

乘客为本 统筹兼顾 包容创新

——交通运输部回应出租汽车改革焦点问题

□ 杨红岩 王涛 王姗姗 李宇

做客嘉宾:
交通运输部运输服务司副司长 徐文强
北京交通发展研究中心主任 郭继孚
中国政法大学知识产权研究中心特约研究员 李俊慧

交通运输部发布《关于深化改革进一步推进出租汽车行业健康发展的指导意见(征求意见稿)》(简称《指导意见》)和《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法(征求意见稿)》(简称《管理办法》)以来,引发社会广泛关注。10月20日,交通运输部运输服务司副司长徐文强、北京交通发展研究中心主任郭继孚、中国政法大学知识产权研究中心特约研究员李俊慧做客人民网,就公众关注的出租汽车改革焦点问题回答网友提问。

改革核心是乘客为本

主持人:我们特别想知道这次两个文件出台的背后,是如何来考虑的,起初是怎样来设想推出这两个文件的,起草的过程是怎样的,又有哪些创新点呢?

郭继孚:我本人很荣幸参与了这两个文件的起草过程。这两个文件的起草主要基于两个方面的考虑。一方面是传统出租汽车存在若干问题;另一方面,网约车这样一种新业态的兴起,需要一定的规范引导其发展。既要让旧业态能够新生,同时又能让新业态更健康地规范发展。急需从这两个方面进行顶层设计。

徐文强:根据国家深化改革的部署,今年1月份以来,交通运输部成立了专门的改革工作组,进行了全面、深入、系统的调研。改革工作组调研了20多个不同类型的城市,召开了40多次座谈会、论证会和专题会议,参加调研、座谈的既有各级人民政府的负责同志和交通运输部、公安部门等各相关管理部门同志,也包括出租汽车企业和“专车”企业、出租汽车司机和“专车”司机,人大代表、政协委员,还有

相关科研机构、高等院校的专家学者,行业协会和消费者代表等。

为了保证文件能够平稳出台实施,我们对其中的风险点进行了全面评估;对两个文件是不是与上位法衔接、法律支撑基础方面也做了深入研究、充分论证。总体来说,这两个文件是在充分听取各方意见、反复研究论证、平衡各方面的利益,努力形成改革的最大公约数这个框架思路下起草完成的。这次改革遵循如下原则,就是“核心是乘客为本,关键是兼顾利益,途径是改革创新,前提是规范市场,方法是统分结合”,我们相信这些原则也是大家共同追求的目标。

李俊慧:通过我的研究,我觉得这次出租汽车改革在以下几个方面是有创新的:

第一,明确了出租汽车行业发展地位,就是它的政策主轴是优先发展公共交通,适度发展出租汽车和网约车。第二,对大家所熟悉的“专车”,秉承开放包容、鼓励创新的态度,可以说在世界范围内,我们第一次从国家层面出台了一个规定,明确给予“专车”合法化的地位。第三,对出租汽车行业历史上积累下来的一些问题,在顶层设计上提出了解决路径,比如说对于运力规模的动态调整,比如出租汽车经营权要实行无偿使用、期限制。第四,对出租汽车司机也加强了保护。“份子钱”长期以来受到普遍关注,在制度领域对“份子钱”实行协商制度,建立透明的监管机制,这样有助于保障出租汽车司机的合法权益。最后,在国家统一要求之下,整个改革方案是希望充分发挥地方城市人民政府的主体作用,允许结合当地实际,因地制宜地制定实施细则。

将引入互联网思维优化管理程序

主持人:根据新规,网约车平台分别要在全国2800多个地区进行报备,这样一来是不是会耗费大量的人力、物力?

李俊慧:在传统出租汽车行业,每个城市的出租汽车都有限定的经营区域。“专车”既然是出租汽车的一种形态或者组成部分,确实需要在县级以上道路交通管理部门申请经营许可,以保证其具备本地化的服务能力和管理能力。在车辆接入和驾驶员管理培训方面,“专车”平台负有一定责任。如果没有本地化的团队,出现服务质量纠纷时无法保障对司机和车辆的有效监管。

徐文强:一些平台企业和专家也向我们提出过这个问题。新的互联网技术的发展,需要在管理中引入互联网思维、应用现代的技术,我们也在做这方面的研究和论证。大家的建议有合理的成分,我们都会认真地吸纳,对将来的管理程序和环节进行优化,最大限度方便平台企业依法依规地开展经营业务。

车辆、人员符合准入条件才能健康发展

主持人:《指导意见》和《管理办法》规定,拟从事网约车经营的车辆,车辆使用性质登记为出租客运,对符合条件的驾驶员发放类别为预约出租汽车的《道路运输从业人员从业资格》,这样是否会排除不少参与经营服务的私家车排除在外?针对网约车经营者应当与接入的驾驶员签订劳动合同,有网友认为这样有违“共享经济”的初衷,这个观点是否合理?

郭继孚:出租汽车是关系到我们城市居民出行非常重要的服务性行业,制定市场准入条件和服务规范是必要的,也是保证行业健康发展、保证人们出行安全的重要措施。私家车和营运车在车辆的技术性能、安全监管的程度、报废的年限、保险和驾驶员资质方面都存在着非常明显的不同。不过保障安全的程度到底有多大,用什么样的程序,我觉得从征求意见的过程中,大家仍然是可以畅所欲言的,共同完善认定的标准和过程。社会上认为新规出来以后,

就把“专车”管死了,其实不是这样的。新规恰恰是明确了“专车”这种服务的合法性,是一种进步。

李俊慧:与接入的驾驶员签订劳动合同,可以更好地保护司机的合法权益。目前很多“专车”司机属于兼职,在兼职劳动的情况下发生意外,各种权益是没法得到保障的。

对于有违“共享经济”初衷的观点,我认为“专车”业务,包括后续的其他相关业务,主要是以营利为目的。推动商业公司运营的投资资本,也是看到它有广阔的商业前景,可以产生经济效益,并非“共享经济”。

“拼车”、“顺风车”不会产生额外的资源占用,提高了出行效率,才算真正意义上的“共享经济”。但是如果是以经营为目的,就会增加变量,额外占用道路资源。有“共享经济”的外衣,但没有实质,因为大家都是冲着营利的目的去的,不是真正意义上的“共享经济”。

不限制“专车”平台做大做强

主持人:针对网约车经营者在服务所在地不具有市场支配地位,是否会锁定平台发展空间,违背市场规律、阻碍公平竞争?

徐文强:作出这项规定的目的是为了预防和防止一些“专车”平台滥用市场支配地位,操纵市场价格。政策的出发点是为了避免“专车”业态在发展中产生的市场垄断,进而通过垄断侵犯消费者的合法权益、扰乱正常的市场秩序。新规有限制“专车”平台的做大做强。相反,我们鼓励“专车”平台利用互联网的优势,开展网络化的经营服务,来树立品牌、提高服务品质和服务质量。一个“专车”平台,只有做大了,做强了,形成网络化,有了品牌,才会提供更好的服务。这个规定的目的是为了限制垄断,防止通过市场的支配地位来操控价格,而不是限制它做大做强,新规会为“专车”平台的发展壮大创造良好的发展环境。(本文略有节选)

甘肃打造立体交通体系畅通丝路“血脉”

据新华社 从实现与周边省份高速公路连接到每年新建1万公里农村公路,从建成运营首条高速铁路到不断开通丝绸之路航线,“十二五”以来,位于古丝绸之路上的甘肃省交通建设成绩斐然,已基本形成涵盖公路、铁路、民航的立体交通体系。

近期,甘肃交通基础设施建设喜事不断。10月1日,金昌至阿拉善右旗(甘蒙界)、十堰至天水(甘陕界)两条高速公路同时通车,前者实现了甘肃与内蒙古的高速公路连接,后者则使兰州到成都、重庆、湖北全程高速化。9月30日,兰州城区至中川机场的城际高速铁路、中川机场综合交通枢纽也同时投用。

地处西北腹地的甘肃东西绵延1600公里,是古代丝绸之路必经之地。然而到“十一五”末,甘肃与新疆、四川、内蒙古还未实现高速公路连接,打通省际高速公路“断头路”便成为甘肃“十二五”交通建设

的一项主要任务。随着瓜州至星星峡、武都至罐子沟、金昌至阿拉善右旗(甘蒙界)高速公路的建成,甘肃与周边省份的高速公路通道全部打通。今年全省高速公路通车里程达到3600公里。

交通在甘肃扶贫攻坚中具有特殊地位。作为典型的贫困省份,甘肃86个县、市、区中有58个是国家扶贫开发工作重点县,主要分布于六盘山区、秦巴山区和四省藏区三大集中连片特困地区。而农村公路发展滞后,则是制约甘肃全面建成小康社会的一大瓶颈。

甘肃从2013年起启动交通扶贫攻坚,每年新建农村公路1万公里,许多地方一年修的路是过去十几年的总和。截至9月底,甘肃今年已完成农村公路建设9000公里,占全年任务的90%,80%的建制村到年底将通沥青或水泥路,全省农村公路总里程

达到13万公里。

兰新高铁是甘肃“十二五”期间铁路建设成效的代表。2014年底,这条世界上一次性建设里程最长的高铁全线通车,其中甘肃境内长达798公里,甘肃一举迈入高铁时代。

据铁路部门介绍,甘肃另外一条高铁——宝鸡至兰州客运专线目前已完成计划总投资的60%以上。此外,连接我国西北与西南的兰渝铁路桥梁工程已完工,路基土石方工程完成96%。甘肃铁路正朝着“一个中心(兰州)、四大走廊(完善发达快速走廊、现代物流经济走廊、文化传承走廊、保障有力安全走廊)、五市同城化(兰州、白银、金昌、武威、张掖)”的方向稳步迈进。

“十二五”以来,甘肃民航业可用“飞速”来形容。甘肃机场旅客吞吐量连续4年实现“百万级”增

长,2014年完成旅客吞吐量751万人次,去年也是各机场新开航点最多的一年,其中兰州中川机场以每月至少新开1个航点的速度迈进,新开业乌、运城、哈尔滨、长春、阿拉善左旗、高雄、烟台、丽江、普吉岛等14个航点。

丝绸之路经济带建设为甘肃民航业带来发展新机遇。近年来,甘肃不断开通丝绸之路沿线国家的空中航线,开通了兰州至迪拜、比利斯、圣彼得堡等航线,一条“空中丝绸之路”正在形成。

但也要看到,甘肃交通的改善主要体现在干线上,动脉血管发达而毛细血管不足,一半的县尚未通高速公路,偏远山区道路建设欠账较多,各种运输方式衔接不畅问题突出。针对这一情况,甘肃从今年起实施丝绸之路经济带交通突破行动,今年就要完成交通投资1100亿元。

已完成投资900多亿元 云南铁路营业里程 近3000公里

科技日报讯(张伟明)“十二五”以来,云南铁路建设已完成投资900多亿元,是“十一五”时期的2.5倍,建成投产线路近550公里,新开工和在建铁路2000多公里,云南铁路营业里程达到近3000公里,有效提升了云南路网规模和品质,对服务国家战略,强化东中西部互联互通,完善区域路网和开辟国际大通道等发挥了重要作用。

“十二五”期间,云南省围绕“八出省、五出境”铁路网规划,全力推进铁路建设。先后建成开通了六盘水至沾益新增二线、广昆铁路复线、玉蒙铁路、蒙河铁路等,结束了滇南地区无准轨铁路的历史,形成了中越国际铁路通道。云南高铁建设步伐加快,沪昆客专云南段、云桂铁路云南段开工建设完成投资占总投资的近七成,沪昆客专第一长隧道暨板坡隧道胜利贯通,云南高铁昆明南站正全面推进站房管架架施工,预计2016年开通运营。大瑞铁路、丽香铁路、昆明枢纽扩能改造工程等按进度计划顺利推进。大临、弥蒙新建铁路预计今年内开工。

“十三五”期间,云南铁路建设将从构建大通道、服务大战略的角度出发,完善枢纽和节点,建设昆明面向南亚东南亚的国家区域性枢纽。按规划,云南将开工建设渝昆铁路、南昆铁路扩能改造工程等重点建设项目,加大沿边铁路建设力度,力争建成铁路2000公里,再建3000公里以上,云南“八出省、五出境”铁路网规划建设将得到强力推进,辐射南亚东南亚中心逐步形成。

新建海南西环铁路进入联调联试阶段



作为海南省“十二五”期间的头号基础设施工程和全球第一条环岛高铁,由中铁七局等单位承建的海南西环铁路于2015年10月15日开始启动联调联试。联调联试期间试验动车组从时速160公里/小时逐级提速至200公里/小时。此次联调联试的顺利进行,为后期的初步验收及年底顺利开通提供了保障。

海南西环铁路设计为时速200公里的双线I级客货共线铁路,中铁七局三公司项目部主要承担海南西环铁路3标段,线路长15.491公里。

项目自2013年9月29日开工,于2015年2月18日完成了最后一根梁的架设任务,标志着项目部完成了主体工程的全部任务,为静态验收、联调联试顺利进行奠定了基础。

李小花 周晓龙 石宏泰摄影报道

“方便即改变”高铁新期待

□ 李溢春

国庆期间,一位同事自曝先选择乘坐高铁列车到正定,而后再换乘飞机出行等另类出行攻略,不仅让自己在圈子里小秀了一把,更让“黄金周”堵在路上的人们着实羡慕不已,由此引发的围观与热议开始发酵自然也在情理之中。

毋庸置疑,随着高铁线路的密布,各种交通方式的无缝衔接,为井喷式增长的旅游消费市场期待节假日期间,打造、设计属于自己个性化、差异化,由“观光游”向“深度游”,从“跟团游”向“自助游”出行方式的快速转变提供了各种可能。

不管承认与否,高铁改变生活已经成为现实。由此带来的也许还不限于此,因为高铁的快速、交通的便利,使得旅行时间大幅缩短,出行成本也

随之大幅下降,城际之间无距离,区域之间无时差,幅员辽阔的中国正在被浓缩,成为我们每个人可以随时随地实现穿越并到达的“自家小花园”休闲漫步地。

任何的创新与改变,也许就缘之于我们在现实生活中的一次小小的尝试和大胆的举动。亦如在国庆期间,同事另类出行带来的冲击一样,是不是在今后的生活中会被同事、朋友效仿、复制,这不好说,也说不定。但是,这种新的出行方式嫁接、改变抑或更多选项,至少引起了我们对于以往传统出行线路乃至模式化固定思维的挑战和重新思考。

“你坐城际已到家,我却堵在五环上”。这是同事们经常在微信间开玩笑的一个段子。不难看出,

随着包括高铁、城际、提速线路乃至航空、地铁、城市轨道交通,成为你中有我、我中有你不可或缺有机组成部分的时候,日益成为许多上班族、通勤一族自然而然来往出行首选的时候,什么拥有蓝天、拥抱绿色、享受生活这根本就不是问题。

现在我们欠缺的或者说没有形成习惯性的是,在这个日新月异的时代,如何利用和整合现有的身边资源,探索和尝试一种属于自己并可以与他人分享的新体验、新发现。

万变不离其宗,唯有方便才能改变,不管中国高铁如何超越我们想象。可以肯定,由此在朋友们之间催生和演绎出来的各种新玩法、新活法始终值得期待!

尉生平:用青春诠释梦想

□ 李天恩

9年前,年仅24岁的尉生平被分到了太原铁路局侯马北工务段侯北线路车间峰尾工区,成了侯马线上一名普通的线路工,他不怕吃苦,肯于钻研,用青春和汗水书写了精彩人生。

峰尾工区管内都是站专线,股道由43轨、50轨、60轨混杂,设备复杂、管理难度大,每日有上百列车在这里编组,然后发往南同蒲、侯马、侯西线,是支持晋煤外运的一个重要编组地,在这里工作,除了苦累外,还要忍受周围机车的轰鸣声,这些都没有让尉生平退缩,在工作中,他总是承担一些又苦又累的工作,用他的话说:“我是工区最年轻的工人,我理应承担这些活。”为了能够早日掌握维修线路的知识,他每天都要熬到半夜去背那些难懂的技术规章制度,白天主动去请教老师傅,很快成为了让工班长喜欢的得力助手。

2011年12月,峰尾工区更换了一批老旧道岔,工长给他安排的任务是整理新道岔的零配件。由于新设备没接触过,在带人整理零配件的时候遇到了很多问题,比如说,钢轨与配件不密贴,而轨距特别好,轨距好了,支距又不好,于是他在劳累的工作了一天,不顾身体的疲惫,利用休息时间主动翻看各种资料,资料上没有的,他就去电脑上查。好几天深夜他宿舍的灯都亮到很晚,就这样日复一日,所有的问题在他面前都已不再是问题。在2012年、2013年该段举办的团员技术比武大赛上,他连续两年获得了个人第一的好成绩。

2014年年底,由于技术业务过硬,被该段聘为车间技术人员。

3D技术提升“大车”实战能力

科技日报讯(刘锦波)不愧是3D的,受电弓故障排除和我们平日工作的一模一样,连操作时的注意事项都没落下,在上面练习真是身临其境!伴随优美的语音提示,呼铁局包头西机务段一群年轻的“大车”司机熟练地在电脑演示界面上操作。

这是呼铁局首次将3D仿真模拟培训系统用于职工技术培训。在以往学习司机实践培训课程中,通常只能提供书面内容,缺乏实际操作培训。而真实机车上驾驶室空间狭小,不能同时满足多个职工上机操作训练,培训效果甚微。从去年年初开始,该局科研所技术人员从职工培训教育实际需要出发,利用3D模拟仿真技术,自主研发出“铁路机车驾驶模拟训练系统”。该系统以真实机车参数为基础,通过三维视觉漫游、铁路机车部件功能教学、机车模拟驾驶的实景再现和模拟操作,完整地构建了一个3D虚拟仿真驾驶环境。包含了运行中机车平稳操纵、对标停车、制动机使用、监控器操作等内容,结合恶劣天气行车、行车办法变更、坡道起车等非正常行车应急处置,相比于传统培训系统,新型培训系统基于真实三维视觉,以实际电力机车设备为物理模型,在上面操作,对一些驾车经验还不足的司机来说无疑是最好的指导。据了解,自该系统研发完成以来,已先后培训1000余人次。目前,正向全路各铁路局和铁路交通院校进行推广。

科技手段保障铁路信号设备过冬

科技日报讯(张智勇)为了保证铁路冬季行车安全,沈阳电务段依靠科技手段,加强设备防寒整治,确保信号设备安全可靠过冬。

这个段运用新型电缆特性测试仪器,对信号电缆接地、漏流等设备隐患进行排查整治,采取倒换电缆芯线、割接不良电缆、更换信号电缆等方式,防止信号电缆冬季故障发生。针对冬季降雪对道岔设备转换的影响,对道岔锁框、锁闭杆等重点部位安装补强电热融雪设备。为防止高铁信号应答器受冰雪击打,加装防打隔离桩,安装设备补强底座和固定支架。

合肥南车维修基地I期工程完成

科技日报讯(江蜀 邹耀)近日,合肥南车轨道交通车辆维修基地I期工程全部结束。合肥南车基地是中国南车集团在合肥投资新建轨道交通车辆制造的维修基地。中铁四局电气化公司承建厂内铁路、混凝土路面、变电所、电力照明、车间动力系统及动调线路施工。

该条铁路动调线全长848米,接触网及各项基础设施均按照城市轨道交通标准施工,估计年底将会对首批的六节即将组装完成的地铁列车组进行上线检测调试。未来所有车辆出厂前均会在该条动调线上采用连续运行方式进行检测调试,确保每台车辆的各项指标检测合格后方可出厂,此后检测合格的合肥地铁列车将从此上线运行载客。

东北铁路整修设备迎接冬春运



为迎接冬春运的到来,赤峰工务段开展秋季设备大整修,彻底整治线路轨枕失效、钢轨伤损的问题,做到发现一处、销号一处,集中整修,不留隐患。图为该段在赤峰站内对混凝土道岔前线路进行换轨大修。

沈正昊摄