

长沙现状

的士明显供不应求

目前,长沙市区出租车总量为6780辆,出租汽车千人拥有量为2.07台,仅达到《城市道路交通规划设计规范》规定的出租汽车拥有量下限要求。相关调研组在长沙12个点进行空载率调查显示,目前长沙出租车的平均空载率约为22%。

研究结果

应有的士8170辆

官方研究指出,当空载率低于25%时,出租汽车运力就属于供不应求。对比其他大中城市,专家建议目前长沙市中心城区增加一部分出租车运力,千人拥有量指标可取2.50辆,也就是说出租汽车运力规模应达到8170辆。

增车历史

曾经9年零增长

从2003年到2012年,长沙出租车数量9年“零增长”。2011年9月5日,长沙召开听证会,以“23票赞成,1票反对”的投票结果通过了新增500台出租车的申请报告。2013年6月长沙在中心城区新增了500台出租汽车。

# 长沙新增千台的士最快年底上路

## 听证会上高票通过增车 客管处将研究电召方案和高低峰分时段收费

11月8日上午,长沙市新增出租车运力听证会如期举行。

22名出席的听证代表中,21人表示赞成新增车辆,仅有一名代表持有保留意见。

几乎没有任何意外,所有代表都提到了交通拥堵、上下班的士不进城、黑车泛滥三大问题。

听证会结束后,长沙市交通运输局将整理好听证会的各方意见,向长沙市政府汇报。

如果通过,将继续实行经营权招投标方式,来决定新增出租车经营权的归属。

新增车辆将继续沿用“公司化经营、员工制管理”的模式,按照市场需求逐步投放。

### 【态度】 22名代表21人赞成

听证过程中,大部分代表都对增加1000台出租车表示了赞同。

在长沙开了13年出租车的“哥”詹永利对市民反映的“打的难”感同身受。他认为,长沙城区面积不断扩大,人口不断增多,加车势在必行。2013年,长沙每台出租车日均载客达到了63次,的哥劳动强度非常大,吃饭上厕所都没有时间,正规的士不够也是“黑车”猖獗的原因之一。

“10年前打的的人还不多,现在连老太太去市场买个菜都会打车。”的哥郭建勇也认为长沙应该增车服务市民,同时他希望在超市和医院门口能有临时停靠点。

这次听证消费者代表共有8名,“80后”就占了5个。

1989年出生的周序源来自长沙市星城地区人民检察院。她通过微博、QQ等方式进行了网络调查,参与调查的人当中大多数网友赞成增加出租车。

“80后”李强认为目前长沙运力辐射有限,很多地方公交车要转多趟,难等,转车成本高。希望增加出租车来解决出行难的问题。

长沙市物价局的唐赛伦也认为要加车,他同时希望新增的这些车辆能破解上下班高峰期打的难的问题。“可以实施有奖有罚制度,用GPS来监控。”

### 【建议】 整治黑车、分时段收费

如何让新增车辆真正发挥作用,缓解市民打的难,不少听证代表也提出了自己的建议。

出租车企业代表李晓雷和杨卫东建议,在加车的同时对出租车运价进行调整,适时启动燃油联动机制,确保驾驶员的收入不降低;针对出租车行业特点制定特殊的社保政策,让驾驶员没有后顾之忧;加快出租车站场和服务站的建设,解决驾驶员吃饭难、休息难、如厕难等难题。

的哥郭建勇呼吁加大对黑车的打击力度,特别是那些宰客杀客尤为严重的套牌车、黑车,败坏行业整体形象,冲击从业队伍的稳定,应该抓一台、扣一台、报废一台。同时建议在医院、学校、商城等地设立出租车停靠点,让正规出租车有合法停靠点,不被“黑车”挤占。

刘岳代表则对高峰时段出租车不愿进城提出了自己的解决办法,他建议合理使用价格杠杆,实行高低峰时期的分段收费,在早上7点至9点和下午6点至8点,提高出租车起步价;而在深夜、清晨等低峰时段则适当调低,以调动驾驶员的积极性,实现双赢。

### 【质疑】 新增车辆还有部分未上路

来自电台的于宏伟发言后,在会场引起了不小的震动。

他提出,今年6月新增的500辆出租车,还有部分没有上路,其中包括有的已经上路后驾驶员辞职不干,导致出租车闲置的现象。出租汽车公司化经营、员工化管理是未来的发展趋势,而目前现实情况是出租车公司招工难,因此,公司应该更多地让利于驾驶员。

“在没有解决员工制磨合期的情况下提出继续新增车辆,是否合适?”政协委员刘岳持有类似的观点,同时他质疑如果不解决拥堵的症结,难以保证新增的1000台车在高峰期间进城服务市民,“完全解决不了打的难。”

来自长沙广播电视大学开放教育学院的应丹认为,合理增加运力是必要的,但是增加运力后要保证能迅速投入使用,不要空置。

同时她提出了几个疑问:今年新增的500辆车从2011年通过听证会后直到2年后才上路,为什么时间要那么久?而这次若新增1000台车,增长比例高达14.7%,是否属于适度发展的程度?这批车能否马上投入使用?能否迅速解决市民打车难的问题?

■三湘华声全媒体记者 杨艳  
实习生 雷未清  
通讯员 陈东风 龙辉明

## 本次听证会的22名听证代表

- 出租车企业代表..... (2人)
- 出租车驾驶员代表..... (2人)
- 消费者代表..... (8人)
- 物价局代表..... (1人)
- 发改委代表..... (1人)
- 交警支队代表..... (1人)
- 人大代表..... (2人)
- 政协委员..... (2人)
- 专家代表..... (3人)



参加听证会的代表在发表自己的看法和建议。 记者 刘尚文 通讯员 龙辉明 摄 ■制图/陈琼元

### 部门答疑

## 新增出租车最快年底投放 会研究高低峰分时段收费

听证会的最后,长沙市交通运输局客管处处长雷毅华代表主管部门对代表们的意见和建议作了回应。

### 新增出租车 最快年底投放

雷毅华称,由于省里将新增出租车运力的审批权直接下放给长沙,大大缩短了审批程序和审批时间,如果顺利,新增的1000台出租车争取在今年年底投入市场运营。

### 出租车可与地铁 无缝对接

雷毅华透露,尽管地铁2号线马上就要服务市民了,但它呈线状,出租车作为出行的补充方式,与地铁形成的将是良性竞争,还可以打造出租车、公交车与地铁无缝对接。今后的地铁口还会有一项很重要的配套,就是出租车候客点。

在5-8年内对两种出行方式都不会造成重复浪费,而8年正好是出租车的运营期限。

### 出租车电召方案 正在研究

雷毅华透露,长沙正在研究出租车电召服务,电召服务方便市民,同时也使出租车运力得到合理分配,减少无效空驶里程的比例,降低运营成本,提高运营车辆的经济效益,也降低了能源消耗和城市污染。不过也存在成本分摊及订单诚信系统等问题。

如果长沙建设全市统一的出租车电召平台,那新增的车辆肯定会纳入进来。

至于对出租车起步价,目前没有考虑。代表提出的高低峰适当调整价格的想法很有建设性,我们会好好研究。

### 将坚持 出租车员工制

新增车辆将继续沿用“公司化经营、员工制管理”的模式。

雷毅华坦承,今年6月,长沙新增了500台出租车,到目前为止,确实有70多台出租车还未上路。其中也有已经上路,但因为驾驶员辞职导致有车无人驾驶的情况。

出租车员工制还在磨合期,租赁制下的驾驶员收入从数字上看确实高于员工制下驾驶员的收入,但前者的工作时间却远远超过后者,属于超负荷运行。

员工制管理是大势所趋,可以解决驾驶员老有所养、病有所医的问题,减少驾驶员的投资和营运风险,因此会坚定地实施下去。

对于这样一个新事物,一步管理到位不太可能,客管部门将根据实际情况调整政策,切实解决员工制的哥收入减少的问题。