

郑州实施错时交接班面临的难题

核心提示

错时交接班制度早在多年前,杭州、哈尔滨、济南、温州、绍兴等城市已经先后实施,在此方面已经积累了丰富的经验。郑州实行错时交接班,将会遇到哪些难题?出租车白班和夜班的利益如何更好地再分配?错时交接完能否根治晚高峰打车顽疾……这一系列问题都需要细致的考察和探讨。昨日,郑州市客运管理处主任张东伟透露,目前已向市政府打报告,建议专门建设两座只服务于出租车的加气站。

晚报首席记者 张锡磊



利益分配是出租车错时交接班的最大难题。(资料图片) 晚报首席记者 贾俊生 图

2002年夏天杭州开始实行错时交接班,晚高峰打车难得到缓解

出生于河南濮阳的郭鸿飞,今年34岁,1994年从河南老家考入浙江大学,毕业后又在杭州一家大型企业找了份工作,然后结婚生子,已经算是个地地道道的“老”杭州了。郭鸿飞家住杭州市西湖区,单位在杭州火车站附近,每天都要穿行于杭州市最为繁华的路段,对于打车难有着深切体会。郭鸿飞称,在杭州打车,从西城区到东城区,打车就像“寻宝”,很难,在晚高峰6时左右,有时等一个小时还等不来一辆空车。

在2002年6月杭州实行错时交接班前,经常可以在街道两边看到伸长脖子等出租车的人,往往是一辆出租车刚停下下客,立马就有两三拨乘客争着同时拉车门要上。“大概是2002年夏天,杭州市实行了出租车错时交接班制度,把原来的下午6时交接班调整为下午5时以前和晚上7时以后两个时段。晚上高峰时期打车难问题得到了一定程度的缓解。”郭鸿飞说,10多分钟就能等到一辆空车已经不是很难的

事情了。郭鸿飞回忆说,大约在2005年底,杭州市又出台了一项规定,允许出租车经营者在交接班时段内使用交接班指示牌,选择与交接班方向、地点同向顺路载客,当时媒体报道称,首批试运行的车辆共有313辆。“这一举措,使下午4时到5时之间打车难的问题得到了很大缓解。”郭鸿飞说,但随着城区的扩大,经济的发展,在杭州打车难的问题仍然没有得到有效解决。

郑州目前只有10多个加气站,而成都等地加气站有30个左右

增添加气站

郑州市民管先生致电郑州晚报说,其实打车难不在于交接班,交接班的出租车只占三分之一,大部分出租车都在排队加气。郑州市民江先生也表达了相似的意见,他觉得在郑州打车难最根本的问题还是加气难,解决打车难的根本还是增加加气站。还有一些市民说,治理打车难,不是出租车管理部门一家能解决的问题,除降低出租车的运营成本外,还要解决郑州市的堵车问题,或者可以采取错时上下班等措施,缓解高峰期的交通压力,堵车的路段少了,出租司机也愿意跑了,打车难自然会大大缓解。

国内多个城市都已实行错时交接班,并推出一系列新政策

杭州是实行出租车交接班较早的城市,但不是唯一的城市。据了解,截至到目前,温州、绍兴、宁波、深圳、重庆、济南、哈尔滨等众多城市都实行了错时交接班。宁波市实行出租车错时交接班比杭州还要早,最早实行于2002年的4月1日,刚开始的做法和杭州市基本相同,但“6点打车难”并没有得到根本改观。2005年时,宁波在错时交接班上又推出了一系列新政策:一、“一工一休”,即工作一天休息一天;二、中午交接班,避开客流高峰;三、错时交接班,时间调整为17时以前和18时

30分以后。据宁波市公管处出租车管理科工作人员介绍,驾驶员可以在上述3种模式中选择,一旦确定必须作出书面承诺,并重新调整承包经营合同,对违反承诺的按行业自律规定退出行业处理。深圳市在去年的7月28日夜开始试行错时交接班制度,并推出了4种方案,供出租司机选择。方案一采取一人一天制,在每天早上7时前进行交接班。第二套方案规定在早上7时前和下午5时前进行交接班。第三种方案为出租车在早上7时前和

下午7时30分后进行交接班。第四套错时交接班的时间定为上午9时后和下午7时30分后。哈尔滨出租车错时交接班是从上个月月底才开始执行的,哈尔滨市交通局出租车管理处副处长冀智向记者介绍,目前,哈尔滨市有出租车1.2万辆,全市有5家出租车企业实行了错时交接班。以往出租车交接班时间段为每天的16时30分至17时30分。“错时”后,企业根据情况把交接班时间调整为每天的15时至15时30分或18时左右,避开了乘车高峰期。

出租车利润是通过时间计算的,这是实行错时交接班的最大难题

“能否顺利实施交接班,最需要解决的还是出租车白班和夜班的利益再分配问题。”郑州市客运管理处主任张东伟介绍,在郑州,出租车白班和夜班的交接是个约定俗成的时间,多数为下午6时,这个时间也是下班时间,再加上交通拥堵,就形成了下午6时打车难问题。“如果实行错时交接班,就必须考虑更改车主和司机之间的承包合同,给‘吃亏’的一方减少费用,比如说如果执行错时交接

班,把交接时间推迟到6时30分后,夜班的承包费每天100元就要减少到90元或80元,如果把交车时间提前到5时30分前,白班的承包费用也要相应减少,这个在白班和夜班之间达到一致,会费些周折。”郑州市路达出租车公司司机任明说,这就必须要更改合同,最好出租车管理部门能出台有关规定进行规范。郑州公交出租公司司机王亮也称,出租车的利润是通过时间计算的,这个费用是在

18时交班的基础上得出的。如果交班往后推,就是由白班司机获得晚高峰的收益,按理说白班司机就该多承担费用,但晚高峰通常堵车严重,不交班也很难挣到足够的钱来承担费用,而如果费用分配的比例不变或是变动较小,夜班司机又不同意,大家就宁可浪费掉这个高峰时间。“我们也想把交接班时间错开,但白班和夜班分别承担多少钱,已经约定俗成了,错时交班谁也说不清应该怎么出钱,干脆就不变了”。

一些交接地点牌正在设计中,今后需要有关部门做好监督

张东伟认为,郑州打车难是由几个原因造成的,首先下午6时出租车交接班,使营运车辆确实减少了一些,这一时段是堵车最严重的时段,车速缓慢,营运效率也大大减少。一些司机正好有借口拒载一些去堵车严重地段的乘客,而选择一些短途和道路相对畅通地段的乘客。“所以在推出错时交接班的同时,我们还要推出交接班同向载客制度,目前一些交接地点牌也在设计当中。我们出台任何政策都要考虑几方面的利益,首先是市民的利益,

其次是出租车司机的利益和社会效益。我们准备实施错时交接班,目的就是要解决市民晚高峰时打车难问题。另外还可以缓解出租车加气难问题。”在杭州、哈尔滨、宁波等城市,交接班同向载客制度也先后实施。对于同向载客,也是众说纷纭。南京市曾经讨论过实行交接班方向牌的问题,当时就有人反对,南京康宏出租公司负责人当时就提出了反对意见,他称,实施交接班方向牌弊大于利,增加了公司管理

上的难度,会变相成为的哥合法挑选乘客的理由,他戏称,如果实施交接班方向牌,出租车变成了类似于定线的公交车,有违出租车点对点营运特性。郑州市民田东光也有这方面的担忧,他说:“如果同向载客实施不好,很容易成为出租司机拒载的正当理由,所以在这方面必须出台细则,规定在交接班前的多长时间内打出交车方向牌,更重要的是有关部门要做好监督,制定详细的处罚措施和督察制度。”

张东伟说:“解决加气难是解决郑州晚高峰打车难的关键。郑州目前只有10多个加气站,而成都等城市的加气站已经有30个左右,郑州加气站明显偏少。目前我们已经向郑州市政府打了加大加气站建设的报告,在报告中,我们建议建设两座只服务于出租车的加气站。”

缓解打车难

利益再分配

同向载客