

# 香港出租车怎么管?

据新华社讯 在拥有近2万辆出租车的香港,“打车APP”的竞争也开始风生水起,其是否影响出租车的传统运营方式?特区政府如何对其进行规范?香港的出租车市场又是否存在“黑车”?新华社驻香港记者为您一探究竟。

目前,香港共有出租车1.8万多辆,每天载客量约130万人次,占香港公交日载客总量的12%左右。据了解,香港出租车行业由环境运输与工务局、运输署、环保署、警务处等政府部门管理。通过规划、管理、服务和监督,香港特区政府力求提供安全、高效、环保与优质的出租车服务。

具体来看,政府不仅统一发放出租车司机驾照,确定出租车收费价格、规定出租车车型、划定经营范围和车站,还统一发放出租车牌照。作为管理手段之一,配额拍卖牌照既保证了市民对出租车的需求,也控制了出租车总量,更避免了出租车行业出现恶性竞争。

所以,在严格的牌照措施管理下,香港基本不存在“黑车”现象。香港法律规定,没有出租车牌照的私家车出租给别人或有偿载客属于违法。初次违法要罚款5000港元、判处监禁3个月、吊销牌照3个月。

## ■ 一家之言

据数据显示,2014年1—11月,国内SUV市场的累计销量达到359万辆,实现同比增长34.2%,市场份额达到22%,较去年同期增长4个百分点。在国内SUV市场仍如此需求火热的背景之下,我们发现其中7座SUV产品,又成为了这一市场的一个新增长点,为什么7座SUV产品如此火爆?

一般分析而言,目前国内SUV的热销源于以下几个方面的原因:其一,近年国内汽车市场进入换购及增购期,2008年前后到2010年前后所处的汽车销量快速增长阶段,也即消费者首次大规模购车尤其是传统轿车的阶段,在经过5年左右的时间之后,大规模进入汽车换

面对新兴的打车APP软件,香港出租车行业也不陌生。目前已有不少打车软件加入市场竞争,其中包括快的、HKTaxi、飞的,以及美国的Uber和来自巴西的Easy Taxi等,传统的电话叫车台也大多推出了自己的APP,使用这些软件打车几乎都有折扣。

但鉴于诸多原因,打车APP的安装量始终无法取得大的突破。香港汽车交通运输业总工会的司机分会副主任劳工正告诉新华社记者,打车软件在香港尚属新兴事物,目前只有大约30%的出租车司机使用。

不少使用打车软件的司机向劳工正反映,这些软件确实能让他们更容易找到生意,减少空驶时间,“可以说,打车软件在一定程度上给出租车司机带来了便利,但也造成了不公平竞争,尚未使用打车软件的司机受到不少冲击”。

记者在红磡火车站外出租车站采访多位司机发现,无一司机表示曾经用过或正在使用打车软件。正在等候乘客的司机何德文表示,听说过打车软件,也知道有人在用,不过他觉得没有必要。

香港出租车业内人士杜先生表示,由于在香港使用打车软件面临一定的法律风险,因此即使司机正在使用该软件,但为了避免惹上不必要的麻烦,不承认也属正常。

按照香港现行法律,乘客必须按照计价器所显示的金额支付车费,任何以折扣方式揽客的行为都是违法的。香港的《道路交通(公共服务车辆)规例》规定,出租车司机,其代表或看来是代表该司机行事的人不得主动提



供车费折扣,诱使乘客使用其车辆,违例者最高可被罚款1万港元及监禁6个月。根据规定,无论使用电话、手机软件或其他任何方式,只要以折扣揽客,均属于违法。

香港警方资料显示,今年上半年已有29名出租车司机由于“提供折扣揽客”遭到检控。警方发言人也表示,已了解到有APP提供平台让乘客召唤出租

车,警方将致力于打击各种违法揽客行为。

劳工正同时强调,出于安全考虑,行业协会目前也并不鼓励出租车司机使用打车软件。有的司机在车内安装多部智能电话或平板电脑,严重降低他们的注意力。使用打车软件时,需要司机至少单手离开方向盘,视线也离开前方,易酿成交通意外。

## 交通运输部 禁止私家车接入平台参与“专车”经营

据新华社讯 针对近期一些打车软件提供的“专车”服务,交通运输部表示,“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,让使用“专车”服务的乘客更加安心、放心出行。

交通运输部有关部门表示,当前各类“专车”软件将租赁汽车通过网络平台整合起来,并根据乘客意愿通过第三方劳务公司提供驾驶员服务,是新时期跨越出租汽车与汽车租赁界限的创新服务模式,对满足运输市场高品质、多样化、差异性需求具有积极作用。“专车”服务应根据城市发展定位与实际需求,与公共交通、出租汽车等传统客运行业错位服务,开拓细分市场,实施差异化经营。各类“专车”软件公司不仅仅是提供一个运输供需撮合平台,而应当遵循运输市场规则,树立品牌意识,承担应尽责任,禁止私家车接入平台参与经营,让使用“专车”服务的乘客更加安心、放心出行。

交通运输部一直持续关注“专车”服务,强调应坚持“以人为本、鼓励创新、趋利避害、规范管理”的原则,鼓励并规范出租汽车和汽车租赁服务模式创新,杜绝侵害乘客利益和影响市场公平竞争秩序的非营运,营造开放、公平、有序的市场环境。

交通运输部将继续对“专车”服务开展持续调研与深入研究,注重发挥市场配置资源的决定性作用,更好地发挥政府作用,适时通过多种方式引导市场充分竞争与规范服务,为人民群众提供更满意的出行服务。

# “421”家庭结构促7座SUV热销

□ 世 渝

要让爱上线”线上主题互动活动,获得了业界的广泛关注和消费者很高的参与度。为什么本次活动能如此成功?答案无疑是该活动切合了当下关注家庭幸福,倡导和谐社会的社会主义主旋律,如羊年春晚的主题是“家和万事兴”,而吉利豪情SUV“宜家为家”的定位与“家和万事兴”所倡导的理念正好契合。

由此我们就可发现,随着国内消费者生活理念的转变,消费者越来越注重于休闲生活。而上述国内消费者重视家庭的生活理念与国内“421”的家庭结构,注定了7座SUV将成为家庭集体出行这场潮流中不可或缺的一员。

目前市场在售的7座SUV基本上普遍都实现了热

销。当然也需要指出的是,消费者对于SUV产品有7座需求的同时,也对这类产品的驾乘舒适性和安全性也要较高要求。因此,只有集上述这些优势于一体的产品,才能更加获得消费者的青睐。如作为一款定位为“大7座豪华越野公务舱”7座SUV的吉利豪情。

由此,在SUV市场的竞争日趋激烈的背景之下,汽车企业只有在把握消费者需求方面再多下一些功夫,更进一步的挖掘消费者的需求,才能在这个市场保持竞争优势,正如吉利豪情这类“宜家为家”的定位与注重家庭的理念完美契合的“大7座豪华越野公务舱”7座SUV产品,才能在日趋激烈的市场竞争中脱颖而出。

# 铁路货改:零散货物快运效果明显

科技日报讯(铁轩)来自中铁铁路总公司的消息,为了更好地满足零散货物快运市场需求,发挥铁路运输优势,降低社会物流成本,中国铁路总公司从2014年9月起在全国铁路开办了货物快运业务,零散货物快运量不断攀升,日发送货物1万吨迅速上升到7万吨,累计发送434万吨,呈现出良好的发展态势,受到企业、货主的欢迎与好评。

铁路货物快运网络全国覆盖。全国铁路4000多个营业站均开

办货物快运业务,敞开发受零散货物,形成了覆盖全国的最大的散货办理网络。货物快运业务取消对货物的品类、重量、体积、件数和批量的所有限制,除法律禁止运输的货物外,对各种零散货物均敞开发受,并全部按实际重量或体积受理,大大提高了市场竞争力。

70余列区域货物快运列车开行。着眼于服务区域经济发展,打造了东北、京津冀、三晋、中原、九州、三秦、长三角、南方、八桂、西部、环疆货物快运等一批区域快运品牌,每天开行70余

列区域货物快运列车沿途收集运送货物,在京沪、京广、京哈、陇海、襄渝、沪昆等主要干线开行8对跨区域的货物快运列车,在其余地区的相邻铁路局间开行多列跨铁路局的支线货物快运列车,有效解决了零散货物难以快速集结装运等问题。

市场化运价体系基本形成。充分发挥铁路运量大、价格低的比较优势,紧贴运输市场定价,实行完全清晰的“一口价”,做到全程服务一口报价、一次核收、一张票结算。

## 两家北斗导航应用质量检测中心批建

科技日报讯(何晓亮)近日,信息通信产品北斗卫星导航应用质量检测工作推进会在北京召开。作为会议的重要成果,经工业和信息化部电子信息司推荐,中国卫星导航定位应用管理中心授权,中国信息通信研究院、国家无线电监测中心检测中心两家单位,开展信息通信产品北斗卫星导航应用质量检测中心建设,筹建名称分别为“信息通信产品(电信终端)北斗卫星导航应用质量检测中心”“信息通信产品(无线电发射设备)北斗卫星导航应用质量检测中心”。

两个中心获批筹建,是推动北斗导航与信息通信领域融合发展的一项重要举措。两家单位将按照有关要求,在国家认监委、工信部、中国卫星导航定位应用管理中心的指导下,在获得授权后开展相关检测工作,进一步确保北斗系统运行安全和用户使用安全,提升北斗导航产品质量,增强北斗导航核心竞争力,加强行业管理,规范市场秩序,推动北斗导航与国际接轨。

## 福京列车建旅客“满意之家”

科技日报讯(郑志军 陈超侃)南昌铁路局K45 K46次列车福京一组,为进一步提高对旅客服务满意度,从小事着眼,细节着手,努力提升服务软环境,用心用情打造旅客“满意之家”。

该组通过设立服务承诺信箱和旅客意见簿,定期组织召开旅客座谈会,及时收集旅客合理化建议,以及对服务的测评,通过意见收集整理,对合理化建议能实施的及时办理,对一时不能解决的说明原因,对需要改进的及时整改,不断提高服务水平。认真对照规范服务细则查找不足,不断完善服务旅客的内容、形式和手段,为来往旅客解难事、办实事,打造旅客满意之家。

## “喜国”工作法成了“金钥匙”

科技日报讯(富立彬)朔州工务段深入开展“安全风险大家谈”活动,在“谈”下狠功夫,广泛征集解决安全问题的“金点子”,其中探伤车间探一工区的工长张喜国的“喜国”工作法成为冬季钢轨探伤工作的“金钥匙”。“喜国”工作法,概括为“明、学、考、细、准”五个字:“明”责任。在实行记名探的同时,重新明确岗位职责,“学”专业。结合工作中的难点,将疑难波形校对法等作为重点,定期组织职工学习,“考”业务。结合当月专业学习内容每月进行一次业务考试并予以奖励,“细”检查。每一个区段严格执行路局规定的检查速度。“准”判伤。一旦出现可疑波形,由班组技术最好的职工进行反复确认。



维护组)第一名,获得全局首席技师荣誉称号。2014年由他名字命名的工作室获山西省技能大师工作室称号。

图为:丁巧仁与工友一同进行G网设备检修测试。

# 丁巧仁:守在G网维护第一线

□ 魏福华

他是大秦线无线测试工区的带头人,面对繁重的维护任务,他没有退缩,始终坚守在G网维护的第一线,用他那“较真”永不服输的个性、精湛的技术业务赢得职工的赞誉。

他就是太原通信段湖东移动车间测试工区工长,42岁的丁巧仁。

他所在的工区负责大秦线1400多套、G网综合平台日常检修测试工作,针对设备型号多、任务重、新人多、故障查找难度大等诸多困难,他没有退缩,始终坚守在G网维护的第一线,用他那“较真”永不服输的个性、精湛的技术业务赢得职工的赞誉。

历数丁巧仁的“巧”,还真得多。

大秦线重载机车G网设备语音单元和数据传输频故障,丁巧仁每天在电脑前对着一串串字符枯燥乏味,在一次次记录单元数据分析,一遍遍的设备故障排查,一趟趟的请教厂家技术人员过程中,丁巧仁忘记了时间,忘记了自己,连续工作30余小时,解决了重载“顺风耳”疑难问题;

担负牵引万吨和3万吨大列的HX重载机车CIR通信设备频发车次号无法注册,他通过对记录单元分析软件中的海量数据,找出注册受阻和失败的原因,排查了设备隐患。

大秦线机车司机日常使用的机械式CIR手柄按键极易出现故障,他通过学习电路原理,向厂家提出用霍尔开关电路代替机械式手柄按键;

CIR操作显示单元人机界面维护设置内容不合理,他通过对系统软件进行编程修改,实现一键式导入,极大地提高了现场维护人员置号的准确率和工作效率。

几年来,各设备厂家CIR软件进行的每一次修改和升级,与丁巧仁默默的钻研密不可分。经他检测的无线通信设备,未发生过一次故障,为驰骋在大秦重载铁路线上的每一台机车提供了安全“保命装置”,更成为大秦线上人人皆知的无线通信尖兵。2011年获得第三届全国铁道行业职业技能竞赛(无线终端

# 梳好首个地铁的“辫子”

——北京地铁6号线信号标准化施工纪实

□ 陈 锋 吕文龙

2014年12月28日凌晨,随着北京地铁6号线二期、7号线、15号线西段、14号线东段的开通试运营,北京的轨道交通运营里程再添62公里,共计达到527公里。作为首都国产信号与综合监控整合“辫子”(接触网受电弓)的北京地铁6号线,成为我国集安全性、高效型、舒适度于一体的地铁线路。

安全、高效、舒适的背后,包含着中铁四局电气化公司北京分公司创新标准化施工模式、实施精细化管理的智慧和汗水。

## “梅花针”上跳舞

北京地铁6号线二期、二期的43.13公里线路、28座车站全部埋入地下,站线长、跨度大、节点多、工期紧,要将302架信号机、2200公里光缆、260套计轴设备、519套应答器、83公里波导管、138台转辙机、58个发车指示器、105个紧急停车按钮箱(该项为亦庄线,6号线无此项)、1480个箱盒、310台机柜,全部实施标准化作业、精细化管理的模式与施工工艺创新,被参

建人员比喻为“梅花针上跳舞”,处处是难题。

以信号机安装为例,仅隧道一项因矩形、圆形、马蹄形结构,就造成了安装各类型信号机的支架形状不一、大小不同,也形成了安装材料倒运、堆放、工法、工艺标准、规范的多式多样;且支架多为框架整体焊接方式,体形大、重量重,给倒运、定位、安装及后期维护又带来诸多不便,还给隧道施工带来安全压力。尤其是这近百万次的每一个作业点出现质量问题,支架与隧道壁高低不吻,打眼稍有偏差,都会影响信号机与相关设备的安装精度。

全线28座车站的信号设备室里,有8到12组密密麻麻、灯光闪烁的集成柜,通过16200多根电源线连接312块1260个集成板芯的56320个接口,与隧道的3786台套信号机、转辙机、应答器及箱盒连接,形成16万个作业点,32万个对接接口的安装施工。这样大的工作量,都必须标准化作业、精细化施工,若一个接口不牢、排线错位、对接不当,都

会使信号屏的“千里眼”出现NO,给运营的地铁带来安全隐患。

## “三板斧”的搏击

实施国产化、标准化、精细化的模式与工法创新,没有借鉴,只有实验、摸索、研发。分公司总经理沈振提出了用工法技术、现场管理、工艺质量的“三板斧”,打开标准化、精细化模式与施工工艺创新的铁门。

统一工法,是标准化、精细化的开场锣。针对地铁信号系统新技术、新工艺、新材料、新设备广泛运用的特点,从统一工法、提高效率入手,开展施工技术标准化攻关,先后总结出“计轴设备安装试验检测装置”等5项国家新型专利证书和“通用型隧道信号机支架”等4项国家工法。

规范现场,是标准化、精细化的重头戏。以透明塑膜、反光警示防尘、防水、防护,解决了现场成品保护问题;从体积、重量、效率、成本综合考量,细化优化,解决了材料倒运、运输难题;从材料的购买、管理、

接货、发货、机具保养等方面入手,实现了分类规范;经过持续跟踪,对不同型号、用途、位置的线缆分类总结,解决了室内线缆、线缆的作业规范。

工艺质量,是标准化、精细化的主旋律。以北京市强制性执行标准及验收规范为主体,参照国家标准,邀请建设、设计、接管及设备集成商书面交底,探讨、答疑、定标,形成了统一的工艺质量标准。过程控制的“五个保证”实现了施工质量的全程管控:环境上通过防尘、防尾气的专业劳保,保证人员安全;性能上通过专业除湿防锈,保证设备安全;工序上通过责任挂牌可追溯,保证作业质量;信号室通过铺地板革、贴防尘纸、盖保鲜膜达到无尘施工,保证设备品质;机柜内通过编号有序绑扎,一目了然,保证维护方便。

## “排头兵”的风采

2013年3月,原计划9月完成车站主体结构及洞通的6号线二期土建工程,因分区施工单位多,地下

环境复杂,造成多数区间工期滞后,而2014年12月28日开通试运营的关门工期不改,这个消息意味着分公司面临工期异常紧张的困难局面。

沈振在“大于150天”劳动竞赛的动员会上,话语有些悲壮:“什么叫排头兵?前面有地雷,第一个滚过去;前面有子弹,第一个挡上去;前面有碉堡,第一个堵抢眼”。

在创造条件上的拼抢中,党委书记王宇带领人员和业主、土建、铺轨单位协调,用轨行区安全避让、“要点”作业的办法,把等变成了干;总工程师程家毛带领技术人员提出了“先敷设贯通、后规范支架”的办法,在不具备安装条件的工期滞后区域,采取临时支架、钢槽、钢丝绳措施,拉通了光缆,为后期车站信号设备室大干拼抢奠定了基础;物机部针对线面广点多、特点、随时掌握各区区间施工进度,把控设备、材料进场时间,不误工时;工程部主动找土建、房建单位协调,寻找可用临时措施先期同步作业的工序,为调试节约大量时间。

4月的北京,夜晚的寒气依然逼人。土建区间一段洞通施工中挖到暗河支流,区间深达1米的积水、淤泥蔓延,长达200余米。正在大干拼抢的工友们,为了保住以小时倒排工期的节点目标,穿着水裤,忍着低温,涉水敷设光缆,让前来处理积水的业主领导赞叹不已:“真是一支顶顽拼搏、敢打硬仗的队伍”。