开出租,年龄“天花板”能否高一些

海客谈|一叶扁舟

近日,湖州正式开始实行《湖州市客运出租汽车管理条例》,这是浙江省首部非副省级城市道路运输领域地方立法,其中“将驾驶员从业年龄限制从60周岁延长到65岁”的条款引发各界关注。目前,省内已有杭州、湖州将出租车驾驶员从业资格年限延长至65周岁。放眼全国,此前成都、深圳、青岛、昆明等城市也作了相应调整(据《舟山晚报》11月5日报道)。开出租,年龄“天花板”能否高一些?这显然已是不容回避的时代之问。

“银发的哥”奔的不仅仅是“钱途”

60岁身体还挺好,很多人想再干几年,一方面可以多挣点钱,另一方面也能在工作中更好地体现自身价值。因此,湖州将出租车驾驶员从业资格年限延长5年,让一些老司机倍感兴奋。一下子闲下来感到无所适从,想另外找份工作又不知深浅,能够继续轻车熟路开出租,岂不是正中下怀?可见,一项合理的制度是可以自带温度的。

据了解,诸多城市延长出租车驾驶员从业资格年限后,“银发的哥”的总体占比并不是很高。这似乎说明,60岁之后是退休赋闲还是继续工作,是干老行当还是做新鲜事,人们的选择不会千篇一律,而是呈现出个性化、多样化特征。也正因如此,这个社会才显得丰富多彩。

每个人的身体状况、经济情况、兴趣爱好、生活追求各不相同,同样是开了一辈子出租,有人巴不得早点退休,也有人希望继续开下去,只要出自本意都不失为合理选择。适当延长退休年限,让每一位老司机拥有自主选择的空间,就能让大家更加称心如意地软着陆。特别是对于那些家庭条件不宽裕,需要再加把劲多攒点养老钱的,延长的这几年也就显得更为珍贵。

当然,“银发的哥”奔的不仅仅是“钱途”。对于很多老司机来说,载着南来北往的客人奔走在熟悉的城市,已经是一种快乐的生活方式,只要身体允许就乐此不疲。既然如此,就应该在科学论证的前提下,通过放宽年龄限制来成人之美。

“老马识途”或许比导航更灵光

要当出租车司机首先得成为城市的“活地图”,这条曾经的“铁律”早已被导航打破,从而大大降低了外地司机开出租的从业门槛。在如今的舟山,打的遇到南腔北调的外地司机也是大概率的事情,要交流就得说普通话,要问点啥很可能“一问三不知”。这也难怪,离开了导航外地司机多半是这座城市的陌生人。

偶尔遇到一位讲本地话的“银发的哥”,或许会给人带来一份久违的惊喜,相信对于外地乘客来说更是如此。因为,本地老司机对城市路况了如指掌,不开导航也可以把客人送到想去的地方,还善于钻小弄抄近道避开交通拥堵。不仅如此,从他们口中还能了解城市的风土人情、美食小吃,这无疑是一种增值服务。可见,通过放宽从业资格年限多留些老司机,有利于延续传统出租车的乘坐体验。

网约车多了、巡游出租车少了,“招手即停”就变得不容易。一些不用智能手机的老人,遇到看病之类的急事,常常因拦不到出租车而一筹莫展。这个时候,如能遇上习惯于开巡游出租车的老司机,简直就如见到了“救兵”。事实上,年轻司机更愿意开网约车,而开巡游出租车的多为老司机,留住他们就留住了多样化服务。

对于如今的出租车行业来说,没有导航大概是万万不能的。但反过来说,导航也不是万能的。老司机经岁月积淀的综合素养,以及带给乘客的有问必答服务体验,显然是目前的导航所无法提供的。哪怕今后出现了无人驾驶的出租车,相信“老马识途”的老司机依然会有赖以生存的市场空间。

放宽年龄上限事关就业公平

规定出租车驾驶员的从业资格年限,最关键的应该是出于对安全运行的考量。60岁退休,是长期以来普遍遵循的规则,出租车行业似乎没有理由逾越这条“硬杠杠”。只不过,年龄“天花板”不应该一成不变。在“七十古来稀”的年代,年过花甲仍在驾车驮人或许堪称奇观,但现在60多岁的老人谁会服老?正因如此,新修订的《机动车驾驶证申领和使用规定》将小型汽车或者小型自动挡汽车的机动车驾驶证申领年龄放宽到了70周岁。由此而论,一些城市纷纷将出租车驾驶员从业资格年限延长至65岁,根本算不上“激进”。

事实上,很早以前人们就发现,在新加坡、日本,包括中国香港,老年人开出租车现象司空见惯。现在我国已进入中度老龄化社会,舟山60周岁及以上老年人口就达32.45万人。在这种情况下,“银发”就业必然成为普遍现象。长期以来,开出租之所以被视作高强度劳动,应该是缘于夜以继日的运行模式。60岁以上的老司机拿着退休工资发挥余热,完全不必开疲劳车,再加上定期体检,也就可以做到安全运行。

在人均预期寿命延长、延迟退休政策出台的大背景下,各行各业的从业资格年限都应作相应调整,抬高出租车驾驶员年龄“天花板”同样是大势所趋。众所周知,外科医生的工作强度相当大,但“银发医生”照样上台做手术。60岁以上不准握方向盘,却可以拿手术刀,这显然是一种不公平现象。

“人口红利”已日渐消退,促进充分就业、满足社会需求需要统筹谋划、系统实施。依据法律规定和实际情况适当放宽出租汽车驾驶员从业资格证的年龄限制,有利于出租车行业健康发展,也关系到不同行业的就业公平。多一些“银发的哥”,一定会给“流动的风景”增添风采。

挡道的电线杆该由谁来移

海客谈|简之

新城千岛街道蒲岙村的章先生有件闹心事:家门口弄堂当路立着一根电线杆。他要求相关部门移一移电线杆,但街道给出的回复是,需要章先生支付5000元~8000元的移杆费。章先生难以接受,这事儿也就僵在那里了(据竞舟新闻11月10日报道)。挡道的电线杆该由谁来移?这件事虽然不大,但内中的道理却不小,应当有个说法才是。

城市的道路拓宽后,原先靠边的电线杆杵在了路中央,政府相关部门自然会负责移杆。从没听说过,移电线杆需要路人出钱。道理很简单,政府应当为纳税人提供基本公共服务,包括维护城市公共设施,确保道路安全畅通,不作为就是失责。到了村民自治的乡村,情况会有所不同,但基本的道理应该是想通的。那就是,公事公办、私事私办。章先生认为,不该由他出钱来移动挡道的电线杆,因为那是公家的事,显然不是强词夺理。

蒲岙村委会的答复是:涉及村集体的项目,经村民代表大会讨论通过后由村里出资负责,而现在的情况是电线杆挡道是村民院墙改造后形成的,如果村民觉得碍事,应该自己出资解决。原来,章先生的哥哥家去年建房时将院墙向里缩了1米多,使弄堂变得宽敞了,也因此造成了电线杆挡道。

村委会的说法似乎是前后矛盾的,既然涉及村集体的项目该由村里负责,怎能把这根电线杆排除在外?电线杆是公家的,弄堂也是公家的,理当公事公办。让“觉得碍事”的村民自己出资解决,那还要村集体干什么?

认为电线杆挡道是村民院墙改造后形成的,村里就没有责任了,这显然也不对。因为,不管是什么原因造成的电线杆挡道,章先生提出移杆请求都是合情合理的。即使村委会认为是章先生的哥哥改造院墙导致了电线杆挡道,那也不能让章先生负连带责任。更何况,章先生的哥哥将自家院子改小了,让公共弄堂变宽了,这是一件难能可贵的大好事,村委会应当积极鼓励并促成环境优化,而不能反过来让他对电线杆挡道负责。

这条十米长的弄堂虽然只牵涉到两户人家,但不能认为走得人少就不是村道。整治村容村貌村道、改善乡村公共服务是社会主义新农村建设的重要抓手,也是促进城乡一体化发展的题中应有之义。这需要在壮大村集体经济的同时提升村委会的谋划水平和办事能力,也需要充分调动广大村民共建共享的积极性。毫无疑问,通过优化服务增强村民的获得感、归属感,是增强村民凝聚力、向心力,改变一盘散沙状况的有效抓手。这就要从每一件具体事做起。章先生正在为电线杆挡道而烦恼,蒲岙村委会一句“觉得碍事就自己出资解决”太让人失望,应该重新研究一下。

块茎壮 才能藤蔓强

点滴录|白鹭

岱山“地瓜经济”硕果累累,在三季度省对县区星级评定中获评五星。今年1~9月,全县实现出口额83.9亿元,同比增长91.0%,增速名列省、市第一;实际利用外资747459万美元,位列全市第二。全力实施“地瓜经济”提能升级“一号开放工程”,各地理当你追我赶勇争一流。

实践已经表明,立足本地触及全球,舟山的发展才有远大前程。海岛地域空间有限,“螺蛳壳里做道场”注定难免小打小闹。向海而生打造海上开放高地,海纳百川集聚全球人才资源,“地瓜经济”最服舟山水土。最近几年,曾经名不见经传的岱山之所以亮点纷呈、成绩斐然、跨越巨大,成为发展海洋经济新高地,就是靠忠实践行“八八战略”,充分发挥区位优势,全力承接国家战略,心无旁骛地推进“地瓜经济”。

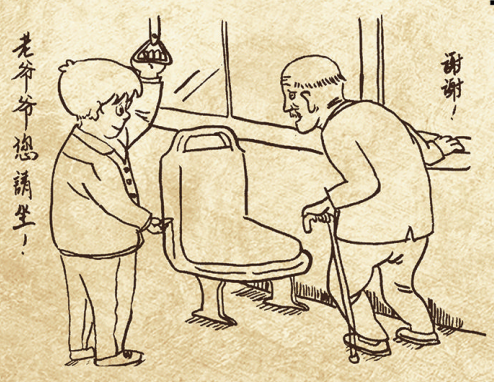
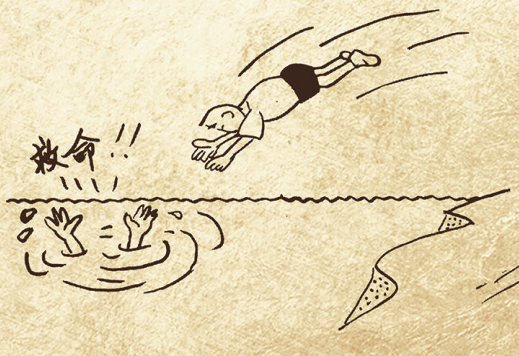
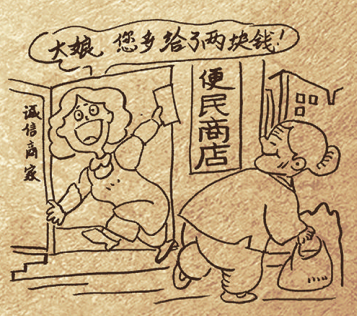
块茎壮才能藤蔓强、地瓜甜,岱山县紧紧围绕绿色石化等重点海洋产业发展壮大优势产业链,使得“地瓜经济”不断跨洋过海延伸藤蔓、结出硕果。其中,“‘向海开放’,打造千亿级绿色石化产业集群——以油为链,实现海洋开放型经济海岛蝶变”入选省“地瓜经济”首批最佳实践案例;“人才高地”高层次人次一体化互认、产业链“链长、链主”协同生态提升、打造开放提升领域财政特色保障机制等3个项目入选省“地瓜经济”提能升级“一号开放工程”第一批试点。

咬定青山不放松,通过强力推进创新深化、改革攻坚、开放提升,形成重点项目新动能,构建海洋产业新体系,打造海洋科技新亮点,海洋特色的“地瓜经济”必将块茎更壮、藤蔓更强。全市上下要拧成一股绳,马上就办、真抓实干,奋力冲刺四季度、打好全年收官战,不断赢得“地瓜经济”更大丰收。

海山观察

本版署名文章不代表本报立场
每个人都应有话筒,欢迎争鸣

讲文明树新风 公益广告

舟山市自行设计作品

存好心 做好事
当好人 有好报