

改变 2015烟台两会特别报道



微观两会



热点问题,从会内延伸到会外;评头品足,从指尖转移到手机。两会上有什么民生话题,欢迎您通过“微观两会”来聊聊,本报每天设置一个主题发起讨论,会内会外,微博微信朋友圈,大家畅所欲言。本期主题:“治理黑出租,关注打车难”。

市民可通过以下3种方式参与:拨打本报记者电话18705357106说出您的心声;编辑您的建议@今日烟台新浪微博;或者编辑建议与“今日烟台”微信订阅号互动。只要您言之有理,贴近民生,您的点子就可能被带上两会。

治理黑出租,有条件扩容“正规军”

政协委员建议,出租车总量满足市场需求是破解打车难的双赢方案

本报记者 蒋大伟

打车软件盛极一时,“专车”进入出租车市场,这些使得“出租车”成为今年的两会热词。两会期间,有关市区黑出租整治和出租车市场管理的提案成为委员们讨论的热点。

谈困境:
黑车整治陷入
取证难、处理难困境

“不当家不知柴米贵,不执法查黑车不知其辛与难,是市运管部门执法工作的真实写照。”潘云敏说。

按照目前有关规定,认定黑出租车必须以乘客与车主发生经济关系为据,并具备图像、声音或证人证言等证据。如果没有现场交付现金的确凿证据,无法直接按非法营运查处。“很多乘客对于黑出租抱有同情和‘多一事不如少一事’的态度,当执法人员查到黑出租时,不少乘客不愿作证,拒绝配合执法人员作现场笔录。”潘云敏说。

“即使执法人员掌握了黑出租的违法事实,取得了违法证据,也未必能依据相关法规顺利地给予相应的处罚。”潘云敏说,由于交通管理部门仅有行政执法权,没有强制执法权,使得部分黑出租车主有恃无恐,阻挠执法、暴力抗法等现象时有发生。

“由于很多黑出租是报废、组装、拼装的废旧车辆,被查后从业人员弃车而逃,变本加厉地将罚款通过非法经营手段捞回,形成黑出租治理的恶性循环。”潘云敏说。

谈对策:
尊重市场规律
放开出租车市场

潘云敏说,政府有关部门用经济主体限制、总量控制和租价管理等约束条件和管理方法在控制出租车保有量,严把出租车质量、规范出租车服务,强化出租车行业管理等方面取得一定效果。但不能忽视主体市场需求这个根本点。

“从遵循市场经济的原则出发,按照市场经济规律办事,彻底放开城市出租车市场,取消或大幅度降低出租车准入门槛,应该是标本兼治,根除和彻底解决黑出租问题的根本出路。鉴于实际情况,现阶段我比较倾向‘有条件扩容出租车’这个方案,这是既能缓解出行难,又不至于造成出租车行业无序扩张、管理难度进一步加大的后果,是一种较为稳妥的双赢方案。”潘云敏说。

烟台市政协委员、烟台留学人员创业园区管理服务中心副主任纪华芹说,“要放开市区出租车经营区域限制,市区的概念不能局限于芝罘区和莱山区。不能人为地划定出租车的经营范围,返回福山区、开发区的出租车不允许捎客人,只会浪费社会资源。”

网友心声:

网友Sylvia袁周率:正规出租车太少了,还挑活,必须要严格治理。再就是他们交接班时间正好是高峰期,几个出租车公司能不能错开时间,高峰期根本打不到车,只能打黑车了。

网友Vantablack:乘客篇:1.黑车、克隆车太多,维权和安全难保障。2.车站起步价以内被拒载。3.燃油费1.6元很尴尬。的哥的姐篇:1.黑车、克隆车太多,乘客分流。2.份子钱太高,且无五险一金。3.燃油费1.6元很尴尬。建议:1.严打黑车,维护司机和乘客的正当权益。2.提高司机待遇。3.将燃油费调整到整数。

网友tsbckz:烟台正规出租车的数量不足,供不应求,何不分蛋糕,考虑与黑出租共分市场。何况黑出租的治理始终是治标不治本,建议制定合理合法的规定来规范黑出租的营业活动,让他们与正规出租车共存。

网友刘不二LT:出租车也就是在上下班高峰期感觉格外少。出租营运车辆别的时间段空车情况还很多。从来都不坐黑车,不安全,没保障。



谈现状:
正规出租车数量
满足不了市民出行需求

“黑出租车与正规运营的出租车之间的价格差、效益差为黑出租的发展营造了外部环境。”烟台市政协委员、烟台市起源电力工程有限公司总经理潘云敏说,打车难,尤其在交接班、特殊天气、节假日的时候,情况更加突出,很多市民无奈选择黑出租。

“目前,烟台市出租车行业的管理仍由政府有关部门统一管理。在出租车的准入体制上,一直实行总量控制,不允许个体经营。全市13个出租车公司的个体车、待租车1600辆左右。根据烟台市区地域范围,以及常住和流动人口的保有量来看,区区1600辆出租车的运力规模根本无法适应烟台城市经济和社会发展的需要。”潘云敏说。

三位人大代表共同关注“打车难”

建议修订出租车行业相关法规,增加出租车数量

市人大代表王海:

建议修改出租车客运管理办法

“现在我们对出租汽车行业的管理仍旧是1998年实施的《烟台市出租汽车客运管理办法》,随着时间的推移,其中一些条款已经不能适应烟台出租车行业的发展和市民对出行的要求。”王海说。

烟台自1993年到现在没有增加出租车数量,六区不足2000辆。出租车数量不足,是导致“打车难”的主要原因,也是黑出租猖獗的重要原因。

另外,现行的出租车准入和退出机制不尽合理。目前的情况是申请的得不到批准,已经有了资质的却自己大都不开车,租给别人开。这些都严重影响了出租车行业的健康发展和服务质量,也留下了滋生腐败的空间。

“我建议,市政府及相关部门尽快组织修订《烟台市出租汽车客运管理办法》,让有一定驾龄,身体健康、无不良记录的公民,特别是出租车司机申请加入出租车行业,增加出租车数量,坚决打破市场垄断,建立出租车随人口的增减而增减的长效指导机制。”王海说。

市人大代表任吉宏:

烟台万人出租车占有率不及潍坊

“市区现有常驻人口较十年前增加了十几万,而出出租车的数量却维持在以前的水平。烟台市区十多家出租公司,共有出租车1600辆左右。我调查了解发现,按每万人出租车占有率计算,烟台市为9.9辆,相比周边青岛市22辆,潍坊市11.2辆,烟台明显处在低水平。一般认为大城市每万人拥有40辆左右比较合适。烟台作为三线城市,按这个标准的一半差得很远。”任吉宏认为,出租车市场供求关系紧张,不容忽视。市场需求不是单靠限制、执法管出来的。与其空白被他人填补,不如积极参与市场竞争,以正规出租车满足市场需求。

“增加百姓熟悉和信赖的正规出租车数量,近期可根据目前市场需求情况首先扩增500辆,使市区出租车保有量达到2100辆以上,使打车难的问题得到缓解。以后再逐步适当增加数量。”任吉宏说。

市人大代表程伟华:

**能否连续三年
每年增加10%出租车**

“近10年来,市民出行是既便利又麻烦,便利的是公交线路增加,私家车数量翻了两番多;麻烦的是烟台市区大扩容,高峰期打车难,市民出行打车却越来越难,而出租车保有量10年未变,无形中为黑车泛滥提供了市场空间,结果黑出租越抓越多。”市人大代表程伟华说。

“我建议,有关部门应连续3年,每年增加10%出租车,并拿出40%的手续名额给10年以上的模范出租车司机(雷锋车)个人,以激活市场,鼓励竞争,方便市民。”程伟华说。

本报记者 李楠楠