

让“专车”服务撬动行业改革

■周人杰

时事聚焦

“‘专车’服务对满足运输市场高品质、多样化、差异性需求具有积极作用。各类‘专车’软件公司应当遵循运输市场规则,承担应尽责任,禁止私家车接入平台参与经营,让乘客更加安心、放心出行。”交通运输部近日对于“专车”服务的表态,让人欣喜地看到了出租车行业深化改革的曙光。

新年伊始,一场关于“互联网专车”的争论,在网上发酵。一些城市简单叫停“专车”服务的做法,引来舆论的批评。事实上,根据交通运输部的精神,各地目前叫停的主要还是借力网络运营的私家车,也即法律明令禁止的“黑车”。这种对于行业创新的宽容,体现了管理部门与时俱进的态度。

“互联网专车”的好处,有目共睹——如果说乘客看到的还只是叫车的便捷、乘坐的舒适、司机的友善,那

么站在更大视野,互联网技术带来的则是对现代城市出行模式的变革。

具体说来,一是可以有效缓解高峰时段“打车难”的困境。由于目前仍然实行出租车经营许可制,大多数城市对出租车数量实行严格控制,高峰期一车难求势所必然。同时,出租车公司收取高额“份儿钱”,出租车司机为了提高“收入产出比”,对所谓“苦活儿”大多采取消极乃至拒载态度,这让供需关系变得更为紧张。

“专车”的出现,等于向市场投放大量运营车辆,乘客打车虽然需要多支付些许费用,却因此有了更多的选择,享受到高价带来的优质服务、满足出行特别需求。对“专车”司机来说,除了给公司20%左右的分成外,剩下都是自己的,故而出车积极性大增。正因如此,司机、消费者和连接二者的软件平台,可谓“多赢”。

专家预言这将是一次推动业态革新整体革命,还在于大量“专车”通过叫车软件与乘客需求实时对接,将大大提高车辆的集约化使用程度,减少城市中心区居民对于私

家车的需求,从长远来讲,有利于减轻交通拥堵压力,缓解日益严重的环境污染。

从出租车行业管理来看,当前的行业垄断模式已经久受诟病。一旦“专车”运营模式得到普及和推广,势必对目前的出租车公司形成竞争压力,高额“份儿钱”一定会逐步降低。事实上,针对“份子钱”顽疾,一些地方已经开始“动刀”。武汉拟实行出租车经营权无偿使用,1.5万台出租车每年“份子钱”有望减负1亿元;广州试点推行“的哥聘任制”,每月实际上交费用可比承包制少300元到400元。这些改革有利于促进利益在出租车司机和市场间重新分配,激发司机的积极性和规范意识,减少拒载和高峰停运行为。

目前,部分地区对“专车”实施“黑车”式打击,主要原因有二:担心出租车司机不满,造成社会不稳定;行业改革将动出租车公司的奶酪,各种利益关系不好摆平。

如果说第一点客观存在,那主要是因为司机对“专车”带来的改革前

景尚不了解。其实,互联网对出租车司机来说,短期利空、长期利好。长远观之,改变沿街扫活的旧模式,减少空驶率、增加收入,大可不必忧心。至于第二点顾虑,正是全面深化改革需要冲破的目标。如习近平总书记所言,出租车行业改革要择其善者而从之,要标本兼治,科学施策。只有系统性地解决问题,为传统的出租车公司寻找新的出路,才能实现从利益的博弈走向利益的共赢,实现治理的标本兼治。

当然,出租车的行业有专业性、有门槛,不是谁都能来干。对“黑车”必要的防范,对乘客权益的保护,早已成为各国的通例。发票、纳税、保险,以及事故责任的认定,纠纷投诉的处置,还有待于监管的跟上。对此,很多“专车”公司都表示欢迎监管。在技术层面,GPS定位的跟踪,网络实时的观测、记录,均为智能化监管创造了条件。此时,放下管制的包袱,担起监管的重责,恰是从管理向治理的重要一跃。

(来源:人民日报)

言论观点

人民日报:
严防不良风气成为发展绊脚石

一个地方的政治生态被污染,不只是严重影响社会风气,也会累积发展的负能量。“对于不知足的人,没有一把椅子是舒服的”。既然选择了从政,就当守底线、知敬畏,把清廉二字刻在心底。摒弃“法不责众”的错误认知,祛除“不落入后”的从众心态,打掉“不会查我”的侥幸心理,真正完成思想上的自我净化,各级干部才能融入清新的政治生态。

新华社:
出租车经营权垄断养肥少数人害苦一批人

对待专车服务等新兴运输服务业态,决不能一棒子打死。出租车行业与百姓出行息息相关,改革之声已经高喊了十多年,权力部门就是“半边聋”,只听得见利益“叮当作响”,听不到群众“呼声焦急”。如今,公车改革都在快马加鞭,出租车改革仍然纹丝不动。看来,这个行业要多晒晒太阳,让不为百姓撑腰的公权收收“伞”。

钱江晚报:
官场上的裤带关系,就该一网打尽

事实证明,官场塌方式腐败,大都起源于官场用人的不干不净,是裙带关系、裤带关系、利益关系在权力关系中的同一纽带。必须通过追究党组织的责任、追究抬轿子的官员责任来一网打尽。谁提拔、谁负责,是民众对于任用干部追责制度的基本期待,也是党的组织工作、干部监督管理操作性很强的方法之一。

给行善者应有的激励
■唐伟

路边捡到万元现金,在寻找失主未果的情况下,贫困女大学生陈志超毫不犹豫把钱交给了警方。这种拾金不昧的可贵精神既感动了许多网友,也打动了她所就读的山东体育学院。近日,学校对她全校通报表扬,并减免其接下来的3年学费,共计14400元。(1月11日《京华时报》)

一万元或许算不上一笔很大的财富,但对于家境贫寒、学费还需要东借西凑的贫困大学生陈志超来说,显然具有极大的诱惑性。这样一笔钱如果据为己有,既可以解决自己窘迫的生活状况,又可以作为父母减轻负担。更为重要的是,她可以不再为接下来的3年学费担忧,让自己免于“失学的恐惧”。然而她并没有这么做,而是坚持了最质朴的拾金不昧。

这样的举动在任何时代都具有标榜意义。更何况,在道德的次优选项中,“拾金而索酬”似乎已成一种规则,有偿领取也开始为部分人所接受。就在9日,西安一初中女生捡到一部价值500元的手机,却向失主索酬800元,令失主感到极度愤怒。没有基于利益考虑,没有想着借机出名,仅仅是因为“做事要先做人”的家庭教育,仅仅是因为“再好的东西也不能据为己有”的质朴信念,陈志超就选择了将万元现金交给警方。虽然其事迹说不上惊天动地,然而却因为真实而本色,尤其令人觉得可贵。

要知道拾金不昧并没有预期中的奖励,而免除学费也只是一种“临时决定”。然而就在这样的环境下,贫困大学生依然身贫而德高,自然值得大书而特书,并因此打动了其所在的学校。拾金不昧者应获得道德回馈,让她在感受中激发自己不断向前的力量,也因此让其他人看到,行善和守德者必然有所回报。

(来源:长沙晚报)

飞行安全中最危险的是情绪坚冰

■刘雪松

一冰已除,一“冰”已积。闹剧,还是发生了。

飞机已经开始滑翔,3个应急出口却被乘客打开。这是10日凌晨发生在昆明长水机场,正准备飞往北京的东航MU2036航班上的惊人一幕。

云南警方公布初步调查情况称:因飞机除冰关闭空调乘客不适,不满机组解释而引发争执。最新情况是,对煽动者李某媛和违法打开两道应急舱门的周某分别予以治安拘留15日处罚,对发布虚假信息、煽动乘客的李某辉予以训诫。

冲突一触即发之际,这架临时消除了物理冰雪的飞机,人为的不安全因素却在堆积。甚至,争执中累积的人心之间的冰雪,酝酿着一场可能随时暴发的、比自然灾害更难控制的风险。遗憾的是,飞机依然推离了登机桥。更遗憾的是,3个用于紧急逃离的出口,最终还是在群情的抗议中被粗暴地打开了。

毋庸置疑,这些超出维权边界的违法乘客,是这场冲突的主要责任人。这种玩命之举,当然不会受到法律保护,因此,依法处理,也算是这些血冲脑门的乘客咎由自取了。

根据云南警方公布的初步调查,飞机9日晚9时20分落地,10日凌晨3时45分才开始机身除冰。有年长妇女出现身体不适,机上大部分旅客要求机长出面解释,后因出面的副机长回答无法让旅客满意,致使旅客情绪激动,与机组发生争执。

从生命的角度来说,这趟飞行的安全隐患已经实实在在地构成了,不论乘客诉求是否合理,不论年长妇女不适程度轻重,甚至不论机长是否出言不逊,此时推离登机桥是冒险的,也是对乘客生命安全与情绪不尊重的。在双方固执到这等无法调和的地步还要准备起飞,这3个安全出口被打开,是否本身就应该是机组必须充分预估的极端可能性之一?

机组与乘客之间屡屡发生激烈冲突,要说缺乏素质,双方都缺。但最缺少的,还是民航运输业对于处置乘客情绪冲突时的机制。什么时候把乘客情绪真正当作人为的坚冰处理、当成飞行安全的重中之重来敬惧了,这种极端的闹剧才有可能降到最低。

(来源:京华时报)



勾“劫”

我国已发行超过4亿张信用卡,每年通过信用卡交易的资金总额超过13万亿元。在多数人看来,关涉“钱袋子”的信用卡象征着安全、私密,用户隐私信息也会受到严密的保护。新华社“新华视点”记者调查发现,银行信用卡数据泄露现象颇为严重,一条条包括姓名、电话、地址、工作单位、开户行等完整隐私的信用卡开户数据,在网络上形同“赶集”公开贩卖。而种种例外条款、免责规定,往往让消费者问责无门。

■新华社 蒋跃新

别把“闪电限购”作为城市治堵法宝

■刘白

近期,深圳忽然颁布限购机动车的新政之后,与其相隔数千公里的一些城市开始变得“风声鹤唳”。据悉,太原市政府日前在人大会议上提出了将机动车控制在110万辆以内的目标,引发了市民“闪电限购”的联想。虽然接受媒体采访的政府工作人员表示,尚未收到机动车限购文件,但当地4S店顾客流量已有明显增长。除太原外,因深圳限购而出现同样恐慌情绪的地方,还有西安、郑州等城市。

随着边际效应的递减,限购治堵这种本就简单粗暴的公共政策,将越来越“闪电化”和“不讲道理”。

对地方政府而言,要防止提前一窝蜂购车或囤积车号的行为出现,就要尽量使政策出台让人措手不及;而随着限购城市的增加,市民却越来越会有心理预期和提前准备的动机。由此,为达到治堵目标,地方政府只能赶早不赶晚、宜快不宜迟。2013年年末和2014年年末,天津和深圳相继上演“闪电限购”,就是例证。

且不论这种方式是否符合公共政策论证和出台的程序,仅从效果上看,也产生了若干后遗症,刺激了短期求快的治理思路、放大了以堵(限购)治堵(堵车)的逻辑,使各个

城市变成了彼此孤立的治理主体。实际上,交通拥堵因城市体量、交通规划、资源集中而产生,是一种城市发展中的伴生性问题,因此也肯定不会仅靠限号、限购就能够解决。

很明显的一点是,是一个垄断资源的城市,无论如何提高公共交通能力,如何限号出行、摇号购车,都不可能完全解决拥堵问题。二线城市学到了一线城市治堵的权宜之计,也更应该充分吸取这些城市的教训,适当分散医疗、教育资源,将知识密集型的产业园区合理规划到更大的范围内,而非城市核心地带。

(来源:光明日报)