谁的“难”站

编者按/ 有一些民生社会问题始终存在，但只有当舆论以集中的力度关注时，似乎问题才能显现出来。比如，最近因北京南站打车难而被集中关注的火车站管理乱象问题。

北京南站的打车难，仅仅是火车站管理最为浅层与表现的所在。中国各大城市中的火车站，始终夹杂与交织着行政权力重叠与空白的问题——火车站由铁路系统管理，火车站周边由地方政府管理，这种状况之下，火车站的周边，往往成为“三不管”的空白地带，加之人口流动性大等因素，这里终于成为社会问题的顽疾所在。

集中执法整治固然重要，但若想让“难”站问题彻底消解，对于权力的重新规制，将是不可回避的问题。

A5~A6

一线调查

首都火车站管理乱象：黑车司机称可出具发票

本报记者 郭婧婷 路炳阳 北京报道

7月31日晚间的北京西站、北京南站夜间打车难、管理混乱现象被媒体曝光后的第4天，面对鱼贯而出的出站人流，仍有不少黑车司机在热情地揽客。此时的时间，已近晚上10点。

这本不意外。但《中国经营报》记者发现，这些黑车司机在揽客时，不少都声称能够提供正规出租车的发票，至于这些出租车发票的来源，他们声称，是以200元一卷的价格从出租车公司购买的。

这只是北京的火车站周边乱象的冰山一角。

针对此前的媒体报道，北京南站官方微博7月30日回应称，29日，北京市交通委、北京铁路局、丰台区政府、北京南站管委会等多部门迅速行动，在北京南站召开现场会，研究运输保障、交通秩序治理和服务提升等措施。目前，交通部门已增加夜间出租运力，增开公交高铁专线多样化线路，执法部门加大违法打击力度，对南站周边道路实施长时间、多点位、全模式的联合执法。

不过，隐藏在浮现乱象之后的，则是北京市与铁路系统在火车站的历史沉疴，理顺这些权力分界，或许才是解决“难”站的根源所在。

火车站乱象

记者在与出租车候车区保安交谈时，依旧有黑车主“邀请”记者乘车，保安及警察对此视若无睹。

7月31日晚，记者来到北京南站。北京南站火车站与地铁4号线、14号线接驳，从北京南站地铁站闸口出来，便进入北京南站火车站地域。

进入地下一层换乘大厅，映入眼帘的便是大量商铺。在大厅一个角落，几个身着运动服的民众在踢毽球，有节奏地传来清脆的响声，一来一往，不时有人在旁驻足。

同样的情形也发生在地上一层安检门口。在完成个人及行李的安全检查后，乘客进入视野开阔的通道区，通道区墙壁贴着“车站通道区域禁止体育活动”公告，而公告的旁边，装备齐全的五人正在热火朝天踢毽球，毽球在空中飞出一个个弧线，不时伴有“嘿”“走你”的鼓劲声。

此时车站两名工作人员从毽球队伍旁走过，向那个方向望了几秒钟，没有理会便径直离开。距离毽球队伍5米左右，便是人流最为密集的快速进站通道安检区。

记者随机采访几位候车乘客，大多数乘客围绕“北京南站太过闷热”“候车室商铺过多占用候车位置”“服务不够以人为本”“打车难”“公交接驳不合理”等情况展开。

有网友反映，北京南站商铺过多，“用途不是车站，更像是商场”。据记者不完全统计，仅出发大厅便有包括餐饮、服装、箱包、便利店、化妆品店在内的90家商铺，其中nature republic、周黑鸭等店分布多家。据记者观察，除个别餐饮及便利店，其他店铺光顾者寥寥无几，销售人员处于休息状态。

有乘客质疑，大量无用的商铺压缩占据乘客候车空间。一位经常往返于北京天津的乘客告诉记者，6年前，这里还没有如此数量的商铺，彼时候车大厅中间还有圆形沙发。

“南站太热，像个蒸笼。白天更热，去过一些高铁站，北京南站算是体验最差的，与现代高铁站代表的定位不符。”乘客向记者抱怨。

北京南站地下一层候车区“新上岗”电风扇在工作中。

7月31日21时，记者来到北京南站地下出租车候车区域，由于此时地铁和公交还在营业时间，不到10分钟，记者便很快排队上车。

记者注意到，队伍长廊一侧安装玻璃屏障，屏障上每隔1米安装有小电风扇，这些“新上岗”的小风扇将作为“最新手段”缓解闷热问题。

而据记者体验，风扇效果甚微，地下闷热依旧，乘客将帽子取下，煽风降温，不停擦拭汗珠，如同“蒸笼一般”。

下转 A6