于挂靠在公司名下，独自承包车辆。这些司机由于拥有产权，因此向公司所交的“份子钱”较少。而且由于他们已向公司交费，因此享受各类社会保险。

值得一提的是，法国出租车司机都参加了工会，工会专门负责与所在公司进行协调。比如工会经常与公司有关部门进行交流，要求出租车公司的“份子钱”要合理，并且不能对所属司机的“份子钱”一收了之，必须为他们办理相应的保险，及时更新他们车辆的设备，并通过调度为他们获取最新的客户或交通信息。而出租车司机也必须遵守公司的规章制度。

