

国外深度游

今日目的地
美国、德国
日本、英国

A23
郑州晚报

“我们的城市要对拒载说‘不’，不能有任何地域性歧视。不论你从哪个区来，不论你到哪个区去，都应该被一视同仁。”

——纽约市长迈克尔·布隆伯格

纽约市长出面严打拒载 汉堡叫车系统发达 伦敦培养高素质司机 东京的哥不交“份钱” 应对“打车难” 各国绝招

日前，西班牙《阿贝赛报》驻京记者发表了一篇文章，刻画了中国大城市目前普遍面临的“打车难”困境。出租车是城市公共交通的重要组成部分，也同样关系城市生活的宜居质量。雨雪天、高峰时段、偏僻地段打车难的情况，几乎各国都存在。国外大城市是怎样应对这些问题的，如何既满足公众的出行需求，又确保出租车行业的健康发展的呢？



伦敦

层层筛选培养高素质司机

城市面积：1577平方公里

人口：751万(2006年)

出租车数量：2万多辆

收费：2.2英镑起步(约合人民币22元)，之后每英里5.2英镑起(视区域而定)。

伦敦对出租车驾驶员及出租车的管理和要求有着一整套行之有效的办法。严格的考核制度和科学的管理方式，使伦敦出租车司机被认为是世界上最有礼貌的司机。出租车招手即停，没有拒载和乱收费现象。

伦敦的出租车司机都是个体经营者，许多车主都身兼司机、车主和另一名司机轮流工作。要想在伦敦开出租车除了严格的体检和个人经历审查，还必须通过一项名为“伦敦知识”的严格测试。这项测试可以追溯到1865年，历史甚至超过了伦敦市的很多古老建筑。

“伦敦知识”考试的准备工作需要近3年的时间，要全部通过，需要参加至少12次实地测试。因此这也被誉为全世界对出租车司机最严格的考试，它将伦敦每一位出租车司机培养成“伦敦专家”，从任何地点出发，都可以以最短的线路抵达目的地。

司机们首先需要背下市中心2.5万条街道的名称位置以及这些街道上的“兴趣点”，如旅店、医院、使馆、餐厅、车站以及景点。测试要求当乘客说出目的地后，司机必须立即决定最佳路线，而不能看地图，不能依靠卫星导航，或者通过广播询问调度员。因此，他们不仅要知道每一条街道和建筑物的位置，还得牢记列在市政府公共交通局编的蓝皮书上的近500条“行车路线”。在上岗后，要参加常识抽查。

东京

与公交系统精准划分资源

城市面积：2155平方公里

人口：1301万(2010年)

出租车数量：5万多辆

收费：起步价为710日元(约合人民币57元)。2公里后每行驶288米加收90日元。

在东京街头打车，非常方便不说，车到的速度也惊人。只要空载的司机看到有人招手，他就有本事从快道上径直插过忙碌的车流，稳稳地停在乘客面前。也许其他车辆也明白出租车的职责吧，所以经常看到几辆车被迫同时刹车避让，却没有人鸣笛抗议。

在轨道交通极度发达的日本，出租车可谓日本公共交通中的“小跟班”。在机场、地铁中转站或者大型商业街这样的人流聚集的地点，绝大多数人都拥向了轨道交通。

尽管欠人气，出租车大都在固定地点有秩序地排队等待客人，绝无拉客现象。日本虽是汽车大国，但街头很少看到豪华车，出租车也多是一些日本产的旧款品牌，涂抹着醒目的颜色，擦洗得一尘不染。司机多身着制服，静静地坐在驾驶位等待乘客。

在车站、大商场等地，出租车都是排队候客。无论路程远近，出租车司机均不得拒绝搭载乘客，根据日本道路运输法规定，拒载属违法行为。为了避免与乘客发生不快，在一些可能发生争议的计费环节，多由司机承担费用，如抵达目的地后计价器的费用刚好“跳字”，大多数司机都会主动提出按“跳字”前的数字收费。

日本的出租车分为个人和公司两种。公司出租车统一管理。只要取得载客用驾驶证，且被公司雇用，都能从事出租车行业。隶属于出租车公司的运营汽车，其购买、油费、保养、停车等费用均由公司方面承担。司机只需安全驾驶即可。司机每月无须向公司缴纳固定的“份子钱”，只需按一定比例上交月收入。

纽约

市长出面打击高峰拒载

城市面积：790平方公里

人口：918万(2010年)

出租车数量：4.8万辆

收费：起步价2.5美元，以后每1/5英里(1英里约合1.6公里)0.4美元；高峰时段每次乘车加收1美元。

在美国的大城市，也存在商业区和主要街道出租车多，而居民区车少的情况，对于急需打车的老人、病人极不方便。出租车行业的“电召车”服务，能够在很大程度上缩短等车时间。这些公司设有免费电话，所在地区的天气预报，甚至还有旅游指南等服务。只要顾客提前打电话预约，这些公司将把出租车到达的时间和地点告诉乘客。

为了提高社会就业和节省人工费用，这些“电召车”服务会聘用一部分在家的妈妈、退休的老人和假期的大学生接电话，他们不用到办公室，只要有并网电话和电脑就可以工作，而且24小时有人在岗。

近年来，纽约市发生出租车拒载的情况也越来越多，单是去年下半年，就增长了近36%，其中大部分是司机愿意开车到曼哈顿，而不肯载客去法拉盛区和昆西区。一段录像显示，一位乘客要打车到昆西区，的哥故意说他不认识路。这位乘客指出了路线，还问：“你没有地图吗？我给你指路吧。”的哥不耐烦地说：“你找别人吧。”说着就开车走了。

对此，纽约市长迈克尔·布隆伯格亲自出面说：“我们的城市要对拒载说‘不’，不能有任何地域性歧视。不论你从哪个区来，不论你到哪个区去，都应该被一视同仁。”

今年3月，纽约市交通局向市议会提交了一项新的提案，将对拒载乘客的的哥进行惩罚。新法规定，初犯者将被处以200-500美元的罚款，如果第二次犯法，将罚款750美元并停职30天，屡犯者则吊销驾驶执照36个月。

汉堡

叫车系统发达5分钟便到

城市面积：755平方公里

人口：173万

出租车数量：大约4000辆

收费：起步价2欧元(约合人民币17元)，之后每公里1.55欧元递增。

除了机场、车站、酒店以及公交终点站等特殊场所，要想在德国的大街上随手招停一辆空驶的出租车还是有难度的。不仅是小城，即便是大都市也是如此。

在汉堡，公共交通是出行的首选，因为德国的大城市有非常完善的公共交通系统，地铁、轻轨、有轨电车、巴士，乘坐环境舒适，各交通路线之间甚至设计了精确的换乘时间。这使得出租车与公共交通在资源上的划分和定位非常合理。出租车是公共交通之外的补充和替代，比如公交停运之后、终点站附近、需要搬运行李的机场和车站门口等。

德国的出租车普遍采用叫车系统，身处任何地方，电话叫车5分钟之内便有出租车赶来。这种点到点的运载服务更加精准，既节约了司机在路上空驶的时间和能源成本，也免去了乘客在路上拦车被拒载的可能。

订车系统在德国的小城镇应用更加普遍，订车是实现出租车司机和乘客“双赢”的最佳方案。值得一提的是，德国出租车的车载电子系统非常先进，GPS系统根据目的地提供最短距离的可视化行车路线，安防、摄像头和电子追踪系统为司机和乘客都提供了安全的保证。精确的行程和时间测定，即时的卫星定位，避免了司机以“不认路”为借口拒载或绕路等问题的出现。

据《北京晚报》