

收一辆报废出租车3000元左右 最高能卖到2万元上下

是谁把控京城假出租车黑市？

花乡桥南，一片布满瓦砾和黄土的空地上，摆放了近百辆经过重新喷漆的伊兰特与捷达。重新喷上的深蓝色或暗红色，并没有遮住仍旧贴在车窗上的“2元/公里”的出租车标记。

在花乡这个京城最大的二手车交易市场南门外，一个出租车交易的黑市也逐渐形成。报废和即将报废的出租车成为黑市中的主要销售对象。

叫价从几千元到两万元不等的旧车，车虫也会为买主提供一条龙的服务，顶灯、计价器、假车牌以及贴在挡风玻璃上的证明都一应俱全。在装上这些配饰后，一辆与正规出租车并无两样的假出租车就这样被拼装而成。

报废的出租车为什么会成为黑市交易的对象？又是哪些人在销售这些报废的车辆？报废出租车变身假出租的背后，又隐藏着怎样的利益链条？笔者暗访花乡桥南的假出租车黑市，试图揭露黑市交易中的利益链条。

>>>谁在获益？

“从出租车公司收一辆报废的出租车约3000元，报废了也可惜，还不如卖给我们呢，两边都受益。”

南四环的花乡桥南，四合庄村牌楼下的一条小路上，一个留着小平头的车虫坐在深蓝色的伊兰特车中，“这车多少钱？”“小平头”听到笔者的问话后，懒洋洋地将头探出车窗，“一万四，咋的，有兴趣？”

“小平头”的车外，停着一排深蓝色的旧车。“小平头”告诉笔者，花乡桥南侧这些报废或即将报废的出租车，经过喷漆、改装后重新销售。“我们都是从出租车公司那儿收的车，他们报废的车拿去报废了也可惜，还不如卖给我们呢，两边都能受益。”

“小平头”给笔者算了一笔账，从出租车公司收一辆报废的出租车大约为3000元，喷漆、改装的费用大约在1000元左右。而车辆在出售时，如果遇到外行，车价就能卖到1.5万元甚至更多，如果遇到内行价格大约在七八千元左右。“如果是还有段时间要报废的车，价儿就得到2万了。反正平均一台车挣个三四千块钱没问题。”

一名销售报废出租车的车虫告诉笔者，这个市场的报废出租车绝大部分是即将到报废年限的，还有一部分已经超过报废年限，本该被销毁。但是，他们可以通过关系从出租车公司买到这些下线的出租车，在郊区的小维修厂简单喷漆、改装后再开到市场来卖。除了出售整车外，车虫们还将报废车拆改，倒卖翻新配件，或者将配件拼装成一辆车销售。

“有一部分车是卖到了外地，也有一部分车被北京的买主买走了，再改改就当正规

出租拉活儿了。”

“以前想过户其实挺难的，办手续也费劲。”“小平头”告诉笔者，现在只要跟出租车公司谈妥了，就可办理过户手续。他建议笔者在过户时使用他们的身份证，最好办张假身份证，这样即使被查到时，也能下车就跑，抓不到真正的车主。

>>>谁找关系？

旧出租车开回来后，首先要将车门上的出租车公司的名字擦掉，以免给出租车公司带来麻烦

“一些从车上拆除的零件我们都卖到了汽修店，我们都有定点的汽修店。一般是收了旧车将报废车喷漆后直接开来卖，有时也将报废车改装，弄成拼装车再卖，还有就是卖拆除的配件。”一名车虫说，他们将回收的旧出租车开回来后，首先要将车门上的出租车公司的名字擦掉，以免给出租车公司带来麻烦，这也是出租车公司在卖车时提出的要求。“还是有一些正规的出租车公司没按规定把到期的出租车作报废处理，偷偷卖到了这里的二手市场。具体跟出租车公司怎么收，一辆车给他们多少钱，我还真不太知道，我是给老板打工的，哪个收车的和出租车公司能没有关系啊？没关系能收来吗？具体收车的价格都是老板面谈的。”

笔者查询北京市车辆报废的相关规定发现，出租车属于运营车辆，到了8年的使用年限，需强制报废、解体，不得再转手买卖、继续使用。

北京市交管局车管所一位工作人员表示，出租车强制报废年限是8年，不满使用期的车辆可以通过过户的方式到外地继续使用。但是在一些地方的规定中，对于曾经作为出租车使用的旧车并不接收。而一些车虫为了追逐利益，把许多已经到和快到报废年限的出租车，转出过户交易继续使用，一些旧车无法保证质量。

>>>谁说了算？

“这里90%都是河北人，都垄断了，我们能拿车，也有销路啊。”

“小平头”是河北人，6年前开始在花乡桥附近做旧出租车买卖，“那时候北京为了改善环境，出了一些政策，淘汰了一部分报废的出租车和超标的出租车。”

“小平头”就是那个时候开始做起卖报废出租车生意的。“那时候开始淘汰夏利了，很多出租车公司将报废的车送进二手车市场。但是进市场得办旧机动车交易的手续，也得花租金。卖一辆车才几个钱啊，再花租金什么的，人家就不愿意进市场了。”

“一些能拿到车的人就在二手车交易市场不远的地方租当地居民的地和房子，然后



▲外形与正规出租车一样的报废车

在一片大空场上开起了修理厂和停车场，把那些旧出租车都摆在那儿卖。我的一个老乡当时也拿到了几辆报废的旧出租，找我和他一起卖。” 当时在北京打工的“小平头”和这个老乡也在花乡桥南的空地上销售报废出租车，“当时有一些当地人也在卖，但是大多数是河北人，因为报废的这些车不能在北京当出租开了，就只能往外地卖，河北离着北京又近，我们就找老家的朋友帮着找车的销路。”就这样，“小平头”的周围出现了越来越多的河北老乡。

“小平头”告诉笔者，在花乡桥南的这片空地销售旧出租车，不用交相关的税费，渐渐地这里就形成了报废出租车交易的黑市。

“这车一辆一万元，看看不？”一位河北口音的女车虫拉住笔者，声称车的合法化手续她全包了，如果需要转往外地，她也能办理相关手续。“这里90%都是河北人，都垄断了，我们能拿车，也有销路啊。”

开了8年出租车的张师傅告诉笔者，目前一辆旧出租车行驶满6年或8年交到报废回收企业解体，但是报废所获得的回收款远低于将车辆出售给车虫的收益。一些出租公司就乘机钻空子，不按规定将到期报废车辆上交回收公司，而是擅自处理汽车以获取利益，导致本该报废的出租车又重返交易市场。

“很多报废的出租车被车虫改装后又开始运营。黑出租们偷调计价器，用假钱、多绕道儿，给正规的出租车带来了很大的影响，也影响出租车的整体形象，因为乘客不知道他们是假的。这些车几乎都是套牌车，也给交通安全埋下了隐患。”

>>>谁在监管？

临近报废时间的出租车在改变使用性质后可以过户和转籍，也加大了监销上的难度。

“这么多年了，谁管啊？有人来查，我们就撤了，风声过了我们再回来。”“小平头”告

诉笔者，要治理这个黑市涉及到城管、交管、工商等多个部门。

北京工商行政管理局机车市场管理分局的一位工作人员表示，他们的主要职能是承担全市范围内汽车市场的监督检查和行政执法工作，统一制定部署全市汽车市场整顿实施方案，检查落实情况。监督管理或参与监督管理各类市场，依法规范市场交易行为，取缔非法经营，保护正常的市场经济秩序。旧出租车的交易，并非在汽车交易市场中进行，严格说已超出他们的监管范围。

一位不愿透露姓名的城管队员表示，城管的主要职责是处罚违法占路、无照经营，对象是流动的小商小贩。对于这样的汽车黑市，他也拿不准是否属于自己的管辖范围。旧出租车非法交易是一些无照经营的车贩子与出租汽车公司直接交易，并且从中获利。所以在治理的同时，也需要各部门联合执法，否则对于这样的黑市的治理只能起到短期的作用。

北京市车管所的一位工作人员表示，类似出租车这样运营性质汽车的解体，解体厂必须通过车管所“监销”后拿到机动车报废证明，把证明交回报废车车主，才能最终完成报废程序。但是报废车数量很大，在监销时较难做到对拆解报废过程进行全方位、细节上的监控。特别是临近报废时间的出租车在改变使用性质后可以过户和转籍，也加大了监销上的难度。在双桥附近，一位交警告诉笔者，有些假出租车改装得和正规出租车一模一样，外形、颜色以及正规出租车的车内设备都有。虽然经过打击，这样的车辆已经慢慢变少，但是仍会在城乡结合部发现这样的假出租。“假出租的危害很大，几年前，这样的假出租的车牌和发票虽然是假的，但是所挂车牌和打出的发票上的车牌是一样的。可以通过假发票对应的车号，找到这辆车。但是现在的假出租车牌与发票上的车牌也不一样了，就算拿着假发票也不容易找到这辆假出租，这样的车跑在路上严重影响交通安全。”

(据《北京晚报》)

业内认为政策支持使铁路建设回归常态

铁道部近期将获得超过2000亿元的融资支持，确保其资金偿付和重点项目的推进，以及配套项目的优化完善。饱受资金困扰的铁路资金紧张情况在政府的支持下将大大缓解。

铁路融资吃紧

今年7月温州动车事故发生后，中国铁路建设面临调整，不少线路遭遇缓建停建。

专家认为，尽管前期中国铁路融资一度出现紧张状况，但当前支持铁路建设的金融市场仍相对开放、宽松，随着相关政策的陆续出台，金融部门对中国铁路建设的支持力度还将延续。“铁路建设作为国家重要的投资项目，不仅能够满足公众对于现代交通体系的需求，也牵涉为数众多的农民工就业、供货商发展等问题。大面积、长时间的缓建、停建不是正常的现象，亟须得到改善。”发改委综合运输研

究所研究员罗仁坚指出。

政策支持铁道部债券

有迹象表明，进入10月份以来，铁路“融资饥渴”已有所缓和。

10月12日，铁道部今年第一期200亿元中国铁路建设债券正式公开发行。在先后出台“铁路建设债券利息收入企业所得税减半征收”、“明确铁路建设债券为政府支持债券”等政策作用下，市场对铁道部债券信心和认可度大幅上升，10月26日铁道部第二期200亿元铁路建设债券发行认购倍数近17倍。

业内看好铁路建设前景

“我对中国铁路未来发展充满信心。据我了解，国务院批准的中国铁路网中长期规划并没有发生任何变化。2011年以来尽管铁路支付能力较往年要弱，但主要受全球宏观经济等大环境影响。”中国南车董事长赵小刚表示。

不少研究人士认为，2008年以来中国铁路建设经历了从“常态”到“高潮”再到“低谷”的过程，当前的政策支持是让其重返“常态”。

从长远来看，加强铁路市场化改革，才是行业的希望所在。

南车、北车拿到铁道部105亿欠款

近日，中国南车宣布，获得铁道部近60亿元的应收销售货款，将对改善公司财务状况产生积极影响，预计到今年11-12月将有望收回铁道部大部分应付货款。

中国南车有关人士称，铁路装备制造企业的经营结算有其固有特点，四季度付款较集中，这已形成多年惯例。加上最近高层也在积极协调银行和铁路的贷款和融资。在此背景下，铁道部针对中国南车的欠付款项，预计在11月到12月间，会加快偿付。此外，有消息称，铁道部同时也向中国北车支付了45亿元应付账款。这两笔共计105亿元的巨额还款，对于今年资金链紧绷的中国南车、中国北车来说无异于雪中送炭。中国南车前3季财报显示，公司的应收账款比年初增长239.14亿元，增幅为213.91%，远高于同期营业收入的增长幅度35.57%。对于应收账款的大幅增长，中国南车在三季报中表示，主要由于本期应收账款随销售收入增加自然增长，以及主要客户迟滞支付货款所致。中国北车公布的三季报情况与其竞争对手类似。公司前三

季度净利润21.93亿元，较去年同期增加近8亿元。而应收账款却比年初增加了137亿元，增幅达126.2%，公司经营活动的现金净流量也为净流出101.76亿元，净流出量比上年同期增加84.5亿元。

两公司股价双双上涨

据了解，中国南车、中国北车的最主要客户均为铁道部及下属铁路局，“主要客户迟滞支付货款，主要就是指两家公司的最大客户铁道部。”曾有铁路行业人士向笔者表示，在动车、客车等铁路用车上，铁道部是唯一的买家，因此在还款速度上也同样占据决定地位。

《华宝证券研报》指出，由于温州动车事故后续影响，导致铁路建设资金紧缩，加上国家货币紧缩政策，铁路上市公司资金链趋紧，经营性现金大幅减少。给铁路上市公司带来巨大流动性压力。

此外，中国南车再融资方案获得国资委批准。按照国资委批复的方案，南车集团本次非公开发行为4.46元，定向增发对象为不超过十个，募集资金额为90亿元。中国南车将于11月7日的股东大会上审议上述再融资新方案，此前非公开发行方案计划募集资金110亿元。(苏曼丽)



HTTP://WWW.XDJTB.COM/
欢迎登陆

现代交通网

现代交通报
主办唯一
官方网站