

doi:10.3969/j.issn.1008-6439.2009.02.014

# 出租车集体罢运的表现、原因与对策

姜爱林

(中华全国总工会 研究所 经济社会政策研究室,北京 100865)

**摘要:**出租车集体罢运事件的直接原因在于黑车多、份钱高等,而行政垄断体制导致的公司化剥削是其根本原因。应在包括法律法规和行业管理制度体系的制度建设、政府管理及行业管理等方面不断完善,同时,要搭建出租车运营群体利益冲突解决协调机制,及时应对政府、公司与司机三方之间的运营矛盾,尤其是积极妥善地处理出租车集体罢运事件。

**关键词:**出租车集体罢运;行政垄断;公司化剥削;黑车;份钱

**中图分类号:**F572.71 **文献标志码:**A **文章编号:**1008-6439(2009)02-0062-07

## Behavior, Cause and Countermeasures for Taxi Going on Strike

JIANG Ai-lin

*(Economic and Social Policy Research Institute, the All-China Federation of Trade Unions, Beijing 100865, China)*

**Abstract:** Taxies going on strike directly comes from too many illegal taxies and black tranche drawings and so on, however, basic cause is that taxi drivers are exploited by their companies because of administrative monopoly system. This problem can be solved by perfecting laws and regulations and management system construction and governmental management, meanwhile, by setting up interests conflict solution mechanism and by solving the contradiction between government, company and taxi drivers.

**Key words:** taxi going on strike; administrative monopoly; exploited by company; illegal taxies; black tranche drawings

2008年11月,重庆、广东、湖北、河南、湖南、陕西等地部分县市接二连三地发生了出租车集体罢运事件。出租车集体罢运事件集中爆发,引起世人的广泛关注。事实上,在此前,浙江、江西、陕西、重庆等地都先后发生过数起出租车停驶、停运等罢运事件,只不过规模偏小,没有引起人们的重视。根据笔者从人民网、新华网、百度搜索、谷歌搜索等获取的信息,2001年至2008年12月30日,中国一共发生出租车集体罢运事件50件,涉及20多个省市、50个县市共7万多辆出租车,直接经济损失近80多亿元。本文将对2008年中国出租车集体罢运事件进行总结分析,以期正确、全面、客观地认识与对待出租车罢运问题,并对完善出租车行业制度建设

提出了相应建议。

### 一、出租车集体罢运的基本情况

2008年,中国一共发生出租车集体罢运事件22件,大约有15000辆出租车和15000~300000名司机参与。最突出的是2008年11月,全国一共发生18起出租车集体罢运事件,大约有出租车13000辆、13000~26000名司机参与。这里重点分析2008年11月以来的比较典型的出租车罢运事件。

#### 1. 重庆主城区出租车罢运

2008年11月3日早晨,重庆市主城区大约8000多辆“的士”举行大罢运,到7时左右基本上无出租车可乘。罢运地点主要是渝北区、渝中区等主城区重要路段。罢运的主要原因是加气难、黑车多、

\* 收稿日期:2009-01-22

作者简介:姜爱林(1964—),男,湖北襄樊人,教授,博士后,现任中华全国总工会研究所经济社会政策研究室主任、北京工业大学硕士生导师,主要从事宏观经济与产业经济研究。

罚款多、运价低、份儿钱高、收费高等。“的士”司机要求政府管理部门和出租车公司解决这些问题,降低规费,并打击其中可能存在的腐败行为。罢运中存在过急或不当行为,部分车窗被砸,造成上下班打的困难,影响群众出行与工作安排。重庆市政府出面解决:一是降低分钱;二是整治黑车;三是抓紧解决其他问题。2008年11月21日起,主城出租车“板板钱”(即“份儿钱”)降低110元。截至11月21日,重庆共出动执法人员906人、车辆109台,对重点地区进行了整治,共查扣非法营运车辆17台,并已行政拘留14人。<sup>[1]</sup>

#### (2)湖北荆州市“的士”罢运

2008年11月7日,湖北荆州市市区内,数百辆的士集体罢运。罢运原因与主要诉求是,当地加气站点少、气源得不到保障,希望能提供充足的天然气供应保障。罢运中没有过急或不当行为,但也造成上下班打的困难,影响群众出行与工作安排。荆州市政府出面解决。市政府召集有关部门与出租车司机协商,市政府承诺优先确保公交和出租车供气,加快建设第三座加气站;此后的数天内,加气站基本能满足出租车和公交车的需要,城市交通也基本上恢复正常。<sup>[2]</sup>

#### (3)甘肃永登县“的士”罢运

2008年11月10日,甘肃永登县160多辆出租车集体罢运,罢运从上午9点开始,全县共有合法运营手续的出租车280多辆,参加当天罢运的有160多辆。罢运原因与主要诉求是,当地非法营运的“摩的”和出租车数量日渐增多,严重影响了合法出租车的收入,要求取缔非法出租车。罢运中没有过急或不当行为,但也导致部分乘客打车难,影响群众出行与工作安排。永登县委、县政府立即启动了客运出租汽车突发事件三级应急预案,成立了交通、公安、信访等部门组成的工作组,赶赴现场听取罢运司机的利益诉求。永登县将着力推进新的一次“百日大会战”,加强宣传、加大处罚力度、加强多部门联合执法,着力解决司机们提出的问题。<sup>[3]</sup>

#### (4)海南三亚市“的士”罢运

2008年11月10日上午9时,三亚市200多辆出租车司机停止营运,集体罢运,出租车聚集在三亚市政府门口。罢运原因与主要诉求是,不满出租车公司垄断市场、租金过高、黑车太多等问题,要求政府相关部门领导接洽以尽快解决问题,并要求成

立出租车司机自己的协会组织维护自身利益。罢运中存在过急或不当行为,造成上百名旅客滞留机场,游客和市民的出行受到极大影响。据三亚市交通局统计,共有27辆出租车在营运过程被不明身份的人员砸坏。三亚市公安局一共传唤28名涉嫌违法人员。三亚市政府高度负责,迅速召集事件相关部门与出租车司机代表展开对话,并要求出租车公司降低份钱,勒令退回多收的份钱;还成立打击黑车执法小组,依法取缔非法黑车。<sup>[4]</sup>

#### (5)广东潮州市“的士”罢运

2008年11月17日,广东潮州市上百名出租车停在潮州市政府大院门外集体罢运。罢运原因与主要诉求是,出租车司机不满出租车数量太多、黑车多,要求限制出租车数量、打击黑车。罢运中没有过急或不当行为,但也导致部分乘客打车难,影响群众出行与工作安排。潮州市市委、市政府高度重视,决定各级交通主管部门要从现在起两年内不得再受理出租车公司新增出租车额度的申请;交通部门要牵头和各出租车公司与保险公司协调制定比较统一的保险方案;交通、交警等部门要严打非法载客营运行为;要尽快成立出租车协会,维护市场秩序;交警部门要研究划定可供出租车待客的停车位,使出租车营运更加有序。<sup>[5]</sup>

#### (6)江西永丰县“的士”罢运

2008年11月18日,江西永丰县的士再次掀起罢运风波,这也是该县50辆的士在不到两年的时间里第八次集体罢运。罢运原因与主要诉求是,“份儿钱”偏高、非法三轮车揽客猖獗,使出租车经营举步维艰;司机们强烈呼吁政府有关部门加大整治力度,取缔无牌无证非法三轮营运车,进一步净化出租市场。罢运中没有过急或不当行为,但也影响群众出行与工作安排。县政府承认城市公交市场确实有点乱,已经在考虑方案进行综合治理。<sup>[6]</sup>

#### (7)福建莆田县“的士”罢运

2008年11月19日上午,福建莆田县上百辆出租车在市区荔城大道两旁的非机动车道上成排停靠,集体罢运。罢运原因与主要诉求是,不满当地摩的、非法营运车、“克隆车”扰乱客运市场,要求政府解决这些问题。罢运中没有过急或不当行为,但也造成上下班打的困难,影响群众出行与工作安排。莆田市政府有关部门紧急召开协商会并采取相应措施:一是要出台相应政策打击黑车营运;二是将建

立与出租车司机、出租车行业协会等方面的沟通协商机制。<sup>[7]</sup>

#### (8)陕西周至县“的士”罢运

2008年11月24日,周至县100多辆出租车齐聚县城云塔广场集体罢运。罢运原因与主要诉求是,不满大量的“黑三轮”和加气太远,要求相关部门打击取缔“黑三轮”、建立加气站。罢运中没有过急或不当行为,但也导致上下班打的困难,影响群众出行与工作安排。周至县政府主管交通的副县长紧急召集县交通局、交警大队、出租汽车管理所、出租汽车公司及车主代表召开协调会,决定由交警大队开始整治“黑三轮”。<sup>[8]</sup>

#### (9)湖南洪江市“的士”罢运

2008年11月24日,湖南省洪江市80多辆出租车在政府门前集体罢运。罢运原因与主要诉求是,经营期限受损、不满税费过高和打击黑车力度不够,要求延长经营期限、减低税费和打击黑车。罢运中没有过急或不当行为,但也导致部分乘客打车难,影响群众出行与工作安排。洪江市积极应对,承诺根据有关政策妥善解决。<sup>[9]</sup>

### 二、出租车集体罢运的原因分析

#### 1.直接原因:着火点太多

(1)黑车多:众多地区普遍问题。黑车是重庆、北京、上海、广州等地的普遍问题。所谓“黑车”,就是没有合法运营资格而从事非法拉客运营的各类车辆。出租车车主及司机对黑车多、罚款多、收费多也颇多意见。黑车冲击正常运营问题由来已久,但被司机和运管部门列为首先要解决的问题却是这一两年的事情,原因是黑车快速“发展”,已经引起了全行业的忧虑和不满。根据运管部门粗略统计,黑车数量决不会少于正常运营的车辆。仅北京市黑车就有6万辆到7万辆,其中城区约有2万辆。而在上海、深圳等地,如果把城市周边地区的黑车算起来,黑车数量已远远超过出租汽车和公交车辆的总和。重庆市主城区共有两三千辆违法运营的黑车,这些黑车长期与出租车抢生意,严重扰乱了客运市场秩序。莆田市同样存在着一些非法营运车辆。2008年1至10月份,莆田市交通局已经查处非法营运车辆400多辆,比2007年全年查处的车辆增长了138%。<sup>[10]</sup>

(2)份儿钱高:众多地区普遍问题。份儿钱就是出租车司机上交的租金等有关费用。在公司制运营

体制下,驾驶员通过自购车挂靠公司获取营运资格,或者交付保证金租用公司车辆营运,而后每月向公司交纳一定金额的管理费用。比如:重庆罢运事件的主要原因在于重庆市32家出租车公司擅自增收驾驶员的管理费(也就是份钱)50~70元/天,增加了驾驶员的负担,减少了其收入。事实上,同样因为“份儿钱”高的问题,湖南、河南、内蒙古等地城市出租车行业近年来也多次发生过罢运、停驶等类似事件。再如三亚市,份儿钱高达7200元。主要是因为当前一些出租车公司没有执行三亚市政府2008年1月1日起调整出租车承包金的规定,一直在收取7200元左右的月承包金,而一些原本下调承包金的公司又要求出租车司机补交上月承包金。三亚市政府有关文件决定:从2008年1月1日开始,全市出租车承包金统一调整为旺季(当年10月至次年3月)每月5800元、淡季(当年4月至9月)4800元,所有出租车单车月承包金平均为5300元,以上承包金含车辆保险及各项代缴费用。截止2008年11月16日,三亚4家出租车公司已经将多收的323万元承包金全部退还给出租车司机。还有江西永丰县,2008年1月份开始,江西永丰县出租公司将司机的份儿钱由每月每辆1160元加到1200元,而且司机们向出租公司交纳的所有费用全部只有收据,没有正规发票。

(3)加气难:部分地区问题。加气主要是加天然气,加气难是部分地区问题,如重庆、湖北荆州、陕西周至县等。出租车车主及司机对加气难颇多意见。在重庆,出租车基本上都使用天然气,加气难这个令出租车司机最头痛的问题已经持续了好几年。一般来讲,重庆出租车加气最少等1个小时,最多等3个小时,这使出租车的营运收入受到严重影响,同时也加剧了“打的难”,出租车司机怨声载道。而荆州市区仅有两座加气站,一座加气站位于沙市区红光路,另一座加气站位于荆州区南环路。全城1500余辆出租车、600余辆公交车和一部分私家车均使用天然气,面对如此庞大的“烧气”车族,站点少、气源偏紧致使加气难在当地日趋严重,大多是在等候两三个小时之后才能加到天然气。在周至县,出租车经营户表示,使用天然气的出租车更不划算,由于周至县城没有加气站,出租车要加气就得跑到杨凌,这样加一次气至少耽误两个小时。

(4)罚款多:普遍问题。罚款多是出租车司机反

映最多的问题。交警和交通执法人员是罚款的主体。司机反映交警和交通执法人员罚款多,大多数司机的平均每月接到10张交警罚款单。重庆市出租车停靠点非常少,有时候不违规不行,但交警对这种随意停车处罚很严,不管影不影响交通,一张单子就是200元。既有重复罚款,也有交叉罚款,罚款凭心情,司机无可奈何。

(5)运价低:相对性问题。运价低是一个客观现象,是一项重要诉求。重庆市出租汽车多年来起步价维持在5元,广州的起步价为7元,这与北京、杭州和上海相比,价格都是偏低的(它们分别为10元、10元、11元)。重庆、广州等一些出租车司机反映,由于所挂靠的出租汽车公司收取的管理费相当高,加上油价不断上涨,因此,他们迫切要求提高运价。

(6)收入低:局部性问题。重庆出租车业内人士表示,出租车司机们为收入下降叫苦不迭,年平均收入2万多元,每月的收入仅约2000元左右。个别司机反映:过去刚经营出租车时,每天能够收入100多元,现在收入越来越低,每天收入只有40~50元。比如:汕头市出租车司机说,他们平均每人每天要开车12小时,一个月做下来,仅仅只够温饱,根本无法支持家里的开销,远低于非法营运者收入。甘肃永登县出租车司机目前每天营业收入只有30~50元左右,只能维持基本生活。陕西周至县现在出租车营运一天最多挣150元钱,除掉80多元的油费和给管理部门缴纳的30多元固定费用以及司机约30元左右的工资,留给车主的利润所剩无几。其原因是份钱提高、黑车干扰、油价上涨等。

(7)收费过高过乱:普遍性问题。出租车行业各类收费名目繁多。在重庆主要有预收营运款、月营收定额、各类管理费、保险费、各类罚款、车内统一配置费、车辆维修费、捐款等。其中,出租车营运权证管理费(即特许经营指标费)为每年1.5万元、预收营运款为15万元、全款承包车30~40万元、月营收定额为7600~12000元、各类规费为每月1700~2000元。据不完全统计,涉及出租车企业和司机的各类收费项目主要有:行政事业性收费、政府性基金、政府性集资、摊派、经营服务性收费和其他费用;道路运输年检费、道路运输经营许可证工本费、营运驾驶员从业资格考试费;运输管理费、客运管理费、治安费、特殊行业审验费、机动车辆排污费、城市公用事业附加费等。如此多的费用,让广大的出租车司

机应接不暇。

## 2.深层次原因:公司化剥削

重庆、三亚等地出租车罢运事件,暴露的出租车管理的主要症结就是公司化剥削,这也是众多出租车公司发财的商业秘密。公司化剥削在各地普遍存在。出租车公司是出租车业特许经营的产物,通过特许经营制度,出租车公司获取了运营牌照、经营权与司机选派权,由此形成出租车公司化格局与模式。其内容主要是:出租车公司通过拍卖获得指标——转包给小公司——小公司转包给主驾驶员——主驾驶员分包给副驾驶员——副驾驶员分包给顶班驾驶员,每转包一次,就盘剥一次利润。驾驶员成为“金字塔”的最底层,即利益链条的最末端,驾驶员的各级“上线”只管坐收“份儿钱”、“规费”,对服务质量、交通安全等问题不闻不问。一辆出租车通常由主驾驶员、副驾驶员和顶班驾驶员分班驾驶。按理说,这3人都是出租车公司雇用的员工,待遇应该完全平等,但现实中3人的地位和待遇截然不同。出租车主驾驶员是车辆的实际承包者,在承包期内,主驾驶员就相当于一个小老板:确定副驾驶员、顶班驾驶员人选,并“笑纳”后两者定时上交的约定“份儿钱”。<sup>[1]</sup>为了生存,出租车驾驶员只好玩命运转,欺客、宰客、拒载、飙车等问题十分突出。该经营模式是一个“层层转包,层层盘剥”的畸形模式,使部分出租车公司成为“全世界投资回报率最高的企业”,并衍生出一个专靠“公司化剥削”牟取暴利的“食利阶层”。

## 3.根本性原因:行政垄断体制

行政垄断包括两个方面:一是特许经营垄断,特许经营垄断是一种法定垄断;二是牌照垄断,包括牌照数量、牌照所有权垄断。北京、上海等城市采取的出租车公司化管理体制行业垄断性太强,这是引起公众强烈不满的主要原因,并直接导致了两方面的问题:一是出租车管理公司的经营收入与利润率过高,驾驶员为上交“份儿钱”整日疲于奔命;二是运行成本相对低廉的“黑车”大幅度增加,这从目前北京黑出租泛滥,与正规出租车拥有同样规模的现象中可以得到印证。运营牌照垄断就是行政垄断下的利益分割问题。运营牌照是一种稀缺资源,牌照一般都是政府主管部门发放。出租车数量指标也是一种稀缺资源,通常被出租车公司买走独占。1994年前后,为规范经营,实行出租车准入数量管制。所

谓准入数量管制,指政府对出租车需求量进行估算,按照估算量进行投放,不得超出。特许经营制度规定准入数量管制导致经营权垄断。一些城市的管理部门和出租车公司有千丝万缕的联系,绝大部分牌照都被出租车公司买走。垄断控制下的多层次、不透明操作,造成了出租车行业畸形的高利润。通过垄断,出租车管理公司拿走了大部分报酬,处于弱势地位的广大司机只能获得微薄的收入。

### 三、出租车行业的制度体系建设与管理机制完善

#### 1. 清理业过时的政策文件,及时修订现行政策法规,建立健全出租车行业法律法规体系

(1)及时清理修改有关的出租车管理的法律法规。1985年以来政府先后出台了《城市出租汽车管理暂行办法》、《出租汽车、旅游汽车客运管理规定》、《出租汽车客运服务规范(试行)》、《机动出租车驾驶员个人所得税征收管理暂行办法》等20多个文件。这些办法有的已使用20余年,很多内容早已过时,很多问题无法解决。因此,有必要对国家的、地方的出租车法规政策进行全面彻底的废、改、立。

(2)尽快出台适应现实需要的全国性出租车管理运营法律法规。一方面要尽快制定专门的全国性的法规性的《出租车管理条例》,明确主管部门,明确出租车经营权归属转移内容,制定政府、公司与出租车司机的权利与义务。同时,各地要尽快制定适合本地实际的《出租车管理办法》等规章性文件,以适应中国国情的需要。总之,要通过立法从法规层面对出租车行业进行管理,进一步规范和促进出租车行业健康发展。

(3)要严格执行有关出租车的法律法规,保护合法经营,打击黑车非法经营。进一步规范出租车企业经营管理行为,尤其是对企业乱收费等侵害司机合法权益的不规范经营行为依法予以严厉处罚,责成问题企业依法为司机缴纳社保。公安交通管理部门要加大整治客运市场非法营运力度。各地要开展整治客运市场非法营运专项行动,明确整治目标,抓住重点对象与重点地区,从严从快惩处。

#### 2. 建立健全出租车行业运营基本制度,进一步完善出租车行业管理制度体系

(1)建立份钱调价听证制度,确保出租车司机运营的合法权益。听证的内涵是“听取当事人的意见”,尤其是在做出不利于当事人的决定之前,应听取当事人的意见。听证制度目前已成为各国行政程

序法一项共同的制度。但各国在使用这个词时,所指的范围有所不同。份钱调价听证制度就是在确定提高或降低份钱前,由政府价格主管部门组织社会有关方面对调整价格的必要性、可行性进行论证。要保证听证会的科学性、合理性,可从三个方面,即申请方提供资料的真实性、选择什么样的听证代表、听证会不能“听而不证”来把关。

(2)建立准入和择优制度,提高公司和司机队伍的整体素质与竞争力。出租汽车行业作为公共资源的特许经营行业,应有公平的准入制度和必要的退出制度。要建立健全运营公司和驾驶员的准入、淘汰制度,包括出租车运营公司和出租车司机资格准入制度、淘汰择优制度等。在目前条件下,出租汽车企业应当具备的条件包括:经营与接受委托管理服务的出租汽车不少于一定数量,具有与经营规模相适应的办公场所和固定停车场地,具有良好的银行资信、财务状况及相应的责任承担能力,具有与经营业务相适应的由公司所雇用并签订劳动合同的司机,具有与经营业务和规模相适应的技术、财务和经营管理人员等。从事出租汽车经营的司机,也应当符合一定条件,包括年龄、身体以及从事这项工作所必需的其他标准。

(3)建立安全管理制度,实行安全生产车主负责制。要建立出租汽车行业安全管理制度,逐步构建起以预防为主的安全生产管理的长效机制,推进出租车行业安全生产管理工作的制度化、规范化、标准化。安全管理制度内容包括:出租车客运企业作为本单位安全生产的责任主体,应建立安全生产管理机构 and 安全生产管理制度,建立起完善的车辆档案、出租车司机档案、行车安全档案等。

(4)建立税费定期更新公示制度。实践证明,乱收费、违规收费绝非一次性清理整顿就万事大吉了。一方面要严格执法,立案查处,决不姑息迁就,以切实减轻出租车司机的负担,维护出租车行业的稳定。另一方面,必须实行税费定期更新公示制度。公示内容包括时间、地点、税费课目、收费单位、投诉电话等。所有出租车企业必须按规定在醒目位置公示国家和地方合法的各类收费标准,让广大出租车司机一目了然。同时,也能够起到督促出租车公司遵纪守法的作用。

3. 尽快理顺出租车管理体制,建立适应经济发展需要的运营体制,为出租车行业健康发展提供体

制保障

(1)要建立全国统一的出租车管理部门。要尽快理顺一件事情两家争管的局面,由中央和地方各级交通运输行政管理部门对出租车行业进行宏观管理。可以将出租车监管与公共交通监管放在交通运输部统一管理。各城市人民政府应结合行政和事业单位改革,尽快使那些具有事业单位性质的部门向行政监管单位转制,以解决人员数量不足和经费不落实等问题,提高管理能力。

(2)政府主管部门应从出租车行业利益中脱身,不要与民争利。2008年11月之所以连续发生多起出租车集体罢运事件,其原因之一就是地方及相关部门与民争利。一些地方政府片面强调经济发展,片面维护企业与自身利益,漠视广大出租车司机的权利要求与利益诉求,忽略了应有的服务职能,不重视人民群众的生活与保障,扭曲了出租车行业应有的行政管理体制的真正面目。为此,要进一步改革现行的出租车分散的管理体制,要利于民,不要与民争利。

(3)要妥善处理政府、公司与司机三者的相互关系。要健全和完善出租车管理体制,必须处理好两个关系:一方面要处理好政府管理部门与出租车公司之间的关系,核心问题是市场准入和经营权配置问题。政府管理部门应当以质量信誉考核为基础,积极推行服务质量招投标,建立科学合理的出租车市场准入制度和经营权配置办法。另一方面要处理好出租车公司和司机之间的关系,核心问题是出租车产权和利益分配问题。出租车公司应当积极发展产权清晰的股份制公司,对挂靠车辆、承包车辆,按照“谁出资、谁所有”的原则,明晰车辆产权。此外,也要处理好出租车公司与出租车行业协会之间的关系。

4.建立健全出租车行业组织,通过中介逐步实现行业规范化管理与自律监管

(1)建立健全出租车企业工会,维护出租车司机的合法权益,解决出租车行业空心化问题。一是进一步完善各地城市交通工会与城市建设工会。对已经组建的出租车行业工会,将其纳入城市交通工会或建设工会领导。加大城市交通工会、建设工会等产业工会对出租车企业组建工会的督促和指导力度。二是加快出租车企业工会建设步伐。三是成立个体出租车工会。对个体出租车从业者,以区县为

单位成立“个体出租车工会”,受区县总工会领导,接受上级产业工会工作指导。区县“个体出租车工会”筹建期间经费有困难的,可由所在地总工会予以补助。四是充分发挥各地出租车企业工会的应有作用。各级总工会是各出租车企业工会坚实的后盾。

(2)建立健全出租车行业协会,通过行业协会制定行业道德准则,规范行业运营标准,提高出租车运营质量。第一,及时修改完善现行的《出租车行业协会章程》,剔除不合时宜的条款。现行的“中国出租汽车暨汽车租赁协会”成立于1986年,该会是一个定位模糊、内容庞杂的行业协会,无法适应现代城市发展需要。有必要对其进行修改,成立专门的中国出租车行业协会,以统一各地的出租车行业协会。第二,逐步建立健全出租车行业协会基本制度。出租车行业协会是政府、公司与司机之间的桥梁与中介。出租车行业协会应包括出租汽车业、汽车租赁业、宾馆内部接待车的经营者及其相关单位,属于非营利性社会团体。出租车行业协会是一个中介组织,重点解决出租车行业的服务标准和行业自律标准,具有规范引导约束作用:加强行业自律,规范服务标准,强化职业道德教育;协助政府搞好出租汽车管理,化解管理者与被管理者之间的矛盾。出租车行业协会业务范围包括:推动本行业内的横向联系,促进行业的技术进步和管理水平的提高;参与制订行规行约,搞好行业调研和管理,组织开展相应的专业培训和竞赛活动,推广优质服务经验等。

(3)充分发挥工会、协会的疏导作用,缓解压力,及时沟通,排解各类矛盾。要正确认识诉求渠道不畅的根源与危害,要发挥工会、协会疏导缓解压力的重要作用,要进一步完善疏导压力的渠道体系。

5.搭建出租车运营群体利益冲突解决协调机制,及时应对政府、公司与司机三方之间的运营矛盾

(1)搭建诉求应对协调机制。罢运过程中,出租车司机往往提出种种诉求,希望有关部门予以解决。由于诉求内容不尽相同,建议建立由政府主管部门、出租车公司、行业协会及工会等组成的定期联席会议制度,以及时处理集体罢运事件。

(2)搭建谈判对话协调机制。出租车罢运体现了目前谈判对话机制的缺失,由于没有正常的谈判对话渠道,以至于上访、上访再上访,最后不得已只有集体罢运,企求通过该方式解决问题。现实中,只

有在投诉无门、问题久拖不决的情况下,出租车司机们才会采取罢运这种无奈之举。退一步说,即使不排除事件背后有极少数人的别有用心,但如果没有严重损害广大出租车司机切身利益的因素存在,个人即使想借机闹事,也无法找到发力点。所谓谈判对话协调机制,一是谈判机制,二是对话机制。谈判对话协调机制必须在各方达成共识的基础上才能进行。

(3)搭建油价运价联动协调机制。燃油价格涨跌与经济发展好坏密切相关,这就需要出租车行业建立起出租车油价运价联动协调机制,科学合理地制定运价调整的建议性方案,并提交当地交通管理部门,通过法定程序来做最后决定。油价运价联动协调机制,应以当地出租车运营成本、当地物价水平、当地乘客的消费能力作为运价方案制订的依据,最终推出一个适合各城市实际情况的调价公式,通过该公式来计算各城市各自的出租车运价方案。要充分考虑到企业、司机、乘客三方利益,建立长效的运价调节机制,为出租车行业的发展创造良好环境。建议尽快研究实施油价与运价的联动政策,建立应对油价变动的长效机制。

(4)搭建份钱淡季旺季动态协调机制。出租司机月总收入在一年中的淡季与旺季是不一样的,淡季收入少,旺季收入多。因此,出租车的份钱在一年中的淡季与旺季的缴纳也不应该一样。淡季可适当少收一部分,旺季可适当多收一部分,不应该淡季与旺季一个标准。科学合理的办法是,实行淡旺季出租司机上缴企业月定额动态协调机制,以准确反映司机的收入状况,尽量平衡协调出租车公司与司机之间的利益冲突。

6.解放思想,转变观念,正视现实,客观对待,积极妥善处理出租车集体罢运事件

(1)正确认识与对待罢运。罢运(停运、停驾)其实就是罢工。罢工在经济社会转型期不可避免,是市场经济条件下的一种正常现象。按照性质的不同,可以将罢工区分为经济罢工和政治罢工。重庆等地发生的出租车罢运主要是经济罢工,而不是政

治罢工,没有政治目的。面对当前的出租车罢运事件,要转变观念,正视现实,客观对待,不敏感或回避,既要看到罢运对经济发展造成损失的一面,同时也要看到罢运对协调劳资关系可能具有的积极意义。

(2)客观如实报道罢运事件及其过程。对出租车罢运事件,从出现停运到恢复运营,都应客观、及时报道,让人们全面真实了解,不隐瞒,更不能封锁消息。重庆市委、市政府对待出租车集体罢运事件一个突出的变化就是媒体报道比以往更为及时和公开。重庆罢运事件在11月3日清晨7时左右发生,新华社在上午10时许就先后发出《重庆主城区出租车全部停驶》、《重庆市主城区出租车全城罢工,主要四大原因》等报道,<sup>[12]</sup>不仅叙述事件,且颇具理解罢运司机不满情绪的意味。当天下午4点半,重庆市政府便主动邀请媒体召开新闻发布会,向社会公布了停运事件发生的原因以及政府即将采取的处置措施。此后,重庆市政府更是连续召开3次这样的新闻发布会。<sup>[13]</sup>正是有了这样客观如实的举措,才使得一场来势汹涌的矛盾及时化解。同时,也要改变对罢运报道使用不切实际的对抗性术语的不恰当做法。

(3)改变认定处理罢运的思维与方式。对于一般的出租车罢运,不武断地认定为“违法行为、群体性事件、别有用心、煽动闹事、少数人挑拨鼓动”等,要实事求是地人性化地去接触、了解与处理。实践中,一些地方政府抱定传统的思维惯性,一旦出现出租车上访罢运等群体事件,就认为一定是“煽动闹事”、“对政府不满”、“少数别有用心的人”在推波助澜,由此武断地采取一些过激的应对措施。近年来,山西<sup>[14]</sup>、内蒙古<sup>[15]</sup>、黑龙江<sup>[16]</sup>、河南、海南等地方政府在处理出租车罢运事件时,很多情况下都采取了这种不恰当的做法。近期对甘肃省陇南事件的处置又是一个典型例证。<sup>[17]</sup>事实说明,这种对立性、对抗性的处理方式,不利于化解司机与政府、公司之间的矛盾,相反,往往会使矛盾进一步激化。

(下转第73页)

供版权、商标、专利及设计等相关信息,促进资讯的自由流通。我国对知识产权的重视程度低,软件业、音乐等行业盗版现象严重,若再不加以控制将会严重削弱创新的积极性。我国应该进一步完善相关法律法规,为创意产业创造一个适合其生存发展的有利空间。

参考文献:

- [1] 刘建.创意产业:21世纪经济发展的新思路[J].成都大学学报,2007(4):10-13.
- [2] 金元浦.世界创意经济浪潮正在勃兴[J].决策与信息,2005(4):23-25.
- [3] 张文洁.英国创意产业的发展及启示[J].云南社会科学,2005(2):18-21.
- [4] 约翰·霍金斯.创意经济[M].上海:上海三联书店,2002.
- [5] 李微.美国文化产业发展经验探析[J].新闻界,2007(1):17-18.
- [6] 宋冬英.创意产业研究综述[J].重庆工商大学学报(西部论坛),2006(5):57-60、67.
- [6] 董云飞.借鉴外国经验,发展我国创意产业[J].学术交流,2007(7):20-21.
- [7] 孙福良.中国创意经济比较研究[M].上海:学林出版社,2008.
- [8] 崔旭,张晓文,邵力军.美国版权制度与版权产业:发展、特征、关系[J].新世纪图书馆,2004(1):57-60.

(上接第 68 页)

参考文献:

- [1] 王金涛.重庆出租车司机因运价低等全城罢工[R/OL].新华网,(2008-11-03).<http://www.sina.com.cn>.
- [2] 湖北荆州数百辆出租车因加气难被迫停运[R/OL].荆楚网,(2008-11-08).<http://news.QQ.com>.
- [3] 王志恒,郭刚.甘肃永登县发生出租车集体罢运事件[R/OL].新华网,(2008-11-10).<http://www.sina.com.cn>.
- [4] 海南三亚市出租车罢运结束 全市出租车恢复营运[R/OL].新华网,(2008-11-14).<http://www.sina.com.cn>.
- [5] 广东汕头、潮州出租车司机罢工:抗议黑车横行[N/OL].联合早报网讯,2008-11-21.
- [6] 出租车罢运事件频频 江西永丰两年罢运八次[R/OL].星岛环球网,[www.stnn.cc](http://www.stnn.cc). 2008-11-20.
- [7] 郭光仪.福建莆田部分出租车因不满黑车罢运已恢复营运[N].海峡都市报,2008-11-21.
- [8] 王海鹏.陕西周至县百余出租车齐聚广场停运[R/OL].新华网,(2008-11-25).<http://www.sina.com.cn>.
- [9] 李丹.湖南洪江市处置一起出租车集体罢运事件[R/OL].新华网湖南频道,(2008-11-26).
- [10] 熊金超.黑车之乱公然成市 出租车行业体制亟需改革[R/OL].新华网,(2005-10-20).
- [11] 黄裕.重庆罢运事件调查:出租公司层层盘剥似传销[R/OL].新华社,2008-11-28.
- [12] 王金涛.重庆市主城出租车全城罢工 主要四大原因[R/OL].新华网,2008-11-03.
- [13] 余继军.重庆主城区出租车全面恢复营运[N].人民日报,2008-11-06.
- [14] 常进等.山西朔州出租车司机罢运致公司经理集体被拘留[R/OL].解放网,(2008-12-16).<http://www.sina.com.cn>.
- [15] 呼和浩特市政府专题研究部分出租车司机聚集罢运事件 [R/OL]. 新华网内蒙古频道,(2006-04-14).[www.nmg.xinhuanet.com](http://www.nmg.xinhuanet.com).
- [16] 张秀巍.哈埠出租车运营秩序已恢复正常[R/OL].哈尔滨新闻网,(2007-12-8).
- [17] 甘肃陇南通报称上访群众受人利用 60多人被打伤[R/OL].人民网,(2008-11-18).<http://www.sina.com.cn>.