# 深圳市出租车运营模式的调研与完善

来源：网络 作者：逝水流年 更新时间：2024-01-22

*第一篇：深圳市出租车运营模式的调研与完善深圳市出租车运营模式的调研与完善来源： 第十二届“挑战杯”省赛作品小类： 社会大类： 哲学社会科学类社会调查报告和学术论文简介： 深圳市作为经济特区，出租车是必不可少的都市交通工具。作品通过问卷调查...*

**第一篇：深圳市出租车运营模式的调研与完善**

深圳市出租车运营模式的调研与完善

来源： 第十二届“挑战杯”省赛作品

小类： 社会

大类： 哲学社会科学类社会调查报告和学术论文

简介： 深圳市作为经济特区，出租车是必不可少的都市交通工具。

作品通过问卷调查，访谈等方式对深圳市特区出租车运营模式进行调研，分析深圳出租车存在的种种问题以及蓝牌车滋生的原因，借鉴其他城市的有利经验，探讨解决深圳市出租车难题的途径，提出我们建议完善出租车运营模式的新体制，为建立健全深圳市出租车的运营机制。详细介绍： 深圳市作为经济特区，出租车是必不可少的都市交通工具。近年来全国各地连续发生了多起出租车司机罢工事件抗议事件，出租车问题几乎是国内各大城市所面临的共同的问题，深圳也不另外。因此，我们必须完善深圳市出租车的运营模式，建立健全出租车的运营机制。通过问卷调查，访谈等方式对深圳市特区出租车运营模式进行调研，分析深圳出租车存在的种种问题以及蓝牌车滋生的原因，借鉴其他城市的有利经验，探讨解决深...(查看更多)圳市出租车难题的途径，提出我们建议完善出租车运营模式的新体制。借以此文，希望能够对深圳市出租车运营模式的改革起到抛砖引玉的作用，推进我们深圳市出租车的健康稳定发展。(收起)

深圳市作为经济特区，出租车是必不可少的都市交通工具。近年来全国各地连续发生了多起出租车司机罢工事件抗议事件，出租车问题几乎是国内各大城市所面临的共同的问题，深圳也不另外。因此，我们必须完善深圳市出租车的运营模式，建立健全出租车的运营机制。通过问卷调查，访谈等方式对深圳市特区出租车运营模式进行调研，分析深圳出租车存在的种种问题以及蓝牌车滋生的原因，借鉴其他城市的有利经验，探讨解决深圳市出租车难题的途径，提出我们建议完善出租车运营模式的新体制。借以此文，希望能够对深圳市出租车运营模式的改革起到抛砖引玉的作用，推进我们深圳市出租车的健康稳定发展。

当前国内对出租车行业改革进行探讨和研究的论文可谓多如牛毛，大多数都着重论述以下几个方面： 1．蓝牌车屡禁不止、出租车市场现状堪忧，分析出现这些情况的社会、经济等各方原因； 2．采取何种方法对蓝牌车进行有效打击； 3．概括性地提出改革意见，或者针对特定区域内的现状提出改革意见； 4．针对现有体制出现的一些问题，提出应对补救的方法。以上研究均为我们提供了坚实的调研基础和理论支持，但提出对蓝牌车进行打压的同时没有从问题出现的体制根源下手，提出补救意见的同时没有彻底的革命性方案；针对深圳特区蓝牌车的特殊情况以及出租车体制的复杂性，没有一个科学地、系统地研究结果和理论体系。

**第二篇：出租车运营模式现状分析**

出租车运营模式现状分析

目前，杭州市出租车行业的经营方式大致有四种：承包、卖断和挂靠、公车公营。

承包：公司从政府拍得出租汽车有偿使用权，采用与司机签订单车承包合同，约定司机每月交8000元—8500元不等的承包金，剩余部分由司机所得。承包分为两种，一是全额承包。即车辆及经营权使用金、营运发生的税费全部由司机承担，每个月上交约1600元；另一种是半额承包。即车辆及营运发生税费由公司承担，经营权有偿使用金由司机承担，公司一般收取8500~9000元/月承包金。

优点：这种经营方式简化了管理，一切按承包合同办事，使承包者收入与经营效果完全挂钩，同时经营风险加大，形成了权责利一体化的承包责任制经营管理模式，是使出租车行业从历来风险大、收益少转为风险小、收益大，加速了出租汽车市场的繁荣。

缺点：这种模式造成出租车业个体化经营的特点被忽视，并且掩盖了公司经营权垄断的事实。此外，在这种经营模式下，由于出租车营运证一般是通过竞价获得的，增加了企业的经营成本，经营压力较大。此外，在目前的管制制度下，消费者利益和政府税收都受到相当程度的损害

挂靠：取得经营权的个体车主，将出租车挂靠在公司名下以公司的名义经营。优点： 规范的挂靠经营比松散的管理有积极的一面，它在组织方式上前进了一步，有专人组织学习、传递各种信息、代办日常事务、督促安全生产等，形式上做到“公司化”。

缺点：在此种经营模式下，出租公司每月收取固定的服务费用，公司的积极性不高，为达到利益最大化，很多地方出租公司充分利用特许经营权，采取把车加价转卖给司机，从中获得暴利。这样造成司机的入业成本较高，收入得不到保障。出租车司机不仅要独自承担经营风险，还承担高额的车辆转让费。司机负担加重，就得想办法增加收入，延长劳动时间，加班加点，有的甚至采取违法物手段，损害乘客的利益。这种管理模式相对比较松散，很难对司机有效的控制和管理，很难提高服务质量。

卖断：有些公司规模小、资金缺，从政府拍得出租汽车有偿使用权，卖给司机，每月收取1000元不等的管理费。

优点：在这种经营模式下，经营权、产权、运营权相对统一，与出租车交通的流动性和提供服务的独立性特点相适应，保护了司机的合法权益，极大地调动了经营中的积极性，明显地提高了经营者的竞争和服务意识。

缺点：缺少规范的管理，使得一部分无证出粗车进入到市场中，损害有证出粗车司机的利益，出租车行业的服务质量得不到保障，一些司机不按规定使用票据、乱收费，车辆结构比较混乱。

公车公营：公司与司机签订合同，受公司直接管理。司机向公司缴纳1万元的风险保证金，之后每天向公司缴纳330元—350元的班费，其余每天赚的钱归司机所有，油费自理，车辆的维修由公司负责。这种模式经营权与车辆产权统一为公司所有。

优点：明确了经营主体的责任，有效地区分了政府、企业、司机三者之间的权责利关系；管理制度健全；服务质量可靠。这种模式的核心思想是“人＋制度”，认为人是公司中最重要的资源，是公司管理之本，这样能有效地从根本上解决人与制度的矛盾。存在的问题：

1、出租车司机的合法权益难以得到有效保障。

在挂靠经营和承包经营模式下，司机有着经营者和投资者双重身份，司机在运营过程中除了要承担投资风险外，还要承担经营风险和安全风险。此外，在具体经营过程中，司机的劳动报酬权、休假权、休息、社会保障权等合法权益难以得到有效保障。而作为企业，事实上基本不承担投资风险和经营风险，但每月仍向司机收取固定的所谓“管理费”。

2、政府与出租车公司权责关系不明确，政府监管力度不够

3、出租车公司和司机责、权、利关系不统一

4、司机与公司关系不平等

**第三篇：对泉州市出租车管理及运营情况的调研与思考**

对泉州市出租车管理及运营情况的调研与思考

台盟泉州市委会

作为城市“窗口”的出租车行业，是外地游客评价一个城市的第一印象，也能从一个侧面折射出整个城市的文明程度。行业秩序和服务质量，是一个城市管理水平与服务质量的“晴雨表”，因此加强对出租车运营的规范管理是我市推动科学发展、促进社会和谐的必然要求，能否对出租车运营情况实施科学有效管理，直接关系社会和谐稳定大局。经调研，我市出租车管理及运营情况总体是好的，但也存在一些影响社会和谐稳定的问题和隐患。

一、我市出租汽车发展历程和基本情况

㈠出租汽车发展历程

从1961年泉州第一部出租汽车诞生至今，我市出租汽车经历了初步发展、迅速发展、整顿提高、规范管理等四个时期。48年来，我市出租汽车行业从散沙型经营到规模化经营、从杂色杂牌到统一颜色统一车牌、从“趴窝”待客到流动经营、从现场议价到打表经营等四大根本性变化。

㈡目前出租汽车行业基本情况

1、企业情况。全市共有出租汽车企业30家。按辖区分，中心市区18家。按经济性质分，国有1家、集体4家、私营2家、有限公司21家、股份合作2家。企业经营权为无偿配置使用，并从2024年对新增运力采取服务质量招投标。经营主体多、小、散、弱现象比较突出，经营模式多样化，主要采取承包经营、企业全资或融资购车后以承包的形式交由驾驶员经营。2024年新投放的100部出租汽车运力采用企业直营的公司模式，有效期限内由企业使用；企业承担车辆税费和主要经营风险。我市现已规定出租车公司均须配备运力100部（原30～60部）以上，无此规模须于三年内完成公司整合。

2、车辆情况。截至2024年12月，我市出租汽车1870部。目前，经营期限不一，属服务质量招投标车辆的有280部，经营期限为8年，其余审批车辆1590辆，没有明确的期限。目前我市出租汽车运价起步价2公里6元，2公里6.5元，每公里1.6元，2024年4月起每车次加收燃油附加费1元。出租汽车外观颜色统一为4种，即鲤城、丰泽、洛江各一种，其它县（市、区）一种。上黄下红颜色随着报废更新逐渐淡出市场。红色出租也将在“三年内”全部淘汰。

3、从业人员情况。我市现有出租汽车从业人员4266人，出租汽车驾驶员4003人，主要是外来民工及我市所辖周边县（市、区）的农民工。企业要与驾驶员签订劳动合同，依法缴纳社会保险费，确定最高承包价，如果有违反有关收费规定，不执行承包费最高限额的，未按规定签订行业经营合同文本的，未依法为驾驶员缴纳社会保险费等违反劳动保障法律法规行为的要有相应的处罚依据。

4、管理部门及有关法规和行业规章制度情况

泉州市交通局专设出租车管理科管理出租车行业，其主要负责出租车违章违纪处理，投诉处理及质量信誉考核和车辆增减人员考核、从业人员资格审定，各县区出租车管理权由县区局运政股行使。2024年民间性组织“泉州出租车协会”成立，现由各出租车公司代表组成，交通局业务指导，每年也均组织一些服务出租车行业的活动。面对出租汽车行业焦点、难点，市交通局以2024年6月颁布了《泉州市出租汽车客运管理暂行规定》及其配套文件，明确了出租汽车客运经营权的取得、驾驶员、企业的规范要求等问题，为我市出租汽车行业规范管理提供了坚实法规依据，开创了出租汽车管理的新局面。实施后一段时间以来，企业的管理水平普遍得到提高，企业主体意识大幅增强，企业通过加强各项管理制度的落实也使驾驶员经营行为有了比较明显的进步，车容车貌有了明显的改善，投诉率较以往低。

二、我市出租车管理及运营中存在的主要问题

1、转包现象仍存，行业隐患较大。企业经营模式多样化，以承包经营、全资经营、融资经营为主，造成经营过程中出现了经营权高额转让、承包基数高、经营压力大等问题。相关部门虽已严厉打击转包现象，也已规定最高承包基数，但仍有部分企业存在“二老板”。高额的“份钱”迫使一线出租车司机为了赚钱，只能拼命开车，工作时间被拉得很长，而且车坏了，也不去维修。这就形成了诸如交通安全隐患等各种问题的恶性循环。不少司机仓促转包了出租车后就上路，因为没有经过岗前培训，服务质量不高，而且，他们只知道赚钱，不会考虑服务质量和交通安全，这导致泉州出租车服务质量一直难以提高。一些司机为多拉快跑，不惜占道、抢道、猛拐。“二老板”现象使企业对驾驶员的管理很难完成，而且现在出租车司机流动较大，相关规定对企业、车主扣分，但对承包的驾驶员来说，并没有太大约束力。管理体制不完善导致出租车行业存在车容车貌不整洁、拒载、不打表、频频违反交规、节日随意提价等种种怪象。

2、“黑车” 生命力旺盛，市场秩序受扰。出租车运力不足，为“黑车”提供了生存空间。“黑出租”存在，严重地扰乱道路客运市场，危害乘客的生命财产安全，损坏城市的形象。近几年尽管运管部门也建立过“黑车”黑名单制，但第二次被查处的极少，逃避查处的手段在提高，个别地段的“黑车”点如泉州汽车站“大桶水”前，湖美酒店边、泉港，有帮派性质，出现了专职的拉客仔，形成“黑车”利益小团体，有固定的“地盘”。据悉，去年全市共打击1425辆“黑车”，已是历史之最，今年一月份共查处了黑车123部。非法客运问题，不仅乱市场营运秩序，而且容易引发各类治安案件。

3、法规意识薄弱，管理力量不足。出租车客运管理的不完善使得市场问题频出，违法现象频繁。据泉州市交警支队统计，从2024年6月1日至12月31日，全市1821部出租汽车交通违法总数12159次，平均每部车交通违法次数达到6.68次。有些出租车司机为了争客源，明明是不能调头的地方，一看到有人站在那边，不管是不是要乘车的，司机会一个“回马枪”把车开过去；有些出租车司机为了赶抢时间过绿灯，经常加大油门，万一来不及了就是一个急刹车，让坐在后面的乘客经常不由自主地往前冲。像泉州商城广场，按规定在田安路上是不能左转弯进入广场的，但有些司机图方便，想抄近路，硬是左转，强行进入，这往往给过往车辆造成不便。还有一些出租车随便在路边停靠让乘客下车。司机这样一些方便自己的行为，已给市区的交通状况造成了很大的压力了，此外，非法营运等违章违规现象时多时少再现；异地营运现象有蔓延之势，周边县、市的想进市区经营，中心市区的想到晋江、石狮、南安等地经营，如春节前投放到永春的50部出租车，大部分进中心市区营运，造成不良影响，而交通部门由于稽查力量奇缺，无法有效监管到所有出租车辆。出租车公司、个体车主及承包司机投机违规风险小，致使他们敢于无视有关法规制度。

4、企业管理不善，服务质量不稳。公司的法人治理结构作用不明显，收益与责任不成比例。出租车公司的收益旱涝保收，更多的经营风险，实际上由司机承担。不少企业收了承保金后提供的管理服务却很少。如部分出租汽车行业仍存在专业管理人员配备不足、部分企业没有配备管理工作用车等漏洞，这对处置事故等应急事件十分不利；再如有些企业没有为司机提供固定交接班地点，晚上交接班时间恰逢下班高峰时段，的士傍晚成排占道。

三、对我市出租车管理及运营的一些思考

1、加快出台法律法规，坚持依法治运。制定新的出租汽车管理办法或条例。由于《暂行规定》及其配套文件只是规范性文件，没有法律效力，无法满足市场管理的需求，因此，国家尽快出台出租汽车法律法规十分紧迫。建议允许缩短经营期限为5年，车辆退出，营运权即收回，重新配置投放，形成良性循环。

2、科学调控出租运力，推动直接经营。要建立以乘客平均候车时间、日均营业额及出租车站交通流比例为主要决策参数的出租车市场需求与运力供给监控体系，按照供需平衡的原则对我市的出租车总量进行控制，适当投放新运力。可完善公交服务，使更多人优先选择公交出行。要注意利用运力投放和经营期限到期等有利契机，加快出租车公司整合步伐，让出租车公司成为管理出租车的第一责任人，鼓励引导企业采取公司全资购车，直接经营的模式，政府应对采用此种模式的企业予以政策上的扶持或经济上的补助。在新模式里，每个驾驶员都是受聘于公司的员工，统一招聘，统一调度，统一考核，统一管理，不再需要交纳风险押金。实行公司化经营、规范化管理，车辆产权归公司所有，不得以任何形式挂靠经营，转包经营，转让倒卖经营权和车辆产权，所投放的车辆必须按照“七统一”规范经营，必须配齐顶灯、计价器、空车待租、消防、防护装置、GPS定位装置、运行监控装置和LED电子显示装置。制定一套考核机制，鼓励驾驶员多劳多得，同时约束驾驶员怠工误工。届时，公司的整合能提高统一调度中心的工作效率，有乘客叫车，调度中心可以搜索到最近的空出租车，直接指派，以最快的时间服务乘客。5月29日起漳州市民已可电召司机，的士GPS调度服务中心试运营，拨968969即可叫车，据市民反映效果良好，我市也不妨借鉴之。

3、积极采取有效措施，整顿市场秩序。8月1日起中心市区严禁“摩的”行动已为整治“黑车”市场设下良好的铺垫。今后应继续坚决打击非法营运，减少“黑车”非法营运行为，确保道路交通安全、畅通、有序，整顿目前杂乱无序的道路交通运输市场。为了便于群众辨别和乘坐合法经营的出租车，更加有效地打击“黑出租车”，建议为全市出租车加装防伪专用标志，对全市所有出租车进行编号，防伪专用标志安装在出租车原有车牌的上方；加强交通运营的稽查力量，加大执法力度，抽调市，县两级交通局部门执法人员，联合公安部门组成运政稽查集中行动队，以打击“黑车”非法营运为主、综合查处客运违法经营和出租汽车违规经营行为的运政稽查集中行动，可适当地增加执法人员编制人数，对客运违法行为多发地段、客运站周边地区、黑车经常出没的地方，出租车异地营运的地区等，采取日夜监管，安装电子监控；在各重点路段设卡，对过往的营运客车、出租车进行认真检查，主要对超速、超员等违法行为，特别是出租车路口违停、宰客、抢客、不打表、拒载等违章行为进行重点查处，加大处罚力度，就高不就低。比如拒载，规定处罚500～1000元，今后可一律处罚1000元。此外，可不定期开展出租汽车夜查统一行动，在市区偏僻路段、楼群里巷等易发案路段设立临时检查站，对夜间从事运营的出租汽车进行夜检，核对登记乘客身份、检查乘客携带物品、对可疑乘客进行盘问、检查，有效打击利用出租车犯罪，提高广大从业人员的防范意识和安全感，维护行业治安秩序的持续稳定。据统计，每年元旦前后都是抢劫出租汽车司机财物、抢劫出租汽车等案件的高发期。

4、加强出租司机教育，提高职业水平。抓好出租车驾驶员的素质教育工作，坚持高标准、高起点，制定培训方案，明确主要目标、重点内容，尽力督促降低出租汽车交通违法率，这将是各出租车企业今后管理工作的重要问题。通过教育、培训等方式来提高出租车司机的职业道德水平。应加强宣传，利用车辆年检，新车购置办牌、保险等时机，积极向车主宣传。建立出租车驾驶员“黑名单”制度。出租车司机拒载、故意绕道、乱掉头乱按喇叭、不按规定站点上下客等经营违章行为以及使用假币等违法行为，有关部门应根据情节轻重，给予暂扣服务监督卡、停岗培训、列入“黑名单”等相应处罚。对被列入“黑名单”的出租车驾驶员处罚最需严厉：2年内不得从事出租车行业。使用假币的不良出租车司机，一经查实即被列入“黑名单”，一律处以2年内不得从事出租车行业的重罚。

5、实现行业科学管理，倡导优质服务。应规范出租车税控计价器的使用，实时打印出租车专用发票，这样将有效制止部分出租车司机乱收费、乱涨价的情况，规范出租车经营行为，维护乘客的合法权益。只要乘客上车，驾驶员盖下计价器，无论乘客要不要票，税控系统都会自动将税票打印出来。税票上有具体编号及乘车时间等，如果乘客遗落东西在车上，凭税票就能查到遗落在哪辆车上。另建议在出租车GPS系统增加一卡通结算功能，乘客可以直接使用公交IC卡乘坐出租车，由于减少了现金的使用，出租车劫案也会逐渐减少，提高了出租车驾驶员的人身财产安全。此项功能将GPS、计价器、公交IC卡设备相互连接，形成三位一体。三机合一还有一个好处，就是出租车司机可以通过无线传输技术与公司结算，既准确又快捷。行业管理部门和企业能因此掌握车辆营运信息、运营状态、运行轨迹等数据，实现对车辆和出租车司机的精确管理，同时也为行业发展提供决策依据。

6、发挥协会职能作用，为发展添动力。建议政府从各方面多支持、多重视协会的职能发挥，关注、关心、关爱广大出租车驾驶员，维护一线司机的基本权益。协会需为企业提升服务质量，打造自身品牌，争创优质文明车多出谋划策。应创造机会，多与一线司机沟通，进一步了解广大驾驶员的心声，收集来自一线司机对行业发展的建议和意见，比如：“份钱”可以经由集体协商，让司机代表有发言权，从而知晓这笔费用的数额是否合情合理。同时适时开展一些文体活动，缓解司机因工作压力造成的不良情绪。此外也建议配合交通部门制定可行的评优评先方案，每年均开展“光荣榜”、“优质服务之星评比”等形式的活动，并给予最高限制的物质及精神奖励。对被授予“星级出租”的车辆可实行部分项目免检。更多的“星级出租”将成为行业“流动的金名片”。此外，协会可在政府的扶持下为驾驶员增设一些行业服务，如免费统一更换新座椅套、免费清洗出租车等，车辆干净、整洁，是衡量驾驶员文明程度的一个尺度。

7、落实行业综合管理，妥善处置隐患。为避免宰客、乱提价等现象频出，可在机场、车站、码头的明显位置设立告示牌，标明乘出租车到市内各个主要地段的参考价格，提醒旅客以免上当；针对汽车站营运市场混乱现象，可成立出租车运营秩序管理办公室，24小时专人管理车站出租车运营秩序。”人员不足可临时招聘保安员充实到管理第一线，凡进入主要站场的出租车必须按统一的管理标准从事经营活动，现场管理人员对车辆实行统一调度，有车必供，禁止出租车在专用通道以外揽客；占道交接班影响交通属违法停车，要解决这一问题，最好的办法是出租车企业要设专门的交接班场地，对驾驶员这一行为加强管理；司机以交接班为由拒载，乘客投诉不少，建议司机在交接班时，将指示牌摆放于车窗前，明示交接班地点，顺路的予以承载，不顺路的要耐心做好解释工作，取得乘客的理解，要实行错时交接班制，17时至19时之间，禁止出租车交班。

总之，窗口行业是体现一座城市文明程度的“试金石”，规范出租车经营，擦亮文明窗口，这不仅是广大乘客、新老泉州人的呼声，也成为各有关部门的共识。只要各方结合本地具体实际，并借鉴外地先进做法，集思广益，形成合力，定能为整治开出一贴良方，真正构建出一个和谐的泉州出租车市场，展示出泉州这座城市的美好形象。

**第四篇：对宁波市出租车管理及运营情况的调研与思考**

对宁波市出租车管理及运营情况的调研与思考

□吴宗良 洪 斌

能否对出租车运营情况实施科学有效管理，直接关系社会和谐稳定大局。在审计实施前，我市出租车管理及运营情况总体是好的，但也存在一些影响社会和谐稳定的问题和隐患，本市主流媒体和广大民众呼声强烈。为此，宁波市审计局于2024年1月25日至11月19日对市区出租车管理及运营情况进行了专项审计调查，重点调查了南站广场区域的管理状况。针对有关问题，我们作了一些粗浅思考。

一、宁波市出租车管理及运营中存在的主要问题

（一）权证高价交易，行业隐患较大 宁波市在出租车营运权管理上经历了从无偿使用到有偿使用的转变过程。1994年以前实行无偿使用的开放性行政审批制，1994年后对出租车投放实行营运权有偿使用。1998年2月，《宁波市出租汽车客运管理条例》颁布实施，以法规形式明确规定客运出租汽车营运权实行有偿使用。据此，市公管处于1999年对原以行政审批方式投放的2711辆出租车收取每辆1万元，并对1998年以前所有出租车以15年期限实行了营运权使用年限的统一。自2024年开始，又在全市分3次陆续投放了840辆出租车，有偿使用费也分别降为每辆25万元、20万元、15万元不等。

尽管宁波市交通部门采取了许多积极措施，出台《宁波市客运出租汽车营运权管理规定》，成立出租汽车营运权交易评估中心，建立营运权交易价格评估制度，使交易双方明确车辆营运权的实际价值，提高交易的风险意识。并专门制作了出租车交易承诺书，交易双方都在承诺书上签字。如近期评估中心的出租车评估价为22万元/辆，交易双方也都在承诺书上签字承担风险。但因一些出租车从业人员存在着经营期到期政府不会收回使用权的心态，导致市场实际交易价格达到80余万元。这种高额交易行为给行业发展带来严重隐患。首先，加大了运营成本。高价转让带来的结果是高额的承包费用，车主和驾驶员为了收回成本，必然想方设法赚取利润，甚至不惜违规经营。其次，增加了经营风险。以2024年最早到期的车辆为例，按照目前80余万元的交易价格测算，在尚余6年左右的时间内不可能收回成本。再次，影响行业的稳定和健康发展。交易价格越高，经营成本越高，营运期限到期后，如果不及时采取有效措施，就可能出现群体性事件，给行业和社会带来较为严重的负面影响。

（二）经营业户监管困难，服务质量不稳 宁波市出租车行业经营业户小、散、弱问题突出，市区现有出租车公司21家，其中运力规模在100辆以上的公司只有10家，运力规模在200辆以上仅3家，最大的公司也只有267辆出租车。公司车辆总计2265辆，其中自营车仅840辆，其它多为挂靠车，还有1286辆个体车辆。

出租车公司、车主、驾驶员三者缺乏发展的共同动力与市场竞争力。营运权证私下交易抬高了运营成本，经营者急于短期收回投资，一味追求利益的最大化而忽视了服务质量。如晚高峰时段（下午5至6点）和上下班高峰期打的难；南站、飞机场拒载时有发生；晚间10点后不规范经营的现象更加严重。调查显示，市区出租车有效里程利用率达到61.34％，单车日均营业额达到677.8元，这两个指标明显高于同类城市。根据《城市道路交通规划设计规范》规定，大中城市出租车配置最低标准为20辆/万人，目前全国大中城市每万人出租车平均拥有量达到30辆，而宁波市区仅为19.8辆/万人，大大低于全国平均水平。在出租车运力不足的情况下，容易出现拒载、服务不主动、违规违章载客等问题，同时也为“黑车”提供了生存空间。

（三）管理定位模糊，机制体制不顺 出租车主要服务层次与对象定位模糊，供求关系不平衡。出租车与公交车服务消费对象定位没有区别，两者运价也没有高低之分，造成了几乎完全相同的乘出租车与公交车的消费群体。再加上运价低于附近其它城市（宁波市出租车起步价为3公里8元，每公里增加1.8元；杭州是3公里10元，每公里增加2元）。在上班高峰期、节假日等特殊时间段和车站、机场、码头等主要路段，打的难已经司空见惯。调查表明，市中心城区出租车乘客平均候车时间12.49分钟，90％以上的受访市民表示难以接受如此长的候车时间。

管理体制与机制不顺。国务院“三定方案”没有明确出租车的管理体制，更没有统一的法规。从中央到省、地市的出租车管理部门不一，政出多门，难以形成工作的统一认识与行动。再者，宁波市出租车管理力量不足，编制体制也欠合理。如武汉、南京及大连等城市都有专门的出租汽车管理部门，浙江省的杭州、台州等市也加强了对出租车管理的体制建设，形成了行政许可、执法、培训、日常管理统一体系。而宁波市只是在市公管处设有一个9个人的出租车管理科。面对从业人员素质偏低、流动性大、个体利益驱动性强的全城市5000余辆的出租车队伍，管理力量明显不足。同时，由于投诉举证要求较高，尤其是对拒载投诉，要求投诉乘客提供书面证据，执法的时效性就大打折扣，有效投诉和投诉处理率就较低。2024年投诉出租车拒载2859件，最终能够认定的只有30件。

（四）法规意识薄弱，管理力量不足 城区近万名出租车从业人员中，近一半人员的文化程度是初中以下学历，法规意识比较淡薄。尽管行业管理部门已注重强化教育，但还有一个学习与工作的提高过程。近期，管理部门加大对出租车违规违章行为的稽查处罚力度。在机场、车站、码头等重点区域设立出租车管理站，出台《宁波市出租汽车驾驶员客运资格证管理办法（试行）》，实行出租车驾驶员违章计分管理等，但非法营运等违章违规现象仍有发生。主要是监管力度不足，管理人员力量不够，有关法规也不够完善。例如，行政处罚规定对出租车司机拒载投诉认定必须有两人以上的书面证据，苛刻的出租车违章投诉程序规定往往导致乘客的投诉无法有效查处。出租车公司、个体车主及承包司机违规成本太低，致使他们敢于无视有关法规制度。

二、对宁波市出租车管理及运营的一些思考

（一）加快修改《条例》，坚持依法治运 《客运出租汽车条例》的修改主要应关注以下几个方面：一是对出租车营运权要逐步从有偿过渡到无偿。要合理确定承包价格，规范承包合同。二是缩短经营期限，建议与车辆使用年限一致为5年。车辆退出，营运权即收回，重新配置投放，形成良性循环。三是对有偿使用的车辆也要限制转让。如规定经营满两年以上方可转让，并设定转让条件，转让前必须经评估机构评估等，以遏制私下炒卖行为。对无偿使用的禁止转让，因故不能继续经营的，由政府机构收回，私自转让一经发现，立即收回经营权。四是强化行政执法力度。如现场两个执法或管理人员就可确定违章处理事实证据。乘客电话投诉加上GPS轨迹确认，基本可以认定拒载行为成立，拒载两次以上的就取消经营资格。

（二）科学调控运力，推动规模经营 要建立以乘客平均候车时间、日均营业额及出租车占交通流比例为主要决策参数的出租车市场需求与运力供给监控体系，按照供需平衡的原则对宁波市的出租车总量进行控制，适当投放新运力。要注意采用有效的调整出租车与公交车运价比的手段，即适当提高出租车运价，实行拥堵折合计价，降低公交车运价，使更多人优先选择公交出行。要注意利用运力投放和2024年经营期限到期等有利契机，明确政策与市场等导向，鼓励个体出租车经营者走公司化、规模化道路。

（三）完善管理机制，倡导优质服务 从宁波市经济发展和出租车行业管理的实际需要出发，调整、充实、完善出租汽车行业管理体制势在必行。首先，应该科学定编。根据宁波市出租车管理的实际需求，成立宁波市出租汽车管理处，形成出租汽车统一管理系统。第二，按照管理工作任务的需求配足、配强行业管理人员和必要执法装备设施，加强培训，提高执法人员的整体素质与执法能力。第三，要尽快建立出租车管理数据库系统，与公安交通违章管理系统、城管违章管理系统实现联网，对出租车司机、个体出租车、出租车公司的每一个违规违章记录和乘客投诉进行登记、存储、处理，统一纳入服务质量测评系统。第四，要尽快建立并落实一套完善的出租车服务质量考核标准，规范行业管理理念与行为。进一步完善落实出租车市场准入与退出机制，对出租车行业实行全面、系统、持续、公平、公正、公开的服务质量评价，促使整个行业管理上台阶。

（四）制定科学预案，妥善处置隐患2024年宁波市区货运出租汽车群体性事件给客运出租汽车行业管理敲响了警钟。相比较而言，客运出租汽车经营者私下交易、炒卖现象更突出，情况也更严重。出租车比“货的”的私下交易价格更高、数量更多，对社会和谐的隐患影响面更大。因此，及早制定宁波市城区出租汽车经营权到期稳定工作预案显得十分迫切和重要。要深入进行法规宣传，加大政策导向，组织落实稳定有效的举措。要注重按照“尊重历史，平稳过渡”的原则，积极妥善地处理原有市场主体继续经营问题。根据新的市场准入制度，对现有经营户经营期满后，根据经营期内的服务质量考评结果，实行择优劣汰。对买断经营的出租车，出租车公司要采用回购或入股的方式明晰产权。要有计划、有步骤、稳妥地明确经营权、使用权、所有权，从根本上消除行业不稳定的隐患。

（五）重视南站窗口，落实综合管理 南站是宁波市经济改革开放的重要窗口。根据宁波市政府《批转海曙区政府关于南站区域市级管理机构下放实施方案的通知》文件精神，各有关部门要加派精干力量，配备齐全必要的设备设施，积极参与南站区域的综合管理。南站区域综合管理办公室应建立各种规章制度，加强内部管理，有效融合各方执法力量。市级有关部门及海曙区政府应加强对南站综合管理工作的考核和支持，使南站成为和谐有序行政执法的模范地区

**第五篇：出租车经营模式**

城市客运出租汽车经营管理模式

根据出租汽车经营权投放制度，我国城市客运出租汽车经营管理模式可以分为无偿审批制和有偿使用制两大类。

一、城市客运出租汽车经营权无偿审批制

无偿审批制，即管理部门将出租汽车运营证按照某些市场准入条件无偿审批给企业，再由企业转租给承包者的经营管理模式。无偿审批制是我国计划经济的产物，在出租汽车市场发展初期，这种经营管理模式还是有其一定的优势，但随着我国出租汽车市场的不断发展和成熟，其缺点和不适应性变得越来越为突出。长期实践表明，无偿审批制不仅阻碍了出租汽车市场健康、有序的发展，而且容易在管理部门滋生腐败。

二、城市客运出租汽车经营权有偿使用制

经营权有偿使用，即指通过公开招标投标中标，并缴纳有偿使用费后，获得一定期限内的一定数量的出租汽车经营资格。自1988年深圳市实行出租汽车经营权有偿使用制开了国内之先河以来，我国许多大中城市都相继实行了这种制度。多个城市这些年的实践表明，这种制度是行之有效的，不仅对城市出租车汽车行业发展，而且对于搞好城市公用事业都有重大意义。我国城市客运出租汽车有偿使用制度出现至今，经过多年的经营管理机制改革，大致形成了以下四种模式：

1、企业经营模式

企业经营即由企业租赁承包经营，企业承担出租汽车车辆购置费及道路运输证有偿使用费及相关经营税费，承租个人仅向公司上缴承包款，并作为企业员工享受相应的权利和义务。这种发展模式主要有以下几个特点：

首先，由于出租汽车营运证是通过竞价获得的，增加了企业的经营成本，经营压力大。企业要在激烈的市场竞争中生存，获得更多的经营利润，就只有通过不断加强企业内部管理，提高自身服务质量，向管理要效益。促使出租汽车企业不断深化改革，建立与现代市场经济体制相适应的现代企业制度。

其次，随着现代化企业制度的建立，善于经营、效益好的出租车企业规模会不断扩大，容易实行现代化管理，形成一种新的生产力，合理、先进的管理可以更进一步发挥各要素的组合功能，带来更大的效率和收益，企业不断取得递增的规模报酬。

第三，随着企业规模扩大，企业将注重自身知名度的提高。组织针对驾驶员的各项培训和学习对企业来说就很有必要，这会使本企业出租汽车驾驶员更加专业，服务更加有效率和高质量。从而促进出租汽车行业服务质量的提升和出租汽车市场的规范竞争，有利于整个城市出租汽车行业的健康发展。例如新加坡，出租汽车公司总共只有5家，但是却有10000辆出租汽车，出租汽车服务普遍反映良好，其成功经验值得借鉴。当然，这种发展模式下，企业单车运营成本大，投资巨大，延长了资金的回收期，经营风险也随之加大，对企业初期运营具有一定的难度。

2、挂靠经营模式

挂靠经营，即购车款、营运证使用费和税费等由挂靠人承担，挂靠人自主经营，自负盈亏，挂

靠企业向挂靠人收取挂靠管理费。

首先，由于在这种发展模式下，购车款、营运证使用费、税费、油料费等运营成本都由挂靠人承担，相应的风险也就转嫁到挂靠人身上。而出租汽车企业所有的只是由政府赋予的所谓“管理服务权”，关心的只是按经营合同收取定额的管理费，自主经营和管理能力减弱，客观上造成了企业丧失了应有的基本功能。使得众多出租汽车企业虽然表面上有一定的规模，但根本不可能实现规模经营，有相当多的企业事实上成为没有出租汽车的出租汽车企业。车辆所有权归驾驶员个人所有的事实，已使这些出租汽车企业名存实亡。

其次，由于挂靠人负担很重，压力和风险都很大，过量的工作容易产生疲劳驾驶，劳动权益得不到保护，乘客和自身安全也得不到很好的保障，更谈不上服务质量的提高，不利于出租车行业的健康发展。

第三，按照我国民法的公示公信原则，凭借国家管理部门发给企业的行驶证和营运证，企业应是出租汽车的法定产权人和经营权持有人。但由于车主是事实上的投资人，他实际上握有产权和经营权，并承担着风险。这形成了一种极不稳定、极不规范的经济关系和法律关系，企业与挂靠人之间容易产生某些权属问题的争议和扯皮。

3、松散型联合体管理模式

经营权和车辆产权均为个体经营者所有,通过政府或协会的引导,个体经营者组成松散联合体,对外使用统一的公司名称和服务标识,向公司交纳少量的管理费,公司为其提供办理保险、交纳税费等服务。

4、个体经营模式

个体经营，即表现为个体自主经营，自负盈亏，自担风险。个体经营在出租汽车发展过程中一直占有重要的地位。中国社会科学院研究报告认为：出租车业最适合个体经营。因为驾驶出租车属于个体劳动性质，而且这个行业不需要高新技术投入，也不需要巨额资金的运作。出租汽车公司从经济学角度看，没有任何存在价值，因为所有的税费都是来自司机，而政府收到的税金比公司收入少得多，只要方法得当，出租汽车行业完全可以个体化。中国社会科学院工业经济研究所的专家认为把牌照发给个人更有利于管理，出租车市场最终应自由进入，形成同业工会。把牌照发给个人，司机本人会更加重视安全，更加自律，出租车公司没有存在的理由。诚然，出租汽车行业在经营上更适合个人经营，但也需要具备两个条件：

首先，由于个人经营不利于统一管理，后勤服务质量得不到有效的保障，因此应该形成强有力的同行工会或协会，个人出租车经营者作为会员加入协会。一个机构健全、运转有效的出租车协会能够发挥以下四个功能：一是服务功能，帮助个人经营者提供法律、经济和后勤等方面的服务，减轻经营者负担，保障行业服务质量；二是协调功能，协调协会会员内部和外部的关系；三是桥梁纽带功能，落实政府的政策法规在经营者中的执行，同时也将经营者的意见和呼声及时向政府及有关部门反映；四是监督功能，监督司机是否执行政府的政策法规，维护政策法规的严肃性。通过协会作用，能有效促进出租车个体经营方式持续健康的发展。例如英国伦敦，出租汽车驾驶员都是个体经营者，他们之中2/3的人使用自己的汽车，其余的人使用租来的汽车。英国政府十分重视对出租汽车的经营和管理，除了对驾驶员有严格、科学的考核制度外，还十分注重充分发挥出租车协会的作用，有效的私人经营方式使伦敦出租汽车行业服务质量名列世界前茅，出租汽车服务堪称世界一流。

其次，由于经营权有偿使用，个体经营者不但要负担车辆购置费，还要支付经营权有偿使用费，就目前对于一般的经营者来说，这还是一笔相当大的投资。这种经营方式需要个体经营者必须具有大额启动资金。

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！