

### 高峰期、雨雪天打车“急得跳” 新增500台的士为何难产？

# 长沙的士连续9年“原地踏步”

9月2日18时许,周日返城高峰让长沙市区车流明显变得稠密起来。在韶山北路窑岭附近等了30分钟还没拦到一辆空的士后,赶着赴饭局的魏楠只好上了“黑的”。

打的越来越难,像魏楠这样在长沙出行的人可能都有切身感受:早高峰难,晚高峰难,雨雪天气更是一车难求。为什么会这样?一个明显的指标是,长沙市内出租车运力只有6280台,已连续9年没有增加。而关于“长沙市将增加500台的士”的说法喊了三四年,却难产至今。

阻力究竟在哪?记者在调查中发现,相对于市民对的士运力扩容的渴求,出租车公司和的哥们的态度显得十分微妙。

■记者 赵伟 实习生 彭紫微 邵林楠



9月2日下午5点40分,长沙市芙蓉路,一名市民等了很久的士没等到,最后只好上了辆黑车。 记者 龚磊 摄

## 【现象】正规的士难打,黑的肆意喊价

等了半个多小时,一台空的士也没有,而停车询问的“黑的”已经过了十几台,8月28日中午11时30分,赶着从侯家塘带孩子去省妇幼看病的长沙市民张洁亚急了。她一边向记者埋怨打的难,一边表示,今年咬紧牙关也要买一台车,“再也不想为打的事窝火了”。

包括张洁亚在内的多位市民反映,现在长沙市内打的确实很难,尤其是偏僻路段、上下班高峰期最为严重,有时司

机还会因交班、赶着加油(气)等原因而拒载。与此相反的是,“摩的”和“黑的”却随处可见。

8月30日17时40分左右,记者在芙蓉中路松桂园等车,过了11台“黑的”,才等来一辆空的士。正常情况下,从松桂园打的到火车站应该在15元以内,但“黑的”司机普遍喊价20元,有人甚至要价30元。尽管如此,为了赶时间,不少人明知被宰也只好屈就。

## 【声音】的哥不愿进城,黑的钻了空子

在不愁客源的情况下,为什么正规的士会让“黑的”钻了空子?一名的哥直言不讳:“现在长沙市里堵得很,一到下班高峰期,大家都不愿意进城。对我们来说,时间就是金钱,‘多拉客才能多赚钱’。一旦堵起来,时间耗了,就赚不到钱了。”

鸿基出租车公司总经理鲁典文称,公司要求司机不管什么时候都要拉客,不能无故拒载,但是司机不进城就不好控制了。而龙骧出租车公司营运经理

李海铭透露,粗略估算,目前长沙“黑的”跟正规的士的数量差不多,抢占了不少客源。

新近成立的长沙市交通行政执法局办公室某负责人告诉记者,近段时间对“黑的”非法营运进行了强力整治,截至8月19日,共查扣非法营运车辆110台,处理43台,实现行政处罚35.1万元。他坦言,杜绝“黑的”需要一个过程,同时也担心,如果“黑的”立马消失,可能会更加影响市民的出行。

## 【原因】长沙出租车数量9年“零增长”

长沙市公共客运管理局出租车客运管理科李智深认为,现在长沙市内打的难主要有3大原因。

一是长沙市的城市面积迅速扩大,经济发展速度快。长沙作为“休闲娱乐之都”,一到周末和节假日就会迎来大量游客,对出租车的需求也随之增加。

二是出租车运力投入“需大于供”有一定历史背景。出租车行业是特许经营,总量由政府来进行控制。目前,长沙市拥有出租车6280台,从2003年以来一直没有增加,而城市面积和经济却迅速发展,所以供需矛盾也就越来越突出。

三是城市商业区相对集中的结构,造成拥堵。“的士司机在繁忙时段不愿意去繁华地段。这就造成了司机越不想去,

乘客打车越困难。”

采访过程中,一名不愿透露姓名的老交通人士称,运力不足是最关键的原因。“长沙市只有6280台出租车,同样作为二线城市的济南已经达到了14000台。而在大连、哈尔滨及东北一些二线城市,出租车的数量也早已突破了10000台。”

既然存在明显的运力缺口,为什么迟迟不扩容?

该人士认为,一个重要的原因是的士层层转包经营,花数十万高价转包的车主自然不愿意政府增加车辆,冲击自己的生意。“而且地铁2号线快要竣工了,如果此时增加的士数量,那地铁开通后可能会对现有的士司机生意产生冲击,扩容的事也就没了下文。”

## 考问

### 增加500台的士为何迟迟加不了

从2008年开始,社会上就传出长沙将增加500台的士,但到目前为止,一直没有投放上路。记者从交通部门了解到,就增加的士运力一事,他们曾经多次向长沙市政府打过报告,去年进行听证通过,目前正在等待市长办公会对这个事情的研究结果。

长沙市公共客运管理局出租车客运管理科李智深透露,通过调研分析、听证等环节,在2011年得到了省政府的同意,现在正在制定方案,进入具体实施阶段,“预计今年年底这500台的士会上路。”

长沙市交通运输管理局客管处处长雷毅华表示,政府鼓励公交出行,增加的士并不是彻底解决问题的办法,预计今年将增加500台的士,明年再增加500台,但具体何时投放上路目前还没有时间表。雷毅华认为,增加这些的士只能一时缓解“打的难”问题。

一业内人士透露,目前长沙的25家出租车公司,一方面担心政府投放的士影响的士司机生意,一方面又在盯着政府投放的500台的士指标,而且竞争得非常激烈,大家都想多拿指标,多掌握资源,“这些指标都是钱啊,也是公司实力的象征。”

如何将这碗水端平,正在考验为政者的智慧。

## 建议

### 【建议一】允许拼车

李海铭认为,要解决长沙打的难问题,首先要解决城市拥堵问题,让的士司机放心在市内跑。第二是其他城市的做法可以借鉴,诸如,在南宁曾经允许的士拼车,避免资源浪费;在广州上下班高峰期时,投入备用车辆,过了高峰期时段,再对这些车辆进行收回。

一位业内专家认为,允许拼车后,也可能出现一些意外情况。“比如有乘客在车上丢失物品,被另一名拼车的乘客拿走,那么责任应当由司机还是谁担当,这些都需要考虑在内。”

### 【建议二】错时交班

记者从长沙市公共客运管理局了解到,相关管理部门在2006年8月21日出台了专门的交接班制度,制度规定下午5-7点不允许出租车交班。如果有乘客在这一时段内,被出租车司机以交班的原因拒载,可以向长沙市客管局进行投诉。违规行为经查证实后,将会对违规司机处以500元的严厉处罚,甚至可能丢掉饭碗。

业内人士建议,长沙市可以像深圳一样每年对市场做评估调查,适当、及时增加的士投放,“既保证的哥有钱可赚,又要控制的哥收入过高。”

## 观点

如果是根据人口数量、汽车流量等科学调查后,合理增加出租车数量,确实是件好事。但是如果投放太多,导致的士司机挣不到钱,可能会引起司机们的不满,最终影响稳定。

——龙骧出租车公司营运经理 李海铭

新增500台的士指标为什么迟迟没有批下来,可能跟员工制试点有关系。据说本地出租车将实行“公车公营”,由公司请司机付工资,公司负责其他的一切。

——鸿基出租车公司总经理 鲁典文