

# 第一章 我国出租汽车概况

## 第一节 我国出租汽车的沿革

19 世纪末叶，我国城市居民的代步交通工具，主要是轿子、独轮小车、马车和人力车。20 世纪初，在北京、上海、哈尔滨、广州等大城市，开始出现出租小汽车，主要为城市官僚、巨商等特殊阶层服务。据史料记载，1912 年，我国各大城市已进口外国汽车 116 辆。相传北京第一辆小汽车是慈禧太后乘坐的。它是德国杜依尔汽车公司的产品，大约是 1886 年至 1898 年之间生产的，输入我国大约是 1902 年。北京有汽车行，约在 1913 年，是由法国人开设的飞燕马汽车行。其后两三年在王府井大街设有天津、复兴等汽车行。到 1919 年北京城内营业汽车行已发展到 15 家，营业汽车约 30 余辆。上海市于 1901 年由匈牙利人李恩时输入汽车 2 辆，1904 年出租汽车发展到 19 辆。以后逐年增加，到 1913 年增至 342 辆。哈尔滨市于 1903 年前后，出现出租汽车在市内运行营业，称为“营业小汽车”，但车数不足 10 辆。这一时期是我国大城市出租汽车的初创阶段。

20 世纪二三十年代，是我国城市出租汽车业的兴盛时期。到 1921 年，北京自用及营业汽车有 1231 辆，营业汽车行有 51 家。上海市在 20 年代后，成为我国最大商埠，称为“冒险家的乐园”。该市 1933~1934 年间，出租汽车行发展至 91 家，营业站有 153 处，营运车数最多时达到 1151 辆，较大汽车行有华商祥生汽车公司，中国公用黄汽车公司等 10 家。20 年代后，哈尔

滨市外国侨民聚增，1934 年侨居哈尔滨市的外国人多达 30 多个国家，人数约 10 万人左右，占当时哈尔滨市人口的 21%。为适应外国人生活习惯的需要，出租汽车逐渐增多，达到 500 余辆。

1939~1942 年间，北京市有出租汽车行 48 家，营运车数约 446 辆。但以后逐渐走向萧条，至 1946 年仅余 303 辆。上海市在此期间由于汽油紧张，私人汽车寥寥无几，出租汽车行仅存 30 家，到 1948 年解放前夕，出租汽车行也只有 51 家，车数减少到 705 辆。1946 年解放前夕的哈尔滨市，拥有出租小汽车 615 辆。

中华人民共和国成立初期，出租汽车经营仍操在私人手中，由于服务对象发生变化，客流量下降。再加上车辆难以更新，营业车数日趋减少。如 1956 年社会主义改造高潮前的北京市，出租汽车行仅剩 30 家，拥有小汽车 50 辆。

建国后，各省市人民政府为了接待外宾来访和重要会议的需要，曾在市政府和外办系统领导下，组建出租汽车公司或车队，属于事业单位。50 年代末至 60 年代初，国家旅游总局为适应旅游事业发展的需要，也先后在各地组建了旅游汽车队。城建系统下属各城市的出租汽车公司，有的经公私合营组建成立，有的由人力三轮车或机动三轮车过渡为出租汽车，车辆老旧，数量不多，主要担负城市居民生活用车的任务。在“文革”时期，乘出租汽车又作为“四旧”遭到批判，车辆大量停驶，出租汽车行业处于奄奄一息状态。作为首都的北京市，仅有民用出租汽车 200 多辆，其它大中城市的出租汽车也为数不多，主要依靠人力三轮车和机动三轮车解决市民急需乘车。

党的十一届三中全会以后，国家实行改革、开放政策，外事、外贸和旅游活动日益频繁，城乡经济繁荣，市场活跃，人民生活水平不断提高。当时几个大城市仅有的 3000 多辆出租汽车已远远不能满足需求，从而促进了城市出租汽车事业的新发展。1979 年至 1981 年期间，广州市与港商合作经营的白云、五羊等

出租小汽车公司相继开业，引进有冷气空调、计费器、无线电对讲机等先进设备且外形美观、乘坐舒适的小汽车 350 辆。前 70 年代末至 80 年代初，建设部每年都进口数千辆波兰产小车，分配给大中城市中的城建系统所属出租汽车企业投入营运。与此同时，国家旅游局也相继组织进口了部分高档大客车和小轿车，并先后在旅游开放城市组建了旅游汽车公司或旅游车队。1984 年下半年，北京市出租汽车公司与中国国际信托投资公司合资经营了国内第一家合作出租汽车企业——中北汽车公司，投入营运车 500 辆。嗣后在荣毅仁副委员长的关怀支持下，中国国际信托投资公司又投入 1000 多辆进口小车，先后在南京、成都、无锡、淮阴、杭州等城市合作经营了十家中北汽车公司，为我国出租汽车的发展做出了巨大的贡献。在同年下半年，北京市首都汽车公司与香港中国光大集团有限公司也成立了合作经营 500 辆小车的北京光大汽车公司。进入 1985 年以后，各城市人民政府认真贯彻国务院 59 号文件，国营、集体、个人一起上，掀起了一个大办出租汽车的高潮。北起哈尔滨、南至广州以及沿海开放城市和旅游热点城市，通过贷款、租赁、合资等多种渠道，从国外进口车辆约两万多辆。据不完全统计，至 1986 年底，全国出租汽车行业已拥有营运车六万多辆，经营出租汽车的企业和单位达两千多家。在经营方式上，改变了以往坐门等客的官商作风，实行沿途招手上车，就近下车，并开辟定点定线的小公共汽车和旅游专线车。在此期间，不少城市开放了出租汽车市场，打破了原有的业务分工界限。同时，在营运车上安装里程计费器、租价标志等服务设施，方便乘客租车。为了适应出租汽车迅速发展的需要，经 36 位经理提议，并经原国家经委批准，按照一个行业只准成立一个协会的原则，于 1986 年 12 月成立了中国城市出租汽车协会。几年来，中国城市出租汽车协会在建设部指导下，在展技术培训、组织进口车配件国产化、交流信息、反映行业要求

等方面，为会员企业提供了服务。至 1989 年下半年，北京、天津、上海、广州、哈尔滨、西安、成都、重庆、南京、贵阳等城市也先后成立了地方出租汽车协会。为加强出租汽车行业管理，自 1985 年以来，全国有近百个大中城市在地方政府领导下成立了客运管理处或出租汽车管理处，认真执行了“多家经营、统一管理”的政策，在制定法规、统筹规划、监督管理、协调服务等方面做了大量工作，使出租汽车的经营规模和服务质量，发生了显著变化。我们相信，在党的十四届五中全会精神指导下，随着我国改革、开放政策的近一步深入发展，城市出租汽车事业将会有一个更加广阔的发展前景。

以下是我国几个大城市历年来出租汽车数统计表，从中可以看出我国出租汽车业的发展概貌。

我国五城市历年出租汽车数统计表

年 份	北京	上海	哈尔滨	广州	天津	合计
1902 ~ 1903 年	1	2	10			13
1911 ~ 1919 年	30	342				372
20 年代	200			40		240
30 年代	566	1151	500			2217
40 年代	303	705	645			1653
1949 ~ 1950 年	180	370	460	35	47	1092
1956 年	50	185	120	300	57	712
1978 年	2000	1600	120	880	235	3723
1983 年	4000	2900	170	2080	596	9746
1984 年	4800	3500	400	4100	687	13487
1985 年	12000	7010	872	3100	1673	29655
1987 年	14030	9506	1673	6614	1883	33711
1989 年	11893	10582	2615	9340	2200	36630

总之，我国城市出租汽车已有近百年的历史，其发展是缓慢而曲折的。旧社会的车行业主，多属小本经济，独资经营，规模不大，虽有盈利，但受时局影响，时盛时衰，很不稳定。建国初期，城市交通以发展公共汽车、电车为主，出租汽车基本处于停滞状态。直至 80 年代，随着政治经济形势的变化，出租汽车才得到突飞猛进的发展。出租汽车在我国是伴随着实行改革开放政策而迅速发展的一个新兴行业的这一论断，是十分科学的。

以上是我国出租汽车行业近一个世纪来的发展概貌。

## 第二节 我国出租汽车的行业属性

### 一、出租汽车的定义

出租汽车的定义是：充分满足乘客和用户意愿而被雇用的营业汽车。出租汽车分为按照乘客和用户意愿提供客运服务或者车辆租赁服务两大类。客运服务是为乘客提供运送服务，并且按照里程和时间收费的出租汽车经营活动。车辆租赁服务是指向用户出租不配备驾驶员的客运车辆，并且按照时间收费的出租汽车经营活动。最近几年，在我国部分城市中，已相继经营车辆租赁业务，并已纳入城市出租汽车管理范围之内。

这里需要指出的是：同样是为乘客服务的营业汽车，公共汽车的定义则是“有固定的线路和车站，供公众乘用的汽车”。能否“充分满足”乘客意愿和有无固定线路和车站，就是出租汽车和公共汽车的主要区别。因此我们可以说，出租汽车是一种不定线路、不定车站、以计程或计时方式营业、为乘用者提供门到门服务的较高层次的公共交通工具。

出租汽车企业是服务性的经营型企业。这里所说的“服务性”，系指其具有公用事业的行业属性而言，这就必然确定了出租汽车企业是以社会效益为主的微利型企业。

出租汽车对乘客提供的服务，不是以实物形式而是以满足乘客的空间位移这一特殊需要所提供的劳务。出租汽车为乘客提供的劳务或服务，是在营运过程中消耗的物化劳动和活劳动所构成的。服务作为一种商品，理应计算价值与成本，在提高服务质量的前提下，出租汽车企业追求合理的利润，为社会主义建设完成积累资金的任务是必要的。

## 二、出租汽车是城市公共交通业的重要组成部分

明确出租汽车的行业属性，对于有关行政主管部门、经济政策的决策机关和出租汽车经营者而言，是一个十分重要的问题。

1985年11月发布的我国国家标准 GB5655-85 《城市公共交通常用名词术语》中，确认了出租汽车属于“公共交通工具”。1994年8月，国家统计局发布的《国民经济行业分类与代码》中，明确规定出租汽车业属于社会服务业（门类）中的公共设施服务业（大类）中的城市公共交通业（中类）。1993年12月9日，经国务院批准的建设部职能配置、内设机构和人员编制方案中明确规定：由建设部指导全国城市供水、燃气热力、公共客运交通、市政设施、园林、绿化、市容和环境卫生工作……。

国务院将出租汽车行业归属于城市公共交通业，并由建设部门主管，这是因为：

(1) 出租汽车主要在城市为乘客提供空间位移服务，其工作性质与基本任务是与公共电汽车相同的。所不同的是使用的车辆和载客量的差异。

(2) 城市公共交通是城市社会化大生产的先行官，是城市功能运行的大动脉，是城市物质文明建设和精神文明建设的重要窗口。由公共电汽车、出租汽车、地铁、轻轨、轮渡等组成市内公共交通体系，是一个整体，各有分工，互为补充，缺一不可。因此必须统一规划，协调发展，才能完成城市公共交通业所承担的整体任务。

(三) 建设部是国务院综合管理建设事业(包括城市建设)的职能部门,主管市内公共交通是责无旁贷的,而且在历史上已形成事实。同时,城市公共交通业的发展,包括出租汽车的发展规模、营业站点和停车场的设置也应与城市建设的整体规划、道路建设和其它基础设施建设相适应。

### 三、出租汽车在城市建设中的地位和作用

#### (一) 出租汽车在现代化城市建设中的重要地位

出租汽车是我国实行改革开放政策后的一个新兴行业,也是现代化城市赖以生存的重要基础设施之一。它处于推进城市改革开放具有先导性和改善投资环境的重要地位,同时出租汽车的发达程度,还从一个侧面反映了一个城市的经济发展水平和市民生活质量水平,甚至也反映了一个城市的现代化总体水平。

国务院和各级地方人民政府十分重视出租汽车事业的发展,规定了国有、集体、个体一起上的发展政策,在车辆供应和税收方面实行了若干优惠政策,有不少城市的市长或主管副市长亲自抓对出租汽车的整顿与管理,这是我国出租汽车近几年来能得到迅速发展的主要原因。

#### (二) 出租汽车在现代化城市建设中的作用

##### 1. 出租汽车是城市功能运行的大动脉

现代化城市是政治、经济、金融、科技、文化、信息的中心,城市实现其功能时,每时每刻都在出现人群、物资、资金、信息的大流通。出租汽车和其它城市公共交通一起,为城市人群的流动,提供着高效优质的服务,使城市的功能机制充分、有效地进行。特别是出租汽车方便、快捷的优势,更适应现代城市快节奏运行的特点,其作用将日益突出。

##### 2. 出租汽车是推行改革开放政策和国际交往的纽带

现代化城市是国际交往中心与外来人口的聚散地。随着我国改革开放事业的进一步发展,国际地位的不断提高,以及旅游业

的发展兴盛，来华洽谈商贸、参加政治、外交、文化活动、参观游览者日益增多。他们在我国城市活动期间，多以出租汽车为代步工具，并与出租汽车司机接触频繁，因此，出租汽车在对外交往中的纽带作用是不容忽视的。

### 3. 出租汽车是提高市民生活质量的主要条件之一

据粗略测算，在我国大部分城市中，市民乘坐出租汽车量已占出租汽车总客流量的 70% 以上，市民百姓不敢问津出租汽车的历史，已一去不复返了。一般市民乘坐出租汽车，主要用于外出娱乐、探亲访友、就医临产和上、下火车、飞机、轮船等。这是城市居民继提高“衣、食、住”生活质量之后，在提高“行”的质量方面的一个突破。

### 4. 出租汽车是反映城市精神文明建设水平的窗口

出租汽车从业人员在为外地流动人员和国际友人服务的过程中，其服务质量的优劣和职业道德水平的高低，从一个侧面反映了一个城市的社会风气和精神文明建设水平。所以说，出租汽车从业人员为外宾服务，是代表着一个国家的形象，为外地人员服务，是代表着一个城市的形象。这就充分说明这个行业窗口作用的重要性。

## 四、出租汽车的行业特征

### (一) 单车流动作业

出租汽车实行单车作业，一人一车，独立地为乘客提供不定线、不定点、门到门的服务。驾驶员不但要驾驶车辆运载乘客，还要承接业务、结算租费、保管现金。因此，在一定程度上讲，每一个出租汽车驾驶员都是一个独立的生产经营者。出租汽车服务质量的优劣和营运效益的高低，主要取决于驾驶员职业道德水平和生产积极性的高低。这就要求驾驶员首先要具备一定的职业道德水准，也要具备熟练的驾驶技术和排除车辆故障的能力，还要熟悉城市街道、文娱场所和名胜古迹，掌握市场信息和客流变

化规律，懂点外语，具有独立的经营能力。

## （二）多种经济成份并存，多家经营，竞争激烈

与城市公用事业的其它行业相比，出租汽车具有多家经营、多种经济成份并存的特点。我国改革开放以来，社会上各行各业包括企事业单位、机关、团体、部队、外商等都争先恐后地将资金投向出租汽车行业。这不但促进了行业的迅速发展，而且形成了多家经营的局面。同时，从经济成份看，既有国有独资企业、集体所有制企业，还有中外合资企业、私营企业和个体经营户。个体经营者拥有的车辆，约占全行业营运总车数的 40%，有的城市高达 80% 至 90%。最近几年随着我国现代企业制度的建立，行业内也出现了少数的股份有限公司、股份合作制公司和有限责任公司。

由于多家经营、多种经济成份并存的特点，使出租汽车行业率先建立了社会主义市场经济体制，形成了激烈的竞争局面，这有利于服务质量的提高和行业的发展与进步。

## （三）出租汽车是一个服务面广和影响大的窗口行业

出租汽车在营运服务中，接触社会各个阶层，服务对象广泛。它要求驾驶员和其它从业人员必须具备多方面的服务知识，要求出租汽车企业领导人必须坚持四项基本原则，加强经常性的政治思想工作，使企业职工具有较高的思想觉悟和自尊心以及良好的职业道德风尚，并能自觉地抵制社会不良风气的侵蚀。如果在服务过程中发生问题，会影响一个城市甚至国家的声誉，经营者责任重大。

## （四）出租汽车是一个敏感性很强的行业

国家政策的调整，城市经济的发展规模和速度的变化，以及涉外活动和旅游业务的繁荣程度等，往往会影响出租汽车市场的兴衰。从总的发展规律看，一个城市的出租汽车供求关系是不稳定的。因此，出租汽车经营者应具备一定的应变能力，使自己在

竞争中处于不败之地。

#### (五) 出租汽车是社会上犯罪分子的主要作案对象

小轿车是一种高档商品，司机在车内保管现金较多，这对犯罪分子有一定的诱惑力。同时出租汽车单车流动作业，高速行驶在密封空间之中，基本上与外界隔绝，车内回旋余地又很小，便于罪犯作案。因此，在出租汽车上经常发生抢劫车辆、财物的犯罪案件。这就要求驾驶员必须提高思想警惕和防劫能力，主动防止意外事件的发生，以确保乘客和国家财产的安全。

### 五、我国出租汽车的任務

#### (一) 我国出租汽车的基本任务

出租汽车的基本任务是：以各种类型的客运汽车（主要是小轿车）为工具，并以其从业人员的服务性劳动，为乘客（用户）的位置移动，为政府的政治外交活动，为企业单位的经济科技活动以及为市民和旅游者的生活和游览活动，提供劳务性的优质服务。

出租汽车与其它城市公共交通相比，具有快捷、方便、舒适的特点和优势，并与乘车者的职业需求、快生活节奏、活动场所相适应。只有乘坐出租汽车才能更迅速地完成他们在城市中预期的出行次数，到达出行目标。所以说，出租汽车已成为城市交通中不可缺少的组成部分。

#### (二) 出租汽车的服务对象

(1) 社会各界市民乘车。在当前主要用于外出娱乐、探亲访友、就医临产、婚丧嫁娶等。

(2) 来往旅客及城市流动人口乘车。

(3) 机关、团体、企事业单位的生产、科研活动和各种会议以及接待外国代表团用车。

(4) 旅游者（包括旅游团）的游览活动用车。

(5) 外宾、外商及华侨乘车。

(6) 在城市中举办各种展览会、交易会、运动会、文艺演出等用车。

(7) 离休老干部及文艺界、科技界、民主党派等各方面知名人士乘车。

(8) 抢救自然灾害用车。

(9) 其他方面的用车。

### (三) 我国出租汽车的特定任务

与国外出租汽车相比，我国出租汽车行业还担负着国家重要会议和高层外事活动的交通任务。如全国党代会、人大会议、政协会议以及外国国家元首、政府首脑访华的交通任务，均由出租汽车行业承担。为此，京、津、沪、穗和乌鲁木齐等城市的一些出租汽车企业均组建了国宾车队，专门执行此项任务。上述任务政治性强，要求行车绝对安全，准时提供服务，不能发生任何问题。

## 第三节 我国出租汽车现状和发展远景

### 一、我国城市出租汽车的现有规模

党的十一届三中全会以来，特别是 1992 年初邓小平同志南巡讲话发表之后，在对内搞活经济、对外实行开放的政策指引下，国家对出租汽车行业实行了“全面规划、多家经营、统一管理、协调发展”和坚持发展与整顿并举的方针，我国的出租汽车行业有了一个突飞猛进的发展。据 1996 年的不完全统计，在全国 600 多个城市中兴办了出租汽车，全行业拥有营运车近 50 万辆，从业人员约 100 万人。年客运量达 55 亿人次。据中国城市出租汽车协会提供的资料，我国出租汽车近 10 年来发展概貌及省会、特区城市出租汽车拥有量如下表：

10 年来全国出租汽车发展情况表

年 度	拥有量 (万辆)	比上年度增长比%
1986	6	
1990	8	33
1991	16	100
1992	20	25
1993	32	60
1994	38	18.8
1995	50	32

我国省会、特区城市出租汽车拥有量统计表

城市名称	城市人口 (万)	出租汽车拥有量 (辆)	万人拥有数 (辆)
北京市	610.4	63500	104.03
天津市	472.1	26000	55.07
上海市	824.9	36000	43.64
重庆市	237.8	5157	21.69
石家庄市	115.9	4268	36.82
太原市	164.2	8900	54.20
呼和浩特市	69.3	2600	37.52
沈阳市	376.2	13000	34.52
长春市	181.0	11400	62.98
哈尔滨市	250.5	5420	21.64
南京市	221.1	6600	29.85
杭州市	118.5	4000	33.76

城市名称	城市人口 (万)	出租汽车拥有量 (辆)	万人拥有数 (辆)
合肥市	86.7	1768	20.39
福州市	95.2	3100	32.56
南昌市	116.9	2286	19.56
济南市	166.0	9000	54.22
郑州市	132.4	8000	60.42
武汉市	352.0	10600	30.11
长沙市	119.8	4500	37.56
广州市	311.4	13350	42.87
深圳市	69.6	7800	112.02
汕头市	71.9	3372	46.90
厦门市	45.9	3800	82.79
珠海市	30.9	3000	97.09
南宁市	82.9	3800	45.84
海口市	36.5	4000	109.59
成都市	193.3	6000	31.04
贵阳市	113.1	2407	21.28
昆明市	124.2	5925	47.71
拉萨市	11.8	689	58.09
西安市	211.5	8928	42.21
兰州市	129.6	845	6.52
西宁市	57.0	3400	59.65
银川市	41.3	1500	36.32
乌鲁木齐市	113.00	6000	53.10

## 二、我国出租汽车近年来的发展特点

我国的出租汽车行业是伴随着改革开放的步伐，逐渐兴起，并迅猛发展起来的。它在发展过程中大致呈现出以下几个特点：

### （一）吸纳社会资金是行业资金的主要来源

出租汽车行业作为直接服务于生产生活的第三产业，其投入较少，回收较快，风险较小的特点，逐渐得到了行业内外人士的共识。近年来用于购置车辆的数以亿计的购车资金，主要是通过合资、融资、信贷、股份制、租赁等形式筹集。绝大多数企业实现了自主经营、自负盈亏、自我发展、自我约束的经营机制。

（二）市民乘车比率增加，出租汽车已逐步成为大众化的公共交通工具之一

昔日被视为高消费、超前消费的出租汽车，市民百姓很少问津，如今市民乘车比率迅速增加，不少大中城市的市民乘车比率已占出租汽车服务总量的 70% 以上。市民乘车比率的迅速增加，充分说明出租汽车方便、快捷、舒适等特点，适应了现代市民的生活节奏，得到了市民普遍认可和接受。市民乘车比率的增加，为出租汽车行业的迅速发展提供了客观条件。

### （三）行业法规建设不断加强

继 1988 年两部一局 建设部、公安部、国家旅游局 印发《城市出租汽车管理暂行办法》后，1989 年 4 月建设部又印发了《关于加强城市个体出租汽车管理工作的通知》。与此同时，深圳市、上海市人大常委会也先后颁布了地方性出租汽车法规，使行业管理走向法制轨道，有效地规范了经营行为，完善了市场机制，为实现科学管理奠定了坚实基础。

### （四）企业的多种经营进展快、收益好，服务领域不断扩大

它不仅有力地支持了主业，同时也为精简机构和安排富余劳动力创造了有利条件。

### 三、当前行业面临的主要问题

#### (一) 服务质量低, 社会反映强烈

全行业服务质量虽在逐步提高, 但各城市发展不平衡。在个别城市中, 拒载乘客和多收租费两大问题, 仍未得到完全解决, 社会反映强烈。主要原因是:

(1) 行业发展过快, 从业人员良莠不齐, 素质不高, 企业的管理教育工作跟不上。特别是对驾驶员实行不同形式的承包经营后; 以包代管”、“以包代教”的倾向, 带有普遍性。

(2) 有的城市供求关系还未调整到位, 车辆供不应求, 形成卖方市场。

(3) 出租汽车市场管理有待强化。

#### (二) 出租汽车领导体制不顺, 经营者苦不堪言

在不少城市中, 出租汽车领导体制不顺, 部门之间各自为政, 令出多门, 经营者要办两种证件, 缴纳两种费用, 方可投入营运。否则罚款扣车, 使经营者苦不堪言。

#### (三) 违法犯罪案件时有发生

据中国城市出租汽车协会提供的资料, 在我国 102 个城市中, 自 1992 年初至 1993 年 5 月, 在出租汽车上发生的抢劫车辆、诈骗财物、杀人、赌博、吸毒、贩毒、嫖娼、卖淫等各种违法犯罪案件共达 2496 起, 司机被杀 143 人, 致伤司机 600 人。特别是有个别驾驶员法纪观念淡薄, 不但为犯罪分子提供车辆作为犯罪场所, 甚至与犯罪分子同流合污, 参与犯罪活动。

### 四、我国出租汽车的发展远景

《中共中央关于制定国民经济和社会发展“九五”计划(1996—2000年)和2010年远景目标》中指出:“到2000年, 实现人均国民生产总值比1980年翻两番, 人民生活达到小康水平, 加快现代企业制度建设, 初步建立社会主义市场经济体制。到2010年, 实现国民生产总值比2000年翻一番, 使人民的小康

生活更加宽裕，形成比较完善的社会主义市场经济体制”。根据上述宏伟蓝图的逐步实现，我国城市的政治、经济、文化和旅游事业将会出现一个蓬勃发展的新局面，城市居民生活水平也将进一步改善，对出租汽车的需求量也会日益增加。因此，展望未来，在我国城市中，出租汽车将有一个广阔的发展远景。

(1) 据公安部统计，1993 年底，全国总人口 116276.6 万人，城市非农业人口 24291.6 万人，我国城市化水平是 20.89%。据有关部门预测，到 2000 年，我国将有近两亿人离开农村，流向城镇，转为非农业人口。预计在 2000 年前全国城市将发展到 800 个以上，到 2010 年全国城市将超过 1000 个以上，城市化水平将提高到 40% 左右。

城市数量和城市人口的增加，将为出租汽车的发展创造有利条件。同时，随着我国社会主义市场经济体制的建立和完善，横向经济联系会更加广泛，人口流动也会在快节奏的情况下愈加频繁，这就势必要增大对出租汽车的需求量。

(2) 城市居民在达到小康生活水平后，其家庭经济支出，除满足衣、食、住和家用电器方面的消费之外，将向旅游、体育、文化活动方面发展，市民出行次数将有增加趋势。特别在娱乐、探亲访友、就医、临产、婚丧嫁娶等日常活动中，更会选乘快捷方便的出租汽车。据粗略统计，目前我国城市居民平均每人每月仅租乘出租汽车 1.89 次，今后势必逐步增加。再加上城市数量和城市人口增加的因素，到 2010 年我国城市出租汽车将会增至 100 万辆。

(3) 从全国整体来看，由于各种原因，我国大中城市出租汽车的发展还不平衡。城市居民万人拥有出租汽车数与国外城市相比，还有一定差距。目前在部分城市中出租汽车还处于供不应求的状态之中。在这部分城市中，出租汽车的发展将更显迫切。

(4) 目前我国小轿车的产量正在逐年增加，销售价格也在不

断下降，这就为出租汽车的发展在客观条件上打下了坚实的物质基础。出租汽车将会成为我国轿车的主要用户。

(5) 在出租汽车数量增长的同时，更要努力提高全行业的整体素质和服务质量，初步设想，至 2000 年达到以下目标：

完善出租汽车市场机制。出租汽车市场机制已初步建立，今后的繁重任务是进一步完善，使之规范化，如加强法规建设，实施以法治业；科学、合理地调控供求关系，将载客率控制在 70% 左右，基本上解决租车难；理顺租价结构体制，以适应一般市民的承受能力；完善市场进入、运行规则，创造一个公平竞争的市场环境，等等。

提高车型档次。在沿海和旅游的大中城市中，投入营运的出租汽车应达到以下目标：发动机排量 1.6 升以上；三厢车型；行驶 5 年或 30 万公里以下。

采用 IC 卡先进收费系统。在部分大城市或大型企业中，采用 IC 卡先进的电子货币结算付费方式。该系统集电子计价、付款、收费、管理等多项功能，采用该系统可达到计费准确、简便、解决多收租费和加强企业管理的目的。

普及电话调度系统。在部分有条件的城市或企业建立电话调度系统，开展电话叫车业务或电话预定业务。出租车，上海等已建立电话调度系统的城市的电话调度供车率，力争达到 85% 以上。

⑤ 普及车辆租赁业务。车辆租赁服务，是为用户提供服务的一种主要经营方式。随着城市经济建设和旅游业的发展，车辆租赁业务市场将逐渐扩大，应积极创造条件，规范服务行为，拓展此项业务。

⑥ 规范驾驶员服务行为。严格推行优质服务规范，统一服务规程，统一服务用语，统一着装服饰，并通过职业培训、严格稽查、社会监督、竞赛评优等各种手段，使全行业服务水平提高一步。