



《嘘!变电箱里的环卫工睡着了》后续

读者为“睡着的老范”泪奔 所长决定“过年放他两天假”

政协委员:请给环卫工单休日

城管:将建休息室,更合理安排调整环卫工作作息时间



(2012年1月11日A04版)

本报1月11日讯 前两天,50岁的老范扫马路扫累了,本只想坐在废弃的变电箱里休息会,没想到因为劳累过度,竟不知不觉睡着了。这一幕被华声在线混在长沙的网友抓拍并上传,令无数网友泪奔(详见本报1月11日A04版)。报道一见面,全国各大网站纷纷转载,数万网友、省政协委员都被深深触动。

老范:今年过年能回家了

老范所在环卫所的所长王昆对记者说:“看到你们写的文章,我的鼻头一阵阵发酸。”今天一上班,王昆就来到老范负责清扫的路段,和他聊了聊。王昆决定开绿灯,过年安排一个人代班,当老范想休息的时候,放他两天假。

下午1时,记者再次联系上老范时,他仍在枫林二路清扫马路。老范昨天回家后,没跟妻子说自己被网友拍照的事情。不过听说过过年能休息两天,

老范挺开心的。

建议:保障环卫工休息权

“休息,是劳动者天经地义的福利。”参加省十届五次会议的省政协委员朱有志看了本报报道后表示,像老范这样的群体,享受到平等的公民福利,享受到劳动者的尊严,这是他们的权利。朱有志建议,应给环卫工人每周至少一天的休息日。

朱有志说,流水线上的工人都是轮流休息,环卫工人半年没有休息一天,用人单位有责任。鉴于环卫工行业的特殊性,大多环卫工起早贪黑,每天工作时间远超8小时,且周末还需工作。对超出法定的这部分工作时间,用人单位应给予加班补贴,保证环卫工在获得基本工资的前提下,自愿安排休息时间。

“保障休息权,加大投入是根本。”朱有志建议,在人手紧的情况下,政府部门应加大力度,购进新的环卫设施,

改善环卫工作条件,提高机扫率,减少环卫工作压力,同时提高待遇。

“给环卫工人应有的休息权,事关劳动者的尊严,活得有尊严,人才会有幸福。”朱有志说。

回应:加大投入改善环卫工生活

为什么环卫工人很少有休息日?王昆说,环卫工缺口大,轮休制实施起来并不容易。“主要还是政府部门要加大财政投入,改善环卫工人的待遇。”

长沙市城管局局长袁志恒表示,最近几年,城管部门加大了对环卫的投入。比如,增加环卫工人工资、为他们建休息室等。“今后,城管部门还将加大投入,逐步改善环卫工人的生活和工作环境,陆续解决他们的实际困难,并合理安排环卫工人的作息时间。”袁志恒说。

■记者 吕菊兰 胡信峰
实习生 胡文娟 康蒙

互动

寻找“最美的节日劳动者”

不止是老范,每年的春节,绝大部分人都回家过年的时候,依旧有不少人还坚守岗位劳动着。他们不是不想休息,只是因为某种原因需要坚守;不是不想回家,却因为工作需要不能回家。不管是谁,他都是一名光荣的劳动者,一个在万家团圆之时还坚守岗位的劳动者!

2012年春节,华声在线长沙网发起活动,号召大家用手中的相机记录,为他们照相,给他们一个展示舞台,向他们致以最诚挚的敬意,让我们重新发现劳动的美丽。网友可发帖至华声在线“混在长沙”,优胜者将获价值100—300元不等的奖品。

■记者 吕菊兰 胡信峰 实习生 胡文娟 康蒙



两会微言

政协委员与网友微博谈“打的难”

出租车,能否去公司化运营?

网友捎话

拒载、打车难、黑的宰客,一提到出租车,消费者总有这样那样的抱怨。

垄断、被盘剥、运营无序,面对种种诟病,出租车司机也有很多的委屈。

在省政协委员王义高看来,以上问题的症结在于,现行的公司化运营机制已经跟不上出租车行业的发展要求,甚至阻滞了这个行业的发展。今年的省两会,王义高委员提交了《取消出租车公司,还出租车驾驶员的经营本质》提案。1月11日下午,三湘华声全媒体联合新浪微博对王义高就出租车去公司化改革进行了微博访谈。

■记者 文杰 王立三

①水紫沉和:为什么要进行出租车运营模式改革?去公司化是什么意思?

王义高:现在的出租车主要是实行公司化管理,即出租车公司获得政府发放的特许经营牌照,再将经营牌照租赁给司机,公司的经营收入就是从司机那里获取购车钱、承包费和份儿钱。但是现在这种管理方式陷入尴尬,黑的士多过白的士(白的:即从出租车公司获得经营牌照的的士)。因此,出租车管理方式已经到需要改革的时候了。

去公司化就是取消出租车公司,让经营者直接和政府发生关系,减少中间环节,增加政府和运营者收入,并助推提升服务质量。

②雨燕:去公司化管理,在国际上有没有先例?

王义高:有,比如英国、美国、新加坡。新加坡没有一家出租车公司,并且

规定只有穷人才能申请牌照,富人没有资格申请,减少富人购买牌照后二次贩卖,避免增加盘剥环节。

③长城上的蜗牛:现在出租车司机普遍抱怨收入低、路上堵。如果个体化经营,出租车司机收入会有多大幅度增加?

王义高:一辆出租车,年毛收入20多万,4年承包期总收入80多万,交公司的各种费用就要57万,约占收入的70%。扣除其他运营成本,一台车一年纯利润不过4万元左右。若推行改革,出租车车主收入将可提高25%左右。

④kervino:去公司化后,如果发生拒载现象,市民权益该如何得到保障?

王义高:完全避免拒载是不可能的,但去公司化后拒载现象将会大大减少,如果一年的收入可以达到六七万元,个体司机将会主动努力提高服

务质量,个别的拒载现象并不影响整体的服务水平的提升。

⑤雪雪:去公司化后,这么多家出租车公司该何去何从?是否会引发新一轮的行业矛盾?

王义高:矛盾是必然会有有的。改革过程中如何避免利益集团的损失,从来都不是政府部门要担心的事,资本总能找到良性的水草,而我们更要关注的是穷人的利益。改革就是要破除传统,破除低效率,其方向必须是福利最大化,效率最大化,兼顾公平。改革的方法可以探讨。

⑥莎坨:如果调整的话,出租车市场准入条件应当怎样调整?

王义高:可以是拍卖牌照,也可以彻底放开,部门监管。就像工商部门对企业、对个体经营者的监管一样。

■记者 蒋小康 整理

GO