

出租车司机、公交企业节前迎来好消息:要发油价补贴了!日前,根据交通运输部、财政部联合出台的规定,油价补贴将实现制度化,每年6月30日前拨付到位。那么,有了“油贴”后,南京等多个城市正在推行的出租车“加1元”能否取消?油价成本“多方共担”的机制,如何才能避免“消费者挑大梁”的现状?

消费者“加1元”已半年多 政府油价补贴终于要来了

“三方共担”为何一直是消费者独挑大梁,“加1元”何时取消?



补贴应能让消费者得到实惠 资料图片

新政

“油贴”发放上半年到位

根据昨日公布的时间表,从2010年1月1日起实行成品油价格补助,中央财政负担的油价补贴按年据实结算,每年4月底前,财政部将上年度油价补贴资金通过专项转移支付形式下达到各省(区、市),6月30日前拨付到受益对象。

交通运输部指出,补助比例视不同行业而不同:1.城市公交企业的油价补贴,由中央财政全额负担;2.对城市出租汽车司机的临时补贴,随成品油出厂价而定。当汽油出厂价在每吨4400元至5480元、柴油出厂价在每吨3870元至5070元时,东部省份中央财政负担40%、中西部省份中央财政负担55%。汽油出厂价高于每吨5480元、柴油出厂价高于每吨5070元的部分,东部省份中央财政负担40%、中西部省份中央财政负担65%。地方负担的出租汽车临时补贴按现行规定执行。

江苏尚未接到通知

“目前还没接到通知。”江苏省财政厅有关负责人昨日对记者称,关于此次“油贴”发放的文件尚未下达,暂无法对发放细则表态。

记者了解到,近几年江苏曾陆续给城市公交、出租车等运输行业发“油贴”。其中,2008年中央连同省财政的“油贴”总额达24亿多元,每辆出租车补贴额度为5092.97元。

这次的补贴机制启动后,补贴款何时到位,省财政厅有关负责人表示,现在能做的只有“等通知”。

不过,该负责人也介绍说,针对公交企业、出租车行业的油价补助今后将更加制度化,相关补贴机制目前已经公布,各省市均已接到了交通运输部与财政部联合制定的两个文件,一个是《城乡道路客运成品油价格补助专项资金管理暂行办法》,一个是《岛际和农村水路客运成品油价格补助专项资金管理暂行办法》。“有了这两个文件,对城市公交与出租车的油价补贴问题将很明确。”



2009年7月9日快报对“加一元”情况进行报道

影响·公交

南京公交企业一年油耗1亿多元

中央财政“全包”,这无疑给公交企业吃了定心丸。眼下,燃油费用几乎占到公交企业成本的一半。这几年来油价一路上涨,给公交企业经营带来了很大的压力。

南京公交总公司负责人告诉记者,2003年公交总公司一年的油费支出是1亿元左右,去年油费支出已经超过了3亿元,实在吃不消。2008年、2009年公交企业虽然都拿到了“油贴”,可与实际油价成本相比还是有缺口的,因为公交购油都是大宗招标采购,成本随时变动,而测算补贴时的参照值和计算方法则

影响·出租车

补贴幅度:够补增支

从去年1月15日以来,国内成品油价格共有8次调价,其中5次涨价、3次降价,因为涨幅通常远大于降幅,所以8次调价下来,93号汽油价格累计上涨了1.4元。

南京的哥师傅估算了一笔成本账:去年南京每辆出租车每月实际因油价上涨多增加了700元左右的油费支出。

换句话说,“油贴”的幅度应该够弥补每月700元的增支。值得一提的是,地方政府的补贴也在陆续进行。去年4月份南京市客管处下文,补贴每辆出租车1176.57元,补贴时段为1—6月。到了6月30日,93号汽油价格每升大涨0.51元,达5.98元,但财政补贴暂未延续,从去年7月8日起南京出租车开征了1元钱燃油附加费,“油贴”实际上变成了“运价补贴”,新一轮油价上涨带来的成本转由消费者承担。

“加1元”去留未定

继南京之后,省内又有扬州、镇江等多个城市出台或酝酿出台出租车“加1元”措施,另外如无锡等市在两三年前“加1元”后一直没有中断。

根据江苏省出台的出租车油价运价联动指导意见,油价

比较简单。

南京中北巴士负责人告诉记者,去年他们油费支出约1.3亿多元,补贴拿到了2800万元,还是不能弥补缺口,如果要足额补贴的话,估计需要3500万元—4000万元才够。

业内人士表示,油耗是公交运营成本的一个重要部分,几乎每家公交企业都要占到总成本的40%左右,如果这一块费用能由财政补足,对公交企业生存、发展无疑是件好事。

“公交优先”目前依赖地方财政

“对公交企业的补贴主要弥补亏损,补贴票价等营运收入之外的部分。”省财政厅有关负责人介绍说,近几年各

地大力推行“公交优先”政策,奉行公共交通低票价策略,这必然需要财政支持。在补贴来源上,主要以地方财政为主,例如,南京财政补南京的公交行业,苏州财政补苏州的公交行业等。今后,中央财政将加大补贴力度,将更加有助于推进公交优先。

南京公交总公司负责人告诉记者,发给公交企业的“油贴”,一般都是省财政下文拨款,然后通过建设厅下发文件,由南京市市政公用局和南京市客管处组织发放。“只要有补贴,还是能比较快的拿到手的。不过,这类补贴文件常常比较滞后。”该负责人坦言,每次油价上涨,业内都对补贴何时发放心里没底,资金周转压力较大。

补贴总是落在后面,“燃油附加费一加就是1块钱,怎么测算出来的?现在财政补贴也要发了,是不是重复得益?”

按照前文所述南京出租车每月多开支700元油费计算,通常每辆车每天能做20—30笔生意,增加20—30元收入,那么每月就是600—900元,基本能弥补增支部分。这意味着,在政府、企业、消费者三方共担机制中,“消费者”已先行承担了大头成本。而根据此次交通运输部、财政部出台的新规,即将发放的“油贴”正是上年度油价补贴资金。两次补贴加上1元钱的燃油附加费,主要来自政府和消费者,出租车经营企业则未见“表示”。

更值得一提的是,三方共担机制中的“企业”,始终是“稳赚不赔”的。例如,2008年南京每辆出租车获得中央财政专项资金补贴4405元,加上市县地方财政补贴的600元左右,算下来每辆出租车能够拿到5000元补贴;去年1—6月份补贴每辆出租车1176.57元。两次补贴加上1元钱的燃油附加费,主要来自政府和消费者,出租车经营企业则未见“表示”。

眼下,“油贴”机制已经出台,如何让“共担机制”中的三方真正“同步”,还有待进一步明确。快报记者 郑春平 鲍铭东

对话

成本不透明 财政补贴是白补贴

“要补贴那些没车的人、少开车的人,像现在这样杀富济贫可不行。”

——乔新生(中南财经政法大学教授)

中央财政将对出租车等实行油价补贴,与地方财政补贴相比,无疑是一个大手笔,怎样才能做到初衷不落空,怎样才能让老百姓多得实惠,是各方均应多考虑的问题,乔新生教授对此作了深入回答。

现代快报:您注意到这一举措了吗?财政补贴应建立在何种基础上?

乔新生:我关注到了。首先我们应该搞清楚,这个出租车提供的是不是公共产品,如果是,和其他有何区别。中央财政补贴应该建立在对公共产品的界定基础上。要搞清楚公共产品的内涵与外延。在公共产品资源配置多元化的情况下,中央财政到底是补贴消费者还是补贴公共产品的配置者,是补贴出租车还是补贴普通市民?

现代快报:出租车公司对财政补贴很欢迎,您怎么看?

乔新生:现在出租车公司叠床架屋,管理成本居高不下,有没有必要对其进行财政补贴?我参加过不少行业的听证会,成本都搞不出来,现在出租车的成本到底如何公众搞得清楚吗?在成本不透明的情况下,中央财政补贴是白补贴。城市公共交通出现问题,到底是管理效率问题,还是价格不合理?我们不应该公开补贴出租车公司的管理者,你看,一些出租车公司养了一大帮人,这种补贴多冤啊。

现代快报:您有何建议?

乔新生:我建议,应该补贴绿色交通,不应该补贴给耗油大、污染严重的产品,说白了就是出租车。所谓的绿色交通不是吹牛皮的那种,比如所谓的电动汽车生产公司,这样的公司也就是讲一个美妙的绿色故事。

现代快报:财政补贴最应该针对什么样的对象?

乔新生:我们应该两手抓两手硬,“第一硬”是要补贴那些没车的人、少开车的人,像现在这样杀富济贫可不行;“第二硬”是对已经有车的人,要提高燃油税,用这些手段减少污染、拥堵等问题。有两个数字我注意到,一个是去年私家车增长2位数以上,一个是汽油消耗只增长了1位数,好像只有3%到4%,这个很说明问题:收燃油税利国利民,再增加也可以。

现代快报:我们在一些事务的决策上还有失误?

乔新生:财政补贴应该坚持三个原则,一个是“绿色原则”,一个是“补人不补车原则”。不是补那些能源的消耗者,现在决策者在这个问题上是有失误,补的是出租车公司,补的是城市那些个国有的、民营的出租车公司。我们的补贴还要强调“引导原则”,补贴要真正让消费者得到实惠,现在的补贴结果是,公司得一点,司机落一点,就没了。

现代快报:老百姓经常遇到打车难,车辆拥堵也很令人头疼,您对公共交通管理秩序还有什么看法?

乔新生:我的建议是,在短期内中央政府应当公布各个城市公共交通的配置情况,敦促各个城市的管理者整顿公共交通管理秩序,尽可能地借助于市场之手,让公共产品的提供者千方百计地提高效率。假如在公共产品的配置过程中,地方政府为了提高竞争力,降低居民的出行成本,那么政府应当实施财政补贴。在目前的情况下,中央政府的财政补贴犹如杯水车薪,解决不了根本性问题。快报记者 刘方志